

**SCHÉMA DIRECTEUR DU TOURISME
SPORTIF DANS LE BASSIN DU LOT**

Volet 2

**La véloroute
de la vallée du Lot**

Introduction

Le Comité Inter-Ministériel d'Aménagement du Territoire de Décembre 1998 a décidé la création en France de 10 000 km d'itinéraires cyclables à longue distance, pour développer le tourisme itinérant à vélo. Un schéma des itinéraires cyclable d'intérêt national a été adopté, avec, dans le sud, une Véloroute des Deux Mers Bordeaux-Toulouse-Sète, une Véloroute sud-nord Toulouse-Montauban-Cahors-Brive, et une Véloroute sud-nord Montpellier-Alès-Brioude-Clermont-Ferrand (voir carte 1 ci-jointe).

L'Entente Interdépartementale Bassin du Lot a décidé, en 1999, d'étudier et d'aménager une Véloroute "Vallée du Lot", itinéraire cyclable inter-départemental de 500 km environ, créé dans la vallée du Lot entre le Confluent avec la Garonne et les sources du Lot, et relié à ses deux extrémités aux axes du schéma national: à la Véloroute des Deux Mers au niveau de Buzet-sur-Bajasse, et à l'axe sud-nord Montpellier-Clermont Ferrand à l'est de la Lozère (voir carte 2 ci-jointe).

Cette Véloroute "Vallée du Lot" a un très fort potentiel de fréquentation, vu l'attrait touristique exercé par la vallée du Lot. Elle bénéficiera des aménagements réalisés pour la remise en navigabilité de la vallée du Lot et pour le tourisme fluvial, dans les Départements du Lot-et-Garonne et du Lot, ainsi que des aménagements en faveur du tourisme de séjour et de randonnée dans toute la vallée.

Inversement cette Véloroute attirera dans la vallée une "clientèle" supplémentaire, celle des promeneurs à vélo à la journée, et celle des cyclo-randonneurs itinérants. Cela constituera un apport net à l'économie touristique de la vallée. Cet apport net attendu justifie les investissements nécessaires à la création de cette Véloroute.

Ouvrir une Véloroute nécessitera, en effet, la réalisation d'aménagements visant à sécuriser certaines portions de routes, et à créer un itinéraire continu, agréable, sûr, à faible pente, destiné au grand public.

La présente étude est une pré-étude de faisabilité, qui a pour but de proposer des itinéraires possibles pour une Véloroute continue dans toute la vallée:

- respectant les normes nationales des Véloroutes, qui permettent leur fréquentation par une large éventail de cyclistes y compris les amateurs et les familles;
- de grande qualité, pour que la fréquentation future soit la plus importante possible;
- avec une évaluation des aménagements nécessaires et des coûts, pour permettre aux Collectivités locales de décider;
- et avec une stratégie de réalisation permettant à ces Collectivités locales d'investir des montants raisonnables (comparativement aux apports attendus sur le développement touristique), et étalés dans le temps.

Le rapport final de cette étude (**Volume 1**) comprend trois parties:

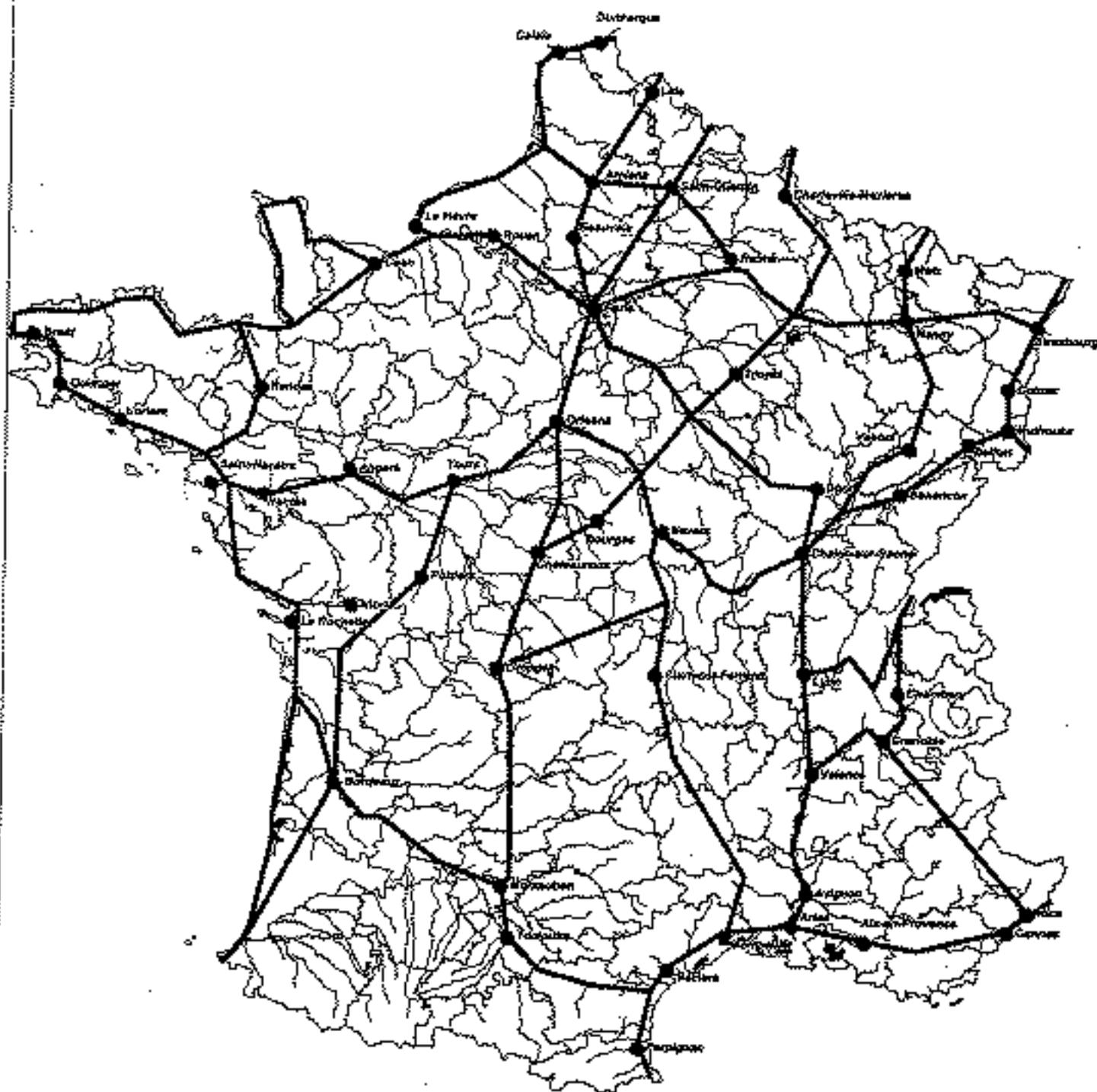
- | | |
|---|-------|
| 1- <u>Présentation de la méthode utilisée</u> | p.6 |
| 2- <u>Propositions d'itinéraires par Département</u> , avec une description fine par tronçon, et une synthèse pour l'ensemble du Département, comprenant une évaluation des coûts | p.19 |
| 3- <u>Synthèse pour toute la vallée</u> , décrivant la Véloroute possible et les aménagements nécessaires, à réaliser en deux phases | p.156 |
| 4- <u>Conclusion</u> | p.164 |

Ce volume 1 est complété par le **Volume 2** (Cartes) et le **Volume 3** (photos).

Carte 1

Le réseau retenu par l'Etat pour 2000-2006
(financement à 30% par l'Etat lors des contrats Etat-Régions)

RESEAU DES ITINERAIRES CYCLABLES D'INTERET NATIONAL



Ministère de l'Aménagement du Territoire
et de l'Environnement

Ministère de l'Équipement, du Logement,
des Transports et du Tourisme

Ministère de la Jeunesse et des Sports

1- L'étude: recherche et évaluation d'itinéraires existant ou à aménager

Cette première partie du rapport présente l'objectif de l'étude et la méthodologie utilisée.

L'AF3V a dû innover dans l'élaboration d'une méthode de définition d'une Véloroute idéale, car très peu de Véloroutes existent aujourd'hui en France, pour servir de modèles.

D'autre part les projets de Véloroutes sont nombreux: projet inter-régional "La Loire à vélo", projet de l'IRS dans la vallée du Rhône "Du Léman à la mer"... Mais ces projets donnent lieu à des pré-études coûteuses - par de grands bureaux d'études- et très longues: ces études durent souvent depuis plus de cinq ans, des chargés d'études ont été embauchés, mais aucun aménagement concret n'a encore été réalisé dans ces deux vallées.

Au contraire l'AF3V a voulu travailler vite et efficacement, en réalisant en deux ans une étude complète de définition d'itinéraire, validée par les collectivités locales (Conseils Généraux), et débouchant sur deux itinéraires:

- un premier itinéraire facile à aménager rapidement;
- un deuxième itinéraire, plus ambitieux, à aménager progressivement en quatre ou cinq ans.

Le Département du Lot-et-Garonne, qui a la volonté de créer très vite la Véloroute, a adopté cette méthode de mise en oeuvre: il a déjà inauguré en 2001 le premier itinéraire, sur 80 km, entre Aiguillon et Fumel, et commence à investir en 2001/2002 pour créer des tronçons en site propre venant améliorer la qualité de la Véloroute.

Cela montre que la méthode proposée dans ce rapport par l'AF3V est "opérationnelle".

Nous présentons successivement: 1- L'objectif; et 2- La méthode de cette étude.

1- Objectif: étudier la faisabilité d'une Véloroute continue, à créer en deux phases

Nous présentons l'objectif poursuivi, qui est de définir un itinéraire possible pour une Véloroute touristique (§1), à créer de façon progressive, en deux phases (§2).

1- Le cahier des charges pour la définition d'un itinéraire touristique, le plus sécurisé possible, destiné au grand public

Une Véloroute est un itinéraire cyclable à longue distance, destiné à accueillir principalement des cyclistes non sportifs: amateurs, familiaux, ou randonneurs, de trois catégories: habitants de la zone traversée, surtout des villes, touristes de séjour, et touristes randonneurs voyageant pendant plusieurs jours.

Afin d'attirer un nombre important de cyclistes, une Véloroute doit posséder certaines caractéristiques, qui sont énumérées dans le "Cahier des charges Véloroutes et Voies Vertes du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national" (voir texte complet dans le Volume 4 - Normes techniques).

La Véloroute "Vallée du Lot" devra respecter ces caractéristiques nationales, mais aussi être reliée au réseau cyclable national, et avoir une forte identité de Véloroute de vallée.

Cette étude propose donc un itinéraire pour la Véloroute "Vallée du Lot" respectant simultanément les 9 caractéristiques suivantes:

1- Itinéraire relié au réseau cyclable national

C'est à dire relié depuis le confluent avec la Garonne à la Voie Verte des Deux Mers (le long du canal des Deux Mers), et relié, depuis les Sources du Lot à la Véloroute sud-nord Montpellier-Alès-Brioude-Clermont-Ferrand.

Ces liaisons doivent être aménagées, car elles font partie de la Véloroute, et permettront une fréquentation accrue, en provenance du réseau national.

2- Itinéraire accessible en transport en commun

Les cyclistes randonneurs surtout, mais aussi les touristes de séjour et les habitants, doivent pouvoir accéder à la Véloroute autrement qu'en automobile, c'est à dire en transport en commun.

La Véloroute doit donc passer à proximité des noeuds inter-modaux: gares SNCF, gares routières (de bus), aéroports.

Des liaisons cyclables devront être jalonnées et aménagées avec les gares importantes qui sont éloignées de l'itinéraire, comme celle de Rodez.

3- Itinéraire passant dans les principales villes

La Véloroute doit traverser les villes en plein centre, car les villes:

- sont souvent des sites touristiques importants;
- possèdent toujours des services nombreux (restauration, hébergement, réparation, commerces, équipements sanitaires, culturels et de loisirs, comme les piscines);
- possèdent souvent des services de transports: gare SNCF, gare routière de bus, aéroport, taxis;
- sont des sources importantes d'utilisateurs, surtout quand elles ont une population nombreuse.

De ce point de vue, la création d'itinéraires en site propre permettant d'entrer et de sortir des villes de façon sécurisée et agréable (piste cyclable, Voie Verte) favorisera une forte fréquentation de la Véloroute.

Cette contrainte est exigeante, car le passage de la Véloroute dans les villes nécessitera souvent des aménagements importants de sécurisation des entrées/sorties.

Ainsi l'accès cyclable à la ville de Mende, très difficile à aménager, sera pourtant une nécessité car il est impossible que la Véloroute ne passe pas dans la capitale de la Lozère. Il en va de même pour la ville de Cahors.

Cette contrainte nous conduira aussi à proposer la création d'itinéraires d'accès à des villes importantes situées à quelques kilomètres de la vallée du Lot: Figeac, deuxième ville du Département et site touristique (à 12 km de la vallée), et Rodez, chef-lieu du Département et noeud intermodal (à 20 km de l'itinéraire).

4- Itinéraire desservant les principaux sites touristiques et, le plus possible, les zones et équipements de loisirs

La Véloroute est un itinéraire touristique qui, pour être attractif, doit desservir directement les sites touristiques de la vallée, ou passer à proximité et proposer des liaisons cyclables jalonnées d'accès à ces sites.

Ainsi, par exemple:

- Bonaguil doit être relié à la Véloroute;
- Cabrerets et toute la vallée du Célé pourront être intégrés à la Véloroute;
- Conques, site majeur, devra être desservi par la Véloroute;
- Les Sources du Lot, site géographique important, seront situés sur l'itinéraire...

La Véloroute doit aussi passer le plus souvent possible à proximité des zones et équipements de loisirs, pour faciliter l'accès à ces aménagements: aires de pique-nique, terrains de jeux, restauration, hébergement,... Ainsi, par exemple:

- A Villeneuve-sur-Lot, la Véloroute devra passer dans la zone de loisirs de Château Rogé;
- A Penchot, la Véloroute doit passer sur la rive gauche dans la zone de loisirs créée au bord du Lot à Boisse-Penchot;
- A St-Parthem, une halte-services de la Véloroute devra être créée à la "Maison de la Rivière", lieu d'exposition sur l'histoire de la vallée.

5- Itinéraire linéaire et continu

La Véloroute doit proposer un itinéraire linéaire, le plus direct possible, entre les grandes villes et lieux touristiques de la vallée, ce qui n'exclut pas les détours, si le relief ou le besoin de sécurité les imposent, ou même de grandes boucles touristiques.

La Véloroute doit proposer un itinéraire continu, sans interruption due à la difficulté d'aménager un itinéraire sécurisé à tel ou tel endroit.

Cela imposera parfois des aménagements coûteux, par exemple: la liaison avec Buzet-sur-Baise, l'accès à Cahors depuis Doujeix, le tronçon Capdenac-Bouillac, le tronçon Entraygues-Estaing, l'accès à Mende depuis Balsièges.

La qualité de la Véloroute résultera de la sécurisation de toutes ces sections dangereuses et difficiles à aménager, qui créera un itinéraire sécurisé en continu, attractif pour les balades à vélo.

Cette contrainte doit conduire à n'inaugurer que de grandes portions continues de la Véloroute, comme l'a fait le Lot-et-Garonne: la Véloroute jalonnée en Juin 2001 a exclu la liaison entre Aiguillon et Buzet-sur-Baise, non encore sécurisée.

6- Itinéraire de faible déclivité

Cet itinéraire destiné au grand public doit proposer des pentes inférieures à 3%, sauf sur de très courtes montées qui peuvent dépasser ce taux.

Cette contrainte sera facile à respecter dans la basse vallée, où la plaine est suffisamment large pour trouver un itinéraire sécurisé restant dans la vallée.

Elle sera très difficile à respecter dans le Département du Lot, et surtout dans ceux de l'Aveyron et de la Lozère, où l'itinéraire devra parfois quitter la vallée pour éviter l'unique route, très circulée.

Nous avons donc considéré que la Véloroute pouvait comporter des portions à forte déclivité, quand cela était nécessaire pour éviter une route dangereuse. Le critère sécurité de l'itinéraire est en effet prioritaire sur celui de faible déclivité.

Les cyclistes non sportifs, familiaux et cyclo-randonneurs, pourtant peu amateurs de montées, acceptent de fortes pentes si cela est justifié par la sécurisation du parcours.

Cela sera le cas, notamment: entre Cahors et Vers, pour l'accès à Figeac, pour l'itinéraire "immédiat" provisoire entre Capdenac-Gare et Penchot (éviter la N140), entre Entraygues et Estaing (éviter la D920), entre La Canourgue et les Salles (éviter la N9 et la N88), entre Chanac et Balsièges (éviter la N88).

Ces itinéraires escarpés offriront en outre des points de vue magnifiques sur la vallée, ce qui renforcera le caractère touristique de l'itinéraire, et fera mieux accepter les forts dénivelés.

Des aménagements futurs pourront supprimer certains de ces tronçons à forte pente, comme celui entre Capdenac-gare et Penchot.

Enfin des pentes importantes seront imposées pour l'accès à des sites touristiques situés sur des hauteurs, comme Penne-d'Agenais, St-Cirq-Lapopie, le Saut de la Mounine, Bozouls.

7- Itinéraire sécurisé en totalité

La Véloroute doit proposer un itinéraire non dangereux pour les cyclistes sur la totalité de son parcours. Cette sécurisation apparaît comme une exigence essentielle pour un itinéraire destiné au grand public, c'est à dire aux cyclistes amateurs, promeneurs débutants, familles avec enfants, et cyclo-randonneurs lourdement chargés.

L'itinéraire peut passer, de ce point de vue, sur quatre types de voie (voir Volume 4 - Normes techniques):

- routes à faible trafic (moins de 1000 véhicules par jour)

qui ne nécessitent alors aucun aménagement spécifique car elles sont jugées peu dangereuses.

Pour déterminer si des aménagements de sécurisation sont ou non nécessaires, ce seuil de 1000 véhicules par jour, le plus souvent calculé en fréquentation moyenne annuelle, devra être complété avec d'autres indicateurs de danger actuel ou futur:

- trafic en période de pointe, par exemple en été dans les zones touristiques, ou en début et fin de journée à proximité des villes;
- évolution passée et future du trafic;
- % de poids-lourds, véhicules très dangereux pour les cyclistes (largeur, effet de souffle,...);
- profil de la route qui peut favoriser la vitesse des véhicules, ou présenter des virages sans visibilité.

Ces "petites routes tranquilles" doivent si possible avoir un trafic très faible inférieur à 200 ou 300 véhicules par jour. Elles deviennent dans ce cas idéales pour un itinéraire de Véloroute car agréables, sûres et peu coûteuses à aménager, puisqu'un jalonnement suffit.

Elles peuvent être aménagées en "route partagée", par une signalisation appropriée et une limitation de vitesse (voir Volume 4 - Normes techniques). Le Département du Cantal prévoit d'aménager ainsi la D617 dans la vallée de la Rance, voir deuxième partie).

- routes de rase campagne avec des aménagements cyclables

Les routes communales, départementales ou nationales, jugées dangereuses pour les cyclistes, devront être sécurisées par des aménagements cyclables.

C'est le cas quand le trafic est supérieur à 1000 véhicules par jour, ou si % de poids-lourds est élevé, ou si les véhicules roulent à grande vitesse, ou si la chaussée est étroite. Plus encore si la route possède plusieurs de ces caractéristiques défavorables.

Les aménagements possibles sont (voir Volume 4):

- la surcharge ou accotement revêtu cyclable;
- la bande cyclable;
- la piste cyclable.

- routes (et rucs) en zone urbaine avec des aménagements cyclables ou des aménagements urbains réduisant la vitesse et le danger

Les entrées/sorties de villes et les traversées de villes et de villages devront souvent être sécurisées, par l'un des aménagements cyclables utilisables en milieu urbain (voir Volume 4):

- bande cyclable;
- piste cyclable;
- trottoir cyclable (par exemple sur les ponts);
- contre-allée cyclable, couloir-bus autorisé aux vélos, allée de parc public autorisée aux vélos;
- rue à circulation apaisée, par exemple par création de zone 30km/h.

- Voies Vertes en site propre

Ces Voies vertes sont des aménagements réservés à la circulation des usagers non motorisés: piétons, cyclistes, rollers, handicapés, et, dans certaines conditions, cavaliers (voir Volume 4).

Elles sont créées le plus souvent sur l'emprise d'anciennes voies ferrées, sur les anciens chemins de halage des canaux et des rivières, sur des pistes forestières, sur des chemins ruraux fermés à la circulation motorisée.

Il n'existe pas de norme nationale indiquant l'importance relative d'un itinéraire de Véloroute qui doit être aménagé en Voie Verte.

Mais il est évident que le % de Voie Verte dans une Véloroute doit être le plus élevé possible, pour assurer le succès de cette Véloroute.

On peut donner quatre arguments à l'appui de cette thèse:

1- l'attractivité de la Voie Verte, totalement en site propre, est très forte sur les cyclistes amateurs et les familles.

La très forte fréquentation de la Voie Verte du canal du Midi à Toulouse en témoigne, avec plus de 2000 passages de cyclistes en un seul Dimanche en sortie de ville. Des habitants de toute l'agglomération viennent (souvent en voiture et d'assez loin) au bord du canal sur cette Voie Verte pour s'y balader, à pied, à vélo, en rollers,...

2- tous les itinéraires cyclables de type Voie Verte qui existent avec une longueur de 20 kms ou plus, exercent une forte attractivité sur les cyclistes régionaux, français et étrangers qui sont nombreux à venir randonner sur ces aménagements:

- Voie Verte du canal du Midi à Toulouse;
- Voie Verte Givry-Clunay en Bourgogne;
- Voies Vertes de la Gironde;
- Voies Vertes de la vallée du Danube en Allemagne et en Autriche...

3- la multiplicité des types d'usagers sur une Voie Verte de bonne qualité garantit une fréquentation importante.

4- l'aménagement de Voie Verte en entrée/sortie des villes est souvent la meilleure façon de sécuriser l'itinéraire de la Véloroute tout en offrant un itinéraire très attractif pour les randonneurs extérieurs et pour les habitants de la ville.

La Véloroute "Vallée du Lot" proposera ainsi d'aménager des Voies Vertes en entrée/sortie de ville:

- à Villeneuve-sur-Lot (à l'ouest jusqu'à Ste-Livrade et à l'est jusqu'à Penne-d'Agenais)
- à Cahors (entre Douelle et Cahors, suite Voie Verte continue de 10 km)
- à Mende (entre Balsièges et Mende, piste forestière plus piste cyclable, total 8 km).

8- Itinéraire agréable: ombragé, silencieux et avec de beaux paysages

Il ne suffit pas de créer un itinéraire linéaire, continu, sécurisé, à faible pente, et passant par les villes et les sites touristiques.

La Véloroute, à vocation touristique, doit aussi être agréable sur la plus grande partie possible de son parcours, ce qui veut dire ombragée, silencieuse et offrant des paysages variés et beaux.

Ce critère conduira, quand le choix est possible entre plusieurs routes à faible trafic, à retenir la plus agréable, souvent celle qui se situe le plus près de la rivière.

Ce critère explique aussi pourquoi, quand il est nécessaire de sécuriser un tronçon devant obligatoirement emprunter une route très circulée, on préférera, à terme, à l'aménagement d'une piste cyclable coûteuse et peu agréable en bordure de la route, la solution de la création d'une Voie Verte, éloignée de la route en question.

Cette option sera retenue, dans la vallée du Lot:

- entre Douelle et Cahors (pour éviter la D8 ou la D911)

- entre Capdenac-Gare et Bouillac (pour éviter la N140)
- entre Entraygues et Estaing (pour éviter la D920)
- entre Balsièges et Mondo (pour éviter la N88).

9. Itinéraire de vallée, près de la rivière Lot

La Véloroute "Vallée du Lot" devra avoir une forte identité, celle d'un itinéraire de vallée.

Cela permettra de proposer, comme thème principal des randonnées à vélo, dans les documents de promotion, la découverte du patrimoine architectural, culturel, économique et social, passé et actuel, de la rivière et de la vallée.

Cela permettra aussi de développer la synergie avec le tourisme fluvial, en offrant des possibilités de balades à vélo aux touristes fluviaux, et, inversement, en faisant découvrir aux touristes à vélo la navigation sur le Lot (écluses, ports,...), et les services créés en bord de rivière (aires de pique-nique, haltes nautiques, bases de canoë-kayak,...).

Ce critère conduit à rechercher un itinéraire:

- situé le plus près possible de la rivière;
- empruntant parfois les anciens chemins de halage en bord de rivière;
- passant par les ponts, les écluses, les ports, les haltes nautiques et les services implantés au bord du Lot.

2- Les deux niveaux d'exigence permettant une ouverture progressive: itinéraire "immédiat" (phase 1) et itinéraire "futur" ou "définitif" (phase 2)

Il fallait proposer aux Collectivités locales un engagement progressif de moyens financiers, tout en gardant pour objectif la réalisation d'un itinéraire de grande qualité, impliquant des aménagements importants, mais garantissant une forte fréquentation.

C'est pourquoi nous avons défini deux types d'itinéraires, avec deux niveaux d'exigence différents.

1- L'itinéraire "immédiat" réalisable en phase 1 (un ou deux ans)

C'est un itinéraire qui respecte les conditions minimales exigées pour une Véloroute, en termes de continuité, linéarité, faible dénivelé, et surtout de sécurisation.

Il peut être ouvert rapidement (un an à deux ans) avec des travaux limités:

- au jalonnement;
- à la sécurisation minimale des seuls tronçons jugés les plus dangereux.

Il comporte le maximum de "routes à faible trafic", mais une proportion importante de routes à circulation assez élevée, sécurisées de façon sommaire, par exemple par création de surlargeurs étroites, faites par simples marquages au sol, alors que la solution optimale consisterait soit à élargir la chaussée pour créer de vraies surlargeurs de 3 mètres de large, soit à aménager un itinéraire en site propre de type Voie Verte.

Il comporte également, dans la haute vallée du Lot, plusieurs tronçons escarpés, qui sont nécessaires pour éviter des routes dangereuses, en attendant qu'un aménagement important crée un itinéraire sécurisé dans la vallée (cas, par exemple, entre Capdenac-Gare et Bouillac).

Il ne prévoit pas la création des halte-services.

Nous verrons plus loin que cet itinéraire pourra être ouvert, dans certains Départements, avec un investissement assez faible (cf 1,2 MF dans le Lot-et-Garonne, et 3 MF dans l'Aveyron).

Dans d'autres, des travaux importants étant nécessaires pour sécuriser des tronçons dangereux, cette ouverture de l'itinéraire "immédiat" nécessitera des dépenses élevées: cas du Lot (tronçon Douelle-Cahors), et de la Lozère (tronçons avant et après Balsièges).

2- L'itinéraire "futur" ou définitif" réalisable en phase 2 (cinq ans)

C'est un itinéraire qui correspond à une Véloroute de grande qualité, possédant le maximum de tronçons très attractifs;

- il reprend tous les tronçons agréables et sûrs, souvent sur routes à faible trafic, déjà jalonnés dans l'itinéraire "immédiat";

- il ajoute de nouveaux tronçons de Voie Verte en site propre, aménagés sur d'anciennes voies ferrées, des chemins de halage en bord de rivière, ou des pistes forestières;

- principalement pour remplacer des portions de l'itinéraire "immédiat" qui étaient dangereuses, ou peu agréables (en bordure de routes circulées), ou avec des dénivelés importants;

- quelquefois pour ajouter des boucles à l'itinéraire "immédiat", par exemple sur la deuxième rive du Lot (cas de la Voie Verte entre Ste-Livrade et Villeneuve-sur-Lot).

L'objectif est d'obtenir, dans chaque Département et au niveau de l'ensemble, un itinéraire composé approximativement ainsi:

1/3 sur belles voies vertes en site propre
1/3 sur petites routes agréables
1/3 sur aménagements cyclables parallèles aux routes et aux rives.

Cette phase 2 d'amélioration de la Véloroute suppose que les Collectivités locales engagent un plan pluri-annuel d'investissements, avec des dépenses étalées sur 5 ans, ou plus.

Nous verrons que ces dépenses peuvent être élevées, et peuvent atteindre, pour certains Départements, 20MF à 30MF.

Mais ces investissements permettront, pour l'essentiel, la création de Voies Vertes et de halte-services, qui sont des équipements multi-usagers. Ils seront donc aussi utiles à tous les promeneurs, et aux randonneurs pédestres.

3- Des propositions ambitieuses, partant sur une forte implication des collectivités locales

Nous proposons aux futurs maîtres d'ouvrage une méthode d'ouverture progressive de la Véloroute. Cette méthode suppose que les Conseils Généraux ne se contenteront pas d'ouvrir rapidement les itinéraires "immédiat", ce qui est parfois possible avec des dépenses relativement limitées.

Elle part sur le fait que les Conseils Généraux, au vu de la fréquentation sur le premier itinéraire, seront conscients des effets positifs de la Véloroute sur la qualité de vie des habitants et sur l'économie touristique locale, et adopteront un plan pluri-annuel d'investissements pour améliorer la qualité de la Véloroute, et sa fréquentation.

D'autre part les propositions d'aménagement que nous formulons sont très ambitieuses, et ne seront réalisables que s'il existe une forte volonté politique dans chaque ville traversée, dans les Communautés de communes, et dans les cinq Départements:

- nous demandons une continuité parfaite de la sécurisation, avec des aménagements importants. Par exemple:

- la liaison avec la Voie Verte des Deux Mers à Bazet-sur-Baise impose l'aménagement d'une passerelle en encorbellement au pont de St-Léger;

- l'accès à Cahors depuis Douelle impose soit la création de 3 km de piste cyclable en site propre sur la rive droite, parallèlement à la D911, soit des aménagements importants en rive gauche, avec ré-ouverture de chemin de halage.

- nous demandons que toutes les villes traversées par la Véloroute réalisent des aménagements cyclables sur les entrées/sorties de ville, aménagements également utiles aux habitants, et donc financés en grande partie par ces villes;

- nous proposons des solutions innovantes, mais difficiles à mettre en oeuvre au niveau politique et juridique, comme:

- l'utilisation des digues de protection de la Garonne et du Lot à Aiguillon, afin de créer un magnifique itinéraire en site propre, permettant la mise en valeur touristique du site du Confluent. Ces digues sont gérées par des syndicats de propriétaires, recevant des subventions des collectivités locales.

- la création d'un sentier piétonnier et cyclable parallèle à la voie ferrée entre Capdenac-Gare et Bouillac, sur 4 km, qui permet de créer un magnifique itinéraire de vallée en bord du Lot sur 12 km, et d'éviter la RN140. Mais cette solution suppose la négociation d'une convention de passage avec RFF.

- nous proposons souvent l'aménagement d'une belle Voie Verte, plutôt que la création d'une piste cyclable parallèle à une route très circulée, pour que l'itinéraire "futur" soit agréable et touristique (voir les exemples donnés au critère 8- agrément).

Ce haut niveau d'exigence, s'il est retenu aussi par les Conseils Généraux, permettra d'aménager un itinéraire "futur" de grande qualité, avec plus de 30% en belles Voies Vertes en site propre. Cela garantira une fréquentation importante sur la Véloroute "Vallée du Lot", qui sera alors l'une des plus belles d'Europe.

4- La nécessité d'études complémentaires

1- Etudes complémentaires à réaliser par les Départements (maîtres d'ouvrage)

Cette étude a été centrée sur la recherche d'un itinéraire continu possible pour la Véloroute, et sur les aménagements de sécurisation ou de création de Voies Vertes nécessaires à l'ouverture de cette Véloroute.

Elle n'a pas étudié de nombreux éléments techniques et juridiques indispensables à la création et à l'animation de l'itinéraire.

Les futurs maîtres d'ouvrage de la Véloroute, qui devront avoir des capacités financières et techniques importantes, et seront certainement les Départements, devront donc réaliser les études complémentaires suivantes:

- Définition du meilleur itinéraire:

Les Collectivités locales pourront, ponctuellement ou sur des portions importantes, définir des itinéraires meilleurs que ceux proposés ici, car elles connaissent le statut juridique des voies et chemins, les projets d'aménagements routiers, les plans de développement touristique locaux, les itinéraires de randonnée pédestre,...

Ainsi, dans le Lot-et-Garonne, la commune de Bias a décidé l'aménagement d'une piste cyclable sur la rue principale aujourd'hui très circulée, que nous avons évitée dans l'itinéraire proposé dans cette étude, car nous ne connaissions pas ce projet.

Il est prévisible qu'une fois qu'ils seront convaincus de l'utilité d'aménager un itinéraire cyclable touristique et le plus sécurisé possible, les élus et les techniciens locaux sauront définir et réaliser des aménagements de qualité, que nous n'avons pas imaginés ici.

- Etude des questions juridiques de domanialité et des acquisitions foncières éventuelles;

- Etude des coûts précis d'aménagement

Les évaluations proposées ici sont en effet basées sur des coûts moyens constatés au niveau national, sans tenir compte des caractéristiques particulières, par exemple de la route à élargir, ou du chemin rural à améliorer.

- Etude détaillée des halte-services

Ce rapport ne fait que des propositions générales. Les aménagements à réaliser devront être évalués en fonction des équipements existant déjà, projetés par les communes et dans le cadre du tourisme fluvial.

- Définition et réalisation des boucles locales

Ce rapport définit un itinéraire principal unique, qui sera aménagé par un maître d'ouvrage important, le Conseil Général. Il laisse aux Communautés de communes, aux Pays, et

aux communes la définition et la réalisation de boucles cyclables locales, autour de cet itinéraire (c'est la politique adoptée dans le Lot-et-Garonne).

2- Etudes complémentaires et actions à réaliser au niveau de l'Entente

L'Entente Inter-Départementale Bassin du Lot devra, de son côté, mener des études et des actions coordonnées au niveau de l'ensemble des cinq Départements:

- Mise en cohérence du schéma Véloroute avec les autres schémas de développement touristique: remise en navigabilité et tourisme fluvial, canoë-kayak, randonnée pédestre, randonnée équestre, offre d'hébergement,...

- Elaboration d'une charte de qualité "vélo" des hébergeurs, et d'un label de type "services vélo" ou "accueil cyclo" (par exemple avec: garage pour les vélos, fourniture de paniers-repas, informations pratiques et touristiques).

- Action en faveur de l'inter-modalité train et bus + vélo: ouverture des trains et des bus au transport gratuit des vélos sur les lignes nord-sud d'accès à la Véloroute, et sur les lignes transversales le long de la Véloroute, politique d'information des cyclistes sur les possibilités d'inter-modalité train-bus-vélo,...

- Politique de promotion de l'ensemble de l'itinéraire de la Véloroute, au niveau régional, national et international:

alors que chaque Département et Comité départemental du Tourisme pourra réaliser une promotion de la portion de Véloroute existant dans le Département, l'Entente devra réaliser une promotion de l'ensemble de l'itinéraire, soit 500 km d'itinéraire principal et plus de 220 km de boucles et liaisons.

2- Méthode: priorité aux repérages à vélo sur le terrain

Cette étude a consisté à définir, sur 500 km d'itinéraire principal et plus de 200 km de boucles, les deux itinéraires "immédiat" et "futur", avec, pour chacun d'eux:

- le repérage du meilleur itinéraire possible;
- l'évaluation des aménagements de sécurisation nécessaires;
- l'évaluation du coût de ces aménagements.

L'étude a été réalisée en deux ans, sur les cinq départements, par une seule et même personne, qui est à la fois un cycliste urbain et un cycliste de loisirs, et qui connaît bien à la fois les aménagements cyclables réalisés en milieu urbain (à Toulouse et sa région), et ceux réalisés en rase campagne (à partir de voyages à vélo en France, Belgique, Angleterre, Pays-Bas, Espagne).

En effet l'auteur de l'étude a présidé pendant cinq ans l'Association Vélo, qui est une puissante association de cyclistes urbains de la ville de Toulouse, qui possède 600 adhérents, et négocie régulièrement avec les services techniques de la Ville. Il est depuis trois ans le Délégué Régional pour le Grand-Sud-Ouest de l'AF3V, association spécialisée dans la promotion des Véloroutes et Voies Vertes.

L'auteur de l'étude, cycliste et militant cycliste, a naturellement donné la priorité aux repérages à vélo sur le terrain, pour rechercher si une belle Véloroute était "faisable" dans la vallée du Lot. Et il a été stimulé par les Collectivités locales qui manifestaient de l'intérêt pour le projet.

L'étude s'est déroulée en plusieurs phases, qui sont résumées ci-dessous:

Principales étapes de la pré-étude de faisabilité Véloroute "Vallée du Lot"

Jun 1999	Contribution de l'AF3V à l'élaboration du Contrat de Plan Interrégional du Bassin du Lot: "Pour un nouveau programme transversal, la Véloroute de la vallée du Lot" (doc. 8 p.)
Novembre 1999	Proposition d'étude par l'AF3V
Décembre 1999	Le CA de l'Entente Interdépartementale Bassin du Lot décide de lancer une pré-étude de faisabilité de la Véloroute "Vallée du Lot" et de la commander à l'AF3V (lettre de commande du 17/07/2000 - remise prévue Mars 2001)
Mai et Juin 2000	- Explorations à vélo dans le Lot-et-Garonne. - Collaboration de l'AF3V avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la vallée du Lot en Lot-et-Garonne (P. Capapé, stagiaire et F. Mansiet animatrice) pour la définition de la Véloroute dans ce Département + présentation du projet au colloque sur le tourisme fluvial à Villeneuve-sur-Lot (Mai) et participation à la réunion avec les élus de la vallée à St-Sylvestre-sur-Lot (Novembre)
Jun 2000	Le Conseil Général du Lot-et-Garonne décide la Véloroute "vallée du Lot"
Jun/Jullet 2000	Explorations à vélo dans le Lot
Août/Septembre /Octobre 2000	Explorations à vélo dans l'Aveyron, le Cantal et la Lozère
Octobre 2000	Remise d'un rapport intermédiaire de l'AF3V "Premières propositions d'itinéraires pour 500 km de vallée" (doc. 10 p. + 50 cartes), transmis aux Départements pour validation (réunion à Cahors 27/10)
Octobre 2000 à Mars 2001	- Réception des réactions des 5 Départements - Poursuite du travail avec le Département du Lot-et-Garonne pour la création de l'itinéraire "immédiat" de la Véloroute - Recherche des normes de coûts d'aménagement
Mars 2001	Rencontre avec les services du Conseil Général du Cantal (30/03)
Jun 2001	Inauguration de la Véloroute en Lot-et-Garonne (itinéraire jalonné de 80 km qui sera amélioré les années suivantes)
Eté 2001	Repérages complémentaires pour les tronçons difficiles
Août à Octobre 2001	Rédaction du rapport final
12 Novembre 2001	Remise du rapport final Volume 1 rapport (170 p.); Volume 2 Cartes (66 p.); Volume 3 Photos (124 p.); Volume 4 Normes techniques (200 p.)

Cette chronologie montre que l'étude s'est efforcé de s'adapter aux volontés des Collectivités locales.

Ainsi le travail a porté en priorité sur le Département du Lot-et-Garonne, car cette Collectivité locale voulait ouvrir rapidement la Véloroute. Cela a permis de définir une méthode, et de la valider, avant de l'appliquer dans les autres Départements.

L'étude a aussi tenu compte, dans la définition même des itinéraires, des souhaits exprimés par certains Départements:

- la liaison Cantal-Haute Auvergne avec Maurs et Aurillac, proposée par le Cantal, est intégrée dans le projet de Véloroute;
- l'itinéraire par les pistes de crêtes entre Balsièges, le mont Lozère et Le Bleymard, proposé par la Lozère, est repris dans le projet de Véloroute, comme une "boucle VTT".

1- Recherche et évaluation des itinéraires: d'abord par repérage à vélo

C'est le même chargé d'études qui a effectué la recherche et l'évaluation des itinéraires, sur tout le parcours, ainsi que la rédaction du rapport d'étude.

La recherche sur le terrain a été préparée par un travail préalable de recherche d'informations à partir de documents publiés et de contacts:

- étude cartographique (cartes IGN au 1/25 000ème)
- étude des itinéraires cyclables existants (dépliants, livres, informations des Offices de Tourisme, des Comités Départementaux du Tourisme, contacts avec les responsables randonnée des CdT);
- étude des services disponibles (restauration, hébergement, réparation, commerces,... source: les OT et les CdT);
- études des sites touristiques principaux de la vallée (informations des cartes et guides, des OT et CdT);
- contacts avec certaines associations locales de cyclistes (Roue Libre à Villeneuve-sur-Lot, CODEP FFCT dans les Départements);
- statistiques sur les trafics sur les routes départementales (comptages et cartes des DDE ou services des Conseils Généraux).

La recherche et l'évaluation des itinéraires ont été faites principalement à vélo, lors de 32 journées d'exploration. Elles ont été complétées par des visites en auto, pour des repérages précis, lors de chaque aller et retour effectué depuis Toulouse en automobile (voir Annexe décrivant ces journées en fin de cette partie).

Chaque tronçon d'itinéraire proposé pour la Véloroute a ainsi été parcouru à vélo au minimum une fois, le plus souvent deux fois (aller-retour), et fréquemment aussi en voiture, lors des accès, dans les deux sens, de jour et de nuit.

NB: quelques parties aux chemins très dégradés ont du être parcourues à pied. De rares tronçons n'ont été visités qu'en voiture (cf la liaison vallée du Lot - Maurs), ou même n'ont été repérés que sur cartes, sans visite sur le terrain (cf les deux liaisons Sources du Lot - itinéraire sud-nord Montpellier-Alès-Brioude-Clermont-Ferrand).

NB: ces visites du même tronçon, parcouru par la même personne et le même jour une ou deux fois à vélo, puis une ou deux fois en voiture, nous ont montré que les perceptions du niveau de danger, et du caractère agréable ou non, sont différentes selon le mode de déplacement utilisé: ainsi, une route à circulation moyenne et chaussée large de 5m à 5,50m, est souvent jugée correcte quand on la parcourt en auto, et désagréable, dangereuse et nécessitant un aménagement cyclable, quand on la parcourt à vélo.

La Véloroute étant un itinéraire destiné à la circulation des cyclistes, le diagnostic de qualité de l'itinéraire, et des aménagements nécessaires, doit impérativement être fait à vélo.

Ces explorations à vélo ont été réalisées par périodes d'une, deux, ou trois journées, en partant de Toulouse en voiture, en posant celle-ci au début du tronçon à étudier, puis en faisant un aller-retour à vélo dans la vallée, et enfin en ramenant la voiture à l'étape du soir, point de départ du lendemain.

L'exploration à vélo a porté chaque jour sur un tronçon de 20 à 25 km (en moyenne), allant, le plus souvent d'un pont à un autre pont (voir Annexe).

L'objectif était quadruple:

1- trouver le meilleur itinéraire possible, respectant les 9 critères énumérés précédemment: choix de la rive droite ou de la rive gauche, choix de la meilleure "petite route tranquille", recherche éventuelle de la possibilité de créer une Voie Verte,...

2- évaluer la qualité de l'itinéraire retenu: pente, revêtement, ombre, paysages, niveau de sécurité et de danger évalué à partir de l'examen du trafic, de la mesure du profil (largeur de la chaussée, et des bas-côtés ou surlargeurs),...

3- évaluer les aménagements nécessaires: de sécurisation, d'amélioration du revêtement, de création de halte-services,...

4- compléter le recensement et l'évaluation des services disponibles: restauration, hébergements, réparation, commerces, haltes ou aires de pique-nique, gares et itinéraires de liaisons avec ces gares.

Toutes ces recherches et évaluations ont été faites par la présence physique sur un vélo parcourant l'itinéraire, c'est à dire dans la situation dans laquelle se trouveront les futurs usagers cyclistes de cet itinéraire.

Ce parcours à vélo présente cinq avantages:

1- il permet seul de ressentir les impressions de danger et de sécurité sur une route donnée.

2- il donne aussi les sensations visuelles, auditives, olfactives, et de fatigue (montées), qui permettent de compléter les informations cartographiques (distance, relief, type de route), touristiques, et sur les trafics, collectées au préalable.

3- Ce parcours à vélo, ou si besoin à pied, est également efficace pour trouver d'anciens chemins en bordure de rivière, des sentiers ou routes forestières en bon état et à faible pente, permettant des continuités...

4- Le parcours à vélo permet des arrêts fréquents au bord de la route ou du chemin, pour noter les impressions et informations recueillies, relever des informations: largeur de la chaussée et des bas-côtés ou trottoirs, et faire des photographies.

NB: matériel emporté sur le vélo: carte IGN au 1/25 000ème, projet de carte du tronçon, cahier, 2 appareils photos, compteur de distances, mètre-ruban de 3 mètres.

5- Le parcours à vélo permet aussi de poser facilement des questions aux habitants, aux promeneurs à pied, et aux cyclistes, sur le trafic, l'existence de chemins et de continuités, et sur leur intérêt.

Plusieurs solutions proposées dans cette étude correspondent à des parcours déjà utilisés par les habitants et les randonneurs, trouvés de cette manière en interrogeant les promeneurs: cas du passage le long de la voie ferrée entre Capdenac-Gare et Bouillac.

Les questions aux professionnels du tourisme et de la randonnée donnent aussi de précieuses informations sur les possibilités de passage. Nous avons questionné ainsi:

- Mr Philippot "Loca-Lot" à Viré-sur-Loi (professionnel de la randonnée à vélo et en 4X4)
- Mr Denis Letartre, Domaine de Cazes à Puy l'Evêque (professionnel de la randonnée équestre)
- Mr Olivier , Centre "VTT Marmot" à St-Geniez-d'Olt (professionnel de la randonnée à VTT)
- Mr Pierre Molénat, Maison de la Rivière à St-Parthem (animateur de ce centre d'information).

Nos explorations à vélo ont été les plus complètes possibles, très pragmatiques, et animées par une double volonté de trouver un itinéraire qui soit à la fois le moins coûteux à aménager, et le meilleur possible (grande ambition en terme de qualité). D'où:

- le choix en priorité de "routes à faible trafic", petites routes tranquilles, parfaites car agréables, sûres, et ne demandant presque aucun aménagement;
- le choix de routes à trafic moyen, quand c'est la seule solution;
- le choix d'itinéraire de type Voie Verte, à améliorer ou aménager, quand cela est la seule solution pour éviter une route très dangereuse.
- le choix, enfin, quand la création d'un itinéraire de type Voie Verte apparaît complexe et long, d'itinéraires quittant la vallée, car ils sont faciles à "ouvrir" rapidement, même s'ils présentent des dénivelés importants.

2- Validation des itinéraires par les Conseils Généraux et certaines collectivités locales

La chronologie de l'étude montre que nous avons transmis à mi-étude, en Octobre 2000, des propositions d'itinéraires aux cinq Départements, pour validation.

Les cinq Départements ont approuvé globalement les solutions proposées dans cette étude.

Les demandes du Conseil Général du Lot-et-Garonne ont été largement prises en compte, puisque nous avons travaillé en étroite collaboration avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée du Lot pour définir l'itinéraire "immédiat", qui a été ensuite ouvert, dès Juin 2001, sur 80 km, entre Aiguillon et Fumel.

Les demandes formulées par le Département du Cantal ont aussi été prises en compte: l'itinéraire principal de la Véloroute comporte une liaison avec Maurs.

Les demandes du Conseil Général de la Lozère ont été partiellement prises en compte: nous proposons la création d'une "boucle VTT" sur les chemins forestiers entre Bajstèges-La Croix Neuve- le Col de la Loubière- Le Bleymard. Mais nous conservons l'itinéraire principal de la Véloroute dans la vallée, entre Mende et Le Bleymard, car l'itinéraire recherché est un itinéraire de vallée, car les pentes sont faibles dans la vallée, et car on trouve dans la vallée tous les services dont ont besoin les randonneurs: restauration, hébergements, ainsi que la gare de Bagnois-Chadenet, point d'accès le plus proche des Sources du Lot.

Enfin nous avons collaboré étroitement avec les bureaux d'études qui réalisaient, durant l'année 2000, un projet de développement économique pour la Communauté de communes de la vallée du Lot et du vignoble (Département du Lot).

Ce projet a été adopté en Juin 2001, et il intègre l'aménagement d'une Véloroute entre Soturac et Douelle. Les itinéraires de la Véloroute retenus dans ce projet sont identiques à ceux proposés dans notre étude.

On peut donc dire que les communes de la basse vallée du Lot dans le Département du Lot, entre Soturac et Douelle, ont décidé de créer une Véloroute reprenant nos propositions.

3- Evaluation des coûts d'aménagement

Cette évaluation est faite à partir de la définition, sur le terrain, par l'auteur de cette étude, des aménagements nécessaires: sécurisation, amélioration du revêtement, création de tronçons de Voie Verte, haltes-services, jalonement,...

Les coûts prévisionnels sont évalués en utilisant des coûts types pour chaque aménagement (voir tableau dans le Volume 4 - Normes techniques).

Il n'existe pas en France d'organisme public ou privé fournissant une liste de ces coûts-types: les Ministères concernés par le schéma national des itinéraires cyclables n'ont aucune information à fournir, le CERTU, bureau d'études du Ministère de l'Équipement, ne donne rien.

L'AF3V a donc dû collecter ces normes de coûts auprès de différentes sources:

- réseau de l'AF3V (à partir d'exemple de Véloroutes réalisées en France);
- CETE de Lyon (Madame Edith Metzger);
- Ministère de la Jeunesse et des Sports (Mme Danièle Delaye);
- DDE Lot-et-Garonne: subdivision de Tonneins Etude préliminaire de la Véloroute par Mr Granet;
- DDE Haute-Garonne: Mr Jean Cantau relay vélo SIAE-BEA, et le CDOA Division des ouvrages d'art;
- ONF de Mende: Mr Granh;
- VNF subdivision Haute-Garonne: Mr Marq;
- VNF subdivision Aude: Mr Blanc.

L'AF3V remercie vivement les organismes et leurs ingénieurs et spécialistes, locaux et nationaux, qui l'ont aidé en lui transmettant ces informations techniques.

Le tableau des coûts-types élaboré pour cette étude, et donné dans le Volume 4, est donc unique en France. Même s'il est imparfait, il est utile, car il permet des évaluations sommaires.

Annexe - Chronologie des repérages à vélo
(Recherche et évaluation des itinéraires)

Date	Trouçon	Itinéraire étudié (km)	Distance à vélo (Km)
16-07-99	Bozouls-Espalion itin "immédiat" (12)	9	9
17-07-99	Espalion à St-Geniez-d'OH (12)	33	70
27-10-99	Grand-Vabre à Rodelle (vallée du Dourdou) (12)	47	95
11-11-99	Buzet-Aiguillon-Clairac (47)	20	50
26-11-99	Clairac-Ste Livrade (47)	25	61
01-06-00	Ste Livrade-Casseneuil-Villeneuve sur Lot (47)	20	60
02-06-00	Villeneuve sur Lot-Penne-Fumel (47)	34	65
03-06-00	Fumel à Touzac + accès à Bonaguil (47)	13	30
11-06-00	Fumel-Touzac-Puy L'Evêque (46)	12	38
12-06-00	Puy L'Evêque-Castelfranc (46)	21	42
19-06-00	Castelfranc-Luzoch-Douelle (46)	20	70
25-06-00	Douelle-Cahors (46)	18	65
26-06-00	Cahors-St Cirq Lapopie (46)	34	72
27-06-00	St Cirq Lapopie-Cénevières	7,2	17
02-07-00	Cénevières-Cajarc-St Pierre Tourac (46)	31,5	77
03-07-00	St Pierre Tourac-La Madeleine (46) + 2 accès à Figeac (9 et 11 km, en auto)	9 (20)	17
07-07-00	La Madeleine-Capdenac-Livinac (12)	27	60
19-08-00	Villeneuve-sur-Lot, Penne à Fumel, Bonaguil (en auto)		
21-08-00	Livinac-Port d'Agrès (12) + Capdenac-Bouillac (auto)	6	20
22-08-00	Port d'Agrès-Vieillevie-Entraygues (12 et 15)	37	77
23-08-00	Entraygues-Estaing-Espalion (12)	27,5	66
24-08-00	Espalion-St Geniez par lac de Lous (12) + Rodelle-Bozouls et Entraygues-Golinhac-Estaing (en auto)	30	65
25-08-00	St Geniez-Pomayrols (12)	6,3	13
27-08-00	Pomayrols-St Laurent d'OH (en auto) (12) St Laurent d'OH-La Canonrgue (en vélo) (48)	(30) 8	20
28-08-00	La Mothe Banassac-Chanac (48)	20,2	51
29-08-00	Chanac-Balsièges itin "futur" bord Lot (48) Chanac-Balsièges itin "immédiat" (en auto)	6 (17)	24
11-09-00	Balsièges itin "futur" ravin du Choizal (48)	6	12
12-09-00	Balsièges-Mende par route forestière (48)	10	25
13-09-00	Balsièges itin "futur" RF ravin du Gerbal (48) Bramonas-Balsièges itin "futur" bord Lot (48) + Balsièges-col de la Loubière-Bagnols (en auto)	7 4 (23)	20 8
05-10-00	Capdenac-Bouillac itin bord voie ferrée (12)-Vers-St Gery (46)	10	20
09-10-00	Mende-Badaroux-Bagnols (48)	21	60
10-10-00	Bagnols-Le Bleymard-Sources du Lot (48) (en auto)	(15)	
30-03-01	Liaison val Lot-Maurs (15) (en auto)	(17)	
30-08-01	Vallée du Célé (46) (le reste en auto) Vers-Béars itin "futur" rive gauche (46)	8 5	16 10
31-08-01	Capdenac Gare-Penchoit itin "immédiat" provisoire escarpé (46 et 12)	19	40
Total	Itinéraire principal + accès à Bonaguil et à Figeac, boucle Figeac-vallée du Célé, boucle Conques-vallée du Dourdou, boucle "cyclo" en Lozère	612 (à vélo) + 135 (en auto)	1445 (à vélo)

Statistiques:

- Jours d'exploration à vélo: **32 jours à vélo**
 - Nombre de km parcourus à vélo: **1445 km à vélo**
 - Jours d'exploration complémentaire en auto: **4 jours**
 - Nombre de réunions avec l'Entente et les collectivités locales: **5 réunions**
- (en 47: 3, en 46: 1, en 12: 0, en 15: 1, en 48: 0, avec Entente: 1)
- Maires rencontrés: St-Leger, Castelmauou, Villeneuve-sur-Lot, St-Sylvestre-sur-Lot, Vieillevie, Golinhac.

2- Propositions d'itinéraires par département

La recherche d'itinéraire a été faite en partant du confluent avec la Garonne à Aiguillon, et en remontant jusqu'aux sources du Lot.

Nous présentons donc les résultats de cette recherche par Département, du confluent (Lot-et-Garonne) aux sources (Lozère).

Au fur et à mesure que nous remonterons vers la Lozère, les caractéristiques géographiques et socio-économiques des départements traversés vont évoluer, en passant d'une large plaine à une simple vallée, puis à une vallée de plus en plus resserrée, avec des passages en gorges,

Il est prévisible que les caractéristiques exigées pour la Véloroute (itinéraire sécurisé, intérêt touristique, faible dénivelé, proximité de la rivière) seront plus ou moins difficiles à respecter, selon le Département:

- Lot-et-Garonne:

large plaine, nombreuses routes possibles, mais plus faible intérêt paysager, et sites remarquables moins nombreux;

- Lot:

vallée plus étroite, mais encore de nombreuses routes possibles, grand intérêt paysager et nombreux sites touristiques dans la vallée;

- Aveyron et Cantal:

vallée étroite, peu de routes disponibles et risques d'impossibilité de passage sans aménagement, paysages sauvages, quelques sites importants (Conques);

- Lozère:

vallée étroite entre des gorges escarpées pouvant entraîner aussi des impossibilités de passage sans aménagement, peu de villes importantes, sites touristiques situés sur les hauteurs.

S'il est donc prévisible que la réalisation d'une Véloroute sera par endroit difficile, passer d'une large rivière dans une large vallée à un torrent de montagne dans des gorges, cela promet une diversité de paysages qui fera tout l'intérêt de la Véloroute.

Donner quelques altitudes permet de comprendre cette évolution des paysages:

- Confluent avec la Garonne:	alt 23m
- Cahors:	alt 122m
- Capdenac:	alt 160m
- port d'Agrès (limite navigation):	alt 193m
- St Geniez-d'Olt:	alt 420m
- Mende:	alt 730m
- Sources du Lot:	alt 1272m

Pour un cyclo-randonneur, passer en deux ou trois semaines de balade, et 500 kilomètres de Véloroute, du Confluent aux sources du Lot, cela pourra être magnifique, agréable, et l'on sent que la vallée du Lot peut devenir l'un des itinéraires les plus attractifs de toute l'Europe pour la randonnée à bicyclette.

Les conditions de réalisation de la Véloroute sont les suivantes, par département.

NB: les cartes des itinéraires figurent dans le Volume 2, et les photos dans le Volume 3.

1- Lot-et-Garonne: une Véloroute déjà décidée et en cours d'aménagement

La vallée du Lot dans le Lot-et-Garonne représente environ le quart du parcours total. Dans ce département la vallée est le plus souvent très large (sauf à Penne-d'Agenais et à Fumel), et la polyculture intensive est le mode d'exploitation agricole dominant, avec une place importante de l'arboriculture, surtout des vergers de pruniers.

Si les centres industriels sont rares, la Véloroute devra en traverser deux: Villeneuve-sur-Lot et Fumel. Villeneuve constitue la plus grande agglomération urbaine.

Par contre les routes départementales sont linéaires et très circulées, avec de nombreux poids lourds. La Véloroute devra éviter ces axes routiers, en passant souvent sur des petites routes présentes sur la rive opposée.

Pour changer de rive, la Véloroute devra alors emprunter des ponts sur le Lot, et ces ponts, qui croiseront les grands axes routiers, seront dangereux.

Enfin les sites touristiques importants sont assez peu nombreux: centre de Villeneuve-sur-Lot, bastide de Penne-d'Agenais, château de Bonaguil.

Pour que le parcours de la Véloroute soit attractif, d'un point de vue touristique, il sera donc nécessaire de chercher à aménager des tronçons en bordure du fleuve, par la ré-ouverture de chemins de halage, dans le cadre d'un processus de reconquête de la rivière, et en liaison avec la remise en navigabilité.

La création de tronçons de Voie Verte sur d'anciennes voies ferrées, qui sont disponibles dans la vallée, constituera aussi un moyen d'améliorer l'attractivité de la Véloroute.

Heureusement, le Conseil Général a décidé -pendant que cette étude était en cours- d'aménager la Véloroute de la Vallée du Lot, avec un projet ambitieux comprenant d'importants investissements.

Le Lot-et-Garonne, qui pourtant ne bénéficie pas du plus fort potentiel de la vallée, sera donc en avance sur les autres Départements.

Nous présentons nos propositions, qui, pour la plupart, ont été reprises par le Conseil Général, selon les six tronçons suivants:

- Tronçon 47-1- De Buzet (canal) à Aiguillon
- Tronçon 47-2- D'Aiguillon à Ste-Livrade-sur-Lot
- Tronçon 47-3- De Ste-Livrade-sur-Lot à Villeneuve-sur-Lot
- Tronçon 47-4- De Villeneuve-sur-Lot à St-Sylvestre-sur-Lot
- Tronçon 47-5- De St-Sylvestre-sur-Lot à Fumel-pont
- Tronçon 47-6- De Fumel-pont à la limite du Département, plus accès à Bonaguil

Nous présentons ensuite, dans une Conclusion, les choix effectués par le Conseil Général pour la Véloroute "Vallée du Lot", en cours d'aménagement en 2001.

- Tronçon 47-1- De Buzet (canal) à Aiguillon (voir cartes n°1 et 2) voir photos n°47-1 à 47-6

Une liaison nécessaire

Ce tronçon de liaison est nécessaire pour relier la future "Voie Verte des Deux Mers", qui sera aménagée le long du canal latéral, et qui est déjà pratiquée par les cyclistes sur le chemin de halage, avec le départ de la "Véloroute de la Vallée du Lot".

Ce départ de la véloroute se situera au Confluent du Lot et de la Garonne, à Aiguillon, comme nous l'expliquons plus loin (tronçon n°2).

Une liaison difficile

Cette liaison cyclable entre le canal, à la hauteur de Damazan, et Aiguillon, est difficile à aménager car l'axe routier principal est très fréquenté car il sert de liaison entre la RN113 et la rive droite de la Garonne et l'échangeur de l'autoroute A63 Bordeaux-Toulouse.

La liaison cyclable devra essayer d'éviter le plus possible cet axe dangereux (une piste cyclable parallèle serait coûteuse et pas agréable), mais elle sera obligée de l'emprunter pour franchir la Garonne au seul pont disponible, celui de Saint-Léger, qui constitue un véritable "point noir" pour les cyclistes.

La sécurisation de la traversée de la Garonne au niveau du pont de St-Léger est donc un aménagement prioritaire pour ce tronçon de la Véloroute (voir propositions plus loin).

Ce tronçon de 10 kms environ se décompose en trois éléments.

1- Liaison canal latéral - Saint-Léger (6 kms environ)

Nous proposons deux liaisons, qui partent l'une de Buzet-sur-Baise, l'autre de Damazan, et qui convergent toutes les deux vers le pont de St-Léger. La plus importante, et à aménager en priorité, est celle à partir de Buzet.

Liaison principale: à partir de Buzet-sur-Baise

C'est celle qui doit être aménagée en premier car une halte de services peut être facilement aménagée au point de départ, et car c'est l'itinéraire qui présente le plus de synergies avec le tourisme fluvial: il pourra servir aussi aux plaisanciers navigant sur le canal, la Baise et le Lot.

L'itinéraire précis est décrit sur les cartes n°1 et 2.

Itinéraire "immédiat" (aménageable rapidement)

C'est un itinéraire sur routes existantes à faible trafic: RD 642 jusqu'au hameau d'Escoubots (3 kms), puis chemin vicinal jusqu'à Saint-Léger, où elle descend en bord de Garonne pour remonter au pont.

L'itinéraire démarre à la nouvelle halte nautique qui vient d'être aménagée à Buzet-sur-Baise, et où une halte-services de la Véloroute peut facilement être créée: ouverture des toilettes aux randonneurs, création d'un point d'eau potable accessible aux cyclistes, parc de stationnement pour vélos, cabine téléphonique). Un panneau d'information sur la Véloroute (RIS) doit être ajouté. (NB: l'ancienne halte disposait d'une cabine téléphonique, de points d'eau et un bureau d'information touristique.

Aménagements de sécurité nécessaires:

La RD 642 est assez circulée et son profil incite les véhicules à rouler vite: voies assez larges (3 mètres) et marquages au sol quasi inexistant, lignes droites (voir photo n°47-1).

Pour ralentir la vitesse des automobiles, et créer un espace réservé aux cyclistes, il faut tracer des voies rétrécies à 2,50 mètres, en peignant les lignes de côté à cette largeur: cela crée deux "sur-largeurs de 0,50 mètres, pour les cyclistes.

Travaux de simple marquage sur 3 kms.

Itinéraire "idéal" futur

Les Maires de Saint-Léger et de Buzet ont un projet de création d'un sentier continu le long de la rivière Baise, entre les deux communes (déclaration de Mr De Lapénière, Maire de St-Léger, le 11-11-9).

L'objectif est de permettre la promenade, notamment des touristes fluviaux, en rétablissant une continuité du chemin de halage.

Ce sentier, qui se heurte aujourd'hui à des oppositions des propriétaires, constituerait un itinéraire idéal: sécurisé et en pleine nature. Il suffirait de prévoir un revêtement assez roulant, type stabilisé, permettant à des vélos de randonneurs de passer par tout temps.

Variante à partir de Damazan

Cette variante est utile pour les randonneurs voulant passer à Damazan (visite, ravitaillement, hébergement).

Un itinéraire balisé sur de petites routes tranquilles est possible (voir Carte n°2).

Il part de Damazan au pont sur le canal, et rejoint l'itinéraire principal à Escoubots (où cet accès direct à Damazan pourra être fléché, le randonneur venant d'Aiguillon ayant à cet endroit le choix entre deux accès au canal: par Buzet ou par Damazan).

2- Traversée de la Garonne au pont de Saint-Léger (0,6 km environ)

Voir photo n°47-2.

Cette traversée est aujourd'hui très dangereuse pour les cyclistes à cause du très important trafic d'autos et de camions, et des caractéristiques du pont:

- longueur importante du pont: 400 mètres plus abords de 300 mètres;
- grande vitesse des véhicules qui ne respectent pas la limitation de vitesse en agglomération;
- trottoirs très étroits: un mètre, ce qui empêche d'y circuler à vélo autrement qu'en tenant sa bicyclette à la main;
- 2 voies de 3 mètres de large, étroites surtout pour des camions;
- voies non délimitées sur leur bordure côté droit.

La sécurisation de cette traversée doit être une priorité, et elle doit aussi porter sur les 200 mètres de D8 au delà du pont, jusqu'au carrefour avec la D642.

Trois solutions sont envisageables:

1ère solution: création d'une passerelle piétons-vélos en encorbelement

C'est la solution idéale car elle crée une traversée en site propre intégral, en installant une passerelle de 2 mètres de large, accrochée à l'extérieur du pont.

Cette passerelle devrait se situer côté aval, pour éviter aux cyclistes venant de Buzet la traversée de la D8 du côté d'Aiguillon (la traversée est reportée à l'autre bout du pont, où elle peut se faire sans danger en traversant sous le pont).

Cette passerelle devrait être prolongée, côté Aiguillon, d'une piste en site propre jusqu'à la D462 ou jusqu'à la digue (accès à la ferme La Baraque).

Cet équipement est coûteux: les services du Conseil Général ont évalué l'investissement à 7 MF.

Mais on peut remarquer qu'il s'agit d'un aménagement mixte: piétons et vélos, il améliorera donc les conditions de la promenade pédestre et de la randonnée pédestre, importante en Lot-et-Garonne.

2ème solution: ralentissement des véhicules, notamment par des marquages au sol de voies plus étroites

Le marquage au sol des bandes limitant chaque voie de circulation à une largeur de 2,50 mètres aura deux effets positifs pour la sécurité des cyclistes:

- elle ralentira la vitesse des véhicules, surtout si elle est commencée bien avant le pont;
- elle créera deux étroites "sur-largeurs" de 30 cm, espaces réduits mais donnant un peu de sécurité.

D'autres dispositifs pour ralentir les véhicules devraient être utilisés, les techniciens les connaissent et les emploient ailleurs: bandes vibrantes, feu clignotant, système de rappel automatique de la limitation de vitesse à tous ceux qui ne la respectent pas,...

Entre l'extrémité du pont et le carrefour avec la D642, il faudrait continuer ce marquage de voies rétrécies à 2,50 mètre, et élargir la sur-largeur cyclable à un bon mètre, car l'espace disponible le permet.

Mais cette deuxième solution est peu satisfaisante à cause du trafic élevé, et du nombre de poids-lourds. Ce ne peut être qu'une solution provisoire, dans l'attente de la création d'une passerelle.

3ème solution: création d'un bac pour piétons et cyclistes

Cette création serait une autre solution pour franchir le fleuve de façon sécurisée et agréable! Cette action n'est pas irréaliste, des bacs gérés par la DDE fonctionnent encore sur la Garonne (cf à Portet et à Le Fauga en Haute-Garonne).

Ce bac pourrait se situer:

- à Saint-Léger
- ou entre Monduc (D427 rive gauche) et Rébéquet (confluent Aiguillon) où il existait autrefois!

Cette localisation est intéressante d'un point de vue historique, et sans doute technique, si le bac se situait là c'est que la traversée était plus facile.

Elle résoudrait aussi le problème de la liaison St Léger - Aiguillon par la D642 dangereuse, puisqu'on arriverait directement à Aiguillon.

Mais elle conduirait soit à éviter St-Léger (site intéressant), soit à aménager 500 mètres de DS, entre le carrefour de la D427 et le pont.

Cette action pourrait être envisagée dans un cadre plus global de développement touristique du secteur (randonnée pédestre, à vélo, en bateau, découverte du fleuve, ...).

Mais ce bac ne peut être qu'un complément d'une passerelle, car il serait intermittent, alors que les balades à vélo ont lieu toute l'année.

NB: Le "tourne à gauche" des cyclistes venant d'Aiguillon et allant vers Buzet, juste à la sortie du pont, est une manoeuvre très dangereuse si elle s'effectue sur la route.

Heureusement une solution est facile à trouver, car il existe du côté droit (en aval) une rampe en terre permettant de traverser sous le pont et de rejoindre ainsi le bord de la Garonne et le chemin vers Buzet sans avoir à "couper" le trafic. Il suffit de revêtir 30 mètres de chemin et d'installer un bon fléchage.

Cet aménagement est à retenir dans les deux premières solutions: passerelle ou marquages au sol.

3 - Du pont de Saint-Léger à Aiguillon (2,4 km environ)

Hieraire "immédiat" (aménageable rapidement)

Le seul itinéraire utilisable sans aménagements importants n'est pas satisfaisant, car il utilise la seule voie disponible qui est très circulée: il s'agit d'un axe routier qui dessert la ville d'Aiguillon et qui constitue aussi un itinéraire principal d'accès à l'autoroute pour tous les usagers de la RN113 en provenance de la rive droite de la Garonne....

A partir du carrefour avec la DS, l'itinéraire emprunte d'abord la D642 sur 1,1 kms, puis la D270 sur 1,3 kms. Voir photo n°47-3.

Aménagements nécessaires:

Il serait nécessaire de ralentir la vitesse des véhicules, en créant des voies rétrécies à 2,50 mètres, ce qui libère un espace de 0,3m pour les cyclistes. C'est mieux mais c'est insatisfaisant.

L'idéal pour la sécurité serait de créer une piste en site propre de 1,1 km le long de la D642 la plus circulée. Mais cette piste ne serait pas agréable.

Pour une Véloroute de loisirs il faudrait privilégier la recherche d'itinéraire protégé et en pleine nature.

Itinéraire "idéal" futur: sentier sur les digues le long de la Garonne et du Lot

Un itinéraire paraît le plus intéressant, c'est l'aménagement d'un sentier pédestre et cyclable sur le sommet des digues de protection contre les crues, le long de la Garonne et le long du Lot.

Il présente les avantages suivants:

- il est techniquement possible, sans acquisition de terrain (les digues sont gérés par un syndicat de propriétaires, recevant des subventions des collectivités locales), et ces digues sont déjà utilisées par les habitants: piétons, chasseurs, pêcheurs, promeneurs, ... en particulier en bord du Lot où un sentier en bon état existe;

- il est totalement sécurisé (loin des véhicules);

- il conduit directement en continu du pont de St-Léger à l'entrée d'Aiguillon;

- il est magnifique: calme, en pleine nature, en bordure des fleuves;
- il passe par le Confluent des deux fleuves, la Garonne et le Lot, qui est le site majeur d'Aiguillon (voir photo n° 47-4);
- il passe par le départ de la Véloroute de la Vallée du Lot, qui devrait se situer à Aiguillon, sur cette digue, à proximité du confluent, par exemple au pont SNCF;
- il est multi-usages et multi-usagers: piétons, cyclistes, pêcheurs et chasseurs, agents d'entretien des rivières,....

NB: la maison "La Baraque" semble avoir privatisé une partie de cette digue, qui est publique...

NB: une autre solution consisterait à utiliser des chemins existant dans la plaine: accès à la ferme "La Baraque", puis chemin d'exploitation (? privé) conduisant à la ferme "La Garonne", puis chemin ramenant à la D 270. Mais le caractère privé de ces chemins peut rendre peu intéressante cette solution.

- Tronçon 47-2- D'Aiguillon à Ste-Livrade-sur-Lot

(voir cartes n° 2-bis à 6)

(voir photos n°47-4 à 15)

Le choix d'un itinéraire rive droite du Lot

L'itinéraire proposé se situe rive droite du Lot car sur la rive gauche il n'existe pas d'itinéraire continu possible sur petites routes: on est obligé d'emprunter la RD666 très circulée et très dangereuse sur plusieurs portions: à la sortie d'Aiguillon, à Le Temple-sur-Lot, et avant Sainte-Livrade-sur-Lot.

Des liaisons cyclables devraient être balisées et aménagées entre l'itinéraire retenu rive droite et les sites intéressants localisés sur la rive gauche: Musée du PrunEAU à Granges-sur-Lot (et village), base de plein air à Le Temple-sur-Lot.

Cela suppose la réouverture de chemins de halage en bord de rivière, qui seraient ouverts à la randonnée pédestre et cyclable.

Ce tronçon de 35 kms environ se décompose en cinq éléments.

1- Le départ de la Véloroute: à Aiguillon, au confluent du Lot et de la Garonne

(voir photo n°47-4)

La Véloroute de la vallée du Lot devra partir d'Aiguillon, pour plusieurs raisons:

- c'est le point géographique naturel où la rivière Lot fini sa course
- ce confluent entre les deux rivières du Lot et de la Garonne est un site magnifique (voir photo n°47-4), facilement accessible à bicyclette, sur la rive gauche du Lot, à 1 km en aval d'Aiguillon: il suffit d'aménager 1 km de sentier en stabilisé sur la digue pour avoir un accès sauvage et magnifique (ce sentier est déjà praticable sur 500 mètres, le reste à pied).

NB: cet aménagement d'un accès piétons/vélos au confluent rive gauche du Lot pourrait s'intégrer dans un projet de mise en valeur touristique du site, avec "reconquête" des cheminements publics de bords de rivière, balisage de sentiers de promenade, pose de bancs,.....

- la ville d'Aiguillon offre tous les services nécessaires à un départ de randonnée:

* accessibilité excellente par route (RN113 et autoroute) et par voie ferrée (gare sur la ligne Bordeaux-Toulouse).

* nombreux services, notamment Office de tourisme, camping, hôtels, restaurants, réparateur de vélos,.....

Cette localisation du début de la Véloroute a plusieurs conséquences

- nécessité de créer une halte-service lourde à Aiguillon, avec:
 - * point d'informations très complet, si possible ouvert toute l'année (cf à l'Office de Tourisme)
 - * services de locations de vélos et matériel de randonnée
 - * services de gardiennage des vélos et des automobiles
- nécessité de baliser la Véloroute avec Aiguillon comme point de départ et d'arrivée (sur les panneaux de distances, sur les panneaux d'information, sur les cartes et dépliants,.....).

2- La traversée d'Aiguillon et de la Garonne (voir carte n°2-bis)

(voir photos n°47-5 et 6)

La traversée du Lot, c'est à dire l'accès au pont et le pont d'Aiguillon, constituent deux passages dangereux qui devront être sécurisés.

L'accès au Pont Napoléon sur le Lot (pont de la RN113) devra être aménagé pour les cyclistes car il est aujourd'hui dangereux pour les cyclistes de suivre l'itinéraire automobile qui passe sous la RN113, puis remonte sur cette RN.

Le pont lui-même est très circulé et dangereux: plus de 8000 véhicules par jour, passant à vitesse élevée, avec de nombreux poids-lourds. Il devra aussi être aménagé.

Itinéraire "immédiat" (voir carte 2-bis)

La traversée d'Aiguillon par les deux itinéraires, "immédiat" et "futur" est conditionnée par le choix de traversée de la Garonne.

L'itinéraire "immédiat" entrera dans la ville par le CD642, puis la rue Latournerie, puis la rue de la République, et la rue des Laveuses (voir photo n°47-6), qui aboutit au bout du pont, côté aval.

A court terme nous proposons de traverser la Garonne sur le pont Napoléon en empruntant le trottoir aval, si possible en l'élargissant à 1,50 m. Cela permet d'éviter la traversée de la RN113 côté Aiguillon.

Itinéraire "futur": nécessité d'une passerelle parallèle au pont Napoléon

L'itinéraire "futur" arrivera dans Aiguillon par le sentier aménagé sur la digue de la Garonne, passera sous le pont SNCF, longera la Garonne et arrivera aussi à la rue des Laveuses et au bout du pont.

Nous demandons la construction d'une passerelle piétons/vélos parallèle au pont, côté aval, pour sécuriser les traversées dans les deux sens.

La Mairie d'Aiguillon demande cette passerelle depuis des années, pour permettre les traversées des habitants et touristes vers le moulin et la plage, et des touristes fluviaux vers les services de la ville. Le coût est estimé à 1,7 MF.

Il faudra aussi aménager, sur la rive droite, un passage pour les piétons et cyclistes sous le pont, ce qui permettra d'éviter d'avoir à traverser la RN 113. Un passage existe au bord du Lot, il suffit d'aménager une rampe du côté du jardin potager existant (voir carte n°2-bis).

L'ensemble de ces aménagements permettra une traversée totalement sécurisée de la Garonne, à proximité du départ.

Le site du confluent et cette traversée pourront servir d'aménagements "phares", montrant la qualité de l'itinéraire.

3- Aiguillon - Clairac (11 kms environ) (voir cartes n°3 et 4)

(voir photos n°47-7 à 9)

Depuis le pont de la RN113, l'itinéraire "immédiat" prend à droite la D271 (direction Clairac), puis à 500 mètres du carrefour suit sur la droite la VC62 (dir: Pélagat).

C'est une très jolie petite route tranquille dans la plaine, en bordure du Lot, au milieu des vergers. A 1 km de là elle longe le fleuve avec une belle vue.

NB: l'itinéraire "futur" devra passer sur le chemin rural existant au bord du Lot, entre le Moulin et Chanteclair, sur 1,5 km, ce qui créera un magnifique tronçon au bord du fleuve. Une discontinuité, créée par une propriété privée existe sur 100 mètres à proximité du Moulin (voir photos n°47-7 et 8).

Après le joli hameau Pélagat (avec une chapelle), l'itinéraire rejoint la D271 (route de Clairac) que l'on suit vers la droite). La D271 est une jolie route qui serpente au bord du Lot, coïncée entre la rivière et le coteau.

Sur la D271, la circulation des cyclistes devrait être sécurisée sur les 4,6 kms de l'itinéraire. c'est facile par le rétrécissement des voies actuelles larges (3,50m): le marquage de bandes peintes sur les côtés, délimitant des voies de 2,80 m de large, permettrait de ralentir les véhicules motorisés et dégagerait une sur-largeur de 0,70 m pour les cyclistes.

L'itinéraire passe devant le château Marilh (Musée de la poupée ancienne).

200 mètres après le Lycée professionnel, l'itinéraire prend à droite la petite route (dir: Le Cotoumé), qui descend à la base de loisirs familiale de Clairac, avec plage, bar, restaurant et jolie vue sur la rivière.

NB: une halte-service de la Véloroute pourrait être créée à cet endroit, ou place Vicoze, face à l'Office de Tourisme.

L'itinéraire remonte dans Clairac par la route de la plage, passe devant la "Forêt magique" et près de l'abbaye des Automates, jusqu'à la place de l'Hôtel de Ville (proximité de l'Office de Tourisme, tous commerces).

Pour éviter la D911, et passer à la halte nautique (voir photo n°47-9), l'itinéraire sort de Clairac par le bord du Lot (rue Gambetta, quai de la République): de la place Serres, il prend la rue Gambetta qui descend au port, passe sous le pont de la D146, et continue sur le quai de la République.

(NB: un balisage différent devra être effectué dans l'autre sens, à cause des sens uniques).

4- Clairac - Castelmoron (13,6 kms environ) (voir cartes n°4 et 5)

(voir photos n°47-10 à 12)

Après être passé sous le pont de Clairac, l'itinéraire continue quai de la République, et à son extrémité il tourne à droite en empruntant une petite route passant devant les maisons qui bordent le Lot, avec une jolie vue sur la rivière.

A 200 mètres ce chemin rejoint une petite route que l'itinéraire emprunte (vers la droite) et qui longe la rivière (ce chemin est indiqué au carrefour avec la D911 par un panneau: Ourliac).

C'est une très jolie petite route très tranquille, qui se rapproche du Lot à la ferme "La Gourgue".

Après avoir croisé le talus de l'ancienne voie ferrée, dont on voit les piles encore en place dans le Lot, la route rejoint la D911 à la ferme "Borde Basse", et l'itinéraire doit suivre cette D911 vers la droite sur 700 mètres.

La D911, entre Borde Basse et le pont de Roussanes (0,7 km) est circulée et dangereuse pour les cyclistes car la grande ligne droite, ainsi que l'absence totale de marquage au sol, poussent les autos à rouler vite (voir photo n°47-10).

Un aménagement de cette portion est nécessaire: un élargissement de la chaussée (5,80m actuellement), et un marquage de voies plus étroites (cf à 2,60m chacune), permettraient de créer deux sur-largeurs de 0,50m.

Autre solution, bien meilleure: créer une piste cyclable en site propre le long de la D911, ou un chemin en site propre le long du Lot.

Autre solution très coûteuse mais très "touristique": réhabiliter l'ancien pont de voie ferrée sur le Lot, dont les piles existent toujours dans le fleuve, pour faire traverser les cyclistes avant cette difficulté. Puis revenir au pont de Roussanes.

Aménager un accès au Musée du Pruneau de Granges-sur-Lot (et au village)

Depuis le pont de Roussanes, un itinéraire d'accès au Musée du Pruneau de Granges-sur-Lot doit être aménagé. Il suivra la D911 sur 200m, puis passera par une petite route jusqu'à la maison "Chappes", puis sur un chemin existant au bord du Lot, qui devra être réhabilité (passage d'un ruisseau).

Le Musée a créé une aire de pique-nique au bord de la rivière, avec des toilettes. Cela pourrait constituer la base d'une halte-services pour les randonneurs (voir photo n°47-11).

A terme, une liaison jusqu'au village de Granges-sur-Lot pourra être aménagée le long de la rivière, une continuité étant possible grâce à d'anciens petits ponts existant sur les ruisseaux affluents du Lot. La Mairie de Granges-sur-Lot est en train d'aménager ce sentier pédestre.

Après le pont de Roussanes, l'itinéraire emprunte la D249 (direction Castelmoron), qui est une RD aujourd'hui peu fréquentée par les poids lourds, à cause d'éboulements qui amènent à limiter l'accès aux véhicules de moins de 2,5 t et moins de 2,33 m de large.

A 2,4 km du pont de Roussanes, au carrefour avec un VC (pas de panneau, en face panneau "Vinaigre"), l'itinéraire prend à droite un chemin communal très tranquille, qui longe la rivière à travers les vergers de pruniers (voir photo n°47-12). Au lieu dit Roubillou (église en ruines, piliers d'un pigeonnier), on voit de l'autre côté du Lot Granges-sur-Lot et sa base de sports nautiques.

Après 4,1 km l'itinéraire rejoint la D249, qu'il suit jusqu'à Castelmoron.

A cet endroit il faudrait sécuriser l'itinéraire: la création d'un marquage au sol sur 1 km sur la RD 249 permettrait de rétrécir un peu les voies de circulation et de ralentir la vitesse des automobiles.

Castelmoron est une jolie ville, qui possède de nombreux services. Mais l'accès au port, sous la Mairie, est difficile à vélo.

En amont de Castelmoron, au delà de la poste, rue du 8 Mai 45, au bord du Lot, il existe une petite place avec une pelouse, quelques arbres et un banc.

Ce lieu d'où l'on a une jolie vue sur le Lot, le pont et le village, pourrait recevoir une halte-légère: pique-nique + point d'eau + panneau d'informations.

5- Castelmoron + Sainte-Livrade (11 kms environ) (voir cartes n°5 et 6)
(voir photos n°47-13 à 15)

Sur la place de l'Eglise prendre en face de cette église (ou à droite en venant du pont) la rue Gabriel Bonnet, puis la rue de Fonfrède, qui sortent du village.

Au carrefour suivant l'itinéraire continue tout droit (en face, dir: Port Lalande), sur le VCS. Il continue à droite au carrefour suivant, et passe devant Port Lalande, halte nautique sur le Lot, avec un village résidentiel de vacances "résidence Grand Bleu", dont les chalets sont loués à la nuit hors saison (halte possible pour les cyclistes).

La petite route est tranquille et très agréable. Elle permet de voir la base nautique du Temple-sur-Lot, sur l'autre rive, un pigeonnier et un joli château de La Tuilerie.

Au village de Fongrave, l'itinéraire prend vers la droite la rue qui descend au bord du Lot en passant derrière l'église (belle vue sur la rivière) (voir photo n°47-13), puis longe le Lot et remonte à travers champs jusqu'au carrefour avec la C126 qu'il emprunte vers la droite.

La C126 entre Fongrave et Ste Livrade semble assez peu circulée. Elle arrive au carrefour avec la D667, en face de Ste Livrade.

L'accès au pont (200 mètres de D667) et le pont de la D667 à Sainte-Livrade, sont très dangereux, car la route est très circulée et les véhicules, dont de nombreux camions, circulent vite car les voies sont très larges: 3,90 m par voie sur la route, 4m par voie sur le pont.

Voir photos n°47-14 et 15.

Il est indispensable de sécuriser cette portion de la Véloroute (0,7 km), en rétrécissant les voies de circulation à 2,90 m, ce qui permet de créer deux bandes cyclables d'un mètre de large.

Pour les familles il faut aussi aménager l'accès aux trottoirs (abaissement des bordures), pour que les enfants et cyclistes prudents puissent passer sur les trottoirs.

Il faut enfin ralentir la circulation (panneaux, files rétrécies), et sécuriser le carrefour D667 / C126.

NB: aménagement d'autant plus nécessaire que les habitants de Ste-Livrade empruntent ce pont pour leurs balades quotidiennes et de fin de semaine.

Aménager un accès à Le Temple-sur-Lot

Cela est nécessaire, car ce joli village au bord du Lot possède un centre d'activité sportive important avec hébergements collectifs, un camping, un restaurant, et a une population nombreuse de "vacanciers" jeunes et sportifs.

Pour créer un itinéraire d'accès depuis Castelmoron, il suffit de sécuriser les 1,3 km de D13 circulée et dangereuse (2 voies de 2,90 m de large), en créant une piste cyclable.

Ensuite une petite route tranquille -par La Tuilerie et Issac- conduit à la D911, à l'entrée du village, où une piste cyclable de 400m existe jusqu'au centre.

Tronçon 47-3- De Ste-Livrade-sur-Lot à Villeneuve-sur-Lot
(voir cartes n°6 à 8-1er)
(voir photos n°47-16 à 24)

Ce tronçon de 21 kms environ conduit à Villeneuve en suivant le Lot par Casseneuil, mais il comprend aussi une boucle en site propre à aménager sur une ancienne voie ferrée, qui n'est pas strictement nécessaire pour assurer une continuité.

Elle est proposée pour améliorer l'attractivité de l'ensemble de la Véloroute.

Ce tronçon se décompose en quatre éléments.

1- De Ste-Livrade à Casseneuil (8,5 km) (voir cartes n°6, 7, 7-bis)
(voir photos n°47-16 à 20)

- De Ste-Livrade à l'entrée de Casseneuil: une petite route tranquille, itinéraire idéal (7 km)

L'itinéraire commence au bout du pont de Ste-Livrade, en suivant la petite route qui part à droite le long du Lot (dir "Aviron"), puis passe devant le parc public de la Maison de Retraite, où il serait possible de créer une halte-services pour les cyclistes (cf en ajoutant aux bancs sous les arbres un point d'eau potable et un panneau d'information) (voir photo n°47-16).

Après la base nautique (point de vue), l'itinéraire suit la VC2, qui longe le Lot, et constitue un itinéraire cyclable idéal sur 7 km: jolis paysages (vergers de pruniers, Lot), ombre des peupliers, très faible circulation automobile (voir photo n°47-17).

- L'entrée dans Casseneuil: itinéraire à sécuriser

A partir du carrefour du carrefour du VC2 avec la D217, l'itinéraire immédiat suit la D217 qui est une route très circulée: 5000 véhicules par jour, et 7,5% de poids lourds.

Il faudra donc sécuriser cette voie en créant une piste cyclable en site propre de 1 km le long, et en aménageant le carrefour VC2/D217.

Le pont de Casseneuil est aussi dangereux et doit être sécurisé: ce pont comprend deux voies de circulation de 3,50 m de large, et aucun marquage de files au sol. Les trottoirs (largeur 1,40m) sont inaccessibles aux cyclistes (voir photo n°47-18).

Il faut marquer au sol deux files de 2,60m, ce qui ralentit les véhicules et dégage deux bandes cyclables de 0,90m de large. Une ligne médiane continue doit être tracée. Les trottoirs doivent être abaissés pour permettre l'accès des cyclistes les plus prudents.

A terme, vu le trafic élevé, la solution idéale serait l'élargissement des trottoirs à 2 mètres, et leur ouverture aux vélos.

Créer un itinéraire "futur" au bord du Lot permettrait d'éviter la D217

En effet, depuis l'extrémité du pont sur le Lot, il suffit de suivre la rue des Roses pour traverser la Cité Belle Rive, arriver au bord du Lot, et suivre le chemin existant jusqu'à la station d'épuration.

Ensuite la création d'un chemin de 300 mètres, derrière les tennis, conduirait à l'ancien pont en briques existant sur le ruisseau de Taillepé (voir photo n°47-19). L'installation d'une passerelle sur ce ruisseau permettrait de rejoindre le VC2 à la ferme Grossis.

Traversée de Casseneuil

Au bout du pont l'itinéraire tourne aussitôt à droite, pour aller passer sous le pont au bord du Lot, au "quai des Vins".

Là une halte-services de la Véloroute pourrait être créée au bord du Lot, près de la base nautique, sous les saules pleureurs: aire de pique-nique (une table existe après la halte nautique), point d'eau potable, panneau d'information (voir photo n°47-20).

Ensuite l'itinéraire contourne la ville en longeant la Lède dont les bords ont été réhabilités avec des prairies ombragées, au pied du quartier des tisserands. Puis il suit l'allée du "Camp des Esclops", construite sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée.

Au CD242 l'itinéraire prend l'avenue de la gare, puis l'avenue de la Prune d'Eate. Il passe devant la grande usine de France Prune, qui induit un trafic important d'automobiles et de poids lourds!

2- De Casseneuil à Villeneuve-sur-Lot (11 km) (voir carte n°8)

(voir photos n°47-21 à 23 et 25, 26)

L'itinéraire immédiat est décrit sur la carte n°8.

Il emprunte d'abord le VC529 (anc D236) entre Casseneuil (usine) et le rond-point de Lasnauzettes, sur 5,6 km.

C'est une petite route étroite, sans ombre, sans marquage au sol (ni ligne médiane, ni lignes latérales), avec une circulation automobile assez importante en Juillet (1660 véhicules par jour - comptage du SdR), qui doit augmenter en Août avec l'activité de l'usine France France, et après l'été avec les déplacements domicile-travail. Cette route est peu agréable et peu sûre pour les cyclistes.

Créer une Voie Verte de 4 km sur le beau sentier existant de Casseneuil à Lasnauzettes (voir photos n°47-20 et 21)

Le Département a la chance de posséder à proximité de cette route un beau chemin de randonnée pédestre de 4 km, aménagé sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée (voir photo n°47-22).

Nous proposons que le revêtement actuel en terre soit amélioré, en prenant par exemple pour modèle le sentier du "baladon" existant à Fumel (par empierrage + casine fine bien tassée + entretien). Cela créera une belle Voie Verte ouverte aux cyclistes, depuis l'ancienne gare de Casseneuil (voir photo n°47-21).

Ce bâtiment pourrait être réhabilité et utilisé pour une activité de service liée à la randonnée.

Cet itinéraire "futur" peut être aménagé rapidement et à faible coût: sa réalisation nous paraît prioritaire, pour créer une dynamique.

L'itinéraire passe ensuite au "Pont du Marinier" sur le Lot, qui est un pont très étroit avec une seule voie de 3,40m de large, et une passerelle pour piétons d'un seul côté, de 0,95 m de large (voir photo n°47-23).

Pour sécuriser ce pont fréquenté (4000 véhicules par jour), il faudrait ralentir les véhicules, et obliger les cyclistes à emprunter la passerelle à pied (panneau).

Ensuite les 900m du VC113 entre le giratoire et Bias devraient aussi être sécurisés.

Dans Bias, l'itinéraire "immédiat" emprunte une petite route (dir Senailles, Mirepoix), qui est agréable et peu circulée. Elle rejoint par l'avenue du Colonel Robinet la D236 à l'entrée de Villeneuve, à un feu (pharmacie).

La commune de Bias a décidé la construction d'une piste cyclable de 2 km le long de la D236, entre la Mairie et le carrefour de la pharmacie, où arrive l'itinéraire "immédiat" proposé. L'itinéraire "futur" ou définitif pourra emprunter cet aménagement.

Pour une voie verte Ste-Livrade/Villeneuve sur l'ancienne voie ferrée, itinéraire continu et de qualité de 9 km

Il existe entre les villes de Ste-Livrade et Villeneuve une emprise d'une ancienne voie ferrée, de 9 km de long.

Cette emprise a déjà partiellement été aménagée pour la promenade piétonne et cycliste:

- la commune de Ste Livrade est propriétaire de l'ancienne gare, et a créé un sentier piétonnier de 0,7 km (voir photos n° 47-25 et 26);

- la commune de Bias a racheté les deux derniers kilomètres et les a ouverts aux piétons.

La création d'une Voie Verte continue de 9 km entre Ste Livrade et Villeneuve est souhaitable pour créer un axe très utilisé par de nombreux usagers locaux, et pour augmenter l'attractivité de la Véloroute:

- Villeneuve est la plus grande ville de la basse vallée du Lot, et ses nombreux habitants recherchent des loisirs locaux, des possibilités de sorties à pied, à vélo, en rollers, en courant (jogging). Cette Voie Verte satisferait ces besoins croissants.

- La Véloroute de la vallée du Lot aurait une attractivité plus forte sur les cyclotouristes extérieurs (cf randonneurs) si elle proposait, avec des portions de Voie Verte de ce type, un linéaire important en site propre.

Il s'agit d'un projet de développement pour les communes concernées, projet qui possède un fort potentiel en tant que tel, indépendamment de la Véloroute, mais qui dynamiserait les loisirs verts dans la zone, donc la Véloroute.

NB: un "point dur" existe: l'emprise de la voie ferrée a été coupée par la déviation de Ste Livrade. Une sécurisation devra être recherchée (cf passage sous la déviation).

NB: Un projet de création d'une voie routière sur cette emprise de voie ferrée existe depuis longtemps, avec pour but de délester le trafic de la D911, RD à fort trafic parallèle à l'ancienne voie ferrée. Mais ce projet suppose de lourds investissements (élargissements, carrefours et ronds-point,...), et il sera sans doute repoussé pendant plus de dix ans. Cela laisse le temps d'utiliser cette emprise pour un aménagement porteur de développement durable.

3- Entrée dans Villeneuve-sur-Lot jusqu'au pont des Cieutats (2 km) (voir carte n°8-Bis) (voir photos n°47-24)

La Voie Verte Ste-Livrade/Villeneuve, si elle est aménagée, permettra un accès direct au cœur de Villeneuve, en arrivant à la gare, à 500m du pont de la Libération. Si cette Voie Verte est prolongée vers Penne-d'Agenais, c'est toute la traversée qui pourra s'effectuer en site propre. Cela constituera un grand atout pour la Véloroute, et favorisera les balades des habitants de Villeneuve.

L'itinéraire "immédiat", qui demeurera aussi un itinéraire "futur" ou "définitif", arrive dans Villeneuve depuis Bias, par la D236.

Aménager l'avenue de Bias à Villeneuve-sur-Lot

L'itinéraire "immédiat" suit ensuite l'avenue de Bias, entre le feu (carrefour av du Colonel Robinet) et la place Basterou (1,1 km).

L'avenue de Bias est un axe très circulé (6900 véhicules par jour), rectiligne, et avec un sur-dimensionnement des voies qui favorise la vitesse (voir photos n° 47-224).

Ainsi, à la hauteur du n°77/92, nous avons mesuré les largeurs suivantes:

- deux trottoirs de 1,92m et 3 m
- deux voies de 3,60m et 3,85m.

Pour sécuriser le passage de la Véloroute, il faut créer deux bandes cyclables sur toute l'avenue.

C'est facile: en rétrécissant les voies de circulation à 2,80m, on peut créer deux bandes cyclables de 0,90m de large.

Cet aménagement cyclable sera aussi très utile pour les déplacements quotidiens des habitants, car il desservira un cimetière, l'école Jean Macé et l'école René Descartes. Il facilitera également les promenades à vélo des Villenavois (sorties vers Casseneuil).

Depuis la place Basterou, l'itinéraire rejoint le beau pont des Cieutats, qui donne accès à centre ancien de la ville, par la rue St Etienne et la rue des Fужois, et par une rue parallèle pour le retour (sens uniques).

L'itinéraire "futur" descendra au bord du Lot, quai d'Alsace, puis rue de l'Ecluse, et franchira le Lot au pont de la Libération, pour rejoindre le chemin existant rive droite de la rivière.

- Tronçon 47-4. De Villeneuve-sur-Lot à St-Sylvestre-sur-Lot

(voir carte n°9)

(voir photos n°47-27 à 39)

Ce tronçon de 11 kms environ est assez facile à aménager en itinéraire "immédiat", mais il s'agira d'un cheminement qui sera assez éloigné de la rivière.

Un magnifique itinéraire en bord du Lot peut être aménagé, car la Mairie de Villeneuve a déjà projeté les 5 premiers kilomètres. A terme les promeneurs pourront aller en site propre quasi intégral du centre de Villeneuve au pont de St-Sylvestre!

Nous présentons successivement ces deux solutions.

1- Itinéraire "immédiat" = D233 puis petite route dans les vergers (voir carte 9)

(voir photos n°47-27 à 30)

Cet itinéraire se décompose en trois éléments.

- Sortie de Villeneuve par la D233 (3 km)
- Petite route dans la campagne (5,8 km)
- Entrée dans Saint-Sylvestre jusqu'au pont (2 km)

Sortie de Villeneuve par la D233 (3 km): à sécuriser

Depuis le pont des Cieutats, l'itinéraire traverse le centre historique de Villeneuve, prend le cours Victor Hugo, et aussitôt à droite l'avenue de la Myre Mory et la route de Lacaussade (1,8 km), puis la D233 jusqu'à la rocade et le carrefour où il quitte cette RD pour une route tranquille (direction St Aignan, Picard...).

Ces 3 kms de voies urbaines sont moyennement circulés, mais sont assez rectilignes: ils sont inconfortables pour les cyclistes car les automobiles y roulent vite.

Il est nécessaire de sécuriser l'av. de la Myre Mory et la route de Lacaussade en créant des bandes cyclables, pour ralentir les automobiles -par marquage de files étroites- et libérer un espace pour les cyclistes actuels, déjà nombreux à l'utiliser, et futurs (véloroute).

Cet aménagement est facile à réaliser sur une grande partie (1,8 km), grâce à la largeur importante de la chaussée.

Ainsi, au n°42 de l'av. de la Myre Mory, nous avons mesuré une chaussée de 6,90 m de large, sans marquage de files, et deux trottoirs (voir photo n°47-27).

Ailleurs la chaussée fait souvent 6,70 m de large.

En traçant deux voies de circulation de 2,70 m de large, cela crée deux bandes cyclables de 0,60m à 0,70m de large: ces bandes seront étroites mais utiles pour marquer la présence des usagers cyclistes.

Après la route de Lacaussade, le profil de la route devient celui d'une route de campagne, avec fossés. Un aménagement est là aussi nécessaire.

Petite route dans la campagne (5,8 km)

A partir du carrefour avec la D233, l'itinéraire suit une petite route tranquille qui passe devant un collège, puis est rapidement située en plein champs et vergers, au pied des coteaux, au début de la plaine. Elle offre d'agréables paysages.

Après l'église et l'école de Courbiac, la route est encore plus champêtre, jusqu'à la ferme Lois (voir photo n°47-28)

Assez peu circulée, cette route est utilisable sans aménagement de sécurisation particulier.

Entrée dans Saint-Sylvestre jusqu'au pont (2 km)

A partir de la ferme Lois, l'itinéraire descend par la CS40 vers St-Sylvestre, et entre dans le village par la petite rue de St Aignan, jusqu'au carrefour avec la D911.

A 50m, il emprunte la D103 qui descend sur 300m jusqu'au pont de St-Sylvestre.

Cette rue D103 et le pont de St-Sylvestre doivent être sécurisés car la circulation y est importante (2500 véhicules par jour) avec de nombreux poids-lourds.

Voir photos n°47-29 et 30.

Il est possible de réaliser un marquage au sol de files de circulation étroites (2,50m), ce qui ralentira les vitesses, et dégagera deux bandes cyclables très étroites sur le pont (0,50m), et plus larges sur la rue (1m).

Une ligne médiane continue doit également être tracée.

A terme, un itinéraire "futur" différent sera possible, en liaison avec les aménagements réalisés lors de la création prochaine d'un village de vacances "Maéva" au bord du Lot.

L'itinéraire rejoindra le stade, suivra la piste cyclable actuelle parallèle à la D911, longera le village de vacances, et arrivera au bord de la rivière, jusqu'au pont actuel.

La Mairie a un projet de passerelle piétons/vélos sur la Lot, et l'itinéraire "futur" pourra emprunter cet aménagement pour traverser le fleuve.

2- Itinéraire "futur" Villeneuve/Penne-d'Agenais sur la rive gauche, en majorité en site propre, et de grand intérêt touristique (voir carte n°9)

(voir photos n°47-31 à 37)

Un bel itinéraire pour la randonnée à pied et à vélo peut être aménagé sur la rive gauche. Ce projet se décompose en deux tronçons. Le premier est prioritaire car il est déjà programmé. Le second sera la poursuite du premier jusqu'à Penne.

Premier tronçon: itinéraire "futur" prioritaire de Villeneuve-centre à Château Rogé, prévu par la Mairie (8,5 km)

(voir photos n°47-31 à 33)

La Mairie de Villeneuve a adopté le principe de l'aménagement d'un sentier de promenade continu en bordure du Lot, reliant le centre ville à la grande base de loisirs municipale du Château Rogé, qui est aujourd'hui inaccessible à pied ou à vélo.

Cette base comprend des bois, des aires de pique-nique, des terrains de sport, de tir, un grand centre équestre, une base de canoë,... (voir photo n°47-33).

Ce projet de sentier coïncide avec une démarche de redécouverte de la rivière, liée à la remise en navigabilité, objet d'importants investissements.

Ce projet est d'un grand intérêt pour les loisirs des habitants de Villeneuve, et il constituera à terme une section de qualité de la Véloroute.

L'itinéraire prévu débute au pont de la Libération, où un sentier existe au bord du Lot, au pied de la poste.

Ce sentier sera aménagé jusqu'au barrage sur le Lot, où s'achève en 2001 la construction de la grande écluse qui doit permettre la remise en navigation de la rivière en amont de Villeneuve (voir photo n°47-31).

L'itinéraire traversera le Lot sur le barrage, et il continuera sur la rive gauche, en bordure de la rivière, et le long des champs et vergers (voir photo n°47-32).

A terme une halte-services de la Véloroute pourra être créée à Château Rogé, puisqu'il existe déjà des tables de pique-nique, de l'ombre, des points d'eau et des sanitaires.

Deuxième tronçon: itinéraire "futur" de jonction entre Château Rogé et Penne-d'Agenais (5 km)

(voir photos n°47-34 à 37)

Poursuivre le premier tronçon est une nécessité, d'autant plus que des petites routes très agréables existent à l'arrivée dans Penne-d'Agenais, conduisant facilement jusqu'au passage à niveau Le Vignal, ou La Meyrade (voir carte n°9).

Entre Château Rogé et ce point du passage à niveau, il a seulement 3 km en ligne droite, mais il existe de fortes contraintes pour créer un itinéraire cyclable:

- le relief escarpé, qui interdit de suivre le bord du Lot;
- la D661 très circulée (5000 véh/j), qui ne peut être suivie par l'itinéraire, et semble la seule route est-ouest de la vallée;
- l'emprise d'une ancienne voie ferrée existe, mais les collectivités locales envisagent la ré-ouverture de l'exploitation de cette ligne de chemin de fer.

Cette ré-ouverture de la ligne doit être considérée comme prioritaire, car elle favorise les déplacements non polluants.

Mais on peut noter que cette ré-ouverture n'exclut pas la construction d'un sentier localisé sur l'emprise de la voie: ce sentier devra alors longer la voie ferrée, et un grillage séparateur assurera la sécurité.

Cette solution existe déjà à Lustrac en Lot-et-Garonne, au pont SNCF de Boyer.

Cette solution est envisageable sur une courte distance: ici 1,8 km suffisent pour "passer la Véloroute".

Aussi nous proposons l'aménagement d'un bel itinéraire piétons/vélos entre Château Rogé et Penne, qui se décompose en trois éléments.

1- Petites routes de Château Rogé au lieu-dit Sablous (1,4 km)

L'itinéraire passera sur des petits chemins, par Grace, Sarrazy, jusqu'à Sablous, ancien passage à niveau au bord de l'ancienne voie ferrée (voir photo n°47-34).

La traversée de la D661 constituera la seule difficulté. Elle devra être aménagée.

2-Voie verte sur l'ancienne voie ferrée -ou en bordure-, de Sablous au passage à niveau Le Vignal (1,8 km)

L'utilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée sur 1.8 km est nécessaire, et possible à court terme en posant un revêtement de qualité sur le ballast de la voie ferrée.

Si la réouverture de la ligne de chemin de fer est décidée un jour, le sentier cyclable pourra alors être déplacé, et longer la voie ferrée, avec un grillage séparateur. Un espace suffisant pour cette solution est disponible (voir photos n°47-34 et 36).

La seule difficulté sera la traversée de la D661 au bord du ruisseau, à Pierrié, qui sera dangereuse si elle s'effectue à niveau (voir photo n°47-35).

Vu le trafic automobile important (5000 véh/j) sur la D661, la construction d'un ouvrage d'art pour séparer les deux niveaux de circulation (RD et voie ferrée) est envisageable, surtout en cas de remise en exploitation de la ligne ferroviaire. Cela sécuriserait la Véloroute parallèle!

3- Chemins et rues jusqu'à Penne-d'Agenais, pont de St-Sylvestre (1,8 km)

Au passage à niveau Le Vignal (ou de La Meyrade)(voir photo n°47-36), l'itinéraire prend le chemin rural bien empierré, qui passe à la station d'épuration, derrière la ZI.

Il emprunte ensuite le vieux pont de Payssel (pont gallo-romain)(voir photo n°47-37), suit la D103 sur 400 mètres, et emprunte à gauche la rue Bergantine qui conduit directement au port de Penne-d'Agenais, au bout du pont.

NB: un contre-sens pour les cyclistes devra être créé dans la rue Bergantine, actuellement en sens unique (pose d'un panneau: sens interdit sauf vélos).

3- Itinéraire "futur" de complément: Voie Verte ou route balisée, pour desservir des équipements collectifs et favoriser des boucles

(voir carte n°9)

(voir photos n°47-38 et 39)

L'aménagement d'une Voie Verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée - ou en bordure de la voie si la ligne ferrée est ré-ouverte- entre Sablous et la gare de Villeneuve est d'un grand intérêt:

cet axe cyclable desservirait deux établissements scolaires (LEP Couffignal et Lycée Leygues), la piscine, le camping, la zone industrielle... Il rejoindrait directement la future Voie Verte Ste-Livrade/Villeneuve (voir photo n°47-38).

Cet aménagement complémentaire, non nécessaire pour "ouvrir" la Véloroute, pourrait être étudié et programmé dans les années à venir.

A court terme un itinéraire parallèle à la voie ferrée existe déjà sur des petites routes très tranquilles (voir carte n°9). Il arrive à la RN21 par la rue du Rooy et la rue Alphonse Daudet.

Cet itinéraire devrait être balisé rapidement, quand le chemin en bord du Lot de Villeneuve à château Rogé aura été aménagé, car il permet de faire une boucle pour revenir à Villeneuve, par Sarrazy et Sablous (voir photo n°47-39).

- Tronçon 47-5- De St-Sylvestre-sur-Lot à Fumel-pont

(voir cartes n°10, 11 et 12)

(voir photos n°47-40 à 52)

Ce tronçon de 23 kms environ peut être rapidement ouvert par un itinéraire "immédiat" sur petites routes rive gauche, à condition de sécuriser trois tronçons de RD. Mais il comprend une montée raide dans chaque sens.

Un magnifique itinéraire peut être aménagé au bord du Lot, rive droite, en ré-ouvrant les anciens chemins de halage. Cela nécessitera des investissements importants, mais constitue un objectif pour une Véloroute de qualité.

Nous présentons successivement ces deux solutions.

1- Itinéraire "immédiat" sur des petites routes, rive gauche: possible en sécurisant trois sections de RD

(voir cartes n°10, 11 et 12)

(voir photos n° 47-40 à 47-46)

Cet itinéraire se décompose en quatre éléments.

- | | |
|--|---------|
| - De Penne-d'Agenais au pont de Boyer | 7,1 km |
| - Accès à Lustrac par le pont de Boyer | 2 km |
| - Du pont de Boyer à St-Vite | 11,5 km |
| - De St-Vite à Fumel (pont D139) | 4 km |

De Penne-d'Agenais au pont de Boyer (Lustrac) (7,1 km)

(voir carte n°10)

(voir photos n°47-40)

L'itinéraire commence au pont de St-Sylvestre, côté Penne-d'Agenais, et emprunte d'abord la D243 (dir Tremous, St-Vite), jusqu'à la voie ferrée.

Cette portion de D243 est assez circulée (plus de 1000 véhicules par jour), et devra être sécurisée par création de bandes cyclables, sur 2,1km (voir photo n°47-40).

Au pont de la voie ferrée Agen-Penne-Monsempron-Libos, l'itinéraire prend à gauche (dir Libos, Labeille) une petite route très peu circulée.

C'est une très jolie route plate au bord du Lot, au milieu des champs, qui passe au hameau de Lacay, puis revient traverser la voie ferrée à un passage à niveau, à la hauteur du pont de Boyer.

Accès à Lustrac par le pont de Boyer (2 km)

(voir carte n°10)

(voir photos n°47-41 à 43)

Depuis le passage à niveau, un chemin d'abord goudronné (300m), puis en terre, longe la voie ferrée jusqu'au pont SNCF de Boyer, sur le Lot, et au delà jusqu'à la petite route goudronnée venant de Trentels et allant à Lustrac (passage à niveau).

Ce chemin, d'une longueur totale de 1,1 km, est officiellement ouvert aux piétons, ce passage étant indiqué sur les topo-guides de randonnée pédestre de la FFRP, et sur les itinéraires diffusés par le Comité Départemental du Tourisme.

Un grillage séparateur, de 1,25 m de haut, protège cet itinéraire piétonnier de la voie ferrée Agen/Paris en exploitation.

Les largeurs respectives sont les suivantes:

- sur les 700m avant le pont et les 300m après (voir photos n°47-41 et 43):

- emprise totale voie ferrée = 6,40m
(espace côté amont 1,80m; voie ferrée 1,60m; espace côté aval 3m)
- largeur du chemin (côté aval) = 1,50m
- Total = 8m

- sur les 150m du pont les largeurs sont différentes (voir photo n°47-42):

- emprise totale voie ferrée = 6m
(espace côté amont 1,80m; voie ferrée 1,60m; espace côté aval 2,60m)
- largeur du chemin (côté aval) = 1,60m
- largeur du trottoir (côté aval) = 0,40m
- Total = 8m

Ce sentier a été réalisé en bonne castine fine, mais il s'est dégradé: ornières, broussailles... par manque d'entretien. Ce revêtement devra être amélioré pour permettre le passage des vélos par tout temps: débroussaillage, nivelage, compactage).

Les habitants empruntent déjà ce chemin, à pied et à vélo.

L'itinéraire continue sur la petite route à droite, passe devant le camping, et arrive au hameau de Lustrac.

Lustrac est un site magnifique sur le Lot, au pied de la falaise de Clauzade: château, moulin à colombages, chaussée et ancienne écluse.

L'écluse sera remise en état de fonctionner en 2002/2003, dans le cadre de la remise en navigation du Lot qui arrive déjà à Villeneuve, où l'écluse du barrage EDF est en construction.

Du pont de Boyer à St-Vite (11,5 km)

(voir cartes n° 11 et 12) (voir photo n° 47-44)

Ce troisième élément se décompose lui-même en trois sections:

- Petite route jusqu'au carrefour de Clauzade (3,6 km)

Après le passage à niveau (à hauteur du pont de Boyer), l'itinéraire rive gauche traverse la voie ferrée et prend aussitôt à gauche la petite route, qui monte ensuite de façon raide à Pech Gary, avec une pente de 8% sur 400m.

A 3,6km du passage à niveau, il arrive au carrefour de Clauzade avec la D243.

- D243 sur 2,5 km

L'itinéraire "immédiat" doit alors suivre cette D243 sur 2,5 km, jusqu'au carrefour de Séguy (voir photo n° 47-44).

C'est une route qui est, selon les comptages du SDR Conseil Général, assez peu circulée avec 1015 véhicules par jour en moyenne annuelle.

Mais les automobiles roulent vite à cause du profil: descente forte, avec longues lignes droites. Cela rend la route peu sûre pour les cyclistes.

Il est nécessaire de sécuriser les 2,5 km de D243, entre le carrefour Clauzade et le carrefour Séguy. Mais cela semble techniquement assez difficile à réaliser.

Le carrefour Clauzade est particulièrement dangereux, car il est situé après un virage et en sommet de côte, donc sans visibilité (voir photo n° 47-44).

NB: il est possible d'aménager un itinéraire "futur", pour supprimer cette portion de D243 dangereuse.

Cet itinéraire utiliserait les sentiers qui existent jusqu'à la ferme de Jeansac, puis celui descendant dans les bois jusqu'à la rivière. Il traverserait le ruisseau La Maunessé par une passerelle à créer, et rejoindrait là le bord du Lot, qui serait suivi jusqu'à Séguy.

Cet aménagement, à réaliser en partie sur des chemins privés, pourrait avoir l'accord des propriétaires, puisque ceux-ci pourraient bénéficier des apports de la Véloroute (cf possibilité de création d'hébergements,...).

Cela constituerait une magnifique portion d'itinéraire.

- Petite route en bord du Lot jusqu'à St-Vite (5,4 km)

L'itinéraire "immédiat" quitte la D243 après Fourat, en prenant sur la gauche (dir Séguy, La Rive) une petite route tranquille qui longe le Lot dans la plaine. Ce chemin à travers les champs de maïs est agréable, mais peu ombragé.

Après 5,4 km cette route arrive à l'entrée de St-Vite, au carrefour avec la D243.

De St-Vite à Fumel -pont (4 km)

(voir cartes n° 12) (voir photos n° 47-45 à 47)

Ce troisième tronçon en zone péri-urbaine et urbaine nécessitera, nous allons le voir, la création d'aménagements cyclables pour le sécuriser.

1- L'itinéraire emprunte d'abord la D243 pour traverser St-Vite et atteindre Liboussou, au carrefour avec la D102.

Cette D243 devra être sécurisée, entre la sortie de St-Vite et Liboussou, par des bandes cyclables, sur 1,2 km (voir photo n° 47-45).

La largeur de la chaussée et l'existence de bas-côtés, notamment au passage sous la rocade, rendent possible cet aménagement.

2- Ensuite l'itinéraire prend à gauche l'Avenue du Pont, traverse le Lot au pont de Liboussou, tourne à droite dans la ville de Libos, franchit La Lémance, et suit la rue Emile Zola.

Au feu l'itinéraire emprunte à gauche l'Avenue A. Thomas (dir Cuzorn, Périgueux), qui devra être sécurisée par la création de bandes cyclables (la largeur de la chaussée - 7 mètres- le permet, en créant des files de circulation de 2,70m) (voir photo n° 47-46).

Après être passé sous la voie ferrée, l'itinéraire suit à droite l'av G. Clémenceau et le chemin de Pons, qui longent la voie ferrée et arrivent à l'entrée de Fumel, face au grand pont de la D139 (Avenue de Fumel).

L'avenue G. Clémenceau et le chemin de Pons, très circulés, devront être sécurisés par des aménagements cyclables, ici plus difficiles à réaliser vu les largeurs des chaussées (respectivement 5,20m et 6m) (voir photo n°47-47).

NB: cet itinéraire présente de grands avantages: il traverse la ville de Libos, qui possède tous les services nécessaires aux randonneurs: commerces alimentaires, bars, poste, marchand-réparateur de vélos au carrefour de l'av A. Thomas. Il passe à proximité de la gare SNCF de Monsempron-Libos, sur la ligne Agen/Paris, qui est desservie par des trains ouverts au transport gratuit des vélos (gare distante de 700m de l'itinéraire).

2- Itinéraire "futur" rive droite, en majorité sur chemin de halage ré-habilité

(voir cartes n°11 et 12)

(voir photos n° 47-48 à 52)

Un magnifique itinéraire "futur" peut être aménagé en réhabilitant d'anciens chemins de halage en bordure du Lot.

Cela crée un itinéraire en site propre intégral, calme et ombragé, et offrant des vues intéressantes et de nombreuses possibilités d'arrêts.

Nos reconnaissances sur le terrain nous ont montré que ce projet nécessitera des investissements importants de débroussaillage et déboisement, de reconstruction des berges, de terrassement et de construction d'une assise empierrée. Les photos jointes en témoignent.

Les collectivités locales, comme la commune de Trentels, ont marqué leur intérêt pour ces aménagements de qualité, en liaison avec la remise en navigabilité de la rivière et tous les projets de développement touristique qui l'accompagnent.

Ces travaux se traduiront notamment par la construction d'une grande écluse au barrage de Fumel.

Le Conseil Général du Lot-et-Garonne a retenu ces travaux pour l'itinéraire définitif de la Véloroute, en cours de réalisation.

Trois portions de l'itinéraire pourraient ainsi être aménagées.

1- Ré-ouverture du chemin de halage entre le pont de Boyer (Lustrac) et l'écluse des Ondes

(voir carte n°11)

(voir photo n°47-48)

Cette ré-ouverture est un objectif pour la commune de Trentels.

Des parties du chemin de halage sont déjà dégagées au bord du Lot, en particulier: le long du camping de Lustrac, juste en amont du château de Lustrac, et au port de Ladignac.

Entre le pont de Boyer et Ladignac, il semble "assez facile" de ré-habiter le chemin, car il se situe en bord de parcelles cultivées (voir photo n°47-48).

Par contre entre Ladignac et l'écluse des Ondes cette ré-ouverture nécessitera des travaux plus lourds, car le terrain est escarpé.

Si l'écluse des Ondes est remise en fonctionnement pour la navigation, des aménagements du chemin près de cette écluse pourront être entrepris à cette occasion, car ce chemin est nécessaire aux accès des voitures, et aux promenades à pied et à vélo des touristes fluviaux.

NB: Une passerelle piétons/vélos sur le Lot: solution intermédiaire

Comme la portion suivante -de l'écluse des Ondes à Libos- est difficile à réaliser, nous proposons une solution intermédiaire qui consisterait à construire, au niveau de l'écluse des Ondes, une passerelle piétons/vélos sur le Lot.

Cela permettrait de rejoindre l'itinéraire "immédiat" existant sur l'autre rive, et d'éviter la portion dangereuse de la D243 de Clauzade à Séguy.

Il semblerait qu'autrefois le halage changeait de côté de cette façon à cet endroit.

2- Ré-ouverture du chemin de halage entre l'écluse des Ondes et Libos

(voir carte n°12)

(voir photos n°47-49 à 51)

Cette ré-ouverture est possible selon la DDE et les communes, car un chemin le long du Lot a été dégagé (débroussaillé) il y a quelques années, au fond des champs.

Le Conseil Général a retenu ce projet pour l'itinéraire "définitif" de la Véloroute.

La première partie, à partir de l'écluse des Ondes et jusqu'à la gravière du lieu-dit Lapoujade, sera difficile à réaliser. En effet la rive est très abrupte, au pied de la D911, sur plus d'un km.

Près des centrales à béton de Lapoujade, des pêcheurs ont pourtant aménagé pour leurs loisirs plus de 300m de berges (voir photo n°47-49).

NB: cette section sera bruyante, vu la proximité de la D911.

Ensuite, à partir de la station de pompage (point alt 84 sur la carte n°12), il existe un chemin enherbé au bord du Lot, au fond des champs, sur le bord supérieur du talus (voir photo n°47-50).

Plus loin il existe un chemin rural en terre au milieu des champs -trait noir visible sur la carte n°12), qui conduit au hameau de Lamothe.

La belle "maison de maîtres" barre là le passage au bord du Lot, son jardin ayant "privatisé" le chemin. L'itinéraire devra contourner.

A partir de Lamothe, un chemin en bon état (castine) existe sur plus de 1,2 km: 300m jusqu'à la rocade (voir photo n°47-51), puis il passe sous la rocade et continue jusqu'à la station d'épuration sur 600m, et sur 300m de plus rejoint l'extrémité de la rue du Lot. C'est la première rue de Libos, qui mène au pont de Liboussou, rue du Pont.

En conclusion, les deux derniers kilomètres à partir de Lamothe sont déjà presque aménagés.

3- Aménagement de chemin piétonnier existant déjà rive gauche entre le pont de Liboussou et le pont de Fumel (2 km)

(voir carte n°12)

(voir photo n°47-52)

Au pied du pont de Liboussou, sur la rive gauche, commence un cheminement piétonnier, très difficile à cet endroit sur 500m, en remontant le bord de la rivière..

Puis le sentier, qui est toujours bien ombragé, devient un large chemin, praticable à vélo sur plus d'un kilomètre.

Enfin les 500 derniers mètres du sentier sont très difficiles, car celui-ci se réduit à une "trace" étroite et bossue.

Ce sentier prend fin à la maison au bord du Lot, située en face du grand barrage, au bout du chemin de l'Écluse. La rue des Lucioles conduit à l'avenue de Fumel.

La création d'un chemin de bonne qualité, accessible à la fois aux piétons et aux vélos, pourrait être décidée par les communes ou la communauté de communes.

Cela permettrait des balades en boucle pour les habitants, et un itinéraire champêtre, pour les cyclo-randonneurs voulant éviter la traversée de la ville de Libos.

L'ouverture de cet itinéraire, qui viendrait compléter celui de la Véloroute officielle passant par Libos, nécessiterait la sécurisation du pont de Fumel (DI39 av de Fumel).

NB: les largeurs de ce pont permettent la création de larges bandes cyclables, ou de deux pistes cyclables en site propre: chaussée actuelle de 8,40m avec deux voies surdimensionnées de 4,20m de large, et trottoirs de 2m de large) (voir photo n°47-52).

- Tronçon 47-6- De Fumel-pont à la limite du Département, plus accès à Bonaguil

(voir carte n°13)

(voir photos n°47-53 à 56)

Ce tronçon de 13 kms environ pose très peu de problèmes. Un itinéraire "immédiat" de bonne qualité peu être ouvert très rapidement, en réalisant seulement l'aménagement de la traversée de la gare de Fumel, et l'amélioration d'un chemin rural existant.

Ce tronçon comprend un itinéraire d'accès à Bonaguil, site touristique important.

Ce tronçon se décompose en trois éléments.

1- De Fumel-pont à Condat-église: une belle Voie Verte existant presque déjà

(2,2 km)

(voir carte n°13)

(voir photos n° 47-53 à 55)

Depuis le carrefour du chemin de Pons, en face du pont de Fumel (D139), l'itinéraire doit emprunter à gauche la rue Léon Jouhaux sur 50m, puis prendre à droite la rue du Pont, qui traverse la voie ferrée.

NB: un passage souterrain sous la rue Léon Jouhaux existerait depuis le chemin de Pons, il serait accessible au sein du terrain de la DDE. L'utilisation de ce passage par la Véloroute permettrait d'éviter une traversée dangereuse, en arrivant directement de l'autre côté de la voie ferrée.

Pour rejoindre le "baladoir", Voie Verte déjà aménagée sur l'ancienne voie ferrée jusqu'à Condat, l'itinéraire devra traverser tout le terrain de l'ancienne gare de Fumel.

Cette traversée est aujourd'hui possible à pied, en poussant le vélo, de façon inconfortable (voir photo n°47-53).

En attendant une fermeture définitive de la ligne, qui permettrait un prolongement du "baladoir" et un aménagement du bâtiment de la gare, un itinéraire provisoire doit être aménagé à travers la gare.

Il suffit de tracer un sentier d'un mètre de large, en castine bien tassée, parallèle à la voie ferrée, sur 500 mètres. Une convention d'occupation temporaire pourra être passée pour permettre cet usage.

Cette traversée peut être raccourcie à 200 mètres seulement, en contournant la gare par la petite rue du Lot, qui s'arrête en impasse derrière les bâtiments de service de la gare, qu'elle desservait sans doute (visible sur la photo n°47-53).

Après cette traversée, l'itinéraire empruntera le "baladoir", magnifique Voie Verte pour piétons et vélos, qui a été aménagée par la Mairie sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée (voir photo n°47-54).

Ce sentier réalisé en fine castine (sable) claire, déposée sur l'ancien ballast, possède un revêtement parfaitement roulant, même après la pluie. Ce revêtement pourra très bien être conservé pour la Véloroute.

Sa largeur de 3 mètres est tout à fait suffisante.

D'une longueur de 1,5 km, ce sentier surplombe la rivière, à mi-flanc de la falaise de Fumel, et il offre des vues lointaines sur la vallée, grâce à des trouées paysagères pratiquées dans la végétation.

Il permet une traversée sécurisée, et sans montée, de Fumel, en évitant de monter dans la ville et de rouler sur la D911 très dangereuse dans la longue descente en ligne droite vers Condat.

Ce tronçon du "baladoir" constitue un aménagement modèle de Voie Verte en site propre, qui valorisera l'itinéraire touristique de la vallée du Lot.

NB: à Condat, une barrière fixe a été installée sur le "baladoir", pour interdire l'accès des véhicules motorisés, surtout des motos et autres deux-roues à moteur. Ce contrôle d'accès, souhaitable, a été ici conçu trop sévèrement: il rend difficile le passage de vélos lourds, notamment des vélos chargés des futurs cyclo-randonneurs (voir photo n°47-55).

Une modification de cette barrière sera nécessaire, pour que les usagers attendus puissent passer sans difficulté.

2- De Condat-église à la limite du Département: une jolie petite route (2,9 km)

(voir carte n°13)

Le "baladoir" s'achève à l'église de Condat, au coeur du village, face à un agréable jardin au bord du ruisseau la Thèze.

L'itinéraire continue par la rue F. Benech, qui passe devant l'église, et traverse la Thèze à son confluent avec le Lot, dans un site simple et remarquable (vue sur le fleuve).

L'itinéraire emprunte la rue qui longe le Lot, passe devant le camping municipal, puis sous la rocade.

La petite route, très peu circulée, se poursuit dans la plaine, en direction de Soturac et Touzac, entre la rive du Lot et l'ancienne voie ferrée.

Elle passe devant le parc résidentiel de loisirs "Le Domaine de Guillaumes", au milieu des vignes.

Avec ce changement de paysage, on passe là dans le Département du Lot, au lieu dit Gajillardet. Au delà, les vignobles seront prépondérants dans vallée.

3- Accès au château de Bonaguil, site touristique majeur (7,7 km)

(voir carte n°13)

(voir photo n° 47-56)

Le château de Bonaguil constitue un site majeur de ce secteur, qui se situe à la limite entre les deux Départements du Lot-et-Garonne et du Lot. L'itinéraire principal de la Véloroute "Vallée du Lot" doit donc proposer un accès à ce site.

L'accès depuis Condat étant le plus direct et le plus facile, nous décrivons ici cette solution.

Un bel itinéraire, agréable, sûr, et avec des pentes assez faibles, est possible.

Il doit éviter la D673, qui constitue la route principale d'accès automobile, car elle est dangereuse pour les cyclistes en été. Le trafic est en moyenne annuelle de 1500 véhicules par jour, donc supérieur à la norme admise par le Cahier des charges des Véloroutes. Mais il est très supérieur à ce chiffre en Juillet/Août. La chaussée de 6 mètres n'offre aucune sur-largeur pour les vélos.

L'itinéraire proposé commence à l'église de Condat. Il traverse la D911, et suit la D673, direction Bonaguil, sur 100 mètres. Il tourne aussitôt à droite dans un petit chemin, direction Esquibat.

500 mètres plus loin, l'itinéraire prend sur la gauche un joli chemin rural, déjà balisé, et empierré (voir photo n°47-56). Ce chemin est agréable, ombragé et plat, à travers un paysage de causse.

Il est presque assez roulant, et seulement 300 mètres de montée sont ravinés et difficiles à vélo.

Le revêtement de ce chemin empierré devrait être amélioré, par nivelage et couche de caillasse fine bien tassée, sur 1,4 km.

L'itinéraire descend ensuite au hameau de Larché, et suit la D673 sur 400 mètres. Une sécurisation est à cet endroit nécessaire, ne serait-ce que pour ralentir les automobiles.

L'itinéraire emprunte alors une petite route très tranquille sur la droite (direction Roc de Cate), qui monte régulièrement en pente douce, tourne en direction de Le Regrunel, et redescend -raide- pour rejoindre la D158 au pont de Couvert.

La D158, petite route à chaussée étroite (4,30m, absence de marquages), conduit à Bonaguil en 1,3 km.

Conclusion:

le Conseil Général décide d'ouvrir la Véloroute "Vallée du Lot" en Lot-et-Garonne dès 2001, et d'investir pour créer un itinéraire "définitif" de qualité d'ici 2005

Notre étude a montré qu'il était possible d'aménager rapidement un itinéraire "immédiat", à condition de sécuriser certains tronçons obligatoirement empruntés:

- les ponts sur la Garonne et le Lot (voir tableau 47-1);
- certaines routes trop circulées (voir tableau 47-2).

Les tableaux n°47-3 ci-joints présentent, par tronçon, l'itinéraire "immédiat" proposé, les aménagements de sécurisation jugés nécessaires, et les possibilités d'itinéraire "futur", sécurisé et agréable.

Outre le joionnement directionnel, la pose de panneaux d'alerte ("attention cyclistes"), et la construction de haltes, les aménagements à réaliser pour une ouverture de l'itinéraire sont les suivants:

- aménagement de deux ponts très dangereux: St-Léger (Garonne) et Aiguillon (Lot);
- aménagement de quatre autres ponts sur le Lot: (Ste-Livrade, Casseneuil, St-Sylvestre, Liboussou) (voir tableau 47-1);
- aménagement de huit tronçons de RD en zone rurale, le plus souvent par marquage de files et sur-largeurs, longueur totale environ 15 km (RD642 Buzet-Aiguillon 3,6km, DS et D642 St Léger-Aiguillon 1,4km, D271 Pélagat à Clairac 4,6km, D911 pont de Roussanes 0,7km, D667 entrée Casseneuil 0,7km, D243 commune de Tremous 2,5km, D243 St Vite-Liboussou 1,2km, D673 vers Comlat 0,4km).
- aménagement de quatre axes routiers en zone urbaine, par créations de bandes cyclables (Villeneuve-sur-Lot avenue de Bias 1,1km et av de la Myre Mory + route de Lacaussade 2,7km, Fumel rue A. Thomas 0,4km, Fumel av G. Clémenceau et ch de Pons 1,2km)
- aménagement de la traversée de l'ancienne gare de Fumel;
- amélioration du chemin rural d'accès à Bonaguil (1,4 km).

Si l'on excepte l'aménagement des deux premiers ponts reliant le Lot au canal, ces travaux ne sont pas très importants ni coûteux.

Ils permettront d'ouvrir un assez bel itinéraire, tout à fait acceptable dans une première phase -provisoire- d'aménagement. En effet on obtiendra la répartition suivante, par type.

Tableau 47-4 Véloroute "Vallée du Lot" en Lot-et-Garonne
Itinéraire "immédiat par type

Type d'itinéraire	km	%
Voie Verte en site propre	2,8	2,5%
Petite route très peu circulée et très agréable (ombre, paysages de bord de rivière)	48,6	44%
Autre route et RD, sécurisée si nécessaire	45,7	41%
Traversée de ville, sécurisée si nécessaire	14	12,5%
Total	111	100%

NB: une seule portion de 0,4 km présente un dénivelé important, avec une pente de 10% (à Pech-Gury, après Penne)

Près de la moitié de l'itinéraire sera constitué de petites routes très tranquilles (peu circulées) et très agréables, en bordure immédiate du Lot, avec des paysages intéressants, et une ombre salubre. Ces sections présentent des caractéristiques idéales pour une Véloroute touristique grand public. Un exemple est constitué par le VC2 entre Ste-Livrade et Casseneuil (voir photos n°47-13 et 47-17).

Les aménagements qui doivent être réalisés pour sécuriser les autres tronçons doivent permettre de créer une continuité parfaite -en termes d'impression de sécurité- entre les sections tranquilles et agréables et les sections moins agréables, sur lesquelles le trafic automobile est plus important.

Tableau 47-1 Véloroute "Vallée du Lot"

Ponts à aménager dans le Lot-et-Garonne

(franchissements de la Garonne et du Lot imposés pour l'itinéraire "immédiat", devant être sécurisés d'urgence -avant ouverture de la Véloroute-)

Pont	Circulation	Largeur des trottoirs	Largeur des voies	Danger pour les cyclistes	Aménagement demandé
Saint-Léger (D8)	Intense (accès autoroute), nbrx poids lourds, vitesse élevée plus de 4000 véh/j	1 m chacun	3 m chacune (ligne médiane discontinue (3))	Extrême, même sur trottoir (trafic continu, aucun espace)	<u>Passerelle piétons/cyclos en incurbement</u> , côté aval (pourra se prendre en passant sous le pont) ou <u>passerelle séparée</u> + éclairage Nécessité absolue, le gabarit du pont empêchant tout passage des vélos sur chaussée ou trottoir
Aiguillon (N113)	Intense (RN), nbrx poids lourds, vitesse élevée plus de 8000 véh/j	0,80 m chacun	3,50 m chacune (ligne médiane continue)	Important Chaussée abîmée oblige à des écarts (plaques enfoncées côté aval)	- A court terme: Limitation de vitesse + marquage au sol de files de 2,60m de large, pour ralentir les véhicules (NB: rétrécissement à commencer 300m avant le pont de chaque côté et bandes cyclables jusqu'au carrefour avec D271) + <u>aménagement de trottoirs cyclables élargis à 1,20m</u> + réparation chaussée (plaques) - A terme: construction d'une <u>passerelle piétons/vélos</u> parallèle au pont, côté aval, demandée par la Mairie
Sainte-Lévrade-sur-Lot (D667)	Importante, nbrx poids lourds, sortie de gravière au bout du pont Vitesse élevée car ligne droite en rase campagne précède le pont Nbrx cyclistes locaux (loisir) près de 4000 véh/j	1,20 m chacun	3,80 m chacune (ligne médiane continue)	Important	- Marquage au sol de files de 2,80m de large, pour ralentir les véhicules, et dégager <u>deux bandes cyclables de 1,20 m</u> NB: rétrécissement à commencer 300m avant le pont de chaque côté jusqu'au deux carrefours. + Limitation de vitesse + abaissement de trottoirs pour accès des vélos (cf enfants) ou <u>aménagement de trottoirs cyclables élargis à 2m</u>

Tableau 47-1 (Suite)

Ponts à aménager dans le Lot-et-Garonne

Pont	Circulation	Largeur des trottoirs	Largeur des voies	Danger pour les cyclistes	Aménagement demandé
Casseneuil (D217)	Importante Présence de cyclistes locaux plus de 3000 véh/j	1,43 m chacun	3,50 m chacune (ligne médiane pointillée au milieu du pont?)	Semblé moyen vu trafic moyen ? (? voir en période d'activité de l'usine)	- Marquage au sol de files de 2,60m de large, pour ralentir les véhicules, et dégager deux bandes cyclables de 0,90 m NB: rétrécissement à commencer 200m avant le pont de chaque côté + Abaissements de trottoirs pour permettre l'accès des vélos + ligne médiane continue + Limitation de vitesse ou aménagement de trottoirs cyclables élargis à 2m
Pont du Martinet (lieu dit Ribeyrolles, près D236)	? Moyenne circulation alternée près de 4000 véh/j	aucun trottoir, passerelle piétons 0,95 m	3,40 m pour la voie unique	Moyen sur chaussée, faible sur passerelle (traversée de route nécessaire)	- mieux ralentir la vitesse (bandes rugueuses ? feu clignotant ?) - panneau obligeant les cyclistes à mettre pied à terre et emprunter la passerelle
Pont des Cieutais à Villeneuve-sur-Lot	Vitesse faible (centre ville)			Faible	Aucun
Pont de St-Sylvestre-sur-Lot (D103)	Importante plus de 2500 véh/j	1 m chacun	2,95 m et 3,12 m (ligne médiane pointillée !)	Important	- Marquage au sol de files de 2,50m de large, pour ralentir les véhicules, et dégager deux bandes cyclables de 0,50 m sur le pont (et se continuant) NB: rétrécissement à commencer au carrefour D911 car rue du Pont plus large (chaussée de 7 m) + ligne médiane continue - A terme: construction d'une passerelle piétons/vélos (projet de la Mairie)
Pont de Liboussou à Marsemprou-Libos (D102)	Importante près de 3000 véh/j	0,80 m chacun	3,10 m de chaussée (aucun marquage)	Moyen (car pont court et milieu urbain)	- Aucun possible sur le pont - Bandes cyclables sur l'avenue du Pont, large au début (chaussée de 7 m)
Pont de Fumel (D710/D139 avenue de Fumel)	Importante 4300 véh/j	2m chacun	3,40 m de chaussée	Important (grande vitesse)	Marquage au sol de files de 3,20m de large, pour ralentir les véhicules, et dégager deux bandes cyclables de 1 m sur le pont (aménagement à continuer sur l'Avenue de Fumel)

Tableau 47-2 Véloroute "Vallée du Lot"

Itinéraire "immédiat" en Lot-et-Garonne

Trafics sur certaines sections jugées dangereuses
(données du SDR - Conseil Général)

(nombre de véhicules par jour)

Section	km	Nombre de véhicules/jour (données pour 99, sauf indication contraire)
D642 entre Buzet et le carrefour ferme Escobots	3	1774 (PL=8%) (en 98)
D8 au Pont de St-Léger (entre Eglise St-Léger et carrefour D642)	0,6	plus de 4000 (PL= 16%)
D642 vers Aiguillon (entre D8 et D270)	1,1	4323 (PL=4,3%)
RN113 au Pont d'Aiguillon + accès	0,4	plus de 8000 (PL = 12%)
D271 (entre Pelagat et route base loisirs Clairac)	4,6	977 (PL=5%) (en 98)
D911 (entre le carrefour Borde Basse et le pont de Roussanes)	0,7	1259
D225 (entre Hauterive et Casseneuil)	3	804
D667 au Pont de Ste-Livrade + accès (depuis carrefour C126)	0,6	3981 (PL = 7%)
D217 au Pont de Casseneuil (entre le carrefour VC2 et ville)	1	4988 (PL = 7,5%)
VC 529 (ex D236) (entre Casseneuil et carrefour Pont du Martinet)	4	1660 (comptage mi-Juillet 2000, près du pont de Martinet)
Pont du Martinet (lieu dit Ribeyrolles)	0,25	4000
D236 -avenue de Bias à Villeneuve/Lot (entre av Colonel Robinet et place Basterou)	1,1	6911 (PL = 2,9%)
Avenue de la Myre Mory à Villeneuve (entre la rue du Château d'Eau et la rocade route de St Aignan 2,7 km)	2,7	moins de 1000
D 103 au Pont de St-Sylvestre-sur-Lot + accès (entre carrefour D911 et Post de Penne)	0,6	2567 (PL = 5,4%)
D243 commune de Trémons (entre ferme Clauzade et carrefour vers Séguy)	2,5	1015 (en 98)
D 243 (entre St-Vite et Liboussou carrefour D102)	0,8	1000 à 2000
D102 au pont de Liboussou (entre carr D243 et Lot)	0,35	2932
D673 Condat en direction de Bonaguil	0,4	1550 moyenne annuelle trafic supérieur en été

PL = poids-lourds

Tableau 47-3

Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot-et-Garonne

TRONÇON	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Buzet-sur-Baïse (pont canal latéral) à St-Léger (pont Garonne) cartes 1 et 2	- D642 jusqu'à Escoubotte (3,6 km)* - chemin rural et petite route + rue bord Lot jusqu'au pont (2,4 km) - pont de St-Léger (0,4 km)*	6,4	- D642: marquage de files (2,80 m) + surlargeurs (3,6 km)(**) - A terme: aménagement chemin de halage bord de la Baïse (6 km) - Création passerelle piétons/vélos en englobement pont de St-Léger (0,4 km)(**)	6,4
St-Léger (pont Garonne) à Aiguillon (pont) cartes 2-bis et 3	- DS et D642 jusqu'au carrefour (1,4 km)* - D270, rue Latournerie, rue République, rue des Laveuses (1,5 km) - Pont Napoléon N113 (0,4 km)* - D271 (500m), petite route bord Lot jusqu'à Pelagat (tot 3 km) - D271 de Pelagat à entrée Clairac: lieu-dit Coutomé (4,6 km)* - traversée Clairac par base loisirs, mias, rue Gambetta, quai République (1,5 km) - petite route bord Lot jusqu'à D911 (5,3 km) - D911 jusqu'au pont de Roussanes (0,7 km)* - D249 jusqu'à Laparade, petite route bord Lot, D249 jusqu'à Castelmoren (7,8 km)	3,3	- Aménagement digue Garonne jusqu'au confluent et digue Lot jusqu'au pont SNCF (4 km) - Sécurisation trav et accès pont N113 (0,6 km) (**)	4,6
Aiguillon (pont) à Castelmoren (pont) cartes 3 et 4	- petite route bord Lot (VC5) par Fort Lalande et Fongrave, puis C126 jusqu'au carrefour D667 (10,5 km) - D667 jusqu'au pont + traversée (0,7 km)*	22,9	- Aménagement chemin de halage existant bord du Lot à partir de l'écluse (une coupure au début) (1,5 km) - D271: marquage de files (à 2,80 m) et sur-largeurs (4,6 km) (**)	22,9
Castelmoren (pont) à Ste-Livrade-sur-Lot (pont) cartes 5 et 6	- petite route (VC2) bord du Lot rive droite par camp Moulin du Lot (7,1 km) - D217 et pont de Casseneuil (1 km)*	11,2	- Aménagement cyclable D911 avant pont de Roussanes (0,7 km) (**) - Itinéraire futur: création d'un chemin bord Lot, ou re-création du pont Lot anc voie ferrée (pistes existant) pour accès à Roussanes et Musée du Prunier (2 km) - Itinéraire futur: accès à Le-Tempig-sur-Lot (centre sportif) par D13, petite route et piste cyclable: D13 à sécuriser (1,3 km) - Aménagement cyclable D667 + pont Ste Livrade (0,7 km) (**)	11,2
Ste-Livrade-sur-Lot (pont) à Casseneuil (pont) carte 7		8,1	- Aménagement cyclable D217 (1 km)(**) - Aménagement itinéraire bord Lot par Cité Belle Rive, station épuraton, chemin à créer (300m) + passerelle à créer ruisseau de Taillepé (tot 1,7 km)	8,6

* = section dangereuse ** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase I)

Tableau 47-3 Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot-et-Garonne

Fronçons	Itinéraire "immédiate" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Cassecau (pont) à Villeneuve-sur-Lot (pont des Creutats) cartes 7-bis, 8, 8-bis	- Cassecau: rues bord Lot, bords de la Lède, all des Canats, av de la Gare (2 km) - VC529 (anc D236) jusqu'au rond-point Lasnauzettes (3,8 km)* - petite route, pont Marinel, D236 jusqu'à Bias, petite route par Senelles, Aurioles (4,2 km) - Villeneuve avenue de Bias (1,1 km)* - Villeneuve rues St Etienne et Fujols (0,8 km)	11,9	- Aménagement d'une voie verte sur chemin existant sur anc voie ferrée de gare Cassecau à rond-point Lasnauzettes (4 km) (**) - Aménagement cyclable VC113 entre giratoire et Bias (0,9 km) - Piste cyclable D236 entre Mairie de Bias et pharmacie, projet de la Mairie (2 km) - Aménagement cyclable Villeneuve avenue de Bias = bandes cyclables (1,1 km) (**) - <u>Itinéraire futur de complément</u> (création d'une boucle) = aménagement d'une voie verte sur ancienne voie ferrée de Ste Livrade à Villeneuve, avec aménagement traversée D911 (9 km)	11,9
Ste-Livrade (ancienne gare) à Villeneuve-sur-Lot (ancienne gare) cartes 6 et 8			- Aménagement cyclable (bandes cyclables) Villeneuve av de la Myre Mory, route de Lacaussade, D233 (3 km) (**) - <u>Itinéraire futur</u> = sentier bord du Lot rive droite de Villeneuve-centre au barrage, puis rive gauche jusqu'à la zone de loisirs de Châteaun Rogé, prévu par la Mairie (5,5 km) - St Sylvestre rue du Pont: marquage de files (0,3 km) (***) + passerelle à créer sur le Lot (projet Mairie) - <u>Itinéraire futur Villeneuve-Penne rive gauche</u> = aménagement d'une voie verte sur ancienne voie ferrée ou en bordure de voie de Sablous à passage à niveau Le Vignal + chemin rural, pont de Payssel et rues + liaison Château Rogé (5 km) - <u>Itinéraire futur "de complément"</u> = voie verte sur anc voie ferrée entre Villeneuve (gare) et Sablous, ou itinéraire balisé sur petite route existante (4 km)	9
Villeneuve-sur-Lot (pont des Creutats) à Penne-d'Agenais (pont) cartes 8-ter et 9	- Villeneuve: petites rues (0,7 km), av de la Myre Mory et route de Lacaussade (1,8 km)*, D233 (1,2 km)* - petite route par collège, église de Courbiac, La Garanne, Lois (5,8 km) - CS40, rue de St Aignan jusqu'à D911 (1,6 km) - St-Sylvestre: rue du Pont et pont (0,4 km)*	11,5		11,5
Villeneuve-sur-Lot (ancienne gare) à Penne-d'Agenais (pont) carte 9				9

* = section dangereuse

** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiate" (phase I)

Tableau 47-3

Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot-et-Garonne

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Amenagements phase 1 (***) + itinéraire "futur" (****)	km
<p>Terre-d'Agénais (pont) à Fumet (pont)</p> <p>cartes 10, 11 et 12</p>	<p>- D243 jusqu'à voie ferrée (2,1 km)*</p> <p>- petite route bord Lot par Le Lacay jusqu'à passage à niveau voie ferrée (5 km)</p> <p>- Accès au site de Lustrac par le pont SNCF de Boyer (2 km)</p> <p>- route Peck Garry et Clauzade (3,6 km)</p> <p>- D243 de Clauzade à carrefour Séguy (2,5 km)*</p> <p>- petite route bord Lot jusqu'à St Vite (5,4 km)</p> <p>- D243 de St Vite à carr D102 (1,2 km)*</p> <p>- Libos: av du Pont, pont, av E. Zola, Av A. Thomas, Av Clémenceau, ch de Pons (2,8 km)*</p>	22,6	<p>- Aménagement cyclable D243 = surlargeurs (2,1 km) (**)</p> <p>- Amélioration chemin pont de Boyer (0,8 km)</p> <p>- Aménagement d'un sentier de la ferme Jeanjac à la ferme Séguy + passerelle sur la Maunasse (1,2 km) (**)</p> <p>- Aménagement cyclable D243 St Vite (1,2 km) (**)</p> <p>- Aménagements cyclables (bandes) rues de Libos (Zola, Thomas, Clémenceau) (1,5 km) (**)</p> <p>- "Itinéraire "futur" de complément (variante) = aménagement chemin rive gauche du pont de Libosou au pont de Fumet (2 km)</p> <p>- Itinéraire "futur" = rive droite entre Lustrac et Libos Réouverture du chemin de halage en continu, avec travaux importants (sur 6 km) (projet de la Mairie de Trepteis entre le pont de Boyer, Lustrac et l'écluse des Ondes)</p> <p>NB: variante = passerelle sur le Lot à l'écluse des Ondes pour rejoindre ici rive gauche</p> <p>NB: un chemin terre bord du Lot existe à Libos (1,2 km)</p>	23,3
<p>Terre-d'Agénais (pont) à Fumet (pont)</p> <p>cartes 10 et 12</p>	<p>- accès + traversée gare Fumet (0,7 km)*</p> <p>- Voie Verte existant sur anc. voie ferrée "Le baladoir" jusqu'à église de Condat (1,5 km)</p> <p>- rue Benech, pont sur la Thèze, petite route bord Lot jusqu'à Gaillardet - domaine de Guillaumes (2,9 km)</p>	5,1	<p>- Aménagement traversée gare de Fumet (0,5 km) (**)</p> <p>- modification barrière accès "haladoir" à Condat (trop sévère) (**)</p>	5,1

* = section dangereuse

** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase 1)

Tableau 47-3 Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot-et-Garonne

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (* *) + itinéraire "futur"	km
De Comdat (église) au château de Bonaguil (accès à Bonaguil)	<ul style="list-style-type: none"> - rue Belpech, traversée D911, D673 (100m). - rue dir Esquibat (total 0,7 km) - joli chemin rural, balisé, empierreé mais plusieurs passages en mauvais état (montées) (1,4 km) - petite route jusqu'à Larché carrefour D673 (0,4 km) - D673 (0,4 km)* - petite route (dir Roc de Cale), puis petite route par Le Regruel (3,8 km) - D158 du pont de Couvert à Bonaguil (1,3 km) 	8	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration revêtement du chemin = empierreage + fine castine (1,4 km) (**) - Aménagement cyclable sur D673 dangereuse (400 mètres) (**) 	8
Total Lot-et-Garonne (y compris accès à Bonaguil 8 km)		111		127,4

* = section dangereuse ** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase 1)

NB: l'itinéraire futur "idéal" totaliserait environ 127 km car:

- Deux itinéraires en site propre se substitueraient à des itinéraires "immédiat", avec des longueurs voisines:
 - la Voie Verte de Villeneuve-centre à Penne-d'Agenais, rive gauche, site propre presque total (11 km)
 - la Voie Verte sur chemin de halage rive droite entre le pont de Boyer et Libos (10 km)
- Mais trois itinéraires en site propre s'ajouteraient:
 - la Voie Verte sur anc voie ferrée de Ste-Livrade à Villeneuve-sur-Lot (9 km)
 - la Voie Verte (ou l'itinéraire balisé) de la gare de Villeneuve-sur-Lot à Sablouis (4 km)
 - le sentier rive gauche de Libos à Fumel (2 km)

Le Conseil Général décide de réaliser la Véloroute "Vallée du Lot", d'Aiguillon à Condat

En 1999/2000 le Syndicat Mixte pour d'aménagement de la vallée du Lot en Lot-et-Garonne, présidé par Mr Génestou, conseiller général de Castelmoron, et animé par Mme F. Mansiet, a fait réaliser par un chargé d'études, Mr P. Capapé, l'étude d'un itinéraire d'une future Véloroute de la vallée du Lot. L'AF3V (J. Savary) a collaboré à cette étude. De nombreuses propositions ont été définies en collaboration, et sont similaires à celles faites dans ce rapport.

Parallèlement le Conseil Général du Lot-et-Garonne a lancé une grande consultation des habitants ("A votre avis"), qui a montré que ceux-ci souhaitent que le Département aménage des itinéraires cyclables.

Cela a conduit le Conseil Général à adopter une politique active de création d'itinéraires cyclables départementaux sécurisés, destinés au vélo-loisir.

Ce programme prévoit notamment:

- une piste cyclable entre Agen et Prayssas (centre de loisirs du lac de Néguenou) (1,5 km)
- l'aménagement d'un sentier de randonnée pédestre et cyclable de 87km le long du canal latéral (Voie Verte des Deux Mers).

Les 87km doivent être réalisés entre 2001 et 2004, en quatre tranches. Le premier tronçon aménagé dès 2001 sera celui entre Le Mas-d'Agenais et Buzet-sur-Baise pont canal, soit 23,7km. Il s'agit de la partie située à proximité d'Aiguillon et de la Véloroute Vallée du Lot (autres tronçons: Agen-Farn et Garonne 20,2 km en 2002, pont canal de la Baise-Agen 21,6 km en 2003, Mas-d'Agenais-Gironde 21,2km en 2004).

- l'aménagement de la Véloroute "Vallée du Lot", 90km, en deux phases:
 - première phase dite "immédiate", mise en service d'un itinéraire balisé à l'été 2001;
 - deuxième phase dite "définitive", aménagement d'un parcours de qualité comportant 30% de son tracé en site propre, et ayant le statut officiel de Véloroute. Délai: 2005.

NB: source: Etude préliminaire Véloroute de la Vallée du Lot. Conseil Général du Lot-et-Garonne- DDE47 Janvier 2001.

Phase 1- Un itinéraire balisé ouvert dès 2001 sur 81km, entre Aiguillon et Bonagnil

Le Conseil Général a décidé d'aménager dès 2001 un itinéraire pour la Véloroute Vallée du Lot. Cet itinéraire sera balisé, et les 20km passant par des routes à trafic supérieur à 1000 véhicules par jour seront sécurisés en priorité.

Cet itinéraire correspond en quasi-totalité à l'itinéraire qualifié d'"immédiat" dans cette étude pour l'Eucente Interdépartementale Bassin du Lot, tel qu'il est décrit dans les tableaux 47-3, les cartes n°1 à 13, et les photos 47-1 à 47-56.

L'itinéraire balisé retenu par le Conseil Général ne commencera qu'à Aiguillon, sur la rive droite du Lot, au niveau de la halte nautique.

Ce choix permet d'éviter les deux aménagements coûteux de la traversée du Lot (pont de la RNI13) et de celle de la Garonne (pont de la D8 à St-Léger).

La sécurisation du pont de la RNI13 à Aiguillon est pourtant une priorité, même avec une Véloroute débutant à Aiguillon:

en effet tous les services utiles aux cyclo-randonneurs se situent dans la ville d'Aiguillon, sur l'autre rive: camping, hôtels, restaurants, bars, commerces... ainsi que la gare, point d'arrivée et de départ. Le pont actuel, dangereux, devra être souvent emprunté par les habitants en balade, les cyclo-touristes et les touristes fluviaux.

La création d'un itinéraire de liaison entre la Véloroute "Vallée du Lot" à Aiguillon, et la Voie Verte des Deux Mers à Buzet, est également nécessaire, pour augmenter la fréquentation touristique, permettre des boucles locales, favoriser la randonnée pédestre et le tourisme fluvial...

La passerelle du pont de St-Léger devrait donc constituer un aménagement prioritaire, même s'il a un coût important (5 MF environ).

Heureusement le Conseil Général retient l'aménagement de la liaison Aiguillon-Buzet comme prioritaire pour l'itinéraire définitif prévu en 2005.

Des aires d'arrêt et de repos seront également aménagées, venant compléter les services existant déjà dans les agglomérations ainsi que le long du Lot pour la navigation de plaisance.

Le maître d'ouvrage de ce projet est le Département de Lot-et-Garonne, le maître d'œuvre étant la Direction Départementale de l'Équipement de Lot-et-Garonne.

Les travaux de jalonnement étaient presque achevés en Juiz 2001, et ceux de première sécurisation étaient en cours durant l'automne 2001.

Un dépliant de promotion de l'itinéraire, réalisé par le Syndicat Mixte pour l'Aménagement de la vallée du Lot, a déjà été diffusé par les Offices de Tourisme durant l'été.

Le coût prévisionnel de cette phase 1 est estimé, dans l'étude préliminaire de la DDE, à 1,2 MF.

NB: la liaison avec le château de Bonaguil est prévue depuis Condat par les RD653 et 158. Ce choix semble discutable, à cause des trafics importants constatés en été sur ces deux RD, à chaussée assez étroite. Une liaison par petites routes et chemin en terre est préférable. Le Conseil Général prévoit cette solution en phase 2. Il s'agit d'une modification prioritaire.

Phase 2- Un itinéraire "définitif" de 92 km avec 30% en site propre, planifié pour 2005

L'étude préliminaire, qui a été validée par le Conseil Général, prévoit des investissements importants qui permettront de supprimer des sections peu agréables sur routes circulées, et de créer plusieurs beaux tronçons de Voie Verte en site propre, pour un linéaire total de 35km.

Les aménagements choisis correspondent en grande partie à ceux que nous proposons ici dans cette étude.

Les principaux sont:

- entre Buzet et Aiguillon: berges de la Baise, digues de la Garonne;
- entre Aiguillon et Pélagat: digues du bord du Lot;
- après Casseneuil: voie verte sur ancienne voie ferrée;
- de Villeneuve-sur-Lot à Château Rogé: sentier au bord du Lot
- de Château Rogé à Penne-d'Agenais: aménagement d'une piste cyclable parallèle à la RD661.

NB: cet aménagement sera coûteux, mais créera un parcours peu agréable pour les cyclistes à cause de la proximité de la D661 (bruit, pollution).

Il est préférable d'aménager un itinéraire parallèle à la voie ferrée, entre Sablous et le passage à niveau Le Vignal, que nous avons décrit ici (cf carte n°9).

- Ecluse des Ondes à Libos: chemin de halage.

NB: la création d'une passerelle en encorbellement au pont de St-Léger devrait être considérée comme un aménagement prioritaire.

En effet c'est la seule solution qui permet un franchissement sûr de la Garonne ouvert à toute heure et toute l'année. Or, une Véloroute doit pouvoir être fréquentée en permanence.

L'utilisation du bac "Confluences" entre Nicole et St-Léger, solution proposée par l'étude de la DDE pour le Conseil Général, ne peut être considérée que comme une solution de complément: elle sera très contraignante pour les usagers, car les périodes d'ouverture seront courtes, les fréquences réduites, le service payant, et les temps d'attente et de traversée assez longs.

La réalisation d'une passerelle pour piétons et vélos, parallèle au pont de St-Léger, favorisera à la fois la randonnée pédestre et la randonnée à vélo. Malgré son coût élevé (sans doute voisin de 5 MF), cette réalisation s'impose.

Il s'agit d'un équipement structurant, pouvant être inclus dans un plan général de mise en valeur touristique du site du "Confluent" (site magnifique non valorisé aujourd'hui).

Parmi les travaux de cette phase 2, le Conseil Général prévoit également de ré-aménager 27km de l'itinéraire "immédiat" sur lesquels l'étroitesse de la chaussée impose un

élargissement préalable de celle-ci, afin de pouvoir créer des sur-largeurs cyclables suffisantes (1,50m de large) (RD 642 à Buzet, RD271 de Pélagat à Clairac, VC113, RD243 après Penne.....).

Tous ces projets apparaissent en définitive comme excellents. Grâce à ces investissements la Véloroute Vallée du Lot sera, en 2005, une Véloroute de grande qualité, respectant le Cahier des Charges national.

Le coût prévisionnel de cette phase 2 est estimé, dans l'étude préliminaire de la DDE, à 30 MF.

Il faudrait ajouter le coût de la passerelle piétons/vélos sur le Lot à Aiguillon (5MF), ainsi que celui de la passerelle en encorbellement de St-Léger (5 MF).

Conclusion: les conditions de réussite

D'ici 2005, grâce à la politique volontariste du Conseil Général, la Véloroute "Vallée du Lot" sera donc aménagée en totalité, et de façon exemplaire avec plus de 30% en site propre, dans tout le département du Lot-et-Garonne.

La passerelle du pont de St-Léger sur la Garonne est un aménagement coûteux, mais indispensable pour relier cette belle Véloroute à la Voie Verte des Deux Mers passant à Buzet. Sa construction devra être considérée comme un investissement utile pour le tourisme de randonnée dans toute la zone du Confluent, et pour le succès même de la Véloroute "Vallée du Lot". La passerelle sur le Lot à Aiguillon est également indispensable à la fois pour la Véloroute et pour le développement touristique de la ville d'Aiguillon.

Enfin, pour assurer le succès de la Véloroute, une promotion importante devra être réalisée par le Comité Départemental du Tourisme et les Offices de Tourisme de la vallée. Elle devra viser trois clientèles:

- les touristes fluviaux (rôle des loueurs de bateaux);
- les habitants du Département;
- les cyclo-touristes extérieurs au Département, français et étrangers.

Trois types de documents spécifiques devraient être édités:

- un petit dépliant de présentation, format A4 plié, gratuit et à grande diffusion -déjà publié en 2001-;
- une carte de l'itinéraire, avec des informations principales, vendu 2 à 3 euros;
- un "vélo-guide" complet, avec carte, hébergements, sites à visiter, informations pratiques... Vendu 10 à 15 euros.

Un budget spécifique devra donc être dégagé pour ces actions de promotion, pour que les retombées économiques sur les territoires soient importantes.

NB: Haltes-services: aménager les 4 anciennes gares

L'étude préliminaire de la DDE a recensé les équipements existants, et proposé des aménagements complémentaires visant à créer des haltes-services de la Véloroute.

Le Lot-et-Garonne possède plusieurs anciennes gares, sur d'anciennes voies ferrées qui seront sans doute aménagées en Voie Verte: à Ste-Livrade, Casseaeuil, Villeneuve-sur-Lot et Fumel.

Ces quatre bâtiments de gares pourraient être aménagés en haltes-services, avec création de services pour les randonneurs: petite restauration, location de vélos, rollers... point d'information touristique.

La disposition de ces bâtiments est un atout pour le Département, qui peut ré-habiller ce patrimoine architectural, au service de la Véloroute.

2- Lot: un très fort potentiel

La vallée du Lot dans le Département du Lot se rétrécit progressivement, et il est prévisible que dans beaucoup de secteurs un itinéraire agréable sera possible sur des petites routes.

Mais certains passages étroits au pied des falaises, notamment en amont de Cahors, ainsi que l'accès à cette ville, poseront des problèmes.

Par contre la configuration géographique dominante, qui est celle d'une rivière faisant des méandres rapprochés, au pied de grandes falaises calcaires, et au milieu des champs et des vignes, fait que la vallée devient, en elle-même, un site touristique remarquable.

On peut dire que les cyclistes pourront rouler pendant presque tout leur parcours dans un site merveilleux de 150 km de long.

Le vignoble du vin de Cahors, dans la basse vallée, donne un intérêt supplémentaire au parcours.

Comme la rivière passe aussi dans des villes et villages remarquables, comme Pay l'Evêque, Cahors, St-Cirq-Lapopie, Cajarc... la Véloroute dans ce Département possède un très fort potentiel touristique.

Le Département du Lot a un atout supplémentaire, le Célé. Cet affluent du Lot a une vallée très belle, très touristique, dans laquelle un itinéraire cyclable peut facilement être aménagé et connecté à la Véloroute. Il permettra d'accéder sans dénivelé à la belle ville de Figeac, qui n'est sinon accessible directement depuis la vallée du Lot qu'en franchissant une barre escarpée.

C'est pourquoi nous proposons que la Véloroute de la Vallée du Lot comporte une boucle "Figeac-vallée du Célé" de 53 km.

Nous présentons donc nos propositions selon les 10 tronçons suivants:

- Tronçon 46-1- De la limite du Département à Castelfranc
- Tronçon 46-2- De Castelfranc (pont) à Luzech (pont)
- Tronçon 46-3- De Luzech (pont) à Douelle (pont)
- Tronçon 46-4- De Douelle (pont) à Cahors (pont Valentré)
- Tronçon 46-5- De Cahors (pont Valentré) à Vers (pont)
- Tronçon 46-6- De Vers (pont) à St-Cirq-Lapopie (pont)
- Tronçon 46-7- Boucle Figeac-vallée du Célé de Bouziès à Figeac
- Tronçon 46-8- De St-Cirq-Lapopie (pont) à Cajarc (pont)
- Tronçon 46-9- De Cajarc (pont) à La Madeleine (pont) + itinéraires d'accès à Figeac
- Tronçon 46-10 De La Madeleine (pont) à Caspénac-Gare (pont)
(itinéraire "futur" rive droite dans le Lot)

Dans une conclusion, nous synthétisons ensuite les enjeux de la Véloroute dans ce Département, en montrant quels investissements minimum permettraient d'ouvrir un magnifique itinéraire.

- Tronçon 46-1. De la limite du Département à Castelfrac
(voir cartes n°14 à 17)
(voir photos n°46-1 à 46-14)

Ce tronçon a une longueur totale de 37 km environ en itinéraire "immédiat", car il suit les méandres du Lot. L'itinéraire "futur" sera raccourci à 23 km, car la Voie Verte aménagée sur une ancienne voie ferrée coupera presque tous ces méandres.

Cet itinéraire "futur" a été retenu comme objectif dans le projet de développement élaboré par la Communauté de communes de la vallée du Lot et du vignoble, en Juin 2000.

Nous présentons successivement ces deux solutions.

1- Itinéraire "immédiat" = un beau parcours sur petites routes
(voir cartes n°14 à 17) (voir photos n°46-1 à 9)

Cet itinéraire se situe majoritairement sur la rive gauche de la rivière, dont il suit les méandres sur des petites routes tranquilles. Il bénéficie de 4 km de Voie Verte existante. Il se décompose en trois éléments.

Limite du Département à Duravel: rive droite, avec 4 km de Voie Verte déjà existante (total 9,3 km)
(voir carte n°14) (voir photos n°46-1 et 2)

Cet itinéraire commence au lieu dit Gaillardel, limite du Lot-et-Garonne où arrive la Véloroute de 83 km en cours de création dans ce Département.

Il continue sur la même petite route pendant 4,7 km, sur la commune de Soturac, jusqu'à l'église d'Aglan.

C'est une jolie petite route très peu circulée, près de la rivière, au milieu des vignes. Des accès au fleuve sont possibles, ainsi qu'un accès au village de Soturac.

A l'église d'Aglan l'itinéraire traverse la D8 et suit la belle Voie Verte de 4 km qui a été aménagée sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Soturac-Aglan et Duravel, avec l'aide de financements européens (voir photos n°46-1 et 2).

Ce joli sentier est réalisé avec un revêtement en castine fine bien tassée sur l'ancien ballast, et il est parfaitement roulant, même après plusieurs jours de pluie (nous l'avons vérifié). Le drainage est excellent. La largeur est de 3 mètres.

C'est un parcours magnifique qui d'abord passe au niveau du pont de Touzac, petit village possédant un hôtel, un restaurant et un camping, à moins de 2 km.

La Voie Verte surplombe ensuite la rivière, dans les bois, sous la RD911, pendant 2 km. Elle continue dans la plaine jusqu'au lieu dit La Bondonnie, où elle s'arrête car des portions de la voie ferrée ont été vendues à des particuliers.

L'itinéraire emprunte là une petite route jusqu'à un ancien arrêt de la ligne SNCF, au carrefour avec la D58 (commune de Duravel).

De Duravel à Puy l'Evêque par Vire-sur-Lot (7,5 km)
(voir carte n°15) (voir photos n°46-3, 4 et 5)

Au carrefour D58, l'itinéraire suit cette D58 jusqu'au port de Vire, en passant devant un camping, et franchit le Lot sur un pont étroit à voie unique.

A Vire-sur-Lot l'itinéraire emprunte la D8. La D8 est une route assez dangereuse car circulée en été (1046 véhicules par jour en moyenne annuelle), rectiligne (vitesse) et assez étroite: deux voies de 2,70 m (voir photo n°46-3).

La D8 devrait être sécurisée sur 2 km, par un marquage de files très étroites de 2,20m de large, pour dégager d'étréites sur-largeurs. Un élargissement de la chaussée permettrait seul l'aménagement de réelles sur-largeurs assez larges pour procurer de la sécurité aux cyclistes.

L'itinéraire "futur" prévu dans ce secteur supprimerait ce point dangereux.

Au lieu-dit Le Caufour, l'itinéraire quitte la D8 et prend à gauche (dir Pts Bas, Château Croze de Pts) un joli petit chemin goudronné dans la plaine. Celui-ci arrive en face de la ville de Puy l'Evêque, au bord de la rivière, au niveau du barrage et de l'ancienne écluse (beau site).

Après la piscine municipale et un restaurant, le chemin rejoint la route au bout du pont. Cet accès (ramppe) au pont de Puy l'Evêque, aujourd'hui en sens unique, devra être sécurisé (autorisation à contre-sens, signalisation, abaissement du trottoir,...) (voir photo n°46-4)

Le pont de Puy l'Evêque devra aussi être sécurisé, en créant deux files de 2,60m de large et deux bandes cyclables de 0,80m de large (la chaussée de 7m le permet) (voir photo n°46-5).

De Puy l'Evêque (pont) à Castelfranc (pont) en suivant les méandres du Lot (20,8 km)

(voir cartes n° 15, 16 et 17) (voir photos n°46-7, 8 et 9)

L'itinéraire suit la rive gauche du Lot.

Au pont de Puy l'Evêque il continue en face, au bord du Lot, rue des Bouysses (dir usine M.G.P.). Au lac il suit la rue de la Sablière qui rejoint la D44.

L'itinéraire emprunte après la D44 en direction de Grézels. Cette portion de D44 (2,5 km) est assez dangereuse: circulation de 1046 véhicules par jour en moyenne annuelle, profil rectiligne, absence de marquage, étroitesse de la chaussée (5m) (voir photo n°46-7).

Cette D44 devra être sécurisée, par marquage de files étroites (2,20m chacune), dégageant d'étrikes sur-largeurs (0,40m chacune). Un élargissement de la chaussée permettrait seul l'aménagement de réelles sur-largeurs assez larges pour procurer de la sécurité aux cyclistes.

Au carrefour l'itinéraire continue en face par la D8, puis la quitte pour rejoindre le joli site du port de Grézels, puis remonter au village de Grézels (coin pique-nique aménagé avec parking, ombre, point d'eau, toilettes).

De Grézels à Pescadoires l'itinéraire suit un très joli petit chemin rural goudronné au bord du Lot, étroit (2,30m), mais sans circulation (voir photo n°46-8).

Il passe devant une ancienne écluse, site merveilleux. Il constitue une voie idéale pour une Véloroute, sur 2,9km.

De Pescadoires l'itinéraire suit la D237, peu circulée, traverse Lagardeite par un joli petit chemin tranquille, qui continue dans la plaine, parallèlement à la D8.

L'itinéraire emprunte ensuite la D8, qui monte légèrement, au pied de la falaise de Belaye, et offre des vues magnifiques sur le "cingle de Prayssac" (méandre).

Entre le carrefour de la D50 et celui de la D45, la D8, circulée, rectiligne et en pente, devra être sécurisée sur 800m.

L'itinéraire continue sur la D8, par les hameaux de Juillac et Anglars (jolie église), jusqu'au carrefour avec la D45. Celle-ci conduit au pont de Castelfranc.

Le pont de Castelfranc devra être sécurisé, par marquage de files étroites de 2,30m, dégageant deux étroites sur-largeurs pour les vélos. La chaussée de 5m ne permet pas de faire mieux (voir photo n°46-9).

A Castelfranc il existe une agréable aire de pique-nique au bord du Lot, au pied du pont.

2- Itinéraire "futur" de grand intérêt, avec création de 9 km de Voie Verte en site propre

(voir cartes n° 15 à 17)

(voir photos n°46-10 à 14)

Un itinéraire "futur" magnifique peut être aménagé, en suivant l'itinéraire "immédiat" jusqu'à Duravel, puis en le modifiant avec la création de deux tronçons en site propre, sur l'ancienne voie ferrée. Nous ne décrivons que ces deux aménagements.

Création d'une Voie Verte entre Duravel et le carrefour Le Caufour, avec traversée du Lot (2 km)

(voir carte n°15)

(voir photos n°46-10 et 11)

L'aménagement d'un sentier de 2 km sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée permet de supprimer le passage dangereux sur la D8, et de créer une section très agréable, avec une belle traversée du Lot, sur un ancien pont SNCF. Ce passage constituera l'une des attractions majeures de la Véloroute.

Cela est possible car l'emprise est disponible. Les aménagements nécessaires sont:
- de l'ancien arrêt (D58) au pont sur le chemin (1,1 km):

l'emprise est déjà aménagée pour les circuits pédestres, sur le ballast nivelé. Le revêtement doit être amélioré (voir photo n°46-10).

- du pont sur le chemin au pont SNCF sur le Lot (0,4km):
L'emprise existe, elle doit être achetée et aménagée (revêtement).
- le pont SNCF de Lacroze sur le Lot (0,2 km):
L'emprise existe, le pont est solide, déjà utilisé par les piétons et les cavaliers. Il doit être racheté, réhabilité, et le revêtement réalisé (voir photo n°46-11).
- du pont SNCF de Lacroze au carrefour Le Causfour (0,3 km):
L'emprise a, semble-t-il, été vendue. Il faut re-créeer un chemin.

Création d'une Voie Verte continue entre Puy L'Evêque, Prayssac et Castelfranc, sur l'ancienne voie ferrée déjà partiellement aménagée (6,8 km)

(voir cartes n°16 et 17)

(voir photos n°46-6 et 46-12 à 14)

L'emprise de l'ancienne voie ferrée est disponible en continu entre Puy L'Evêque et Castelfranc, et 1,5 km ont déjà été aménagés en piste cyclable sur la commune de Prayssac.

Même si les gares ont été vendues à des particuliers, cela constitue une formidable opportunité d'aménager une Voie Verte continue reliant directement les trois villes de Puy l'Evêque, Prayssac et Castelfranc, et offrant deux très beaux passages en surplomb du Lot, au départ de Puy l'Evêque d'abord (1,5 km), et juste avant Castelfranc (1,5 km).

Cette Voie verte se continuera sur 2,8 km au delà de Castelfranc, sur le sentier déjà aménagé. C'est au total un sentier cyclable en site propre de 10 km qui sera offert aux promeneurs.

Les aménagements à prévoir se décomposent en quatre éléments:

1- Puy L'Evêque: liaison entre le pont et le début de la Voie Verte

Sur cette portion urbaine la voie ferrée a cédé la place à la route: rue du Dr Rouma, puis rue des Platanes jusqu'au carrefour avec la D911. Le tunnel qui permettrait de passer sous le carrefour de la D911 a été vendu à un commerçant.

La rue des Platanes, entre le carrefour rue du Dr Rouma (hôtel) et le carrefour de la D911, devra être sécurisée (400m). La chaussée très large (7,60m) permet de tracer deux files de circulation de 2,80m et deux bandes cyclables de 1m de large (voir photo n°46-6).

Le carrefour de la D44 et de la D911 devra aussi être sécurisé, et une rampe cyclable construite pour descendre au niveau de l'ancienne voie ferrée, en contrebas de ce carrefour (un accès abrupt existe).

2- De Puy L'Evêque à l'entrée de Prayssac: 3 km de Voie Verte à aménager

Quatre segments distincts existent sur cette zone (voir carte n°16)

- Du carrefour D44/D911 à Puy l'Evêque au pont de Pescadoires (1,4 km):

l'emprise est disponible, il suffit de refaire le revêtement.

- Du pont de Pescadoires à la zone d'activité de Prayssac (à hauteur du magasin Point P, garage Ford) (0,6 km):

l'emprise a déjà été aménagée en sentier (voir photo n°46-12). Il suffit de l'améliorer.

- De la zone d'activité de Prayssac à l'ancien passage à niveau (0,7 km):

l'emprise est disponible, ainsi qu'une petite route parallèle. L'emprise est à aménager.

- Au niveau du terrain de boules (0,4 km):

l'emprise n'est plus disponible, car le bouledrome F. Cantarel l'occupe. L'itinéraire pourrait contourner cet obstacle par la rue du lotissement voisin.

3- Commune de Prayssac, piste cyclable existante (0,9 km)

A partir du terrain de boules, une belle piste cyclable a été aménagée sur l'emprise. Elle passe devant l'ancienne gare, et se termine à la rue L. Fraysse (voir photo n°46-13).

Son revêtement, peu confortable, devrait être amélioré par une castine fine.

4- De Prayssac (rue L. Fraysse) à Castelfranc (2,8 km)

L'emprise existe, au début en tranchée. Celle-ci a été comblée au niveau du pont de la D9, semble-t-il pour faire passer un câble électrique. Cette coupure devra être supprimée.

Au delà l'emprise se situe entre la D911 et le Lot, à l'aplomb de la rivière, en zone escarpée et boisée (voir photo n°46-14).

Le revêtement devra être posé sur toute la longueur, et des trouées paysagères conçues, pour permettre des vues panoramiques. L'emprise arrive au pont de Castelfranc.

- Tronçon 46-2- De Castelfranc (pont) à Luzech (pont)

(voir cartes n°17 et 18)

(voir photos n°46-15 à 46-23)

Ce tronçon a une longueur de 10 km environ pour l'itinéraire "immédiat". Mais celui-ci comportant deux sections dangereuses (sur la D8), un itinéraire "fuir" est souhaitable, avec la ré-ouverture d'un chemin en bordure du Lot.

La "Communauté de Communes de la vallée du Lot et du vignoble" a retenu ce projet de réhabilitation du chemin de halage, dans son programme de développement adopté en Juin 2000.

1- Itinéraire "immédiat" = un beau parcours, avec deux sections à sécuriser

(voir cartes n°17 et 18)

(voir photos n°46-15 à 23)

Cet itinéraire se décompose en deux éléments.

De Castelfranc à Albas (4km)

(voir carte n°17)

(voir photos n°46-15 et 16)

L'itinéraire emprunte d'abord la "Voie Verte" qui a été aménagée sur l'ancienne voie ferrée, entre le pont de Castelfranc et le lieu-dit La Plaine de Mirandol (2,8 km) (voir photo n°46-15). Ce sentier balisé en "voie piétonne", longe la D9.

Plusieurs aménagements sont nécessaires:

- amélioration du revêtement, aujourd'hui en castine grossière et inconfortable, et par endroit très mauvais (les cailloux coupants du ballast apparaissent). Pose d'une couche de castine fine bien tassée, comme sur la Voie Verte entre Touzac et Duravel.

- implantation de barrières interdisant l'accès aux véhicules motorisés depuis la D9 (voir photo n°46-16).

- création d'une rampe pour accéder à la D37 depuis ce sentier.

L'itinéraire continue par la D37, petite route assez tranquille, qui descend à travers bois jusqu'au pont d'Albas (1,2 km).

D'Albas à Luzech-pont (4km)

(voir carte n°17 et 18)

(voir photos n°46-17 à 22)

Le joli village d'Albas est situé sur la crête rocheuse, 40m au dessus du Lot qu'il surplombe.

Depuis le pont, l'itinéraire emprunte d'abord la rue au bord du Lot, puis continue, au pied de la falaise et du village, par un très joli sentier qui existe, sur l'ancien chemin de halage, sur 1 km (voir photo n°46-17).

Ce sentier ombragé est bordé d'une végétation abondante et de qualité, et il offre des vues très belles. Il est souhaitable que cette végétation soit conservée, pour maintenir l'ombre et le côté bucolique et un peu sauvage de ce passage. Il s'agira, à terme, de l'un des plus beaux lieux de toute la Véloroute.

Nous proposons que l'itinéraire principal passe immédiatement sur ce chemin enherbé, déjà praticable à vélo par temps sec. Il suffirait d'améliorer le revêtement pour le rendre praticable par tout temps, et par une couche de castine.

L'utilisation de ce chemin permet d'éviter la montée à Albas et la D8 circulée.

Au niveau du cimetière le sentier au bord du Lot continue, mais il devient impraticable à vélo à cause des ornières importantes dans la terre (voir photo n°46-19). Le chemin existe aussi plus loin, et est balisé en sentier pédestre.

L'itinéraire doit donc remonter sur la D8, et suivre cette D8 sur 300m, jusqu'au chemin rural qui part sur la gauche (direction Cambou).

L'itinéraire suit pendant 2,2 km cette très petite route qui passe au hameau de Cambou, et continue dans les vignes, au dessus du Lot, puis remonte et rejoint la D8 en haut d'une côte de celle-ci.

A partir de ce carrefour, l'itinéraire doit suivre la D8 sur 2 km, jusqu'au niveau du camping de Luzech.

Cette section est dangereuse: trafic de 1350 véhicules par jour en moyenne annuelle, profil rectiligne et en descente avec vitesse élevée des véhicules, absence de marquage (voir photo n°46-20).

La D8 devra être sécurisée par un marquage de files de 2,60m de large, et création de petites sur-largeurs de 0,30m. La chaussée de 6m ne permet pas de faire mieux, sans travaux lourds d'élargissement. Cela n'est pas très satisfaisant.

Au niveau du camping de Luzech, l'itinéraire rejoint le bord du Lot, où il existe un sentier piétonnier en terre, étroit mais ombragé et très agréable. Il conduit à la rue du 8 Mai 1945, et au pont de Luzech. Le revêtement de ce chemin doit être amélioré sur 300m.

Le premier pont de Luzech (côté Albas) doit être sécurisé, par marquage de files de 2,60m de large et bandes cyclables de 0,80m de large (chaussée de 6,90m) (voir photo n°46-21).

Le deuxième pont de Luzech (côté Douelle) devra aussi être sécurisé, mais l'étroitesse de la chaussée -6 m- ne permet que de tracer des files étroites de 2,50m. Elles devraient commencer 300m avant le pont, pour ralentir les véhicules (voir photo n°46-22).

2- Itinéraire "futur" = ré-ouverture du chemin de halage sur 5 km (voir cartes n°17 et 18) (voir photos n°46-19)

L'aménagement d'un sentier en bordure du Lot, en continu entre Albas et Luzech, est le moyen de sécuriser totalement le parcours, en évitant la D8, et de créer une portion de Véloroute très attractive.

Le projet de développement élaboré par la Communauté de Communes et validé en Juin 2000 a retenu le principe de cet aménagement, très intéressant dans le cadre de la remise en navigabilité de la rivière.

En fait, ce projet se décompose en quatre portions:

1- D'Albas au cimetière (1 km):

Le chemin de halage existe, et les cyclistes peuvent déjà y circuler. Il suffit d'améliorer le revêtement.

2- Du cimetière à Cambou (0,5 km):

Le chemin de halage existe, mais est impraticable pour les vélos. L'aménagement d'un chemin correct, avec une bonne assise empierrée et une couche de roulement en castine, nous paraît prioritaire.

En effet ces travaux, assez peu coûteux, permettront aux cyclistes de rejoindre, à Cambou, le chemin rural dans les vignes, en évitant le passage sur la D8.

3- De Cambou à Lamarie (2 km environ):

Le chemin existe au début, enherbé et non praticable par les vélos, sur environ 1,3 km. Avant Lamarie ce chemin est interrompu par une peupleraie, en zone escarpée.

C'est donc la portion qui demande les travaux les plus importants.

4- De Lamarie au camping de Luzech (1,5 km):

Il n'existe qu'un petit chemin piétonnier, présent presque partout au fond des propriétés.

La ré-ouverture d'un bon chemin nécessitera là aussi des travaux importants.

A Lamarie on peut rejoindre la D8. L'aménagement de cette portion permettrait d'éviter 1,5 km de D8, et serait utile pour de nombreux usages de loisirs (promenades à pied, à vélo, à cheval, pêche,...).

NB: Utiliser à terme le pont SNCF de Luzech pour un accès magnifique à la ville

Côté amont, Luzech possède un beau pont SNCF en bon état, mais qui est totalement inutilisé: il n'est même pas ouvert à la circulation piétonne (voir photo n°46-23).

Le fait que le tunnel qui lui fait suite soit fermé explique peut-être cette situation.

La Véloroute traverse le Lot à Luzech pour passer rive gauche, car la rive droite n'offre pas de possibilités intéressantes. Aussi la Véloroute n'a pas réellement besoin de ce pont, la traversée étant possible sur le pont routier.

Mais il serait souhaitable que ce pont SNCF soit conservé en bon état, et qu'à terme il soit aménagé pour que la Véloroute traverse le Lot sur ce pont.

Une rampe devrait alors être créée pour redescendre sur la D9.

Cela constitue un "itinéraire futur de complément", non nécessaire aujourd'hui, mais utile pour le développement touristique.

- Tronçon 46-3- De Luzech (pont) à Douelle (pont)

(voir cartes n°18 et 19)

(voir photos n°46-24 à 19)

Ce tronçon a une longueur de 11 km environ. L'itinéraire "immédiat" doit emprunter la D8 très dangereuse sur 1,8 km.

Aussi un aménagement lourd est nécessaire à cet endroit, et sa réalisation constituera un préalable nécessaire à l'ouverture de la Véloroute.

Ce tronçon se décompose en trois éléments.

De Luzech (pont) à Ceis-Parnac (carrefour D8): des petites routes dans les vignes (5,5 km)

(voir carte n°18)

(voir photo n°46-24)

L'itinéraire "immédiat" commence à Luzech au pont de la D8. Il emprunte vers la gauche des petites routes qui montent sur le coteau, passent devant les ateliers municipaux et l'usine, et arrivent à la D8 au niveau du carrefour avec la D23 (voir photo n°46-24).

Ce carrefour D8/D23 devra être sécurisé, pour permettre aux cyclistes de ne pas avoir à traverser deux fois la D8 pour prendre la D23 (aménager un accès au terre-plein central est une solution).

L'itinéraire continue sur la D23 (dir Parnac), passe derrière la Cave Coopérative (pour éviter le trafic lié à cette entreprise), puis rejoint la D230, la suit sur 300m, et continue sur un très joli chemin, vers "Mas de Penne", et rejoint la D8 à Ceis.

De Ceis-Parnac (carrefour D8) à l'ancien arrêt SNCF de Douelle (2,9 km)

(voir cartes n°18 et 19)

(voir photos n°46-25 et 26)

L'itinéraire "immédiat" doit suivre la D8, et la traversée de cette D8, au sommet d'une côte, est dangereuse (cf photo n°46-25).

La D8 descend pendant 1 km, par une longue ligne droite où les véhicules roulent vite. Cette route, large de 6 m, sans marquage de bandes de rive, est très circulée: plus de 2000 véhicules par jour (voir photo n°46-26).

La D8 devrait donc être sécurisée sur 1 km, par marquage de files étroites. Mais cette solution ne dégagera que des sur-largeurs très étroites, et n'est pas satisfaisante. Elle ne devra être que temporaire.

Comme un élargissement de la chaussée est difficile, la solution qui s'impose est d'aménager un sentier parallèle, sur l'ancienne voie ferrée.

L'itinéraire "immédiat" quitte la D8 en bas de la descente, et suit vers la gauche une petite route tranquille qui conduit à l'ancien arrêt SNCF de Douelle (1,3 km).

De l'ancien arrêt SNCF de Douelle au pont de Douelle (1,3 km)

(voir carte n°19)

(voir photo n°46-27)

A partir de cet ancien arrêt, l'ancienne voie ferrée a été aménagée en sentier de promenade sur 5km, jusqu'à Mercuès, avec traversée du Lot sur un pont SNCF, à 1km de cet arrêt.

L'itinéraire "immédiat" devra continuer sur la rive gauche par les villages de Douelle et Pradines.

Depuis l'ancien arrêt, une petite route descend au bord du Lot (plage, ponton, base "Antinea loisirs"), puis passe sous le pont SNCF, devant le tennis et le camping, et rejoint le village de Douelle.

L'itinéraire peut atteindre le pont de Douelle sans passer sur la D8, en suivant le bord du Lot en continu: il passe dans la petite rue goudronnée à sens unique (il faudra autoriser les vélos à contre-sens, par un panneau et un marquage au sol), puis sur le joli chemin gravillonné qui existe jusqu'au pont (voir photo n°46-27).

Itinéraire "futer" pour éviter la D8 = aménagement d'une Voie Verte sur l'ancienne voie ferrée (1,5 km)

(voir cartes n°18 et 19)

(voir photos n°46-28 et 29)

L'emprise de l'ancienne voie ferrée est disponible, parallèlement à la D8, et son aménagement en Voie Verte permettra de sécuriser ce tronçon très dangereux.

Cette emprise commence avant le carrefour de Cels, puis à 300m traverse la D8 (voir photo n°46-28), et descend en surplombant la D8, sur un talus au pied de la "cèvenne de Vidailles", d'où les vues seront belles (voir photo n°46-29).

L'aménagement de 1,5 km de Voie Verte sera suffisant, car l'itinéraire suivra ensuite sur 500m un petit chemin goudronné, parallèle à l'emprise, jusqu'à l'ancien arrêt SNCF de Douelle.

Les deux traversées de la D8, par la Voie Verte en haut de la côte et par le petit chemin en bas, devront être bien sécurisés.

- Tronçon 46-4. De Douelle (pont) à Cahors (pont Valentré)
(voir cartes n°19)
(voir photos n°46-30 à 46)

Ce tronçon de 12 km environ présente de grandes difficultés d'aménagement, car la vallée est étroite, et car les deux routes disponibles sur chaque rive sont très circulées:

- D8 rive gauche: 10 000 véhicules par jour à Pradines;

- D911 rive droite: 13 700 véhicules par jour.

Aucun itinéraire sur des petites routes n'est possible en continu, aussi des aménagements importants seront nécessaires pour pouvoir ouvrir, sur ce tronçon, une Véloroute respectant des normes minimales de sécurisation.

Nous proposons un itinéraire "immédiat" sur la rive gauche, la moins circulée. Il présente 5 tronçons de D8 dangereux, à sécuriser.

Nous proposons aussi un magnifique itinéraire "futur" rive droite, utilisant le bel aménagement existant déjà: 5 km de Voie Verte. Il nécessite un aménagement lourd réalisant la jonction avec Cahors.

1- Itinéraire "immédiat" rive gauche: possible, mais avec 5 tronçons de RD8 à sécuriser par des aménagements ou par la création d'itinéraires "futurs" (11,4 km)

(voir cartes n°19) (voir photos n°46-30 à 39)

L'itinéraire "immédiat" rive gauche va devoir emprunter la D8 sur 5 tronçons notés A, B, C, D, et E sur la carte n°19, d'une longueur totale de 5 km.

La sécurisation de ces tronçons doit être considérée comme prioritaire, même si elle impose des investissements significatifs.

Cet itinéraire comporte cinq parties.

1- De Douelle (pont) à Flaynac (village) (2,2 km):

1,7 km de D8 à éviter en ré-ouvrant le chemin de halage

L'itinéraire "immédiat" suit la D8 du pont de Douelle à la sortie du village (0,4 km).

Entre cette sortie et le carrefour d'accès à Flaynac, l'itinéraire doit suivre la D8. C'est à cet endroit une route surplombant le Lot avec un mur de soutènement, au pied de la falaise (voir photo n°46-30).

La chaussée est étroite: 5,70m à 6m de large, et il semble difficile de sécuriser efficacement ce tronçon de 1,7 km (tronçon A).

A court terme, un marquage de files étroites de 2,70m de large, permettrait de ralentir les véhicules: les cyclistes pourraient rouler sur la peinture des bandes de rive (espace de 0,10m à 0,20m).

Solution: la ré-ouverture du chemin de halage sur 1,5 km

L'élargissement de la chaussée paraissant impossible, la ré-ouverture d'un sentier au bord du Lot, en contre-bas de la route, est la solution à mettre en oeuvre.

Un chemin de halage existait autrefois à cet endroit, la carte publiée par Mr E. Baux l'atteste (ouvrage: "Sur le Lot au temps de la navigation" Archives du Lot dossier n°4 1984). Et un chemin praticable par les piétons et les cavaliers existait encore dans les années 70/80. Depuis la végétation a tout envahi, et la cime des arbres dépasse le niveau de la route (voir photo n°46-30).

En outre, un particulier a privatisé l'accès du côté de Flaynac, alors qu'un chemin goudronné parallèle à la D8 pourrait être emprunté sur 500 mètres, à condition de rétablir la continuité (voir photos n°46-31 et 32).

2- De Flaynac (village) au carrefour chemin des Rigambert (1,9 km):

deux tronçons de D8 à sécuriser, ou éviter en aménageant le chemin de halage existant

L'itinéraire "immédiat" remonte du village de Flaynac jusqu'à la D8 (0,5 km), puis suit la D8 sur 250m (tronçon B).

Il suit ensuite sur la gauche le petit chemin goudronné parallèle à la D8 qui traverse le hameau de Salapissou, et redescend sur la D8, avant le carrefour du C6 (karting) (0,7 km).

L'itinéraire doit à nouveau suivre la D8 sur 0,4 km (tronçon C).

Un aménagement cyclable peut être réalisé sur ce tronçon, car la D8 est bordée d'un large bas côté (voir photo n°46-33).

Solution possible (itinéraire "futur"): la ré-ouverture du chemin de halage existant déjà à Flaynac + construction d'une passerelle

Pour supprimer les deux passages sur la D8 (tronçons B et C), et les trois traversées de cette D8, la solution idéale consistera à créer un magnifique itinéraire en site propre, au bord de la rivière.

En effet, à Flaynac, une petite route goudronnée conduit à l'église, et se prolonge par un très beau chemin en terre, ombragé, qui passe au pied de la falaise, au bord du Lot (voir photo n°46-34).

Il remonte à la D8 avant "Marthre", en face du carrefour avec la C6.

Pour offrir un itinéraire alternatif à la D8, il suffit d'améliorer le revêtement du chemin existant, et de prolonger ce sentier de 300m, avec création d'une passerelle sur un ruisseau. Cela permet de remonter par un chemin d'exploitation jusqu'au chemin des Rigambert.

3- Du carrefour D8/chemin des Rigambert à la sortie de Pradines (carrefour av. du Petit Bois) (3,5 km):

un beau parcours, avec un tronçon de D8 facile à sécuriser

L'itinéraire suit le chemin des Rigambert, et descend dans la plaine, jusqu'au bord du Lot, au pied de la falaise et du Château de Mercuès, avec des vues remarquables sur la vallée.

Ce joli chemin longe ensuite le Lot sous les arbres, et arrive au stade et au port fluvial de Pradines (point d'eau, possibilité de pique-nique, vue).

Il remonte et traverse le centre du village de Pradines, et rejoint la D8 à un mini rond-point.

L'itinéraire doit suivre cette D8 (rue du Poujal) pendant 500m, pour arriver au carrefour de l'avenue du Petit Bois.

Ce tronçon D de la D8 devra être sécurisé par l'aménagement d'un trottoir mixte piétons/vélos, côté village, qui évitera la traversée de la D8. Il existe presque déjà (voir photo n°46-35).

Itinéraire "futur" possible: amélioration du beau sentier piétonnier existant.

Dans le village de Pradines on peut suivre le chemin de La Lise. A 50m commence un joli sentier piétonnier, sous les bois et les buis, qui surplombe la vallée du Lot, avec quelques passages étroits et difficiles (voir photo n°46-36).

Il rejoint l'itinéraire "immédiat" à 100m du carrefour de l'avenue du Petit Bois, en ayant évité la D8.

Ce chemin pourrait être amélioré pour permettre le passage des vélos, avec nivellement, renforcement, et pose de barrières de sécurité (0,6 km).

4- De Pradines (carrefour av. du Petit Bois) au pont de la rocade Labéraudie (2,5 km):

un parcours tranquille

L'itinéraire prend l'av. du Petit Bois (direction Labéraudie), puis à 100m il suit à gauche le chemin des Parbeis (direction Ateliers Municipaux). C'est un agréable chemin goudronné, qui remonte et traverse le vieux village de Labéraudie, passe devant l'église, puis, à la croix, prend la côte de la Roussille, qui descend -raide sur 100m- jusqu'au carrefour avec la D8, face au pont de la rocade.

NB: la côte de la Roussille, à sens unique, devrait être autorisée aux cyclistes à contre-sens (sens de la montée), car c'est le seul passage évitant la D8 (voir photo n°46-37).

5- Du pont de la rocade à Labéraudie à Cahors (pont Valentré) (2,2 km):

D8 (tronçon E) à sécuriser, avec ré-ouverture possible partielle du chemin de halage

L'itinéraire "immédiat" doit d'abord emprunter la D8 entre le carrefour de la rocade et le pont des Remparts de Cahors. Cette pénétrante urbaine est très circulée: 10 000 véhicules par jour.

Cette av. Maryse Bastié devra être sécurisée, par création de files de circulation étroites (2,70m) et de bandes cyclables de 0,70m à 1,50m de large. Cela est possible car la chaussée est large (7m), et même très large là où un zébra central de 2m a été tracé (voir photo n°46-38).

Itinéraire "futur" possible: ré-ouverture partielle du chemin de halage à Labéraudie

A terme la moitié de cette avenue peut être évitée, en ré-ouvrant le chemin de halage en bordure du Lot, entre le Moulin de Labéraudie et les immeubles HLM (Salle des Sports sur la carte n°20) (voir photo n°46-39).

En aval du Moulin, après le centre Leclerc, au pied de Labéraudie, ce chemin existait autrefois. Sa ré-ouverture peut être envisagée, pour éviter le passage de la D8 sous la rocade, et la côte de la Roussille, et avoir un itinéraire plus agréable.

Après le pont des Remparts, l'itinéraire continue sur la D8 jusqu'au pont Valentré par l'avenue Guynemer et l'avenue Mermoz-Collinot. Ces rues très circulées (3 000 véhicules par jour) devront être sécurisées par des bandes cyclables. Un accès à contre-sens pour les vélos jusqu'au pont Valentré doit aussi être aménagé sur les 200 derniers mètres.

2- Itinéraire "futur" rive droite: possible avec plus de 50% en site propre, en utilisant la Voie Verte existante et créant 3 km de piste en bordure de la voie ferrée et de la D911 (12km)

(voir cartes n°19)

(voir photos n°46-40 à 46)

Un itinéraire est possible sur la rive droite, car les deux extrémité de l'itinéraire sont déjà "aménagées". Il ne manque que 3 km de D911 à sécuriser pour réaliser la jonction.

L'aménagement nécessaire est important et coûteux, mais l'enjeu est de taille:

- pour les habitants de Cahors sortir de la ville vers Mercuès et la vallée en toute sécurité;
- pour les cyclo-randonneurs faire passer la Véloroute;
- si l'itinéraire rive gauche est aussi aménagé, permettre à tous une boucle Cahors-Douelle par les deux rives, 25 km de rêve!

Cet itinéraire "futur" comprend trois parties.

1- De Douelle (pont) à Mercuès (au pied D911 et château) (7,5 km): une belle Voie Verte déjà aménagée

(voir photos n°46-40 à 43)

Du pont de Douelle l'itinéraire rejoint l'ancienne voie ferrée par la petite route en bordure du Lot (2,5 km).

Là il monte sur le talus de cette voie ferrée, et suit le sentier de randonnée qui a été aménagé par le Département du Lot, sur 5 km.

Il s'agit d'une belle Voie Verte, en site propre intégral, d'une largeur de 4 mètres.

Le revêtement est bien roulant, fait en castine fine sur l'ancien ballast.

La Voie Verte traverse au départ le Lot sur un pont magnifique, en excellent état, et goudronné (voir photo n°46-40).

Elle remonte après en direction de Mercuès, sous les bois, et croise deux routes, sans rampe d'accès (ces rampes devraient être aménagées).

Elle passe devant l'ancienne gare de Mercuès - bâtiment abandonné qui pourra être utilisé par la Véloroute-, et arrive à l'ancien passage à niveau, où une petite route arrive depuis Mercuès (voir photo n°46-41).

Elle continue au delà avec un revêtement empierré, plus rustique mais encore correct, au pied de la falaise, de la voie ferrée et de la D911. Elle passe au dessus de l'usine électrique, et s'achève à un point d'entrée depuis la D911. Cette dernière partie constitue en réalité le chemin d'accès à l'usine électrique (voir photo n°46-42).

Au delà, on voit que l'emprise de l'ancienne voie ferrée existe en amont, sur plus de 300 mètres, au pied de la D911 (voir photo n°46-43).

**2- De Merenès (au pied de la D991) à la zone industrielle de Regourd:
3 km de Voie Verte à créer pour assurer une jonction**

(voir photos n°46-44 et 45).

La Voie Verte devrait être prolongée sur 3 km pour rejoindre la ZI de Regourd. Les aménagements à réaliser sont les suivants;

- De la fin de la Voie Verte existante (Mercurès) à la ZA Englandières (1,3 km environ)

Sur 700 mètres, jusqu'au pont de la D911 sur la voie ferrée, l'emprise de l'ancienne voie ferrée existe, parallèlement à la voie ferrée en activité, sous la D911 (voir photo n°46-44). L'aménagement ne devrait pas poser de difficultés particulières sur ces 700 mètres.

Au delà, sur 500m, il semble que des travaux importants de terrassement et maçonnerie seront nécessaires, pour rejoindre la Z.A. d'Englandières. Pourtant au début, on voit un sentier au pied de la D911.

- Traversée de la Z.A. Englandières (1 km)

Un sentier parallèle à la voie ferrée, ou contournant la ZA en bordure du Lot, pourra être aménagé.

- De la ZA Englandières à la ZI de Regourd (1 km)

Au début le passage est très étroit, et sur 500m des travaux importants de terrassement et maçonnerie seront nécessaires.

Ensuite il y a plus d'espace, et l'on rejoint une emprise visible au bout de la ZI de Regourd, talus avec ballast qui semble être celui d'une ancienne voie ferrée (voir photo n°46-45).

3- De la ZI Regourd au pont Valentré (3,8 km):

rues et chemin existant - à améliorer- au bord du Lot

(voir photo n°46-46)

De l'extrémité de la ZI de Regourd (entreprise Cars Belmon), le chemin de la Rivière de Regourd conduit au passage sous la rocade, au pont de Regourd (1,3 km)

NB: des bandes cyclables devront être tracées sur cette rue dans la ZI.

Au delà, ce chemin continue et devient un chemin empierré, au pied de la voie ferrée, au bord du Lot: le revêtement sera à améliorer sur 0,9 km (voir photo n°46-46).

Puis le chemin est goudronné chemin de St Mary (station d'épuration), et rejoint le rond-point à l'extrémité du pont des Remparts (+ 1,5 km).

L'itinéraire continuera sur la rive droite, en prenant aussitôt, derrière les vestiges des remparts, la rue du Périé, route goudronnée au bord du Lot, passant devant la DDE, de grande largeur (chaussée de 12m!) Des bandes cyclables devront être tracées sur cette rue.

L'accès au pont Valentré se fera après par l'avenue A. Breton, qui devrait être autorisée à contre-sens pour les vélos sur 60m (→ 1,2 km).

- Tronçon 46-5. De Cahors (pont Valentré) à Vers (pont)

(voir cartes n°20, 21 et 22)

(voir photos n°46-47 à 55)

Ce tronçon de 19 km environ va composer la traversée de Cahors, puis un itinéraire sans difficultés sur des petites routes, en permanence au bord du Lot

Mais à court terme l'itinéraire "immédiat" doit passer sur la D911 sur 1,3 km. Ce point dur peut être facilement supprimé par l'ouverture du chemin de halage existant. Son aménagement est donc prioritaire.

Cet itinéraire se décompose en trois éléments.

1- De Cahors (pont Valentré) à Cahors (pont de Cabessut) (2,6 km): traversée de ville facile et "touristique"

(voir carte n°20)

(voir photos n°46-47 à 51)

NB: cette proposition d'itinéraire est faite sur la base de la situation actuelle de la voirie de Cahors (trafic, chemins existants), sans prise en compte des projets d'aménagements de la ville.

La réalisation de certains aménagements par la Mairie de Cahors amènerait à modifier l'itinéraire de la Véloroute. Ainsi la création d'un sentier de promenade sur le chemin de la Chartreuse, au bord du Lot, qui est envisagée, pousserait à faire passer l'itinéraire sur cette rive, ce qui est aujourd'hui impossible vu le trafic important: 4200 véhicules par jour.

L'itinéraire proposé passe à proximité de tous les services du centre ville, et de la gare, et il est touristique puisque situé en bordure de la rivière.

Au pont Valentré, où un panneau "interdit à tout véhicules" devrait être complété par la mention "sauf vélos" (voir photo n° 46-47), l'itinéraire suit le chemin gravillonné et ombragé existant sur la rive droite, et passe devant les nombreux services créés pour les touristes à cet endroit: point d'eau et toilettes, petit jardin, buvette, embarcadère du bateau Valentré, point d'information de l'Office du Tourisme. Une halte-services de la Véloroute est facile à créer au pont Valentré, en ajoutant aux équipements existants un parc de stationnements pour vélos et un panneau.

L'itinéraire continue sur le trottoir, côté Lot, de l'Allée des Soupirs et du quai Cavaignac. Cela permet d'éviter les chaussées très circulées: 7700 véhicules par jour, en roulant à l'ombre et près de la rivière (voir photo n°46-48).

Les trottoirs côté Lot de ces deux rues devront être aménagés, sur 800m environ, en trottoirs mixtes piétons/vélos (marquage au sol, barrières de protection contre le stationnement automobile, accès).

L'itinéraire franchit ensuite le Lot au pont Louis-Philippe (RN20), très circulé (14800 véhicules par jour), qui devra être sécurisé (voir photo n°46-49).

Ce pont de 200m de long, a des trottoirs étroits (de 1,20m), et aucun marquage au sol. Une sécurisation minimum peut être obtenue par marquage de files de circulation étroites, de 2,50m de large, ce qui dégagerait deux petites bandes latérales pour les vélos (0,20m).

Cet aménagement cyclable devra être prolongé des deux côtés, rive droite jusqu'au rond-point, et rive gauche sur 150m sur l'avenue de Monzie, pour sécuriser l'accès au parking.

En effet après le pont l'itinéraire tourne à droite sur la route, puis aussitôt à droite dans le parking automobile existant au bord du Lot. Il traverse ce parking -traversée à sécuriser-, et passe sous le pont Louis-Philippe.

L'itinéraire suit ensuite la promenade de Coty, joli sentier piétonnier qui longe la rivière jusqu'à la belle écluse de Coty (voir photo n°46-50).

NB: sur la promenade de Coty, au pied de l'Église, supprimer le panneau "sens interdit".

Il se poursuit par le quai Lagrive, peu circulé, d'où les vues sont belles sur la ville de Cahors, et la navigation fluviale.

L'itinéraire traverse alors la place de la Verrerie, à l'extrémité du pont de Cabessut, pour continuer en face, quai de la Verrerie.

NB: le pont de Cabessut, permettant l'accès au centre, devra être sécurisé, vu la circulation importante de 12200 véhicules par jour. L'abaissement des trottoirs pour faciliter le passage des vélos, et le marquage de files étroites de 2,50m de large seraient utiles (voir photo n°46-51).

2- De Cahors (pont de Cabessut) à l'écluse d'Arcambal (7,7 km): bel itinéraire, mais avec 1,3 km de route dangereuse, à éviter en aménageant le chemin de halage
(voir cartes n°20 et 21) (voir photos n°46-52 à 54)

L'itinéraire commence au pont de Cabessut et emprunte la rue qui longe la rivière, passe devant l'île (piscine, stade), près du camping.

Il suit des petites rues tranquilles dans la plaine au pied du quartier de Terre-Rouge, et le chemin du Mas de Mansou conduit à un passage à niveau, tout près du Lot.

NB: à terme un itinéraire "futur" continu en bordure du Lot serait possible depuis le camping jusqu'à ce passage à niveau, en améliorant 800m de chemin entre le camping et le passage à niveau (voir photo n°46-52).

Un sentier pédestre et VTT existe aussi en bord de rivière, en amont de ce passage à niveau, sans doute jusqu'à l'écluse Lacombe.

L'itinéraire continue après ce passage à niveau sur le chemin du Mas de Mansou qui monte -raide- sur 400m vers le quartier de Terre Rouge.

Au carrefour il prend à gauche la rue St Ambroise, qui passe devant le beau château St Ambroise, puis devient le chemin de la Poupennière qui descend.

Au carrefour l'itinéraire tourne à gauche (dir "Trier de Begoux), passe sous la voie ferrée, au niveau de l'écluse de Lacombe, et suit un très joli chemin rural, dans les champs, le long de la voie ferrée, pendant 2,4 km.

Ce chemin rejoint la D8, en traversant la voie ferrée, au carrefour vers Cavaniès.

L'itinéraire "immédiat" devra alors suivre la D911 entre ce carrefour de Cavaniès et le passage sous la voie ferrée vers l'écluse d'Arcambal, pendant 1,3 km.

L'itinéraire "immédiat" quittera la D911 à ce passage sous la voie ferrée, par un chemin empierré à améliorer sur 100m- qui rejoint soit l'écluse à 300m à gauche, soit un chemin rural goudronné vers Vers.

Ce tronçon de 1,3 km sur la D911 devra être sécurisé, car il est dangereux pour les cyclistes: 5530 véhicules par jour, grandes lignes droites favorisant la vitesse, chaussée de 5,60m de large (voir photo n°46-53). Un marquage de files étroites de 2,40m serait possible, ou un élargissement de la chaussée pour aménager des sur-largeurs de 1 m.

Solution, pour éviter ce passage sur la D911, un itinéraire "futur" pourra passer sur le chemin de halage existant déjà, en l'aménageant (voir photo n°46-54).

En effet, au passage à niveau de Cavaniès, un chemin en terre descend jusqu'à la rivière, puis la longe, ce chemin suit alors l'ancien chemin de halage, au fond des vignes, puis sous les arbres.

Il est aujourd'hui impraticable pour les cyclistes randonneurs (vélo chargé) ou les cyclistes familiaux (promenade, enfants), cela jusqu'à l'écluse d'Arcambal. Etreitesses, ornières sévères, pierres saillantes, limitent le passage aux VTT sportifs, et aux piétons. Après l'écluse, le chemin devient excellent sur 400m.

L'ouverture aux cyclistes de ce chemin, emprunté par le GR65, pourrait se faire avec un aménagement sommaire et respectant le caractère "sauvage" actuel: création d'un sentier roulant étroit (1m de large, au lieu des 3m préconisés pour les Véloroutes), avec nivellement et pose d'une castine fine de couleur claire.

Ces travaux sur 1,3 km permettraient d'ouvrir un chemin de 1,9 km, qui serait une belle alternative au passage sur la D911.

**3- De l'écluse d'Arcambal à Vers (pont) (8,7 km): très beau parcours
avec montée sur la crête**

(voir cartes n°21 et 22)

(voir photo n°46-55)

De l'écluse d'Arcambal (ou du passage sous la voie ferrée en venant de la D911), l'itinéraire suit d'abord, pendant 1,5 km, un très joli chemin rural dans les champs, le long de la voie ferrée, au pied d'Arcambal, en passant sous l'autoroute A20 (voir photo n°46-55).

Puis il traverse la voie ferrée et monte dans les petites rues du hameau Galessié Bas, jusqu'au coteau. La petite route longe encore la voie ferrée dans les bois, jusqu'à Mondiès.

Là une montée raide de 900m (dénivelé de 60m, pente 6%) permet d'arriver à un point de vue magnifique sur la vallée, car on voit distinctement le Lot en contrebas, 70 mètres en dessous!

La petite route sauvage descend alors légèrement jusqu'au carrefour avec la D49. L'itinéraire suit cette D49, peu circulée, étroite, qui descend vers Vers en offrant encore des vues remarquables sur la vallée, les falaises de Vers, l'église de Le Cuzoul...

La longue descente (2 km, pente 3%) sur la crête de la falaise, puis sous les bois, conduit à Bears et au pont de Vers, sans difficulté (dans ce sens!).

- Troçon 46-6- De Vers (pont) à St-Cirq-Lapopie (pont D8)
l'un des plus beaux parcours, à condition d'éviter la D662 en
ouvrant un chemin au bord du Lot rive gauche
(voir cartes n°22 et 23)
(voir photos n°46-56 à 68)

Ce tronçon de 18,4 km environ peut devenir l'un des plus beaux de toute la Véloroute.
La vallée du Lot est ici très belle, et le "chemin de Ganil", creusé dans la falaise, est un site unique que la Véloroute pourra emprunter moyennant quelques travaux peu coûteux.

Mais avant Bouziès, la D662 doit être suivie sur 7 km, et cette route circulée, et très étroite, devrait être évitée en ré-ouvrant un itinéraire au bord de la rivière.

La rive gauche possède des petits chemins praticables, si bien qu'en aménageant le passage sur un pont de voie ferrée, et en ré-ouvrant 1 km de chemin au pied de la falaise de Béars, on peut ouvrir un itinéraire touristique unique, préférable sur cette rive car éloigné de la RD662 bruyante.

Cet itinéraire se décompose en trois éléments: Vers-St Gély; St Gély-Bouziès et Bouziès-St Cirq Lapopie.

1- De Vers (pont) à St-Gély (écluse ou croix) (4,5 km);
deux solutions possibles pour éviter les 4 km de D662
(voir carte n°22) (voir photos n°46-56 à 62)

Au bout du pont de Vers-Béars, la D47 croise la D653 très circulée: route Cahors-Figeac. L'itinéraire doit suivre cette route jusqu'au carrefour avec la D662, à l'entrée du village (voir photo n°46-56).

Ce tronçon de 250m de D653 est très dangereux, car:

- les véhicules arrivent vite de Cahors (ligne droite);
- le panneau "entrée de Vers" n'est pas situé avant le carrefour;
- le carrefour D47/D653 est situé dans un virage, et à un endroit où la route se rétrécit car la falaise s'avance;
- sur les 100 premiers mètres (en venant du pont) la chaussée de 6 mètres n'offre aucune sur-largeur, et aucun bas-côté;
- le trottoir existant en bordure de route, à droite, à la sortie du pont est étroit (1,40m) et inaccessible aux vélos.

Ce tronçon de D653 devra être sécurisé, avec pour objectif de ralentir la vitesse des automobiles et de rendre visible la circulation des cyclistes et des piétons (le GR passe aussi là) (Éléments de solution: reculer le panneau d'entrée d'agglomération 100m avant le carrefour, panneau rappel vitesse limitée, abaissement du trottoir pour accès des cyclistes, prolonger jusqu'au pont le marquage de files, qui existe vers le village, en les rétrécissant,...).

L'itinéraire suit ensuite la D662 en direction de St-Gély. La traversée du village de Vers est facile, car la circulation est ralentie.

Mais entre la sortie de Vers et l'entrée de St-Gély, la D662 présente sur 4 km un profil qui la rend désagréable et dangereuse pour les cyclistes, surtout lors de deux passages au pied des falaises: à la sortie de Vers - 1 km-, et avant St-Gély - 1 km-, avec un muret côté Lot (voir photo n°46-57).

Cette voie étroite (largeur 5,40 m) ne possède aucune sur-largeur, elle est très circulée: **1900 véhicules par jour** en moyenne annuelle, beaucoup plus en été avec des caravanes et campings-cars, des camions de livraison, des bus qui s'ajoutent aux autos, aux camions des gravières, au bus SNCF... (voir photo n°46-58).

Un aménagement de sécurisation de la D662 coûterait cher (élargissement, difficultés dues à la présence de la voie ferrée le long de la route, en contre-bas), et proposerait un parcours pollué et bruyant, indigne d'une Véloroute.

Il est préférable de prévoir des investissements pour créer un véritable parcours en quasi site propre au bord de la rivière, utilisable à la fois par les marcheurs, les touristes fluviaux et les cyclistes.

Deux itinéraires sont possibles, rive droite et rive gauche. Nous les présentons ici.

Itinéraire "futur" rive droite: possible en ré-ouvrant 3,5 km de chemin au bord du Lot

(voir photo n°46-59)

A la sortie de Vers un jardin privé a fermé le chemin qui existe au bord du Lot. Juste après on voit qu'un espace d'un mètre environ est disponible au bord de la voie ferrée, en contre-bas de la route (voir photo n°46-59).

Un premier tronçon de Voie Verte cyclable devrait être aménagé à ce niveau le long de la voie ferrée, au dessus du Lot, sur 1 km.

Il rejoindrait le chemin rural existant dans la plaine, parallèlement à la D662, jusqu'au pied du passage à niveau (à l'entrée du tunnel) (0,5 km).

Là un autre chemin rural existe dans la plaine, parallèle à la D662, sur 0,4 km, jusqu'à une ferme (serres).

Au delà, un deuxième tronçon de Voie Verte cyclable devrait être aménagé le long du Lot, sur 2,5 km, d'abord dans la plaine, puis au pied de la falaise et de la voie ferrée.

NB: la D662 peut être évitée dans St-Géry: à l'entrée, juste après le passage à niveau, voir description plus loin.

Itinéraire "futur" rive gauche: préférable car plus agréable et possible en re-crétant seulement 1 km de chemin

(voir photos n°46-60 à 62)

Un itinéraire beaucoup plus touristique peut être aménagé rive gauche, au bord de la rivière, en passant à l'écluse de Pianiols (site) et au pied de la "Cévenne de Béars".

En effet, depuis le pont de Vers, l'itinéraire peut suivre un petit chemin existant dans la plaine de Béars, qui mène à l'écluse de Pianiols, site merveilleux, isolé et calme (voir photo n°46-60).

Au delà, il faudrait ré-ouvrir l'ancien chemin de halage sur 1 km, au pied de la falaise, pour rejoindre la plaine de Pasturat.

Le début de cet ancien chemin est encore visible aujourd'hui côté Béars (voir photo n°46-61).

Et l'étude de Mr E. Baux (ouvrage: "Sur le Lot au temps de la navigation" Archives du Lot dossier n°4 1984) montre que le chemin de halage existait bien de ce côté de la rivière, au pied de la falaise, à l'époque de la navigation sur le Lot, c'est à dire au 19ème siècle (apogée du trafic en 1858), jusqu'en 1926, date du déclassement de la rivière. Ce chemin a dû rester en bon état jusque vers les années 1950/60.

Ensuite, l'itinéraire suivrait le petit chemin existant, en terre sur 400m puis goudronné, dans la plaine de Pasturat (voir photo n°46-62).

Il traverserait le village de Pasturat, puis le Lot sur le pont de Pasturat (D10). Juste après il reviendrait vers St-Géry par le petit chemin existant, par la maison La Rivière, jusqu'au carrefour de la croix (voir carte n°22).

2- De St-Géry (écluse ou croix) à Bouziès (pont) (7,9 km):

un bel itinéraire "futur" rive gauche est possible pour éviter les 3,4 km de D662

(voir cartes n°22 et 23) (voir photos n°46-63 à 66)

A l'entrée de St-Géry l'itinéraire "immédiate" quitte la D662 par un chemin en terre qui descend à droite jusqu'à l'écluse. Ce chemin continue et permet d'entrer dans le village (en passant sous la voie ferrée), et de continuer dans la plaine jusqu'à un carrefour (croix), situé à 800m.

Là, l'itinéraire "immédiate" tourne à gauche, rejoint la D662, passe le passage à niveau, et prend à droite une route goudronnée (dir Les Cartayroux).

A 200m il continue tout droit, et la route devient un jeû chemin rural empierré, revêtu d'une castine. Après une croix il descend dans un bois jusqu'à la D10 (voir photo n°46-63).

L'itinéraire traverse la D10 et prend en face la petite route V2 qui traverse Les Masseries, et rejoint la D662 (total 4,5 km).

Entre ce carrefour V2/Les Masseries et le pont de Bouziès, l'itinéraire doit suivre la D662 sur 3,4 km.

Cette D662 circulée et étroite, est dangereuse, surtout dans certains passages:

- au tunnel (pas de limitation de vitesse, pas d'éclairage);
- sur 400m après le tunnel, au pied de la falaise (nécessité d'une ligne centrale continue interdisant de doubler);
- après Bouziès-Bas: vitesse élevée sur la ligne droite;
- sur 500m avant le pont de Bouziès, au pied de la falaise, où la chaussée est rétrécie (nécessité d'une ligne centrale continue interdisant de doubler) (voir photo n°46-64)

NB: dans la plaine de Bouziès-Bas un chemin de halage pourrait être ré-ouvert sur 1 km, avec halte pique-nique, car un chemin en terre existe menant au bord du Lot, face à l'écluse de Bouziès.

Itinéraire "futar" rive gauche: possible sur des routes existantes avec passage sur le pont de la voie ferrée

Un itinéraire évitant la D662, et de très grand intérêt touristique, est possible, avec peu de travaux.

En effet une très jolie petite route existe rive gauche, entre Bouziès et le hameau de Port-Lalègue, au bord du Lot, en face de Les Masseries (longueur 3 km).

Ensuite la petite route continue au bord du Lot, goudronnée puis empierrée, jusqu'à Coursibas, ancienne écluse de Les Masseries.

400m avant Coursibas, le chemin passe sous la voie ferrée qui franchit le Lot.

L'aménagement d'un passage piétons/cycles le long de la voie ferrée, à ce pont des Masseries, permettrait d'ouvrir cet itinéraire de la Véloroute, aussi utile à la randonnée pédestre.

Cela est possible car aujourd'hui la voie ferrée est rarement utilisée par le train touristique Quercy-Rail (deux passages par jour en Juillet et Août). Il suffirait d'interdire le passage des piétons et cyclistes lors de ces rares passages du train, par un système de sonnerie automatique et de panneaux.

Sur le pont (80 m de long), un espace de 1.80m est disponible, côté amont, entre le rail et le parapet. Il est possible de créer un sentier de 0.70m de large (voir photos n°46-65 et 66).

L'accès à la voie ferrée côté Bouziès devra se faire en créant une rampe d'accès au talus, 30m avant le pont.

L'accès à la voie ferrée côté Les Masseries devra se faire depuis la petite route V2, en créant 50 mètres de chemin pour descendre sur la voie ferrée, qui passe au dessus de la D662.

Le sentier en bord de voie ferrée devra être prolongé de ce côté sur les 250 mètres qui séparent la rivière de la D662. Ce sentier pourra, sur cette portion, être un peu plus large (1 mètre).

NB: ce passage sur le pont de la voie ferrée évite d'avoir à ré-ouvrir un sentier rive gauche, au pied de la falaise, entre l'ancienne écluse de Les Masseries (Coursibas) et le pont de la D10 à Pashurat.

Cette autre solution serait beaucoup plus coûteuse, mais créerait un passage magnifique pour la Véloroute.

3- De Bouziès (pont) à St-Cirq-Lapopie (pont D8) (6 km):

bel itinéraire "immédiat" escarpé et itinéraire "futur" remarquable par le "chemin de Ganil"

(voir cartes n° 23) (voir photos n°46-67 et 68)

L'itinéraire "immédiat" emprunte la D40 puis la D8 qui montent à partir de Bouziès sur la crête de la falaise de St-Cirq-Lapopie, et permettent un accès direct à ce beau village, par le haut.

Cette petite route étroite et peu circulée offre des points de vue magnifiques sur la vallée. Mais le dénivelé est important: pente de 3,3% sur 3 km, dénivelé de 100m.

L'itinéraire "futur" possible est magnifique, car il emprunte le chemin de halage "chemin de Ganil" sur 700 mètres.

Au pont de Bouziès l'itinéraire suit le chemin qui longe le Lot (base nautique), puis passe sous la voie ferrée, et continue, ombragé, jusqu'au pied des falaises. Ce chemin en terre est en bon état et bien "roulant" jusque là (sur 700m).

Ensuite le chemin de halage creusé dans le rocher existe toujours, et offre, sur 700 mètres, un site merveilleux, en surplombant la rivière (voir photo n°46-67).

Ce chemin a 2 mètres de large, environ, et le rocher se situe à 2,50 mètres environ au dessus du sol. Il est praticable aujourd'hui seulement à pied, ou en tenant un VTT à la main. Des ornières et grosses pierres saillantes le rendent impraticable avec un vélo de randonnée chargé.

Une ré-habilitation qui rendrait ce chemin correct, bien nivelé, sur une largeur de 1 mètre, rendrait à ce chemin le profil qu'il avait il y a 100 ans, quand les hommes et les animaux marchaient dessus pour hâler les bateaux (voir photo n°46-68).

Cela donnerait à la Véloroute l'un des plus beaux sites de son parcours.

Après l'écluse de Ganil, un chemin empierré de bonne qualité (300m) permet de rejoindre, aux deux maisons, une petite route goudronnée, qui serpente dans la plaine, au pied des falaises et du village de St-Cirq-Lapopie. Elle passe devant l'écluse de St-Cirq-Lapopie, et arrive au carrefour avec la D8.

Le pont de la D8 est à 500m plus bas, le village à 1 km plus haut.

- Tronçon 46-7- Boucle Figeac-vallée du Célé, de Bouziès (pont) à Figeac (pont Gambetta) (53 km)

(voir cartes n°23, 24, 29 et 29-bis)

(voir photos n°46-69 à 75)

Le Célé est un affluent du Lot, qu'il rejoint à Conduché, à 1 km de Bouziès.

Cette petite rivière a une vallée très belle, très touristique, notamment avec le site de Cabrerets et la grotte voisine de Pech Merle. Au delà elle traverse le Parc Naturel des Grands Causses.

Un itinéraire cyclable, parfaitement plat, peut facilement être aménagé dans cette vallée, connecté à l'itinéraire principal de la Véloroute à ses deux extrémités, à Bouziès et à Figeac.

Il permettra d'accéder sans dénivelé à la belle ville de Figeac -d'un grand intérêt touristique et proposant des hébergements de qualité-, qui n'est sinon accessible directement depuis la vallée du Lot qu'en franchissant une barre escarpée.

Cet itinéraire est déjà très fréquenté par les cyclistes, vacanciers en séjour, habitants de la région, et cyclo-randonneurs individuels ou en groupes. Ces usagers plébiscitent en quelque sorte l'intérêt de cette vallée pour la balade à vélo.

C'est pourquoi nous proposons que la Véloroute de la Vallée du Lot comporte une boucle "Figeac-vallée du Célé".

Ce grand tronçon de 53 km environ se décompose en quatre éléments.

1- De Bouziès (pont) à Conduché (D41) (1,3 km):

D662 obligatoire, à éviter par le passage sur le pont de la voie ferrée

(voir carte n°23)

La boucle de la vallée du Célé doit être reliée à l'itinéraire principal de la Véloroute, et cela doit se faire à Bouziès.

L'itinéraire "immédiat" devra suivre la D662 entre le pont de Bouziès et le carrefour de la D41, sur 1,3 km, au pied des falaises de Bouziès, dans un très beau site.

Cette D662, circulée, est dangereuse, car elle est très étroite à cet endroit, au pied des falaises et en surplomb de la rivière (mur de soutènement et muret interdisant tout élargissement).

Une sécurisation minimale de la D662 est nécessaire à court terme (cf limitation de vitesse, ligne médiane continue, lignes de rive,....).

Mais il faudrait trouver une solution qui soit satisfaisante en terme de sécurité et d'agrément de découverte du site, à la fois pour les cyclistes et pour les marcheurs qui passent eux aussi sur cette route sur 1 km (circuit du GR 65).

Pour éviter la D662, un itinéraire "futur" devrait être créé en suivant le bord de la voie ferrée sur 500m, entre le carrefour de Conduché et jusqu'à la rive opposée du Lot, côté Bouziès.

Cette traversée du Lot sur le pont de la voie ferrée offrirait des vues magnifiques sur les falaises et le "défilé des anglais".

Un sentier pédestre peut être créé le long de la voie ferrée, de 0,70m de large sur le pont (comme au pont de Les Masseries), plus large avant depuis Conduché, avec obligation pour les cyclistes de mettre pied à terre.

2- D41 de Conduché (carrefour D622) au pont de Monteils (15 km):

tronçon circulé en été et à chaussée très étroite, à sécuriser à terme par un élargissement

(voir carte n°24) (voir photos n°46-69 à 71)

L'itinéraire "immédiat" suivra la D41 sur 44 km, mais un premier tronçon de 15 km jusqu'à Monteils est plus dangereux, pour deux raisons:

- c'est la partie la plus circulée, car le village de Cabrerets et la Grotte de Pech Merle, et plus loin les bases de canoë, les campings et le Musée de Cuzais, attirent des visiteurs. En été il y a de nombreux bus, camping-cars, caravanes, fourgons de canoës, camions de livraison, et des

automobiles. Le trafic est sans doute supérieur à 1000 véhicules par jour (il n'y a pas de comptage disponible) (voir photo n°46-73).

- c'est aussi la partie où la chaussée est très étroite, avec de nombreux passages inférieurs à 5m ou 5,20m.

Exemples de largeurs de chaussée:

- début D41: 5,20m (voir photo n°46-69)
- à 2,5 km du début: 5,60m
- à 3,5km, 500m avant Cabrerets: 5,20m
- à 4,7 km, sortie de Cabrerets: 5m (voir photo n°46-70)
- à 4,9 km, très étroit sur 1 km: 4,60m
- de 5,9 à 6,9km: 5m
- après le tunnel La Pescalerie: 4,60m (voir photo n°46-72)
- à 8 km ligne droite: 4,60m
- au carrefour Musée de Cuzais: 4,70m
- au carrefour Saubiac aire de repos: 4,60m.

Aucun marquage de files n'existe sur la chaussée, pour ralentir les véhicules motorisés.

Ces 15 kms, pourtant très utilisés par les cyclistes, sont dangereux et désagréables à vélo.

A court terme une sécurisation minimum de cette D41 doit être réalisée sur 15 km pour ralentir la vitesse des automobiles et marquer la présence des vélos:

- marquage de files de circulation étroites (trois lignes en pointillés) d'environ 2,20 m à 2,40 m de large, avec pour objectif de dégager partout un espace de 10 à 40 cm pour les cyclistes;

- ligne médiane continue dans les virages;

- limitation de vitesse à 70 km/h au moins sur la partie Conduché-Cabrerets;

- signalisation "itinéraire partagé, nombreux cyclistes, prudence".

La traversée du village de Cabrerets devrait aussi être aménagée (absence totale de marquages, de trottoirs,....).

Le tunnel de La Pescalerie doit être sécurisé par éclairage et signalisation (voir photo n°46-71).

A moyen terme un élargissement de la D41 paraît nécessaire pour sécuriser ces 15 km de D41: avec une chaussée élargie à 5,60m ou 6m, il est possible de tracer deux files de circulation de 2,40m de large, et deux sur-largeurs cyclables de 0,40m.

La section la plus circulée, Conduché-Cabrerets (5 km), devrait être prioritairement aménagée de cette façon.

3- D41 du pont de Monteils au carrefour D18 (29 km):

tronçon moins circulé, à sécuriser par marquage de files

(voir carte n°24) (voir photo n°46-74)

Ces 29 km de D41 situés au delà du pont de Monteils présentent une chaussée plus large que dans le premier tronçon: elle est ici presque partout supérieure à 5,20m, et à 5,50m sur les huit derniers kilomètres (voir photo n°46-74).

Exemples de largeurs de chaussée:

- avant et après Marcihac: étroit
- après Mas de Valette, aire de repos: 5,20m
- De St Sulpice à Nazac: 5,20m
- de Nazac (carr D83) à 2 km après Brengues: 5,60m
- pont d'Espagnac-Ste-Eulalie: étroit
- après Espagnac-Ste-Eulalie: 5,40m
- de Corn à Boussac: 4,90m
- au carrefour D18: 5,70m.

Et ce deuxième tronçon présente un trafic plus faible, car il est situé au delà des centres principaux d'intérêt touristique (641 véhicules par jour entre Sauliac et Marcihac, 394 véhicules par jour à Brengues).

Pour ces deux raisons, une sécurisation peu coûteuse est nécessaire et suffisante:

marquage de files étroites de circulation -trois lignes peintes- de 2,20m à 2,40m de large, pour dégager partout, en continu, des sur-largeurs de 0,30m à 0,50m de large.

**4- Du carrefour D41/D18 à Figeac (pont Gambetta) (8,2 km):
accès dangereux à la ville de Figeac, à sécuriser**

(voir cartes n°24 et n°29-bis) (voir photo n°46-75 et 46-87)

Après Boussac, au pied de Camboulit, l'itinéraire quitte la D41 et prend à droite la D18, petite route. Après le moulin sur le Célé, l'itinéraire prend le petit chemin à gauche, qui rejoint la D19 au lieu-dit "La Bijonie" (ferme).

L'itinéraire doit ensuite emprunter des RD très circulées, à cause de la proximité de la ville de Figeac. Ces routes rectilignes, où les véhicules roulent vite, sont dangereuses.

Cet itinéraire devra être sécurisé par marquage de files rétrécies à 2,60m, ce qui créera des sur-largeurs cyclables de 0,40m à 0,70m de large.

Quatre sections distinctes existent:

- D19 du carrefour "La Bijonie" au carrefour D662 (2 km):
trafic supérieur à 1000 véhicules par jour, 7% de poids lourds.
Largeur chaussée = 6 mètres (voir photo n°46-75).
- D662 du carrefour D19 au pont SNCF de Figeac (2,4 km):
Trafic de 2948 véhicules par jour.
Largeur de la chaussée = 6 mètres à 6,60 mètres.
- Avenue G. Pompidou dans Figeac (1,5 km):
Largeur de la chaussée = 7 mètres, trottoirs de 2 m (mesure à la rue P. Bugat)
(voir photo n°46-87)
- Avenue J. Jaurès dans Figeac
Largeur de la chaussée = 6 mètres, aucun marquage au sol.

NB: La sécurisation des trois dernières sections: D622, av. G. Pompidou et av. J. Jaurès, sera aussi utile pour les cyclistes qui accéderont directement à Figeac depuis Laroque-Toirac en suivant la D662 par Faycelles.

La sécurisation de l'Avenue G. Pompidou et de l'Avenue J. Jaurès sera utile aux cyclistes accédant à Figeac depuis La Madeleine, par l'itinéraire tranquille, mais escarpé proposé, qui arrive à Figeac juste avant le pont SNCF de la D622 (voir carte n° 29-bis).

- Tronçon 46-8- De St-Cirq-Lapopie (pont D8) à Cajarc (pont D24)
(24,6 km)

(voir cartes n°23, 25 et 26)
(voir photos n°46-76 à 80)

Pour éviter la D662, circulée, ce tronçon emprunte des jolies routes tranquilles sur la rive gauche. Cela impose une montée assez sévère de 1 km (pente 4%), qui procure des vues lointaines sur la vallée.

Ce tronçon de 24,6 km environ se décompose en trois éléments.

1- De St-Cirq-Lapopie (pont D8) à Larnagol (carr D8/D143) (13,4 km):
une jolie route tranquille dans la plaine

(voir cartes n°23 et 25) (voir photo n°46-76)

Cette portion de Véloroute est magnifique (calme, paysages), sûre (très faible circulation), et facile à aménager (pas de travaux de sécurisation).

Elle passe dans tous les villages de la vallée, ou à proximité: Cénevières et son château, Calvignac et son promontoire, St-Martin-Labouval (à 1 km) et Larnagol (à 0,3 km).

Elle est déjà très utilisée par les cyclistes locaux, résidents, et touristes de séjour.

Au bout du pont de St-Cirq, l'itinéraire suit la D8, petite route ombragée au bord du Lot, au pied de la falaise. Après avoir traversé Crégois, la D8 continue au bord du Lot.

A l'ancienne écluse de Crégois, la route est barrée à la circulation automobile, à cause d'un morceau de falaise qui menace de s'écrouler, mais les vélos ont la place pour passer (voir photo n°46-76).

La ré-ouverture de cette route est prévue, mais les cyclistes devraient être autorisés à circuler tout de suite avant la réalisation des travaux, pour que la Véloroute puisse officiellement emprunter cette D8, itinéraire calme, plat et idéal pour la balade.

L'itinéraire suit la D8 qui serpente dans la plaine - avec de belles vues sur les falaises d'en face - et arrive à Cénevières. Il traverse ce village en passant au pied du château.

L'itinéraire continue sur la D8 qui longe le Lot, dans les champs, jusqu'au pied du village de Calvignac, au carrefour D8/D143, à 300 mètres du pont de Larnagol.

2- De Larnagol (carr D8/D143) au pont D19-Gaillac (7,4 km):
jolie route tranquille avec dénivelé

(voir cartes 25 et 26)

L'itinéraire "immédiat" continue sur la rive gauche par la D8 vers Gaillac, ce qui impose d'accepter un dénivelé de 60m, avec une pente moyenne de 4% pendant 3 km dans le sens St-Cirq vers Cajarc (et 10% dans l'autre sens).

Mais cela est préférable à un passage sur la rive droite où la D662, qui offre pourtant de belles vues et est à peu près plate, nous semble à déconseiller car elle est très ensoleillée, et trop circulée compte tenu de son profil: plusieurs passages au pied des falaises (1,7 km puis 2 km de long) sont de véritables "défilés", où le trafic important frôle les cyclistes:

- chaussée de 5,60m de large, sans sur-largeurs ni bas-côtés;
- trafic de 750 véhicules par jour en moyenne annuelle, beaucoup plus en été, avec des bus, des caravanes, des camping-cars,....

L'itinéraire "immédiat" continue donc sur la D8, à l'ombre, au pied de la falaise, puis monte doucement dans les bois (joli lavoir au bord de la route), jusqu'au hameau de La Garrigue.

Là une montée de 1 km, avec un dénivelé de 40m (pente 4%) permet d'atteindre l'altitude de 232m (Pech Pechaure), à 100m au dessus de la rivière. Une descente encore plus raide (pente 10%) suit.

NB: un itinéraire "futur" peut être aménagé, pour éviter une partie de cette montée. Il faut ré-ouvrir un ancien chemin rural qui existait à flanc de colline, et qui restait à 200 mètres d'altitude environ, puis redescendait au "chemin de la Chartreuse" (voir tracé sur la carte 26).

Après la remontée au hameau Les Galiniers, 200m après le panneau agglomération de Gaillac, l'itinéraire prend à gauche le "chemin de Cardaillac", puis à 300m à gauche un petit chemin rural qui descend -raide sur 100m- dans la plaine, le long du Lot, et arrive à l'extrémité du pont de la D19 sur la rivière.

3- Du pont D19-Gaillac à Cajarc (pont D24) (3,8 km): deux passages à sécuriser

(voir carte 26)

(voir photos n°46-78 à 80)

L'itinéraire traverse le pont qui vient d'être reconstruit, avec de bons trottoirs accessibles aux vélos. Il suit la D19 sur 300 mètres: ces 0,3 km de D19 devront être sécurisés, par marquage de files et sur-largeurs, car le trafic est de 1200 véhicules par jour (voir photo n°46-78).

Au premier carrefour l'itinéraire quitte la D19 et va à droite (ZA d'Andressac), au carrefour suivant il prend à gauche le "chemin de la route vieille", puis à droite le "chemin du vent d'Auzan", qui offre de belles vues sur le Lot et le village de Salvagnac-Cajarc sur l'autre rive.

Au carrefour de la chapelle de La Caplette, l'itinéraire doit suivre la D662 jusqu'à Cajarc. Ces 1,3 km de D662 sont dangereux car la route est en pente et en ligne droite (vitesse), et circulée: 1200 véhicules par jour (voir photo n°46-79).

Ils doivent être sécurisés, par marquage de files de 2,60m de large et sur-largeurs de 0,90m (cela est possible vu la largeur de la chaussée: 7,20m) (aucune ligne latérale peinte aujourd'hui).

Un itinéraire "futur" peut être aménagé pour supprimer 1 km de passage sur la D662: il suffit d'améliorer la qualité de la rampe existant déjà, et suivie par le GR (élargissement à 1m). Cette rampe permet de descendre au bord du Lot. La Véloroute arriverait alors directement au port de Cajarc (site).

L'itinéraire "immédiat" rejoint le pont de la D24 par les rues de la ville (D117 direction Capdenac, puis D17 direction Villeneuve, Salvagnac et Saint de la Mounine).

Ce pont est un joli pont suspendu à chaussée étroite, avec une passerelle en encorbellement pour les piétons et les cyclistes.

**- Tronçon 46-9. De Cajarc (pont D24) à La Madeleine (pont) +
Itinéraires d'accès à Figeac (24,1 km + 25 km)**

(voir cartes n°26, 27, 28 et 29)
(voir photos n°46-81 à 86)

Ce tronçon ne pose pas de difficultés, car un itinéraire agréable et sûr existe en continu sur la rive droite. Un simple marquage de files sur la D662 (sur 18 km) suffira pour le sécuriser.

Les cyclistes sont déjà nombreux à circuler sur cette route.

Une boucle très touristique, mais sportive à cause du dénivelé important, est proposée, ainsi que deux accès à Figeac.

Ce tronçon de 24 km environ se décompose en quatre éléments.

**I. De Cajarc (pont D24) à Frontenac (passage à niveau Le Bac)
(18,9 km): itinéraire possible sur la D662 peu circulée**
(voir cartes n°26 à 29) (voir photo n°46-81)

Du pont de Cajarc, l'itinéraire passe sous le pont, et emprunte le chemin en terre le long du Lot, qui devient ensuite empierré (0,9 km).

À partir du passage à niveau, l'itinéraire "immédiat" suit la D662. Cette route plate dans la vallée, longe presque tout le temps la voie ferrée, séparée d'elle par un muret, dans de longues lignes droites (voir photo n°46-81).

La D662 est peu circulée sur cette partie Cajarc-Froutenac: 670 véhicules par jour en moyenne annuelle. Le dimanche 02-07-2000 nous avons compté 60 automobiles de 17h à 18h15, aucun bus, aucun camion.

L'itinéraire de la Véloroute peut donc passer sur cette RD. Mais pour ralentir les véhicules, et dégager un espace pour les cyclistes, il est souhaitable de réaliser, sur ces 18 km de D662, un marquage de files de circulation de 2,50 mètres de large, avec trois lignes pointillées.

Cela est surtout nécessaire dans les lignes droites où la D662 est parallèle à la voie ferrée, et où la chaussée a une largeur comprise entre 5,80 m et 6 m.

Dans certains passages où la chaussée est étroite, comme à la sortie de Frontenac, les files devront être tracées plus étroites.

Les passages à niveaux devront aussi être aménagés.

Boucle sportive (variante) du "Saut de la Mounine" (17 km)
(voir cartes 26 et 27)

Le "Saut de la Mounine" est un site merveilleux situé sur la rive gauche, au sommet d'une barre escarpée qui domine la vallée du Lot de 160 mètres.

Une route, belle et très peu circulée, la D127, conduit à ce site depuis Cajarc, et redescend dans la vallée par Ambeyrac, au pont de Larroque-Toirac (D38).

Une boucle sportive de la Véloroute pourrait être jalonnée sur cet itinéraire, car les cyclistes sportifs seront intéressés, et car certains cyclistes "familiaux" accepteraient de pousser leur vélo sur 1,5 km (partie la plus pentue).

Dans le sens Cajarc-Larroque-Toirac le dénivelé total est de 175m sur 4,3 km, ce qui correspond à une pente moyenne de 4%. La partie la plus difficile est une côte située à la sortie de Saujac: dénivelé de 140m en 1,5 km, soit une pente de 9,3%.

L'itinéraire offre des vues magnifiques de la vallée tout au long de son parcours, et traverse de beaux villages: Saujac, Camboulan, Ambeyrac.

Il est situé en quasi-totalité dans le Département de l'Aveyron.

**2- De Frontenac (pass à niveau Le Bac) à La Madeleine (pont) (5,2 km):
bel itinéraire sur petite route au bord du Lot**

(voir carte n° 29) (voir photos n°46-82 à 85)

Un bel itinéraire est possible en continuant sur la rive droite, donc en restant dans le Département du Lot. Cet itinéraire présente les avantages suivants:

- agrément du parcours;
- chemin rural à circulation automobile quasi-nulle, idéal pour la promenade familiale;
- directement relié, sans passage dangereux à La Madeleine, aux deux itinéraires d'accès à Figeac.

L'itinéraire "immédiat" quitte la D662 900 mètres après l'église de Frontenac, avant la montée, au passage à niveau "Le Bac" (voir carte).

A cet endroit la commune est en train d'aménager une aire de loisirs et une cale à bateaux (panneau, parking automobile, point d'eau, sanitaire).

L'itinéraire suit un joli chemin en terre qui existe le long de la voie ferrée, au bord du Lot, et passe devant le "Moulin de Breu". Ce chemin est de très bonne qualité, stabilisé et gravillonné, sur 800m (voir photo n°46-82).

Ce chemin est ensuite dégradé pendant 500 mètres, dans un bois humide: herbe, ornières, absence de soubassement empierré (voir photo n°46-83).

A la peupleraie il redevient correct, et rejoint la petite route goudronnée passant sous la voie ferrée, venant du hameau Gaillot.

Pour que les cyclistes puissent passer correctement, même après la pluie, **il faudra améliorer la qualité du revêtement sur 500m**: empierrage et revêtement en fine castine.

NB: par temps de pluie, les cyclistes pourront éviter ces 1,5 km de chemin en terre: au passage à niveau "Le Bac" ils continueront sur la D662, qui monte pendant 1km. Puis, quand ils verront l'église au loin, ils prendront à droite le chemin qui descend -raide- vers Gaillot. Après avoir tourné deux fois à droite, ils arriveront au passage sous la voie ferrée.

Au passage sous la voie ferrée, l'itinéraire continue sur la petite route qui tourne un peu vers la droite, dans la plaine. Après 1,8 km la route croise un chemin qui monte à gauche vers Mas de Noyer. Ce carrefour est le point de départ de l'itinéraire d'accès à Figeac par des routes tranquilles (voir plus loin).

Au bout de 3,3 km la route rejoint la D922, en face d'un bar-restaurant, à 200 mètres du pont de La Madeleine.

La D922 est à cet endroit très dangereuse: trafic élevé, nombreux poids lourds, vitesse élevée due à la situation en bas de deux longues descentes, absence de ligne continue centrale et de sur-largeurs.

L'itinéraire "immédiat" doit ensuite traverser le pont pour continuer rive gauche vers Capdenac.

A terme, même si l'itinéraire "futur" est aménagé rive droite, en face du chemin de Gaillot, les cyclistes seront nombreux à traverser le pont de La Madeleine (accès à la D86 vers Capdenac et vers Balaguier-d'Olt).

La sécurisation du pont de La Madeleine et des 600 mètres de D922 (accès des deux côtés) est un aménagement prioritaire pour l'ouverture de la Véloroute.

Les travaux nécessaires sont:

1- Sur 700 mètres, entre le carrefour D21 et le carrefour D86:

- tracer une ligne centrale continue (interdiction de dépasser)
- limiter la vitesse à 50 km/h (élargir la zone actuelle de limitation).

2- Entre le carrefour de la route vers Gaillot et le pont: (voir photo n°46-84)

- La chaussée large (6,30 m) et l'existence d'un bas-côté de 1,80m permettent de créer:
- une sur-largeur de 1 mètre côté amont
 - une piste protégée de 1,5 m côté aval.

3- Dans la traversée du pont:

Le pont a une chaussée de 6 mètres et des trottoirs étroits (voir photo n°46-85).

A court terme une sécurisation minimale est nécessaire:

- limitation de vitesse sur le pont;
- ligne centrale continue sur le pont;
- marquage de files de 2,60m de large, les bandes de rive dégagant un peu d'espace pour les cyclistes.

A terme la création d'une traversée totalement sécurisée est souhaitable: soit passerelle en encorbellement sur le pont, soit passerelle séparée sur le Lot.

NB: depuis Larroque-Toirac (pont D38), un itinéraire "immédiat" est possible rive gauche, dans l'Aveyron, en suivant la D86.

Il permet d'arriver au pont de La Madeleine sur la bonne rive, pour continuer vers Capdenac sur la D86, sans avoir à traverser ce pont.

La D86 est une jolie route plate, ombragée et touristique: village de Balaguer-d'Olt, et accès à Foissac (doimens et musée).

Mais elle a une chaussée étroite (4 à 5m), et est assez circulée.

3- Accès direct à Figeac (pont Gambetta) par la D662 (13,5 km) (voir carte n° 29)

Un itinéraire d'accès direct est possible, en suivant la D662, sur 9,5 km entre le passage à niveau "Le Bac", après Frontenac, et le pont de la voie ferrée à l'entrée de Figeac.

Il traverse ensuite la ville par l'av. G. Pompidou, et les rues jusqu'au pont Gambetta (4 km).

Cet itinéraire présente un dénivelé total de 150m, mais avec des montées assez régulières et faciles. La côte de Faycelles a un dénivelé de 100m en 3,8 km, soit une pente de 2,6% (voir photo n° 46-86).

La D662 est au début moyennement circulée, et est acceptable en itinéraire de Véloroute, avec le marquage de files de circulation.

Le trafic augmente ensuite, et le dernier tronçon, après le carrefour avec la D19, est dangereux: il devra être sécurisé (voir tronçon 46-7).

4- Accès à Figeac (pont Gambetta) par des routes tranquilles depuis La Madeleine (11,6 km) (voir carte n° 29)

Un deuxième itinéraire d'accès sur des petites routes sans voitures devrait également être aménagé, pour satisfaire les cyclistes les plus prudents, par exemple ceux avec enfants.

Ceux-ci accepteront des pentes fortes, un dénivelé total de 180m, pour éviter la circulation de la D662.

Cet itinéraire commence à 1 km de La Madeleine, sur la petite route en direction de Gaillot, au carrefour du passage à niveau "le Pas del Rieu" (altitude 170m).

Il monte d'abord au village de Mas de Nover, puis à l'église il prend la D21 à droite sur 20m, et aussitôt à gauche, direction La Cassagnole.

Ce chemin monte raide sur 1,3 km (dénivelé de 80m, pente 6%), puis continue sur la crête, et sur le sentier emprunté par le GR65 (altitude 350m). Il offre de jolies vues lointaines.

Il descend furtement par Le Balajou (pour le retour montée raide sur 2 km, dénivelé de 140m, pente supérieure à 7%), et rejoint Figeac à la D662, juste à l'entrée de la ville, avant le passage sous la voie ferrée (7,6 km).

Ensuite il traverse la ville comme le premier itinéraire.

- Tronçon 46-10- De La Madeleine (pont) à Capdenac-Gare (pont)

(8 km):

itinéraire "immédiat" rive gauche dans l'Aveyron, et bel

itinéraire "futur" rive droite dans le Lot

(voir carte n°30)

(voir photos n°46-88 à 95)

Capdenac-Gare possède à la fois le site de Capdenac-le-Haut, tous les services d'une ville, et une gare qui est un nœud ferroviaire important pour accéder à la Véloroute.

Pour rejoindre cette ville depuis le pont de La Madeleine, un itinéraire "immédiat" est facile à ouvrir rive gauche, dans l'Aveyron.

Mais un itinéraire futur magnifique devrait être aménagé au bord du Lot, sur la rive droite, dans le Département du Lot. Il ferait découvrir le site du tunnel de Vic, et de la falaise de Capdenac-le-Haut, et permettrait de rouler en quasi site propre.

A terme la Véloroute pourrait conserver deux itinéraires sur ce tronçon de 8 kms environ, le premier ouvert rive gauche, et le second aménagé ensuite rive droite.

Nous décrivons ces deux solutions.

1- Itinéraire "immédiat" rive gauche dans l'Aveyron par St-Julien d'Empare (8 km):

à améliorer dans Capdenac-Gare par des aménagements ou l'ouverture d'un sentier au bord du Lot

(voir carte n°30)

(voir photos n°46-88 à 91)

L'itinéraire "immédiat" commence à l'extrémité du pont de La Madeleine, où le carrefour D922/D86 vient d'être ré-aménagé avec élargissement de la chaussée de la D922.

Il suit la D86 (direction Capdenac), qui est au début une route large, sans marquages au sol. La route se rétrécit ensuite, serpente et monte légèrement, puis redescend régulièrement, offrant de jolies vues sur la plaine.

Elle arrive au rond-point de St-Julien d'Empare, derrière l'usine Forest (5,3 km).

Ensuite l'itinéraire continue sur la D86, croise la D558, et suit la route, transformée en Boulevard F. Mitterand, voie de contournement de Capdenac-Gare, très circulée.

Après le supermarché le Boulevard, toujours très large, conduit au carrefour avec la D994, avenue Gambetta, à 20 mètres du pont de Capdenac-Gare.

La D86 (puis Bd F. Mitterand et Bd P. Ramadier) devrait être sécurisée par la création d'aménagements cyclables sur 2,4 km entre le rond-point de St-Julien d'Empare et le pont.

Cet aménagement est facile à réaliser, car l'espace est disponible:

- du rond-point au carrefour D558:

chaussée de 7,50m, un bas-côté de 1,50m (voir photo n°46-88)

- Bd F. Mitterand, du carrefour D558 au supermarché:

chaussée de 9m, avec deux sur-largeurs de 1,70m gravillonnées, qui devraient être poudronnées et balisées comme bandes cyclables (voir photo n°46-89)

- Bd P. Ramadier, du supermarché au pont:

chaussée de 8,80m avec deux files de 4,20m et 4,60m (au niveau rue P. Semard) à 9,20m (devant la Guinguette) (voir photo n°46-90).

NB: l'itinéraire "immédiat" traversera ce pont, et à terme l'itinéraire "futur" aussi.

Le pont de Capdenac-Gare devra être sécurisé par création de bandes cyclables, ce qui est facile avec une chaussée de 6,90m et des trottoirs de 1,50m

(avec deux files de circulation de 2,80m de large ou dégage deux bandes cyclables) (voir photo n°46-91).

Un itinéraire "futur" peut être aménagé, pour éviter les rues et boulevards très circulés de Capdenac-Gare.

L'itinéraire débiterait à St-Julien d'Empare, 20 mètres avant le rond-point, derrière l'usine. Il suivrait à gauche le petit chemin qui passe entre le cimetière et l'usine, puis devient le

"chemin du Courouj" qui serpente dans les champs, traverse la rivière La Diège, et rejoint le Bd F. Mitterand à l'aire de sports.

Ensuite, un chemin piétonnier et cyclable continu devrait être aménagé le long du Lot jusqu'au pont, sur 0,6 km.

Il traverserait l'aire de sports, passerait devant le camping municipal, la base nautique, le tennis, et l'aire de repos du Petit Bois. Ce sentier existe déjà en grande partie, du côté du pont. Il passe sous le pont, et l'itinéraire pourrait rejoindre par ce passage l'itinéraire "futur" en direction du Moulin d'Assier et du sentier créé le long de la voie ferrée.

2- Itinéraire "futur" rive droite dans le Lot; possible sur 8 km au bord du Lot, et d'un grand intérêt touristique (falaise, tunnel de Vic)

(voir carte n°30)

(voir photos n°46-92 à 95)

L'itinéraire "futur" est aménageable sur la rive droite, en partie sur des petites routes existantes très peu circulées, et en partie sur des chemins de halage, qui devront être ré-ouverts.

L'itinéraire commence à la D922, au pont de La Madeleine, en face du chemin vers Gaillet, à l'angle du restaurant: un petit chemin rural, goudronné puis empierré, descend dans la plaine et se rapproche du Lot, à travers champs.

Au bout de 1,4 km il est interrompu, au pied des maisons de Les Cazals (voir photo n°46-92).

L'ancien chemin de halage, qui existait, devrait être ré-ouvert là, au pied de Les Cazals, sur 0,8 km, ce qui est possible sans travaux très importants (la carte IGN note l'existence d'un sentier à cet endroit, et les habitants connaissent cette existence)

Cela permettra de rejoindre la petite route goudronnée qui descend de Les Cazals, et l'itinéraire suivra ce joli chemin, qui offre des vues lointaines, au pied de la voie ferrée, en passant par Port d'Arèle, Soulier et le lieu-dit Sourdille, maison au bord du Lot et au pied de la falaise (voir photo n°46-93).

Un deuxième tronçon de chemin de halage devrait être ré-ouvert entre Sourdille et le tunnel de Vic, au pied de la falaise, sur 1,2 km environ.

Ce sentier creusé dans le roc, au pied de la falaise boisée de Capdenac-le-Haut, offrirait un très beau parcours, et permettrait une continuité sur cette rive, qui est impossible par les routes existantes (le passage sur la RN140 est obligatoire).

Le début de ce chemin existe déjà, il est visible au tunnel de Vic, comme le montre notre photo (voir photo n°46-94).

Le tunnel de Vic était autrefois utilisé par les bateaux navigant sur le Lot, il a été aménagé pour raccourcir le trajet et éviter le méandre de Vic, dangereux par basses eaux. C'est un site remarquable, sachant que la barre rocheuse de Capdenac-le-Haut est percée également d'un tunnel routier, juste au dessus, et d'un tunnel ferroviaire (voir photo n°46-95).

La remise en navigation du Lot, qui atteindra Capdenac dans quelques années, conduira sans doute à remettre en valeur ce site, voire à ré-utiliser ce tunnel pour la navigation de plaisance. La ré-ouverture du chemin de halage servira à la fois au tourisme à vélo, au tourisme à pied, et au tourisme fluvial.

L'itinéraire de la Véloroute franchirait cet ancien canal de navigation souterraine sur une passerelle, qui existe déjà (voir photo n°46-94).

L'itinéraire remonte ensuite au hameau de Vic, puis arrive par le bord de la rivière au port de Capdenac, et au pied du pont de la D994.

Une rampe très raide mais courte: 20 m- permet de remonter sur le pont pour accéder à la ville. Mais l'itinéraire "immédiat" pourra continuer directement en passant sous le pont, au bord du Lot, en toute sécurité.

Conclusion:

Un itinéraire "immédiat" difficile à ouvrir dans le Département du Lot (2 tronçons nécessitant des aménagements lourds), et un itinéraire "futur" exceptionnel;

le fort potentiel de la Véloroute justifiera les investissements conséquents

Les tableaux n°46-1 ci-joints présentent, par tronçon, l'itinéraire "immédiat" proposé, les aménagements de sécurisation jugés nécessaires, et les possibilités d'itinéraire "futur", sécurisé et agréable.

Il apparaît que dans le Lot, l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" est difficile, surtout pour les deux tronçons Douelle-Cahors et Vers-Bouziès, qui imposent des aménagements lourds de sécurisation.

Par contre, l'itinéraire "immédiat", une fois bien sécurisé par les aménagements nécessaires, et ensuite "amélioré" par des tronçons d'itinéraire "futur", sera exceptionnel par sa qualité, sa longueur (156 km ± 53 km pour la boucle Vallée du Célé), et ses possibilités de circuits en boucle.

1. Un itinéraire "immédiat", ou de phase 1, beau mais difficile à ouvrir, avec plusieurs aménagements lourds nécessaires

Outre le jalonnement directionnel, la pose de panneaux d'alerte ("attention cyclistes"), et la construction de haltes, les principaux aménagements à réaliser pour une ouverture de l'itinéraire sont les suivants:

- 1- aménagement cyclable des traversées des villes de Cahors, Figeac et Capdenac-Gare à réaliser par les communes;
- 2- sécurisation D88 avant Luzech (2 km) et après Luzech (1,6 km);
- 3- 5 tronçons de D88 entre Douelle et Cahors à aménager ou éviter par des aménagements rive gauche, ou par la création de 3 km de Voie Verte rive droite entre Mercuès et Répouard;
- 4- sécurisation D911 à Arcambal (1,3 km);
- 5- 2 tronçons de D662 entre Vers et Bouziès à aménager ou plutôt éviter par la création d'un itinéraire au bord du Lot rive gauche: 1 km de chemin à ré-ouvrir et aménagement d'un pont;
- 6- Sécurisation D662 avant Cajarc (1 km)
- 7- Sécurisation D19 et D662 avant Figeac (4,4 km)
- 8- Sécurisation D922 au pont de La Madeleine (0,7 km).

Ces 8 tronçons doivent impérativement être aménagés, pour procurer une sécurisation minimale à la Véloroute.

Il apparaît que les trois villes peuvent rapidement créer les trottoirs et bandes cyclables nécessaires, et que le Conseil Général pourrait réaliser une sécurisation minimum des RD ci-dessus (sections 2,4, 6, 7, 8) et d'autres sections de RD -voir tableaux 46-1-, par des bandes ou sur-largeurs cyclables, pour un coût raisonnable (environ 1,4 MF).

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Amenagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Limite département (Soturac) à Duravel (anc arrêt voie ferrée-D88)	- petite route de Gaillardet (vill vacances) à église A) gau route Foutzac (4,7 km) - Voie Verte déjà aménagée sur anc voie ferrée de Soturac à Duravel-La Ronclonie (4 km) - petite route jusqu'à anc arrêt/D88 (0,6 km)	9,3	Même itinéraire pour la totalité du tronçon	9,3
carte 14	- D88 jusqu'au pont de Vire carr D8 (1,5 km) - D8 jusqu'au carrefour Le Caulfour (2 km)*	7,5	- idem - D8 à sécuriser (2 km)** - ou Aménagement d'une voie verte sur anc voie ferrée de l'anc arrêt (D88) à Le Caulfour, avec pont de Lacroze sur le Lot (2 km)** (*) - Sécurisation arrivée au pont + pont Puy l'Evêque** - traversée de Puy-L'Evêque: rue des Platanes + carrefour D44/D99 à sécuriser - D44 à sécuriser (2,5 km)**	6
Duravel (anc arrêt voie ferrée-D88) à Puy-L'Evêque (pont)	- petite route bord Lot, écluses, piscine (4 km) + carrefour du pont de Puy L'Evêque* - rucs (0,6 km) puis D44 (2,5 km)*	20,8	- Aménagement d'une voie verte sur anc voie ferrée de Puy-L'Evêque à Castelfranc (6,8 km) (emprise disponible, 0,9 km déjà aménagés à Pruyssac) - Sécurisation D8 entre carr D50 et D45 (0,8km)**	7,8
cartes 16 et 17	- D8 jusqu'à Grezels (crochet par le pont) (2,9 km) - petite route bord Lot jusqu'à Pascadoires (2,9 km) - D237 jusqu'à Lagardelle, petite route bord Lot, D8 (dont 0,8 km*) et D45 (11,9 km)	10,1	- Amélioration revêtement Voie Verte - idem - Aménagement du chemin de halage (3 km) pour créer un chemin bord du Lot Albas-Luzech (4,5 km)** ou sécurisation D8 (2 km)**	8,5
Castelfranc (pont) à Luzzech (pont)	- Voie Verte aménagée anc voie ferrée (2,8 km) - D37 jusqu'au pont d'Albas (1,2 km) - Chemin de halage au pied d'Albas (1 km), D8 (300m)*, petite route (total 3,5 km) - D8 (2 km)* chemin bord Lot (0,6 km)	11,2	- Arrénagement du pont SNCF de Luzech (itinéraire "futur de complément") - Sécurisation deux ponts Luzech**	11,2
cartes 17 et 18	- traversée Luzzech + petites routes jusqu'au carrefour D8 (Cels) (5,5 km) - D8 (1,6 km)* - petite route bord Lot jusqu'à anc arrêt SNCF (1,3 km) - petite route bord Lot (2,8 km)		- Sécurisation D8 (1,6 km)** - Aménagement d'une voie verte sur anc voie ferrée (1,5 km)** et sécurisation traversées D8	
Luzzech (pont) à Donoffe (pont)				
cartes 18 et 19				

* = section dangereuse ** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase 1)

Tableau 46-1. Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (***) + itinéraire "futur"	km
<p>Douelle (pont) à Cahors (pont Valentré)</p> <p>cartes 19 et 20</p>	<p>- D8 5 tronçons à sécuriser: A sortie de Douelle (1,7 km), B (0,25) C (0,4), D (0,3), et E de rocade à Pont Valentré (2,2 km) tot 5 km*</p> <p>- petites routes tranquilles à Pradines et Labéraudie (6,4 km)</p>	11,5	<p>Itinéraire "immédiat" rive gauche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ré-ouverture du chemin de halage de Douelle à Flaynac (1,5 km)** - Sécurisation des tronçons B et C de la D8** ou ré-ouverture du chemin de halage existant à Flaynac + passerelle** - Sécurisation D8 à Pradines tronçon D** ou amélioration du sentier piétonnier Pradines** - Sécurisation D8 du pont rocade au pont Valentré tronçon E** ou ré-ouverture chemin de halage du Moulin de Labéraudie aux HLM** <p>Itinéraire "futur" rive droite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accès anc voie ferrée (1,8 km) - Voie Verte déjà aménagée Douelle à Mercuès (5 km) - Aménagement d'une Voie Verte bord voie ferrée (2,5 km) (***) - routes ZI Englandières et Regourd, à sécuriser par bandes cyclables (1,5 km) - chemin existant bord Lot de rocade à pont des Remparts, 0,9 km à améliorer. (tot 1,6 km) - accès au pont Valentré par rue du Pérès (1,2 km) 	11,5 ou 13
<p>Cahors (pont Valentré) à Viers (pont)</p> <p>cartes 21 et 22</p>	<p>- traversée de Cahors, all Soupirs et quai Cavaignac*, pont Louis-Philippe* (tot. 2,6 km)</p> <p>- rues et ch. Mas de Manson jusqu'au passage à niveau (2,2 km)</p> <p>- petite route parallèle voie ferrée jusqu'à D911 (3,8 km)</p> <p>- D911 jusqu'à l'écluse d'Arcambal (1,3 km)*</p> <p>- route parallèle voie ferrée, petite route montant sur le causse (dénivelé = 60 m, pente 6%, alt 190m), puis D49 descendant à Béars (pente 3%) (8,7 km)</p>	18,6	<p>- Aménagement trottoirs all Soupirs quai Cavaignac* * sécurisation pont Louis-Philippe**</p> <p>- idem + itinéraire "futur": chemin au bord du Lot du camping au passage à niveau (0,8 km)</p> <p>- idem</p> <p>- Aménagement du chemin de halage existant (GR) à du carrefour Cavaignac à l'écluse Arcambal - travaux sur 1,2 km**</p> <p>- idem</p>	19

* = section dangereuse ** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase 1)

Tableau 46-1. Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1) - accès à Vers (0,25 km)* + traversée - D662 de Vers à St-Géry (4 km)*	km	Aménagements phase 1 (***) + itinéraire "futur" - Sécurisation D653 entrée de Vers** - Itinéraire "futur" prioritaire pour éviter D662** au choix: - Rive droite: aménagement chemin parallèle voie ferrée et bord du Lot (4 km) - Rive gauche: petite route par Béars, réouverture ancien chemin de halage au pied de la falaise (1 km), petite route par Paskurat (tot = 5 km) - idem	km
Vers (pont) à St-Cirq-Lapopie (pont D8)	- St-Géry: petite route bord Lot, chemin empierré, V2 Les Masseries jusqu'au carré V2-D662 (4,5 km) - D662 de Les Masseries à Bouziès (3,4 km)*	18,4	- Itinéraire "futur" prioritaire pour éviter la D662**: - Rive gauche sur petite route existante, avec aménagement traversée du Lot sur pont voie ferrée + chemin et rampe d'accès (0,6 km) (tot = 3,7 km) - Itinéraire futur "idéal" (site): - Chemin de halage existant jusqu'à l'écluse de Ganil 500 m à réhabiliter (nivellement largeur 1 mètre) (tot = 1,5 km) - petite route bord Lot au pied St-Cirq + D8 (3,5 km) - idem	17,7
cartes 22 et 23				
St-Cirq-Lapopie (pont D8) à Cajarc (pont D24)	- D8 par Cregols, Canevières, jusqu'à Larnagol (carré D8-D143) tot = 13,4 km) - D8 de Larnagol à l'entrée Gaillac avec dénivelé 40m sur 1 km pente 4% (4,2 km) - route bord Lot jusqu'au pont D19 (3,2 km) - D19 (0,3 km)* et route jusqu'au carrefour D662 (2 km) - D662 jusqu'à Cajarc (1,3 km)* - traversée Cajarc (0,5 km)	24,6	- idem + itinéraire "futur" = ré-ouverture ancien chemin à flanc de colline "Cap de Batut" pour réduire le dénivelé de 30m (1 km) - idem - Sécurisation D19 (0,3 km)** - Sécurisation D662 avant Cajarc (1,3 km)** Itinéraire "futur" = Aménagement rampe descente GR vers bord Lot (200 m)	24,6
cartes 23, 25 et 26				

* = section dangereuse ** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase 1)

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Trouçon	Itinéraire "immédiate" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Bouziès (pont) à Figenc (pont Gambetta)	- D662 de Bouziès à Conduché carrefour D41 (1,3 km)* - D41 de Conduché à Cabrerets et au pont de Monteils (15 km)*		- Sécurisation phase I (***) + itinéraire "futur" - Sécurisation D662 (1,3 km) ** et on: Itinéraire "futur" = traversée sur pont voie ferrée pour accès direct à Bouziès (0,4 km) - Sécurisation D41 par marquage de files très étroites (2m à 2,20m) (15 km)* Itinéraire "futur" = élargissement de la chaussée et sur-largueur de 1m de large (15 km)	
Boucle Figenc-vallée du Célé	- D41 du pont de Monteils au carrefour D18 après Boussac (29 km)* - D18 et petite route bord Célé (1,3 km) - D19 de carr La Bijonic à carr D662 (2 km)* - D662 du carr D19 au pont SNCF entrée Figenc (2,4 km)*	53	- Sécurité D41 par marquage de files étroites (2,20m de large) et sur-largeurs (29 km)* - idem - Sécurisation D19 par marquage de files rétrécies (à 2,60m de large) et sur-largeurs (2 km)* - Sécurisation D662 par marquage de files rétrécies (à 2,60m de large) et sur-largeurs (2,4 km)*	53
voir cartes 23, 24 et 29-bis	- D662 av G. Pompidou (1,5 km)* + av J. Jaurès et rues jusqu'au pont Gambetta (tot 2,5 km)		- Sécurisation av. G. Pompidou (Figenc) par bandes cyclables (1,5 km)*	

* = section dangereuse ** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiate" (phase I)

Tableau 46-1.

Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de Lot

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiate" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Cajarc (pont) à La Madeleine (pont) cartes 26, 27, 28 et 29 + accès à Figeac	+ Boucle sportive (variante) du "Saut de la Mouline" de Cajarc à St-Pierre-Touzac (département Aveyron (17 km)) - chemin bord Lot (0,9 km) puis D662 jusqu'à Frontenac pass niveau Le Elac (18,9 km) - chemin bord Lot jusqu'à Gaillot 500m mauvais* (tot 1,5 km) - petite route jusqu'au carrefour D922 (3,3 km) - D922 jusqu'au pont La Madeleine inclus (0,4 km)* + accès Figeac par D662 (13,5 km) + accès Figeac par routes tranquilles depuis La Madeleine (11,6 km)	24,1 (+ 17km boucle sportive Aveyron)	- idem - Sécuriser D662 (18 km)* ; marquage de files pour création de sur-largeurs quand possible - Amélioration revêtement chemin (500 m) (***) - Sécurisation D922 Pont de La Madeleine (700 m) (***) - idem - idem	24,1 (+ 17km boucle sportive Aveyron)
La Madeleine (pont) à Capdenac-Gare (pont) carte 30	Itinéraire "immédiate" dans le Département de l'Aveyron: - D922 pont + carrefour (0,3 km) * - D86 de D922 à St-Julien d'Empare (5,3 km) - D86 dans Capdenac-Gare Bd F. Mitterand et Bd P. Ramadier jusqu'au pont D994 (2,4 km)*	(8) Aveyron	- itinéraire futur par la rive droite ; <u>département du Lot</u> - chemin rural bord Lot jusqu'au pied les Cazals (1,4 km) - chemin de balage bord Lot à ré-ouvrir au pied de Les Cazals (0,9 km) - petite route bord Lot du pont SNCF, pont d'Arèle, Le Soulié, jusqu'à avant Sourffille (2,7 km) - aménagement d'un chemin bord Lot au pied de Capdenac jusqu'à la station épuration +tunnel canal à Vic (1,2 km) - chemin + petite route bord du Lot à Vic, jusqu'au pont de Capdenac (2,1 km)	8,3 (Lot)
Total dépt du Lot		136 + 25 accès Figeac + 53 boucle Céle		149,5 + 25 accès Figeac + 53 boucle Céle

* = section dangereuse ** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiate" (phase I)

Mais deux tronçons nécessitent des investissements lourds tout de suite:

- Douelle-Cahors: où la meilleure solution est un itinéraire rive droite, avec création de Voie Verte de 3 km en site propre entre Mercuès et Regourd-Cahors.

Coût estimé: 6 MF (avec une forte incertitude sur l'importance des travaux et le coût réel).

- Vers-Bouziès: la meilleure solution est l'ouverture d'un itinéraire rive gauche, avec ré-ouverture de 1 km de chemin au pied de la falaise entre Béars et Pasturat, et traversée au pont de Les Masseries.

Coût estimé: 2 MF (avec une forte incertitude sur l'importance des travaux et le coût réel).

Une estimation rapide du coût total de l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans tout le Département du Lot est faite ici.

Tableau 46-2.
Coût d'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans le Département du Lot
(234 km avec boucle Vallée du Célé et accès à Figeac)
(sans les halte-services)

Aménagement	Coût (MF)
<u>Jalonnement de 234 km</u> (itinéraire principal 156 km, boucle Vallée du Célé 53 km, accès à Figeac 25 km)	1,75
<u>Aménagement traversées des villes Cahors, Figeac, Capdenac-Gare</u> (2 km trottoir Cahors 0,4 MF + bandes cyclables)	0,5
<u>Aménagement RD dangereux</u> 1- 6 tronçons prioritaires (10 km) dont 4 km avec élargissement de chaussée (D8 avant et après Luzoch, D911 Arcambal, D662 Cajarc, D19 + D662 avant Figeac, D922 pont) 2- 10 autres tronçons avec marquage de files et sur-largeurs (56 km) (D8 avant Puy L'Evêque + pont, D44 de Puy L'Evêque à Grezels, D19 + D662 avant Cajarc, D662 Bouziès-Coadaché, D41 Condatché à Montels, D662 Cajarc à Frontenac, D86 La Madeleine à St-Jilien d'Empare)	1,1 0,33
<u>Aménagement tronçon Douelle-Cahors rive droite</u> - création Voie Verte Mercuès-Regourd 3 km - sécurisation chemin de la Rivière St Etienne (ZI Regourd) 1,5 km - amélioration chemin Cahors 0,9 km	6 ??*
<u>Aménagement tronçon Vers - Bouziès rive gauche</u> - ré-ouverture chemin au pied falaise de Béars 1 km - passage sur pont Les Masseries	2 ??*
Total	11,66 ?*

* Evaluation très incertaine pour les deux gros aménagements Douelle-Cahors et Vers-Bouziès

Cette estimation est imprécise à cause de la grande incertitude concernant les deux aménagements lourds entre Mercuès et Regourd-Cahors et entre Vers et Bouziès.

Ce coût total de 11,6 MF pour ouvrir 230 km de Véloroute est très supérieur aux 1,2 MF qui ont été dépensés dans le Département du Lot-et-Garonne en 2001, pour ouvrir 80 km d'itinéraire jalonné.

La différence provient principalement des deux tronçons nécessitant, selon nous, un aménagement lourd dès la phase 1 d'ouverture. En effet en excluant ces travaux, il suffirait de 3,7 MF pour ouvrir 230 km dans le Lot.

Il faut souligner que cet investissement de 11,6 MF permettra d'ouvrir un bel itinéraire, acceptable en terme de sécurisation comme itinéraire jalonné pour la Véloroute.

En effet on obtiendra la répartition suivante, par type (voir Tableau 46-3).

Tableau 46-3 Véloroute "Vallée du Lot" dans le Lot

Itinéraire "immédiat" de la Véloroute + boucle Vallée du Célé par type

(avec aménagement lourd des deux tronçons Douelle-Cahors par rive droite et Vers-Bouziès par rive gauche)

Type d'itinéraire	km	%
Voie Verte en site propre	18,3	7,8%
Petite route très peu circulée et très agréable (ombre, paysages de bord de rivière) (dont 30,3 km Vallée du Célé et 7,6 km accès Figeac)	134,1	57,3%
Autre route et RD, sécurisés si nécessaire	66,1	28,2%
Traversée de ville, sécurisée si nécessaire	15,5	6,6%
Total	234	100%

ND: trois portions présentent un dénivelé important: d'Arcunhal à Vers (dénivelé 60m sur 1 km pente 6%); de Bouziès à St-Cirq-Lapopie (dénivelé 100m sur 3 km pente 3%); de Calvignac à Gaillac (dénivelé 40m sur 1 km pente 4%). Les deux accès à Figeac, par la D662 et depuis La Madeleine, présentent aussi des dénivelés importants, imposés par le relief.

Plus de la moitié de l'itinéraire sera constitué de petites routes très tranquilles (peu circulées) et très agréables, en bordure immédiate du Lot, avec des paysages intéressants, et une ombre salubre. Ces sections présentent des caractéristiques idéales pour une Véloroute touristique grand public.

Mais la Communauté de Communes de la Vallée du Lot et du Vignoble, qui couvre toute la basse vallée de Soturac à Douelle, a inscrit la Véloroute dans son projet de développement économique, adopté en Juin 2001. Elle serait certainement disposée à co-financer certains aménagements, notamment à créer les haltes-services, et à assurer la promotion de l'itinéraire.

Possibilité d'ouverture progressive de la Véloroute: d'abord la basse vallée jusqu'à Cahors, ensuite la haute vallée de Cahors à Figeac et Capdenac

Ce soutien des communes de la basse vallée pourrait conduire le Département du Lot, s'il trouvait trop élevée la dépense de 11 MF pour l'ouverture de la totalité du parcours, à adopter une politique d'ouverture par étapes:

Le Département du Lot pourrait ouvrir dans une première étape (cf sur 3 ans), la Véloroute dans la basse vallée du Lot, de Soturac à Cahors, soit 70 km, pour un investissement total de 7 MF environ.

L'essentiel de la dépense -peut être plus que les 6 MF notés ici- serait consacré à la construction de 3 km de piste cyclable entre Merouès et Regourd, qui permet l'ouverture de l'itinéraire continu rive droite entre Douelle et Cahors.

Cette ouverture de 70 km de Véloroute dans le Lot compléterait les 80 km de Véloroute existant dans le Lot-et-Garonne, pour offrir un itinéraire continu de 160 km. C'est déjà assez pour 4 à 5 jours de randonnée à vélo, et pour que des agences organisent des produits touristiques sur ce trajet.

Dans une deuxième étape (cf sur 3 ans), le Département du Lot pourrait ouvrir la Véloroute dans la haute vallée, de Cahors à Figeac, avec la boucle Vallée du Célé, les deux accès à Figeac, et le tronçon La Madeleine-Capdenac-Gare (réalisé par le Département de l'Aveyron rive gauche).

Cette mise en place d'un itinéraire immédiat de 234 km étalée sur 6 ans, nous semble préférable à l'ouverture rapide d'un itinéraire "immédiat" qui serait faite, pour réduire les coûts, sans sécurisation des portions dangereuses de RD, avec un simple jalonnement.

Cette ouverture rapide a été pratiquée dans le Département du Lot-et-Garonne, car les portions de RD dangereuses étaient peu nombreuses.

Dans le département du Lot, à très fort potentiel touristique, il faudrait ouvrir dès le début un itinéraire de grande qualité, qui soit à la hauteur des sites traversés, de la fréquentation prévisible, et de la promotion nationale et internationale qui doit pouvoir en être faite.

2- Un itinéraire "futur" -ou de phase 2- exceptionnel, avec 29% du parcours en site propre et plus de 50% sur petites routes tranquilles

Dans une deuxième phase, pouvant durer 5 à 6 années, le Département du Lot et les Communautés de Communes, peuvent investir pour créer de belles portions en site propre, sur d'anciennes voies ferrées (principalement en basse vallée), ou sur l'ancien chemin de halage au bord de la rivière.

Les principaux aménagements sont les suivants:

- Voie Verte sur ancienne voie ferrée de Duravel à Vire, avec pont sur le Lot (2 km)
- Voie Verte sur ancienne voie ferrée de Puy L'Evêque à Castelfranc (6,8 km)
- Chemin bord du Lot d'Albas à Luzech (3 km)
- Voie Verte sur ancienne voie ferrée avant Douelle (1,5 km)

NB: La Communauté de Communes a retenu ces quatre projets.

NB: avec ces quatre aménagements, la basse vallée du Lot possèdera 22,1 km de Voie Verte, plus les 9 km entre Douelle et Cahors, soit au total 31 km de Voie Verte (sur 70 km de parcours).

Avec un itinéraire continu, comportant 44% en site propre, la Véloroute dans la basse vallée du Lot sera très attractive pour les habitants des villes (de Cahors), les touristes de séjour, et les cyclo-randonneurs.

Les autres aménagements souhaitables sont:

- Chemin bord du Lot du camping de Cahors (0,8 km)
- Chemin de halage bord du Lot du carrefour Cavaignès à l'écluse d'Arcambaj (1,2 km)
- Chemin de halage bord du Lot de Bouziès à l'écluse de Ganil (travaux sur 500m) (1,5 km)
- Chemin à flanc de colline Cap de Batut avant Gaillac (1 km)
- Rampe D662 à Cajarc (0,2 km)
- Chemin parallèle à la voie ferrée de Bouziès à Conduché (0,4 km)
- Chemin bord du Lot à ré-ouvrir entre La Madeleine et Capdenac, travaux au pied de Les Cazals (0,9 km) et de Sourdilhe à Vie (1,2 km) (total chemin = 2,1 km)
- Elargissement D41 de Conduché à Monteils (vallée du Célé) (15 km) (coût 3,75 MF).

Nous avons fait une évaluation du coût total de ces aménagements, à partir des coûts standards, pour chaque type de Voie Verte à créer (voir tableau des coûts dans le volume 4).

Le coût prévisionnel de l'ensemble des travaux de phase 2 s'établit à environ 14 MF.

Cela correspond à un coût moyen de 0,5 MF par km de Voie Verte créée, plus 0,25MF par km de RD élargie (l'élargissement de 15 km de la D41 coûtera 3,75 MF).

Ce coût ne prend pas en compte les halte-services.

Il faudra aussi créer des halte-services, venant compléter celles aménagées ou prévues pour le tourisme fluvial, et qui devront être utilisées également par la Véloroute, comme cela se pratique dans le Lot-et-Garonne.

Pour la création de 10 halte-services, il faut prévoir une dépense supplémentaire d'environ 5 MF (halte type complète: WC, évier, point d'eau, cabine téléphonique, parc stationnement vélo, aire de pique-nique, panneau d'information, parc de stationnement automobile: 0,5 MF l'unité).

Tous ces aménagements de la phase 2, permettront d'offrir 43 km d'itinéraire de Voie Verte en site propre (31 km dans la basse vallée), soit 29% du parcours.

NB: la voie ferrée Cahors-Capdenac constitue un atout pour la future Véloroute

Contrairement à la partie Fumel-Cahors, où l'exploitation a été arrêtée et l'emprise vendue par morceaux aux collectivités et aux particuliers, la voie ferrée Cahors-Capdenac a été sauvée: l'emprise existe, les ouvrages sont entretenus, la voie ferrée est conservée en état, et un train touristique "Quercy-Rail" fonctionne en été.

Notre étude montre qu'une Véloroute peut très bien être aménagée sans toucher à l'emprise de la voie ferrée, et à l'exploitation actuelle.

Au contraire, la Véloroute a besoin de ce type de moyen de transport collectif, dont la présence favorise les balades à vélo. Et inversement la création de la Véloroute va amener une clientèle supplémentaire au train touristique et aux futures lignes commerciales éventuelles.

Les deux projets, Véloroute et exploitation d'une ligne voyageurs et marchandises sur la voie ferrée sont complémentaires:

1- Complémentarité aujourd'hui entre la Véloroute et le train touristique "Quercy-Rail"

Il suffit que ce train "Quercy-Rail" accepte de transporter gratuitement les vélos, pour que les promeneurs à bicyclette à la journée, et les cyclo-randonneurs, soient nombreux à utiliser ce train pour un retour, ou un aller: intérêt touristique de la découverte des sites et paysages sous un autre angle, aspect pratique de réduction des temps de trajet, d'allongement de la distance parcourue en une journée,....

Une augmentation des fréquences en été, et un allongement de la période de fonctionnement, seraient aussi souhaitables: cela favoriserait le tourisme à vélo, et inversement le développement de ce tourisme à vélo rendrait possible une exploitation plus intense de la ligne.

2- Complémentarité demain entre la Véloroute et une ré-ouverture de la ligne en exploitation commerciale voyageurs et marchandises

Cette ré-ouverture en ligne régulière réduirait le trafic automobile et des poids lourds sur les routes de la vallée, ce qui serait profitable aux cyclistes: les routes seraient moins dangereuses pour eux.

Cette ré-ouverture, avec des trains acceptant les vélos, offrirait un service très utile aux cyclistes par son existence, sa régularité et sa fréquence. Cette ligne régulière serait très utilisée par les cyclistes, et sa présence serait un argument favorisant la fréquentation de la Véloroute.

La seule contrainte liée à une exploitation commerciale de la voie ferrée, serait la nécessité de construire des passerelles en encorbellement aux deux ponts de Les Masseries et de Bouziès, sur lesquels la Véloroute peut passer sans travaux importants tant que l'exploitation de la voie ferrée n'est que très peu fréquente.

En définitive, la remise en exploitation régulière de la voie ferrée aurait de tels effets positifs sur la Véloroute, que cette mise en exploitation est souhaitable, même si elle impose des aménagements supplémentaires pour la Véloroute.

3- Aveyron: un moyen de développer la vallée

Dans le Département de l'Aveyron, la vallée du Lot devient très étroite, le Lot ressemble de plus en plus à un torrent descendant entre deux montagnes boisées. Cela offre des paysages sauvages, mais rend parfois difficile l'aménagement d'un itinéraire cyclable sur petites routes tranquilles.

C'est le cas pour deux tronçons où la seule route disponible au bord de la rivière est une voie très circuée et dangereuse:

- RN 140 de Capdenac à Penchot (13 km), où il n'y a pas d'itinéraire continu sur petite route sur la rive opposée: sur 4 km il n'y a que la voie ferrée qui passe;
- D920 d'Entraygues à Estaing (17 km), où il n'y a sur la rive opposée qu'un itinéraire très escarpé.

Ces deux axes routiers, dont le trafic ira en augmentant dans les années à venir, doivent être évités par la Véloroute, nous proposons des solutions.

Le Département de l'Aveyron possède, à 6 kms de la vallée du Lot, le site touristique majeur de Conques, il devra être desservi par la Véloroute. Conques se situe au bord d'un petit affluent du Lot, le Dourdou, dont la jolie vallée est parfaitement cyclable sur des petites routes sur 40 km. Cette vallée peut facilement se raccorder à son extrémité à la vallée du Lot, par une belle Voie Verte existant presque déjà entre Bozouls et Espalion.

C'est pourquoi nous proposons que la Véloroute de la Vallée du Lot comporte une boucle "Conques-vallée du Dourdou" de 68 km.

La vallée du Lot ne dessert, dans l'Aveyron, que deux centres urbains moyennement importants, Capdenac-Gare et Decazeville, qui sont situés au début du parcours. Au delà, sur 130 km, on ne trouve que quelques petites villes agréables et touristiques, assez isolées des axes importants, et vivant d'un tourisme vert, dont la "saison" est de courte durée.

Pour toute cette vallée, magnifique mais isolée, et à la fréquentation touristique encore faible, la Véloroute peut constituer un formidable outil de développement touristique, en apportant une "clientèle" supplémentaire, et un allongement de la période d'activité touristique d'Avril à Octobre.

Une liaison avec Rodez, ville principale du Département, apparaît aussi souhaitable, nous l'expliquerons.

Nous présentons donc nos propositions selon les 12 tronçons suivants:

- Tronçon 12-1- De La Madeleine (pont) à Capdenac-Gare (pont)
(itinéraire "immédiat" rive gauche dans l'Aveyron)
- Tronçon 12-2- De Capdenac-Gare (pont) à Penchot (pont)
- Tronçon 12-3- De Penchot (pont) à Port d'Agrès (pont)
- Tronçon 12-4- De Port d'Agrès (pont) à Grand-Vabre (pont de Coursavy)
- Tronçon 12-5- Boucle Conques-vallée du Dourdou de Grand-Vabre à Espalion
- Tronçon 12-6- De Grand-Vabre (pont de Coursavy) à Maliol-limite du Département
Département du Cantal(tronçon 15-1)
- Tronçon 12-7- De Maliol-limite du Département à Entraygues (pont Notre-Dame)
- Tronçon 12-8- De Entraygues (pont Notre-Dame) à Estaing (pont)
- Tronçon 12-9- De Estaing (pont) à Espalion (pont)
- Tronçon 12-10- De Espalion (pont) à St-Côme-d'Olt (pont)
- Tronçon 12-11- De St-Côme-d'Olt (pont) à St-Geniez-d'Olt (pont)
- Tronçon 12-12- De St-Geniez-d'Olt (pont) à St-Laurent-d'Olt (pont) (limite Département)

Dans une conclusion, nous synthétisons ensuite les enjeux de la Véloroute dans ce Département, en montrant quels investissements minimum permettraient d'ouvrir un magnifique itinéraire.

- Tronçon 12-1- De La Madeleine (pont) à Capdenac-Gare (pont)

(8 km):

itinéraire "immédiat" rive gauche dans l'Aveyron, et bel

itinéraire "futur" rive droite dans le Lot

(voir carte n°30) (voir photos n°46-88 à 95)

Ce tronçon a déjà été décrit dans le Département du Lot, puisque l'itinéraire "futur" devrait y être aménagé, sur la rive droite (tronçon 46-10).

Mais l'itinéraire "immédiat" devrait être ouvert sur la rive gauche, dans le Département de l'Aveyron, sur la D86.

- Tronçon 12-2- De Capdenac-Gare (pont) à Penchot (pont)

(13,5 km):

impossible rive droite sur la RN140, possible rive gauche en créant 4 km de sentier en bordure de la voie ferrée

(voir cartes n°31, 32 et 33)

(voir photos n°12-1 à 14)

Pour ce tronçon de 13,5 kms environ, nous développons les trois analyses suivantes:

- 1- La RN140 très dangereuse sur la rive droite interdit tout passage sur cette rive.
- 2- Elle impose, dans ce secteur, d'aménager rive gauche un itinéraire "futur" plat et sécurisé, dans la vallée, et cela est possible.
- 3- A très court terme un itinéraire "escarpé" et provisoire peut être ouvert.

1- Le passage de la Véloroute est impossible dans la vallée, rive droite, sur, ou au bord, de la RN140

(voir photos n°12-1 à 3)

Le trafic de la RN140 interdit tout itinéraire "immédiat" sur cette route.

Entre Capdenac-Gare et Penchot, sur 14,5 km, la RN140 est un axe routier très dangereux:

- circulation intense: 5200 véhicules par jour en moyenne annuelle, beaucoup plus selon nous puisque les comptages sur la RN140 à l'entrée de Figeac donnent 8000 véhicules par jour.

Le vendredi 7 Juillet 2000, nous avons compté, à 14h 15, plus de 10 voitures et un camion à la minute!

- nombreux poids lourds de gros tonnages, car la route dessert les zones d'activité de Viviez et Decazeville, et est un axe de transit vers Figeac (voir photo n°12-2).

- trafic en croissance continue,

- vitesse élevée des véhicules à cause du profil de la route: chaussée de plus de 7 mètres, avec deux files de circulation de 3,60m ou plus, grandes lignes droites et grandes courbes, ligne médiane pointillée autorisant les dépassements,.... (voir photos n°12-1 à 3).

- absence d'aménagement cyclable: présence de portions avec des sur-largeurs en mauvais état dans l'Aveyron, entre Bouillac et Penchot, mais aucune sur-largeur dans le Département du Lot entre Capdenac et Bouillac (quand on arrive à vélo de Penchot, à la sortie de Bouillac, on a la désagréable surprise de voir disparaître ces sur-largeurs qui servaient de refuge au cycliste jusque là....) (voir photo n°12-3).

- passages très dangereux dans les virages: ainsi entre Bouillac et Lissartel, tout bas-côté disparaît dans un grand virage, le cycliste est "coincé" à droite par une barrière en béton, les véhicules arrivant à grande vitesse ne voient le cycliste, qui est sur leur voie, qu'au dernier moment, et le doublent en le frôlant. C'est l'enfer!

Le passage d'un itinéraire "immédiat" sur ces 14 kms de RN140 est aujourd'hui impossible.

Compte-tenu du trafic: importance, vitesse, augmentation prévisible, et des pollutions sonores et chimiques qu'il entraîne, il serait aberrant d'investir des sommes importantes dans des aménagements cyclables en bordure de la RN140, même si l'on construisait une belle piste cyclable protégée: cela créerait un itinéraire pollué, désagréable, sur lequel les cyclistes auraient une impression permanente de danger pendant 14 km.

Aussi le seul aménagement cyclable que nous demandons sur la RN140 est la création d'une piste cyclable en site propre de 2 km, ayant pour but de pouvoir éviter cette RN140 par un itinéraire provisoire passant au nord, par les crêtes de Felzins.

NB: pour les cyclistes sportifs, et les cyclo-randonneurs les plus aguerris, il sera souhaitable de créer de véritables sur-largeurs le long de la RN140, avec un bon goudron bien roulant, comme cela a été fait en Lozère, le long de la RN88 avant Mende.

NB: la présence de cyclistes, y compris de certains randonneurs, sur cette route aujourd'hui ne doit pas faire illusion: elle est due au fait que les balades et randonnées à vélo existent, et que la N140 est l'unique passage possible.

2- Un bel itinéraire "futur" est possible sur les petites routes de la rive gauche, en aménageant un sentier parallèle à la voie ferrée sur 4 km (section B)

(voir cartes n° 31 et 32) (voir photos n°12-4 à 12)

Heureusement, il est possible de créer un itinéraire plat, continu, sécurisé et très agréable, en bordure du Lot, sur la rive droite, où des chemins empierrés et de très petites routes goudronnées existent déjà: voir cartes n°31 et 32.

Une seule partie, près de Capdenac, entre Assier et Bréziès, n'a pas de chemin disponible. L'unique solution, pour offrir une continuité, est de longer la voie ferrée.

Nous présentons cette proposition en 5 sections A, B, C, D, et E.

- Section A- De Capdenac-Gare à Assier (1,5 km): rues existantes

L'itinéraire "futur" débutera au pont de Capdenac-Gare (D994 avenue Gambetta). Il longe la rivière, puis entre dans la ZI Les Tailades, derrière la gare, passe devant la DDE et l'ADAPÉI, et suit le CR dit du Moulin d'Assier.

Au bout de 1,5 km il arrive au bord du Lot, au barrage et Moulin d'Assier, où la route goudronnée s'arrête.

Mais l'itinéraire peut continuer le long de la voie ferrée, à partir du passage à niveau d'Assier.

- Section B- De Assier (pass. à niveau) au pass. à niveau de Bréziès (4,2 km): sentier de 2 mètres de large à créer au bord de la voie ferrée

Ce passage le long de la voie ferrée est une nécessité pour assurer la continuité de l'itinéraire sur la rive gauche.

Ce passage est techniquement possible, car un large espace est disponible, vu que l'emprise de la voie ferrée a été construite pour supporter deux voies de chemin de fer côte à côte. L'une d'entre elles a été ensuite supprimée, laissant un espace libre de 5 mètres.

Cet espace est très bien visible à Sourdilhe, après le tunnel de Capdenac, en direction de Figeac (voir photo n°12-4).

Entre le passage à niveau d'Assier et celui de Bréziès, l'emprise totale n'a du être rétrécie à la construction à cause du relief encaissé au pied de la montagne rocheuse. Après la fermeture d'une des voies, l'espace libéré a été en partie utilisé pour les besoins de l'exploitation, et notamment de la surveillance des éboulis.

Pourtant l'emprise disponible pour aménager un sentier parallèle est partout visible, avec 2 mètres à 2,50 mètres d'espace.

On a les dimensions suivantes, données en regardant vers Penchot, et de gauche à droite, à partir du rail droit de la voie.

- A 200m du passage à niveau d'Assier (voir photo n°12-5):

- ballast de la voie en service:	2,50m
- espace, trace de passage:	0,50m
- dalle béton au sol (câble):	0,20m
- espace libre:	2m
- poteaux rideau de câbles testeurs:	0,20m
- fossé:	0,60m
- talus.	

- Au pont, à 500m du passage à niveau Assier (voir photo n°12-6):
 - ballast de la voie en service: 1,90m
 - espace, trace de passage: 0,70m
 - dalle béton au sol (câble): 0,20m
 - espace libre: 2,80m
 - balustrade.
- Juste après ce pont, zone au pied de falaise, section avec rideau de câbles testeurs d'éboulement (voir photo n°12-7):
 - ballast de la voie en service: 1,90m
 - espace, trace de passage: 0,25m
 - dalle béton au sol (câble): 0,20m
 - poteaux rideau de câbles testeurs: 0,20m
 - espace libre: 1,40m
 - fossé: 0,60m
 - falaise rocheuse.
- Entre Vernet-le-Haut et le tunnel, la voie n'est plus au pied d'une falaise, l'espace disponible est partout de 2,10m.
- A l'entrée du tunnel (voir photo n°12-8):
 - ballast de la voie en service: 2m
 - espace disponible: 2m
 - (1m en sable bien nivelé, 1m en cailloux)
 - fossé: 0,60m
 - mur.

Certains travaux de dérochement et de protection des passages étroits au pied des falaises sont certainement nécessaires, pour réduire les risques d'éboulement, et élargir l'espace disponible à ces points sensibles.

A cette condition, en ré-aménageant l'emprise de la voie ferrée, il est techniquement possible d'aménager un sentier pour piétons et cyclistes parallèle à la voie ferrée, d'une largeur de 1,50 à 2 mètres, avec un grillage séparateur de 2m de haut du côté de la voie ferrée en service.

D'ailleurs, juste après cette section B (section C), au hameau de La Rivière, il existe déjà un chemin de 3 mètres de large, parallèle à la voie ferrée, qui est utilisé par les véhicules automobiles de la SNCF, sur plus de 500 mètres de long (voir photo n°12-9).

Il semble que cette petite route soit aussi autorisée aux habitants (en automobile) en période d'inondation du chemin d'accès habituel au hameau.

Ce chemin est noté sur la carte IGN, entre le passage à niveau Bréziès et le pont du chemin rural montant à Bréziès (voir carte n°31).

La solution juridique consiste en un contrat signé entre la collectivité locale aménageant la Véloroute (le Conseil Général) et le propriétaire de l'emprise de la voie ferrée.

Dans d'autres Départements de Midi-Pyrénées, des sentiers parallèles à des voies ferrées en exploitation ont déjà été officiellement aménagés:

- en Lot-et-Garonne, au pont SNCF de Boyer, le Département a ouvert un sentier pédestre de 1,2 km de long, le long de la voie ferrée Agen-Paris (voir carte n°11, photos n°47-41 à 43 et texte descriptif du tronçon 47-5).
- en Haute-Garonne, à Toulouse, la ville a ouvert une piste cyclable de 3m de large parallèle à la voie ferrée Toulouse-Auch en exploitation, avec un grillage séparateur, sur 3 km.

NB: le sentier devrait avoir une longueur de 4,2 km environ, entre le passage à niveau d'Assier et celui de Bréziès.

Ce sentier d'un seul tenant, sans traversées de la voie, assurerait la continuité de façon simple et sûre. La sécurité serait encore meilleure si ce sentier débutait 1,5 km avant au hameau La Rivière, avec un accès par le pont sous la voie ferrée du chemin menant à Bréziès, ce qui éviterait toute traversée de la voie!

Cette longueur pourrait être réduite en ré-ouvrant un sentier rural existant au bord du Lot, entre le passage à niveau de Vernet-le-Haut et le tunnel (1,2 km). Cela ajoute deux traversées de la voie ferrée.

- Section C- Du passage à niveau Bréziès à Coussieu (5,8 km): chemin et routes existants

(voir photos n°12-10 et 11)

Au passage à niveau Bréziès, l'itinéraire suit un chemin rural d'abord en mauvais état (900m à améliorer) (voir photo n°12-10).

Ce chemin se rapproche du Lot et devient bien empierré. Il continue jusqu'à l'ancienne écluse et au petit hameau La Rivière (1,5 km) (voir photo n°12-11).

Ensuite une petite route goudronnée conduit au village de St-Martin-de-Bouillac (1,8 km).

Après être passé sous le pont, l'itinéraire continuera sur la très jolie petite route, qui longe la rivière, sous les arbres, jusqu'au pied de la maison Coussieu (2,5 km).

- Section D- De Coussieu à l'ancienne écluse (1,5 km): sentier existant à améliorer

(voir photo n°12-12)

Au pied de Coussieu, au bord du Lot, le chemin continue en un chemin en terre, qui se rétrécit et est étroit au pied de la falaise, juste en face de La Roque Bouillac, pendant 300m.

Sur cette partie le chemin devra être re-construit (élargissement, revêtement).

Après, le sentier redevient large, mais sablonneux, au pied de la voie ferrée, au bord du Lot sous les arbres (voir photo n°12-12).

Sur cette section, il suffira d'améliorer le revêtement: empierrage et castine fine bien tassée.

- Section E- De l'ancienne écluse au pont de Penchot (1 km): route existante, mais traversée de la N140 à sécuriser

Une petite route conduit de l'ancienne écluse à la RN140, à l'extrémité du pont sur le Lot (0,5 km).

L'itinéraire continuera en face, sur la D42 vers Boisse-Penchot, jusqu'au pont étroit de Penchot (0,5 km).

La traversée de la RN140 devra être sécurisée.

A court terme en ralentissant la vitesse des véhicules circulant sur cette route, et en traçant deux bandes cyclables entre le carrefour de la D42 et celui de la petite route venant de l'ancienne écluse, séparés par 150m de RN140.

A terme un passage souterrain de la Véloroute, sous la RN140, devra être aménagé:

- soit au bord du Lot, au pied de la pile du pont, en encorbellement;
- soit au niveau de l'arrivée de la petite route venant de l'ancienne écluse, par la construction d'un tunnel destiné à la fois aux cyclistes, et aux randonneurs pédestres, nombreux dans cette région.

3- A très court terme un itinéraire "immédiat" provisoire de la Véloroute officielle peut être ouvert, avec des montées (18,5 km)

(voir cartes n° 32 et 33) (voir photos n°12-1 et 2 et 12-13 et 14)

Pour pouvoir ouvrir rapidement un itinéraire "immédiat", la seule solution est de jalouer un parcours qui s'éloigne de la vallée, et présente alors des dénivelés importants, qui sont incompatibles avec les normes exigées pour une Véloroute.

Cet itinéraire ne peut donc être que "provisoire", l'itinéraire principal revenant dans la vallée quand le parcours sur la rive gauche, l'itinéraire "futur", aura été aménagé.

Le bel itinéraire "provisoire" proposé ici, qui nécessitera la création d'une piste cyclable de 2 km au bord de la RN140, pourra être conservé comme une boucle sportive (variante), semblable à celle du Saut de la Mourine, déjà décrite dans l'itinéraire du Lot.

L'itinéraire "provisoire" passe au nord, car les dénivelés sont plus faibles, car une liaison avec Figesc est alors facile, et car il arrive directement à Penchot (par le sud l'arrivée serait à Viviez).

Cet itinéraire "provisoire" sera plus facile dans le sens Capdenac vers Penchot, car le dénivelé total de presque 300m est "absorbé" avec trois montées successives:

- D41 sous les bois: 1,4 km pente 5%
- De Monty à La Romézie: 1 km pente 7%
- De Laromiguière à Plancat: 3 km pente 3%

(dans le sens Penchot vers Capdenac, la montée de Penchot à Plancat est beaucoup plus difficile: dénivelé 283m, 4,2 km, pente 7%).

L'itinéraire offre des vues magnifiques sur la vallée du Lot, et sur les plateaux de Figeac et du Cantal.

Il se situe dans le Département du Lot pour 14 km, seule la descente sur Penchot est dans l'Aveyron.

Nous décrivons cet itinéraire en quatre éléments, plus la liaison avec Figeac.

1- De Capdenac-Gare (pont) au carrefour D41 (2,5 km)

(voir carte n°31) (voir photos n°12-1, 12-2 et 12-13)

L'itinéraire commence à l'extrémité du pont de la D994 (avenue Gambetta). Là, il descend aussitôt au bord du Lot, par la rampe à gauche devant le "Café du Pont".

Puis il longe la rivière sur la petite route tranquille, passe sous le pont de la voie ferrée, et rejoint la RN140.

L'itinéraire doit alors suivre la RN140 très circulée entre le pont de la voie ferrée et le carrefour de la D41 (2 km).

Ces 2 km devront être sécurisés en construisant une piste cyclable bi-directionnelle, en site propre, parallèle à la RN140, avec une protection physique de type barrière métallique, béton ou bois.

La photo n°12-1 montre qu'à la sortie de Capdenac, il y a la place: chaussée de 7,20m, bas-côtés de 1,50m.

La première partie, 1,2 km jusqu'à Le Goutal, devra se situer tout près de la RN, par manque d'espace. La deuxième partie, 800m, pourra s'éloigner de la RN et se rapprocher de la rivière.

La traversée de la RN140 devra être très bien sécurisée, surtout si la piste est construite côté Lot, avec une traversée située au carrefour de la D41. Dans ce cas la construction d'un terre-plein central, pour faciliter la traversée en deux temps, est souhaitable (voir photo n°12-13).

Si la piste cyclable est aménagée côté nord, la traversée de la RN140 se fera à Capdenac, où les véhicules peuvent être plus facilement ralentis, ou même arrêtés à un feu. Cette solution semble la meilleure.

2- D41 entre le carrefour N140 et le carrefour des 5 routes (D31- Les Junies) (5 km)

L'itinéraire suit la D41, jolie route de campagne, au début très plate, et qui semble assez peu circulée.

Un marquage de files de circulation étroites serait possible.

La route monte très doucement dans la plaine, puis dans les bois la pente s'accroît sur 1,4 km (pente 5%), jusqu'au carrefour.

3- Du carrefour des 5 routes (D41-D31-Les Junies) à Plancat (6,8 km): très petites routes montant jusqu'à 469m d'altitude

(voir cartes n°33 et 32)

L'itinéraire suit ensuite des très petites routes à circulation très faible, qui montent par paier jusqu'au point le plus haut, le village de Plancat, altitude 469m, dans le département du Lot.

Une première montée très raide de 1 km existe entre Monty et La Romézie (pente 7%).

Une deuxième montée plus longue (3 km) et à pente moyenne (3%) existe ensuite entre Laromiguière et Plancat. Ce passage offre des vues lointaines au sud sur les gorges du Lot, et au nord sur le Cantal.

4- De Plancat à Penchot (pont) (4 km): une très belle descente

L'itinéraire descend d'abord à un carrefour de quatre routes, limite du Département de l'Aveyron, altitude 423m.

Puis par une descente très raide de 4 km (pente 7%), il plonge sur la vallée du Lot à Penchot, en offrant quelques vues magnifiques sur la vallée, d'un côté vers Livinhac-le-Haut, de l'autre, au pied, sur Penchot et Viviez.

Au carrefour avec la D627 (alt 186m), l'itinéraire suit cette rue vers la gauche, jusqu'au petit pont métallique de Penchot.

5- Itinéraire de liaison depuis Figeac (10,5 km)

(voir carte n°29-bis) (voir photo n°12-14)

Il est utile de jalonner un itinéraire permettant aux cyclistes de relier Figeac à la Véloroute par cet itinéraire "provisoire" et escarpé, qui rejoint la vallée à Penchot.

L'itinéraire commence à Figeac au pont Gambetta, prend la RN140 (dir Decazeville).

Cette large Allée Victor Hugo devra être sécurisée par la création de bandes cyclables (0,8 km). La chaussée de 6,90m le permet.

Après le feu, et avant le passage sous la voie ferrée, l'itinéraire prend en face la "route de Roussilhe", qui passe devant la base de loisirs du Surgé (camping, village de loisirs).

Il prend ensuite à gauche un petit chemin vers la résidence "Les Oustalous" et le hameau Le Terré. Après une côte à 13% sur 500m, véritable "mur", il arrive sur le plateau qui domine Figeac (vue).

La petite route tranquille serpente dans les vallons, et, après une deuxième montée raide de 1,3 km (pente 7%), atteint le "carrefour de la Pierre Levée" avec la D2.

L'itinéraire suit la D2 entre ce carrefour et celui de la D206, sur 2,5km.

La D2, route de Montredon, est assez circulée, avec un profil favorisant la vitesse des véhicules: longues lignes droites, bonne visibilité (voir photo n°12-14).

La D2 devra être sécurisée sur ces 2,5 km, par marquage de files étroites (2,50m de large) et petites sur-largers de 0,50m (chaussée de 6m).

Au carrefour avec la D206, l'itinéraire suit des petites routes: D206 jusqu'à St-Félix, petite route jusqu'à la D2, D31 jusqu'au carrefour des 5 routes (D31-D41-Les Junies).

- Tronçon 12-3- De Penchot (pont) à Port d'Agrès (pont)
(9,8 km): un beau parcours, facile à sécuriser

(voir cartes n°32 et 34)

(voir photos n°12-15 à 16)

Ce tronçon de 10 kms environ offre un beau parcours, et ne pose pas de problèmes d'aménagements. Deux tronçons doivent être sécurisés, et cela est facile à réaliser.

Au petit pont de Penchot, l'itinéraire traverse le Lot, et, en face du bar, il prend à gauche le sentier gravillonné qui longe la rivière, et qui devra être amélioré (sur 500 mètres).

Il se poursuit sur le chemin goudronné, qui traverse tous les aménagements réalisés au bord de la rivière par la commune de Boisse-Penchot: tennis, piscine, aire de pique-nique, point d'eau et WC publics, parking, stade,... Une halte-services de la Véloroute pourra être localisée à cet endroit.

Le sentier redevient en terre sur 500m -il devra être amélioré- et rejoint la D42.

L'itinéraire suit ensuite la D42, jolie route qui passe devant le camping, mais est assez circulée par un trafic local d'accès à Decazeville.

La D42 devra être sécurisée sur 1,4 km, entre Boisse-Penchot (sentier bord du Lot) et le pont de Livinhac. Un marquage de files de 2,80m de large créera des bandes cyclables de 0,60m de large (chaussée de 7m).

L'itinéraire suit après à gauche la D21 sur 400m jusqu'à l'entrée de Livinhac-le-Haut. Ce tronçon de D21, qui possède une large chaussée de 8 mètres, sans marquage, devra être sécurisé par un marquage de files de 2,80m de large, créant des bandes cyclables de 1 mètre de large, y compris sur le pont. (voir photos n°12-15 et 16).

Cet aménagement est aussi nécessaire pour protéger les randonneurs pédestres, nombreux à circuler sur ces 500m de route: le GR 65 passe là!

Le remplacement des barrières métalliques par des barrières en bois semble aussi souhaitable, comme dans tous les sites de la vallée.

L'itinéraire entre au coeur du village par les petites rues (ce qui permet d'éviter la D21), puis en sort par la rue du Couvent, l'avenue Laromiguière, et la petite route à gauche, qui remonte jusqu'au carrefour D21/D72.

L'itinéraire suit à droite la D72 qui surplombe le Lot, et descend sous les arbres jusqu'à un pont et un carrefour, au pied du "Roc de Gerles", situé à 2,8 km du pont de Port d'Agrès.

A ce carrefour la D72 tourne à gauche et monte vers les collines, jusqu'à St-Santin, en direction de Murs. C'est le début de la "liaison Cantal- Haute Auvergne", itinéraire de la Véloroute conduisant à Murs et Aurillac, décrit plus loin.

L'itinéraire principal de la Véloroute continue tout droit en direction de Port d'Agrès, par la D627. A l'entrée du village il suit une petite rue à droite (quartier Le Ravet), qui mène au bord du Lot (jolie vue), puis remonte à l'extrémité du pont de Port d'Agrès, à l'angle de l'hôtel.

- Tronçon 12-4- De Port d'Agrès (pont) à Grand-Vabre (pont de Coursavy) (14 km):

un beau parcours par St-Parthem et la Maison de la Rivière, avec une boucle touristique possible sur l'autre rive

(voir cartes n°36 et 37)

(voir photos n° 12-17 à 20)

Ce tronçon de 14 kms environ propose un beau parcours sur la D42, itinéraire "immédiat" au bord du Lot, qui passe devant une "maison de pays" consacrée à la rivière Lot, et d'un grand intérêt pour le touriste cycliste.

Une boucle touristique, et escarpée, peut être aménagée sur l'autre rive, pour compléter l'attrait de cette zone.

Nous présentons ces deux itinéraires.

1- Un bel itinéraire "immédiat" sur la RD42, qu'il faudra préserver lors des futurs aménagements routiers

Un superbe parcours, continu et plat, au bord du Lot, est possible en suivant tout simplement l'unique route existante, la RD42.

Cette petite route est aujourd'hui assez peu circulée, et non dangereuse pour les cyclistes, même en plein été (nous l'avons parcourue à vélo deux fois le mardi 22 Août 2000). Elle offre trois types de profil:

1- Au départ de Port-d'Agrès, et presque jusqu'à St-Parthem, elle a une largeur moyenne (chaussée de 5m à 6m).

2- Puis elle présente deux sections ayant une chaussée très étroite, de 4,30m environ:

- section à Pendaries (0,5 km) (voir photo n°12-17)

- section de St-Parthem au carrefour de La Viazelle (3 km) (voir photo n°12-18).

Ces sections, par ailleurs très belles (paysages, vues) et ombragées, ne sont pas vraiment dangereuses pour les cyclistes, car le trafic est faible, et l'étroitesse de la route oblige les automobiles à ralentir.

3- Certaines sections ont été élargies (chaussée de 6 mètres):

- déviation de St-Parthem (0,8 km)

- du Moulin d'Olt au pont de la D901 (3 km).

Ces aménagements ont amélioré les conditions de circulation des véhicules à moteur, mais ont oublié les cyclistes:

- absence de sur-largeurs cyclables, alors qu'un marquage de bandes de rive aurait suffi pour dégager un espace de 0,40m pour les vélos;

- absence de traitement paysager: pas de plantations d'arbres, qui procurent ombre et beauté, pas de barrières en bois, qui préservent l'aspect naturel, dénaturé par les barrières métalliques.

Il apparaît donc souhaitable que ces deux sections déjà élargies soient aménagées avec des sur-largeurs cyclables.

Il est aussi nécessaire que dans les futurs aménagements routiers de la RD 42, la présence de la Véloroute touristique soit prise en compte: création de sur-largeurs cyclables, et traitement paysager.

La Maison de la Rivière, ouverte au printemps 2000 à St-Parthem, est une "maison de pays", beau "musée", qui fait revivre l'histoire économique et sociale de la rivière Lot et de sa vallée. Elle explique le rôle majeur de la navigation qui se pratiquait d'Entraygues au confluent. Expositions, maquettes, vidéo, visites commentées sont proposés toute l'année (voir photo n°12-19).

Ce lieu constituera un centre d'attraction important pour les cyclo-touristes, qui seront nombreux à s'y arrêter.

Une halte-services de la Véloroute devrait être aménagée à la Maison de la Rivière, ce qui est facile: création d'un parc de stationnement pour vélos, ouverture des toïettes aux cyclistes, et panneau d'information peuvent suffire.

Une aire de pique-nique au bord du Lot peut compléter cette halte.

La création d'un bac sur la rivière à St-Parthem, qui est envisagée par la Communauté de Communes, facilitera les circuits vélo en boucle avec l'itinéraire prévu sur l'autre rive.

Le site de La Vinzelle, village perché dominant la vallée, se situe à 3 km de la Véloroute, juste après St-Parthem. Malgré la forte pente que les cyclistes doivent franchir pour l'atteindre, il devrait constituer une autre attraction de l'itinéraire, et figurer sur les documents publiés (à voir: la Fontaine St Clair, l'église à bourdon de 1200kg, les vieilles maisons fleuries, les vues sur la vallée).

Une halte-services de la Véloroute pourrait aussi être créée au carrefour de la D42 et de la D901, au bout du pont. Il existe là un espace disponible, où pourrait être installés un panneau d'information et une aire de pique-nique (voir photo n° 12-20).

Mais celle-ci pourrait aussi être située en contre-bas, devant la base de canoë-kayak (bar-restaurant existant, ouvert en Juillet-Août seulement).

2- Un itinéraire "futer" de complément sur la rive gauche est possible, en améliorant le revêtement de pistes forestières existantes: une boucle touristique, atout pour la vallée.

Un bel itinéraire, mais avec des passages à forte pente, peut être aménagé sur la rive gauche, entre Port-d'Agès et Grand-Vabre, sur 14,5 km.

Au départ de Port-d'Agès, l'itinéraire suit le chemin empierré existant déjà au bord de la rivière, jusqu'à Le Roux (3,5 km).

Ensuite il suit la piste forestière existante sur 8 km: la piste monte au pied de Le Fau, puis descend jusqu'à franchir un petit ruisseau affluent du Lot (au pied de La Besse), puis remonte et redescend jusqu'à Murat. Là elle continue à plat jusqu'à Le Bac.

Cette piste de 8 km, praticable en auto (4x4), à pied et à VTT, devra être aménagée pour être un itinéraire ouvert à tous types de vélos empierrage et pose d'une castine fine bien tassée.

L'itinéraire continue, après Le Bac, sur la petite route goudronnée qui dessert cette maison face au barrage. La route longe le Lot, puis son affluent Le Dourdon sur 300m, jusqu'au pont de Grand-Vabre sur le Dourdon.

La Communauté de Communes a des projets d'aménagement de sentiers de randonnée le long du Lot, et pourrait retenir cet itinéraire.

Tronçon 12-5- Boucle Conques-Vallée du Dourdou de Grand-Vabre à Espalion (64 km):

un bel itinéraire "immédiat" possible, en améliorant 1,5 km de sentier existant à Bozouls

(voir cartes n°38 et 39)
(voir photos n°12-21 à 22)

La vallée du Dourdou dans l'Aveyron ressemble à celle du Célé dans le Lot: plate, belle, facilement cyclable sur des petites routes, reliée à l'itinéraire principal de la vallée du Lot à son confluent à Grand-Vabre, et facilement reliable à l'autre extrémité, vers la source du Dourdou, à Bozouls.

La Véloroute "Vallée du Lot" doit donc comprendre une boucle "Conques-vallée du Dourdou", qui desservira le site majeur de Conques, et offrira un très beau parcours, et, à son extrémité, une magnifique Voie Verte descendant sur Espalion.

Cet itinéraire de 64 kms environ est facile à aménager. Il peut être ouvert très rapidement, avec seulement la réfection du revêtement d'un sentier pédestre existant à Bozouls, sur 1,5 km (coût environ 0,3 MF).

Nous décrivons l'itinéraire en trois éléments.

1- De Grand-Vabre au Moulin de Sagnes par la D901 (13,8 km):
un parcours magnifique, à sécuriser sur 4 kms.

(voir photo n°12-21)

L'itinéraire suit la D901 entre le pont sur le Lot et le Moulin de Sagnes (voir photo n°12-21).

C'est une petite route dans une vallée magnifique, qui passe au pied de Conques, cité médiévale à l'abbaye remarquable, qui constitue un site majeur et un pôle d'attraction touristique, y compris pour les randonneurs pédestres avec le passage du GR65.

La D901 est une route sinueuse assez étroite, dont la chaussée a une largeur d'environ 5 mètres, avec quelques sections de plus grande largeur, et des sections étroites.

Entre Grand-Vabre et Conques (9,8 km), le trafic automobile sur la D901 est plus faible, et la Véloroute pourra être jalonnée sans aménagement particulier.

Entre Conques et le Moulin de Sagnes, dans les gorges du Dourdou, la D901 est plus circulée et devra être sécurisée (4 km) (voir photo n°12-21).

Le trafic est, selon les comptages officiels, de 1181 véhicules par jour, en moyenne annuelle. Mais le trafic est plus élevé en été, avec des campings-cars, des caravanes, et des autobus.

Ce trafic est en croissance, puisque le Département aménage et élargit la D901 entre Rodez et Conques.

Sur cette section nous proposons la création d'une "route partagée" véto/véhicules à moteurs, avec panneaux de signalisation et limitation de vitesse à 50 km/h (comme cela est prévu dans le Cantal pour la D617 entre Maurs et Aurillac).

Un traitement paysager, avec pose de rambarde en bois, est aussi nécessaire.

Il est aussi nécessaire que dans tous les futurs aménagements routiers de la RD 901, la présence de la Véloroute touristique soit prise en compte: création de sur-largeurs cyclables, et traitement paysager.

2- Du Moulin de Sagnes (D901) à Bozouls (42 km): parcours sur de jolies routes tranquilles

Du Moulin de Sagnes à Nauvisac (7 km)

Au Moulin de Sagnes, l'itinéraire quitte la D901, et passe devant ce beau moulin encore en activité sur la Lot. A 800m il prend la petite route à gauche, et 3,8 km plus loin il prend en face la D502.

Au carrefour avec la D41, au niveau de St-Cyprien-sur-Dourdou, il continue en face sur cette D41. Il prend ensuite la D22A (vers Decazeville) sur 300m, puis aussitôt à gauche la D22, jolie petite route au bord du Lot, qui conduit à Nauvisac.

De Nauviale à Villecomtal (13 km)

L'itinéraire traverse Nauviale par la rue principale, et suit ensuite la D22. C'est une très jolie route de vallée, plate et peu circulée. Après un passage sous les bois, la D22 rejoint la D904 à l'entrée de Villecomtal.

De Villecomtal à Bozouls (22 km)

L'itinéraire suit la D904 qui traverse Villecomtal, en direction de Muret-le-Château. Au bout de 5 km, l'itinéraire prend à gauche la D68.

La D68 est une très jolie petite route, très peu circulée, qui monte doucement avec la vallée du Dourdou, pendant 5 km, jusqu'au pied du hameau perché de Rodelle, après le pont sur le Dourdou, au lieu-dit Cambon.

A partir de là, l'itinéraire prend à gauche la petite route goudronnée (dir St Julien), qui monte sous les bois jusqu'au carrefour avec la D20 (montée de 3 km).

Au carrefour de la D20 l'itinéraire suit cette route, qui descend en pente douce jusqu'à Bozouls, au carrefour de la route Rodez-Espalion la D920.

NB: après St-Julien-de-Rodelle, certaines lignes droites de la D20 devraient être sécurisées par marquage de files étroites.

3- De Bozouls à Espalion (9 ou 13 km): un itinéraire "immédiat" possible avec peu de travaux, et un itinéraire "futur" possible sur 13 km de Voie Verte magnifique.

L'itinéraire doit éviter la D920 vers Espalion, route très circulée et très dangereuse: 7000 véhicules par jour, nombreux poids-lourds, grande vitesse. Cela est possible.

Un itinéraire "immédiat" est possible en améliorant 1,5 km de sentier pédestre existant (voir photo n°12-22)

Les communes ont en effet aménagé un sentier pédestre sur l'ancienne voie ferrée Espalion-Bozouls-Bertholène: les ouvrages d'art (ponts, tunnels) ont été sécurisés, le ballast conservé et débroussaillé.

Ce chemin est aujourd'hui impraticable à vélo, à cause des gros cailloux anguleux du ballast (taille supérieure à 5 cm), et des broussailles qui repoussent. Mais l'existence de ce sentier est d'un grand intérêt pour la Véloroute (voir photo n°12-22).

L'itinéraire "immédiat" doit emprunter la D920 sur 1,5 km, entre Bozouls (carrefour D20-D988) et le petit chemin qui part à droite (direction: "base ULM").

Or le sentier pédestre sur l'ancienne voie ferrée passe à cet endroit, le long de la D920.

L'aménagement de ce sentier en itinéraire cyclable, avec un revêtement bien roulant (grave de 0,20 plus castine fine bien tassée), permettrait d'ouvrir l'itinéraire "immédiat", et toute la boucle de 64 kms.

Ces travaux doivent porter seulement sur 1,5 km, à partir de la zone industrielle de Bozouls, devant l'usine Espalux (voir photo n°12-22).

Après ces 1,5 km de D920 (ou de sentier sur ancienne voie ferrée), l'itinéraire emprunte un joli chemin rural empierré, parallèle à l'ancienne voie ferrée, jusqu'à l'intersection avec la route de Biounac (D28) (2,4 km).

Puis il suit une très jolie petite route goudronnée qui descend très raide, par Les Matelines, jusqu'au centre d'Espalion (5 km).

Cette petite route offre des vues magnifiques sur la vallée du Lot, et présente un dénivelé important de 280m en 4 km (pente de 7%).

L'itinéraire "futur" sur l'ancienne voie ferrée permettra d'atténuer cette pente.

Un itinéraire "futur" magnifique sur l'ancienne voie ferrée déjà aménagée en sentier pédestre

Il suffit de poser sur l'emprise de cette ancienne voie ferrée un bon revêtement de gravier fin (grave 0,20) et de sable fin (castine), bien tassé et bien entretenu (désherbant), pour permettre le passage de tous types de vélos par tout temps.

Ces travaux importants, d'un coût d'environ 2 Millions de F, créeront une Voie Verte remarquable de 13 km. Elle constituera une attraction pour la Véloroute, et amènera une fréquentation élevée dans la région.

Cette Voie Verte offrira:

- une descente facile, sécurisée, et une montée facile et progressive;
- un parcours magnifique par les vues lointaines sur la vallée, et les ouvrages traversés: un tunnel en courbe de 550m, et cinq tunnels courts de 100m environ chacun.

Il faudrait installer un éclairage de ces tunnels, au moins de celui le plus long (550m) et en courbe, totalement obscur. Cet éclairage tous les 15m pourrait être actionné à l'entrée de chaque tunnel par les usagers. Il coûterait environ 0,3 MF à 0,5 MF pour les 6 tunnels.

La pose dans les 6 tunnels d'un revêtement excellent, de type enrobé, est une autre solution pour sécuriser leur traversée.

Remarque:

Services et halte-services le long de la boucle Conques-Vallée du Dourdou

L'itinéraire traverse plusieurs villages et sites disposant de services de restauration et d'hébergement, ainsi que d'éléments comme des WC et des aires de pique-nique, pouvant servir de base pour les futures halte-services:

- Grand-Vabre: bar, restaurant, hôtel, camping, village de vacances
- Conques: bar, restaurant, hôtels, camping
- D901 sortie Conques: parking, toilettes
- St-Cyprien-sur-Dourdou: deux hôtel-restaurants, WC publics sur la place
- Nauviale: bar, restaurant, gîte de séjour
- Villecomtal: bar, restaurant, hôtel, camping municipal, halte-service possible devant le camping
- Bozouls: bar, restaurant, hôtel-restaurant.

- Tronçon 12-6 (et 15-1 Cantal)- De Grand-Vabre (pont de Coursavy) à Maliol-limite du Département du Cantal (12 km): un bel itinéraire à préserver

(voir cartes n°37 et 40)
(voir photos n°12-23 et 24)

Ce tronçon de 12 kms environ se situe en totalité dans le Département du Cantal, mais il assure la continuité de la Véloroute dans le Département de l'Aveyron.

Il ne présente aucune difficulté pour être jalonné en Véloroute, car l'itinéraire emprunte la D141 en bord du Lot, qui est une jolie route ombragée, et peu circulée en moyenne annuelle.

Mais le trafic est plus important en été, et certains véhicules, comme les camionnettes des loueurs de canoës-kayak, ou des livreurs, roulent vite.

C'est une route le plus souvent étroite, avec une chaussée de largeur comprise entre 4,30m et 5m (voir photo n°12-23).

Un panneau au pont de Coursavy indique que le Conseil Général du Cantal est en train d'améliorer la D141, entre le pont de Coursavy et Maliol, sur 13 km. Montant des travaux: 3,5 MF.

Deux tronçons de la D141 ont déjà été aménagés, avant et après le Port de Vieillevie (base de canoë-kayak), sur 1km environ chacun (voir carte n°40) (voir photo n°12-24).

La chaussée a été élargie à 5,60m, et une ligne médiane pointillée tracée au sol. Mais rien n'a été prévu pour les cyclistes, alors qu'il aurait été facile de tracer deux bandes de rives pour créer deux files de circulation étroites (2,40m) et deux sur-largeurs cyclables de 0,60m.

Il est donc souhaitable que le Conseil Général du Cantal tienne compte de la Véloroute "Vallée du Lot" dans les futurs aménagements de la D141, entre le pont de Coursavy et Maliol:

- création de sur-largeurs cyclables, même étroites, en bon goudron identique à celui de la chaussée;

- traitement paysager: plantations, trouées paysagères, barrières en bois (et non en métal!), murets en pierre,...

NB: Services et halte-services de la Véloroute le long de la D141:

- | | |
|-----------------------|--|
| - Coursavy (hameau): | petit camping au bord du Lot |
| - St-Projet: | hôtel-restaurant, point d'eau + WC, prairie au bord de l'eau |
| - Vieillevie: | trois hôtels-restaurants, commerces, point d'eau, château |
| - port de Vieillevie: | base de canoë-kayak. |

- Tronçon 12-7 - De Malhol-limite du Département du Cantal à Entraygues-sur-Truyère (pont Notre-Dame) (12 km): un bel itinéraire à préserver

(voir cartes n°40 et 41)
(voir photos n°12-25 à 28)

Ce tronçon de 12 kms environ dans l'Aveyron ressemble au précédent, car l'itinéraire suit une petite route départementale au bord du Lot, la D107.

La D107 a une chaussée de largeur variable:

- largeur moyenne (5m) par endroit;
- largeur faible (4,5m) sur d'autres sections comme au pied de Le Fel (voir photo n°12-25).

Une grande section de la D107, entre Portez et le Bois (3 km), a été l'objet d'un aménagement de bonne qualité: élargissement de la chaussée, bas-côtés de bonne qualité utiles pour les cyclistes, jolis murets en pierre côté rivière.

Il est souhaitable que, dans les futurs aménagements de cette D107, le Conseil Général de l'Aveyron continue à réaliser des travaux de qualité, avec des bas-côtés larges et bien revêtus, des sur-largeurs cyclables, et un traitement paysager.

Les barrières métalliques visibles 1 km avant Entraygues, devraient être remplacées par des barrières bois (voir photo n°12-26).

L'itinéraire entre dans Entraygues par le Pont Vieux sur la Truyère, qui permet d'éviter le nouveau pont de la D920, très circulé (voir photo n°12-27).

Ce Pont Vieux d'Entraygues devrait être autorisé aux cyclistes dans les deux sens.

L'itinéraire traverse ensuite la ville en évitant la rue principale très circulée, et en longeant la rivière La Truyère. Au bout du Pont Vieux, l'itinéraire prend à droite le passage des Frères Pontifiés, puis suit le long de la Truyère la rue du Faubourg de Truyère. A la place de La République, il continue par des petites rues (rue du Collège, passage Monseigneur Lacroix, rue du Moulin, rue de la Grave) jusqu'au pied du Château, sur la jolie place avec une aire de pique-nique, au confluent de la Truyère et du Lot. Puis il longe le Lot jusqu'au quai du Lot ou avenue du Lot.

Il doit ensuite suivre l'Avenue du Lot, D920 très circulée, très dangereuse pour les cyclistes, jusqu'au pont Notre-Dame, à la sortie de la ville (voir photo n°12-28).

L'Avenue du Lot (D920) à Entraygues (0,8 km) devra être sécurisée par un aménagement cyclable.

La chaussée de 6,60m de large permet de tracer deux files de circulation de 2,70m de large, et deux bandes cyclables étroites de 0,60m de large (peinture incluse). Ces bandes seront utiles: réduction de la vitesse des autos et camions, espace pour les cyclistes.

NB: Un aménagement cyclable devrait aussi être réalisé à Entraygues sur l'Avenue de la Truyère, entre la place de la République et le Pont Vieux, car de nombreux cyclistes passent sur cette rue principale.

La chaussée de 8m de large, aujourd'hui sans marquage au sol, permet de tracer deux bandes cyclables.

- Tronçon 12-8 - De Entraygues-sur-Truyère (pont Notre-Dame) à Estaing (pont) (17 km):
itinéraire difficile rive droite sur la D920 nécessitant d'importants travaux de sécurisation, possible rive gauche mais escarpé

(voir cartes n°42 et 43)
(voir photos n° 12-29 à 34)

Entre Entraygues et l'entrée d'Estaing, les 16 kms de D920 sont très dangereux pour les cyclistes, à cause du trafic élevé et du profil de la route: pas de bas-côtés, sections hyper-dangereuses à cause de profonds fossés...

Ce tronçon de 17 kms environ présente donc une grande difficulté, car la D920 est la seule route de vallée, dans cette zone de gorges étroites.

Nous présentons trois solutions:

- 1- Un itinéraire "immédiat" par la D920 n'est possible qu'après d'importants aménagements de sécurisation, mais à terme il faudrait éviter cet axe circuité;
- 2- Un itinéraire "futur" par la rive gauche est possible, mais il sera escarpé et nécessitera des travaux importants, sans à admettre un dénivelé plus grand;
- 3- A très court terme, la Véloroute peut être ouverte par la boucle Conques-vallée du Dourdou, en supprimant le passage dans la vallée du Lot.

1- Itinéraire "immédiat" rive droite sur la D920: possible seulement après d'importants travaux de sécurisation

(voir photos n° 12-29 à 34)

La D920 vient de faire l'objet d'importants travaux d'aménagement sur cette portion Entraygues-Estaing. Hélas ceux-ci ont complètement oublié la circulation des cyclistes, et les ont même pénalisés car:

- ils ont favorisé la vitesse des automobiles et camions;
- ils ont créé des dangers supplémentaires pour les cyclistes: "marche" de la couche de roulement sur-élevée par rapport aux bas-côtés, barrières métalliques rétrécissant le bas-côté,...

Tout passage de la Véloroute est aujourd'hui impossible sur la D920, car, telle qu'elle est aménagée, cette route est très dangereuse pour les cyclistes.

Pour les raisons suivantes:

1- Trafic élevé: comptages officiels, en moyenne annuelle, de 1684 véhicules par jour à l'usine EDF de Golinbac, et de 3367 véhicules par jour entre Estaing et Espalion. Nombreux poids lourds.

2- Absence de tout aménagement cyclable: pas de piste cyclable, pas de bandes cyclables, pas de sur-largeurs continues, larges et de bonne qualité.

Il n'y a rien sur le côté falaise, et quelques sections de sur-largeurs étroites côté rivière.

3- Profil de la route, avec de grandes lignes droites et de larges courbes, qui favorisent la vitesse des véhicules (voir photo n° 12-31 et 32)

4- Chaussée de 6,30m à 6,60m de large, avec files de circulation de 3,20m à 3,40m de large, qui favorisent la vitesse, sans laisser d'espace pour les cyclistes;

5- Marquage d'une ligne médiane en pointillés, même dans les virages, ce qui est contraire au code de la route, et favorise la vitesse des véhicules. Cela met en danger les cyclistes (voir photo n° 12-29).

NB: à l'entrée d'Estaing, on a même un virage avec une ligne médiane pointillée, précédée d'un panneau "interdiction de dépasser"!

NB: la ligne médiane n'est continue que dans quelques virages très sévères, cf en haut de la côte, en face de Les Costes alt 293m.

6- Pose de barrières métalliques, qui rétrécissent le bas-côté utilisable par les cyclistes, en particulier à certains endroits où 1,50 mètre d'espace disponible aurait permis de créer un large bas-côté cyclable, ou une piste en site propre, de l'autre côté de la barrière (voir photo n°12-32).

7- Section hyper-dangereuse de 4 kms, entre Entraygues (Rodiez) et l'usine de Golinhaç: absence totale de bas-côté et fossé profond, du côté de la falaise. Cela met les cyclistes en grand danger (voir photos n°12-33 et 34).

8- Barrières métalliques sur les 17 km, qui portent atteinte au site touristique des Gorges du Lot, par le matériau choisi (voir photos n°12-31 et 32).

NB: c'est réellement l'enfer pour les cyclistes, car les poids lourds les doublent à grande vitesse et de très près.

Le 23 Août 2000, pour nous sécuriser lors de l'exploration, nous avons accroché à l'arrière de notre vélo une pancarte: "Espace 1 mètre pour doubler, merci" pour essayer d'éloigner les véhicules doublant (voir photo n°12-30).

Des aménagements importants sont nécessaires pour sécuriser la circulation des cyclistes sur les 16 kms de D920 entre Entraygues et Estuing, avant d'ouvrir la Véloroute sur cette rive.

Ces aménagements sont les suivants, ils peuvent se réaliser en deux tranches.

1ère tranche de travaux:

- Sécurisation de la section Entraygues (Rodiez) à usine électrique de Golinhaç, par création d'un bas-côté cyclable minimum du côté de la montagne: comblement du fossé (avec busage si nécessaire), création d'un bas-côté

- Modification du marquage de files sur les 16 kms:

- files de circulation de 2,90m de largeur
- décalage des deux files vers la rivière (pour créer un espace côté montagne)
- ligne médiane continue dans les courbes

L'objectif est de ralentir les véhicules et de créer deux sur-largeurs pour les cyclistes, surtout côté colline.

2ème tranche de travaux:

L'objectif est de créer deux véritables sur-largeurs cyclables de chaque côté, de 1,50m de large, quasi-continues, et de bonne qualité (goudron).

- Sur les sections où l'espace est disponible, supprimer les barrières et reconstruire les murets en pierre (comme sur la D107 avant Entraygues), cela libère de l'espace.
- Si besoin élargir l'espace disponible par creusement de la colline rocheuse;
- Pose de barrières en bois (aménagement paysager).

Ces travaux sont nécessaires, surtout pour les cyclistes sportifs et les cyclo-touristes aguerris, qui passeront par la D920, chemin le plus direct.

Mais, même après ces aménagements de sécurisation, beaucoup de cyclistes tranquilles, en randonnée, en famille, refuseront de circuler sur la D920, car elle restera une route peu agréable, bruyante, polluée, avec des sensations de danger pour les cyclistes.

Un itinéraire sécurisé sur des chemins peu circulés est nécessaire pour ces types de cyclistes, et la Véloroute "officielle" devrait donc, à terme, éviter cette D920, en passant sur l'itinéraire "futur" rive gauche.

2- Un itinéraire "futur" est possible rive gauche, avec 13 kms de pistes forestières à améliorer ou à créer

La rive gauche du Lot est très montagneuse et boisée, et un itinéraire sur ce chemin sera escarpé, alors que les normes des véloroutes exigent des faibles pentes (inférieurs à 3%, sauf sur de courts trajets).

Mais l'itinéraire possible dans la vallée ne sera jamais agréable et bien sécurisé.

C'est pourquoi nous proposons un itinéraire de la Véloroute sur la rive gauche, avec des dénivelés importants, mais avec un parcours très sûr, et très touristique.

Cet itinéraire se situe à peu près à mi-hauteur entre la vallée (altitude 250m) et les sommets (altitude 600m). Il suit une sorte de courbe de niveau à une altitude de 350m à 450m, avec des ondulations, et une montée au début.

Cet itinéraire se décompose en 6 sections successives:

- D'Entraygues à Le Mailhol (2 km):

D904 puis petite route goudronnée jusqu'à 500m avant Le Mailhol, altitude 314m. Dénivelé d'environ 80m, pente 4%.

- De Le Mailhol à la D135-Belmont (3 km):

Route forestière existante, passant au pied de la Carlèze, de la Batedou, dans le Bois d'Izard, et rejoignant la D135 (alt 367m) (la D135 monte de l'usine EDF). Chemin à améliorer.

- De Belmont à Le Boutigou (1,5 km):

Route D135 qui monte jusqu'à l'altitude 484m, puis petit chemin goudronné à gauche jusqu'à Pradelis et le Boutigou (on peut prendre un chemin direct pour Pradelis, évitant la dernière montée).

- De Le Boutigou à Le Four (2,5 km):

Route forestière à créer, suivant la courbe de niveau, par Castillac et Les Costes.

- De Le Four à La Rouquette (6,8 km):

Route forestière existante, passant au dessus du Bac, et en dessous de Le Soleillage, puis descendant au bord du Lot, au pied de Montégut. Chemin à améliorer.

- De La Rouquette à Estaing (pont) (2,2 km):

Petite route plate au bord du Lot, suivie aussi par le GR65.

Le coût total de l'aménagement de cet itinéraire (10 km de route forestière à améliorer et 2,5 km de route forestière à créer) peut être estimé à environ 5 MF.

NB: Pour réduire l'importance des travaux nécessaires, l'itinéraire pourrait suivre des petits chemins goudronnés existants, à partir du carrefour de la D135 vers Le Boutigou (alt 484m): route par Falguières, Le Mas, la Sansagnerie, la Bernarderie, Montégut (voir cartes 42 et 43).

Cela ajoute une longue montée, jusqu'à l'altitude 660m, avec un dénivelé supplémentaire de 180m.

Mais le coût total de cet itinéraire "futur" se réduit alors beaucoup: environ 1 MF, correspondant à l'amélioration de 3 km de route forestière existante entre Le Mailhol et la D135.

3- A très court terme, la Véloroute peut être ouverte par Conques et la Vallée du Dourdou

Si l'on recherche une ouverture rapide d'un itinéraire continu de la Véloroute, on peut ouvrir un itinéraire "immédiat" entre Grand-Vabre et Espalion, par Conques et la vallée du Dourdou.

Cet itinéraire a été décrit comme le tronçon 12-5.

Cet itinéraire de 64 kms, agréable et à faible dénivelé, nécessite très peu de travaux immédiats: amélioration de 1,5 km de sentier pédestre existant à Bozouls (coût inférieur à 0,2 MF).

- Tronçon 12-9 - De Estaing (pont) à Espalion (pont) (10,8 km):

beau parcours sur route tranquille

(voir cartes n°43 et 44)

(voir photo n°12-35)

Ce tronçon de 11 kms environ ne pose pas de difficultés, car il emprunte des petites routes peu circulées, sur la rive gauche du Lot.

L'itinéraire suit d'abord la D108 au bord du Lot jusqu'à Verrières, puis la D556 jusqu'à Espalion.

Cette D556 monte depuis Verrières jusqu'à l'église de Trédou, et à la jolie croix au bord de la route (statue de "la vierge au bouquet"). Puis elle redescend en pente régulière, jusqu'à la plaine. Elle passe au pied du Château de Calmont.

Itinéraire "futor":

L'entrée dans Espalion pourra être rendue plus touristique, en prenant un sentier qui part à gauche, juste après le village de vacances, et est suivi par le GR.

Une rampe en terre, difficile pour les vélos (ornières, pente, terre), doit être améliorée par élargissement et nivellement, sur 60m (voir photo n°12-35).

Cela permet de rejoindre un bon chemin empierré, puis une rue d'Espalion, et enfin un chemin empierré au bord du Lot, qui arrive à Espalion, au pied du pont, à l'angle de la pharmacie.

Espalion possède les nombreux services d'une ville, un camping, des restaurants et des hôtels. C'est une très jolie ville sur la rivière, avec un pont médiéval, un château, l'église romane de Perse.

- Tronçon 12-10 - De Espalion (pont) à St-Côme-d'Olt (pont) (6 km):

très beau parcours sur route tranquille

(voir cartes n°44 et 45)

(voir photo n°12-36)

L'itinéraire commence au pont d'Espalion, suit la D920 sur 200m, puis la rue à gauche (dir église de Perse, camping), puis, par la place du Pô, rejoint l'allée piétonnière existant au bord du Lot, parc public (éclairé). La vue est belle depuis cette allée ombragée, sur la ville et la rivière: pont, château.

Une halte-services de la Véloroute pourra être aménagée à cet endroit agréable.

À bout de l'allée, l'itinéraire pourra continuer sur le sentier au bord du Lot, derrière le camping, à condition que le sentier, dégradé, soit amélioré par nivellement, élargissement et pose d'une couche de castine fine, sur 300m (voir photo n°12-36).

L'itinéraire rejoint la petite route goudronnée au niveau de la base de canoë-kayak.

Il suit cette très jolie route plate, qui longe le Lot, sous les arbres puis dans les champs, et est également suivie par le GR.

Il traverse le Lot et atteint le très joli petit village de St-Côme-d'Olt: village fleuri, maisons anciennes, camping, bar-restaurant.

- Tronçon 12-11 - De St-Côme-d'Olt (pont) à St-Geniez-d'Olt (pont)
(23,4 km):

**un itinéraire très escarpé, et un itinéraire "futur" magnifique
au bord du lac de Lous**

(voir cartes n°45, 46 et 47)

(voir photos n°12-37 à 40)

Entre St-Côme-d'Olt et St-Geniez le barrage de Castelnau-Lassouts a noyé la vallée sur plus de 15 km, noyant en même temps les routes et chemins de fond de vallée, qui auraient pu permettre un itinéraire à faible dénivelé.

Ce tronçon de 23,4 kms environ (ou 27kms en itinéraire "futur", présente donc une difficulté: le seul itinéraire "immédiat", aménageable rapidement sur des routes existantes, s'éloigne du lac et monte sur les crêtes de la rive droite: il est très escarpé ("côte de Mandailles").

Heureusement, un itinéraire "futur" est possible sur un chemin existant sur la rive gauche, tout près du lac, donc avec de faibles dénivelés. Il est facile à ouvrir en boucle VTT-VTC, en améliorant seulement 5 km.

Mais la Véloroute officielle devrait passer sur cette rive, car, avec quelques investissements, l'Aveyron créerait là l'une des plus belles Voie Verte forestière de la région!

Nous présentons les deux solutions.

1- Un itinéraire "immédiat" très escarpé sur la rive droite, par Mandailles
(dénivelé total de plus de 500m)

Un itinéraire "immédiat" peut être ouvert rapidement, sans demander d'aménagement particulier, car il emprunte des petites routes peu circulées (voir cartes):

- route du camping puis D141 depuis St-Côme-d'Olt, par le Bousquet-d'Olt, le carrefour du barrage (alt 420m, à 5,9 km du départ), Mandailles, et jusqu'au carrefour avec la D19, au lieu-dit Malavernhe (11,6 km);

- D19 depuis ce carrefour, par le pont de Lous (aire de pique-nique, sanitaires, à 8 km du carrefour), puis St-Eulalie-d'Olt (pont passerelle), jusqu'au carrefour avec la D19e à l'entrée de St-Geniez;

- rue de St-Geniez, rive droite du Lot, jusqu'au pont sur le Lot.

Ces routes offrent de très belles vues sur la vallée, et le lac de Lous, qu'elles dominent en permanence, lors de la montée puis de la descente.

Mais cet itinéraire de 23,4 kms environ présente des dénivelés importants: 400 à 500m de dénivelé cumulé dans chaque sens, avec des montées de pente supérieure à 3% sur la moitié du parcours.

Dans le sens St-Côme vers St-Geniez, le dénivelé cumulé est de 500m environ:

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| - montée de La Barie: | dénivelé 30m |
| - montée de Bousquet-d'Olt: | dénivelé 80m |
| - montée de Mandailles: | dénivelé 300m |

La côte de Mandailles, entre le bas du barrage (alt 390m) et Malavernhe-carrefour D19 (alt 680m), est longue de 8km, avec une pente forte sur les 2,3 premiers kms (pente 7,8%).

- | | |
|---------------------------|---------------|
| - montée vers St-Eulalie: | dénivelé 30m. |
|---------------------------|---------------|

Dans le sens St-Geniez vers St-Côme, le dénivelé cumulé est de 400m environ, avec surtout la montée jusqu'à Malavernhe-carrefour D141-D19, dénivelé 260m sur 8km, pente moyenne 3,3%.

NB: un itinéraire passant côté rive gauche, par Lassouts, serait aussi très escarpé (altitude maximale 700m), et plus éloigné de la rivière, avec moins de vues sur la vallée.

Ces dénivelés sont acceptables par des cyclistes sportifs, ou bien entraînés, disposant de bons vélos.

Mais ils sont un obstacle pour les cyclistes amateurs, les familles, les cyclo-randonneurs chargés... qui constituent les usagers principaux d'une Véloroute. C'est pourquoi le cahier des charges national des Véloroutes et Voies Vertes impose des dénivelés faibles (pente inférieure à 3%), et n'admet des dénivelés importants que sur de courtes distances.

L'itinéraire "futur" proposé supprimera la "côte de Mandailles", et transformera l'itinéraire en un parcours à peu près "aux normes" des Véloroutes.

2- Un itinéraire "futur" magnifique sur le sentier existant déjà rive gauche du lac de Lous: aménager une belle Voie Verte forestière de 17 kms

(voir photos n° 12-37 à 40)

Grâce aux investissements du Conseil Général, des communes, et du SIVU du Lac de Lous, qui ont déjà aménagé un sentier continu rive gauche du lac de Lous, il est possible d'y faire passer la Véloroute: ce sera un parcours à faible dénivelé, à très faible circulation sur 7 km et à circulation nulle sur 10km, et un parcours sauvage et beau, dans la forêt.

1- Le sentier existant

L'itinéraire "futur" sera identique à l'itinéraire "immédiat" jusqu'au barrage. A partir du carrefour sur la D141, au niveau de ce barrage, il passera sur :

- des petites routes goudronnées:

- côté barrage: du carrefour D141 (alt 420m) une route descend sur le premier barrage, longe le lac, et franchit le grand barrage de Castelnaud-Lassouts (1,7 km)

- côté St-Eulalie-d'Olt: depuis la chapelle, route et rues, jusqu'au pont-passerelle sur le Lot (1 km).

- le sentier en terre du tour du lac de Lous, aménagé par le SIVU du lac de Lous sur 17km

Ce sentier en terre a été aménagé et est continu.

Il se situe à quelques mètres au dessus du lac, et il suit tous les méandres du lac. Il ne présente que de faibles dénivelés.

Il serpente sous les bois (parcours ombragé), à flanc de montagne, et offre des paysages magnifiques.

Des points de pêche au bord du lac ont été aménagés (parking, aire de pique-nique) près des deux extrémités, à Le Cros et à Cabanac. Le sentier n'est officiellement ouvert aux véhicules motorisés qu'entre chaque extrémité et le point de pêche.

En réalité, aucune barrière n'interdisant la circulation des automobiles sur la partie centrale, entre Le Cros et Cabanac, nous avons croisé des autos sur le chemin.

L'état du revêtement est celui d'une piste forestière, de qualité variable suivant le relief:

- bon revêtement empierré plus sable, de qualité correcte, sur de grandes sections, quand elles sont à peu près horizontales, ou à faible pente (voir photos n° 12-38 et 39);

- revêtement empierré mais dégradé par le ravinement - et les voitures- (ornières, gros cailloux apparents), dans les parties en pente (6 ou 7 passages de 300m à 600m chacun) (voir photo n° 12-37);

- revêtement non empierré, sablonneux donc boueux après la pluie, avec de profondes ornières faites par les véhicules (4X4), dans les parties basses au bord de l'eau: en venant du barrage, sur 300m avant Cabanac, et sur 1,8 km après Cabanac, dans le méandre en amont de Lous, en face de l'aire de pique-nique du bord de la D19: sur ces 1,8 km le passage est impossible à vélo, même en plein mois d'août par temps sec (voir photo n° 12-40).

2- Les améliorations nécessaires du revêtement

On peut distinguer deux phases de travaux.

1ère phase: travaux minimum

Pour permettre le passage des vélos -type VTT et VTC- par tout temps, dans des conditions à peu près correctes, il suffirait de:

- améliorer les 6 ou 7 sections de chemin raviné car en pente (300m à 600m chacune): reprofiler pour un meilleur écoulement de l'eau, grave de 0,20 bien tassée,....

- améliorer les 2 km de sentier avant et après Cabanac: empierrage complet, grave de 0,20, plus couche de roulement compacte et imperméable (bitume ou assimilé), nécessaire à cause de l'humidité de cette zone de bord de rivière.

NB: pour éviter, à très court terme, la réfection de ces 1,8 km entre Cabanac et St-Eulalie, la Véloroute pourrait passer sur la petite route goudronnée, qui va de la chapelle à Cabanac, mais qui monte à l'altitude 486m (dénivelé de 70m).

2ème phase: revêtement de qualité sur 17 kms

Pour avoir une très belle Voie Verte, utilisable toute l'année par tous types de vélo, on pourra faire un aménagement de tout le chemin, visant à obtenir une très bonne qualité:

- sable fin bien tassé dans les parties plates;
- couche de roulement dure et imperméable (bitume, grave-émulsion à froid,...) dans les parties en pente.

3. Autres aménagements

Il est aussi souhaitable de réaliser:

- un jalonnement (directions et distances), pour aider les cyclistes aux intersections de chemins;
- la pose de barrières, interdisant l'accès des véhicules à moteur sur le tronçon central;
- des halte-services

Il existe déjà deux aires de pique-nique au bord de l'eau, pour les pêcheurs et promeneurs, qui peuvent aussi servir pour la Véloroute:

- au pied de La Fage (à 3km du barrage)
- à Cabanac.

Mais sur un parcours de 17kms, sans village traversé et sans point d'eau, il sera utile de créer des points d'eau potable:

- par exemple à Cabanac
- par exemple au pied de La Fage, en face d'Alauzet, où l'eau coule de la colline, et où il serait facile de capter une source, pour créer un point d'eau.

- Tronçon 12-12 - De St-Geniez-d'Olt (pont) à St-Laurent-d'Olt (pont) (limite du Département) (19,2 km):

**une très jolie route tranquille dans la vallée, avec des montées
(voir cartes n°47 et 48)
(voir photos n°12-41 et 42)**

Ce tronçon de 19 km environ ne pose aucun problème d'aménagement, car il emprunte la D509, petite route tranquille à faible circulation, qui suit la rive gauche du Lot jusqu'au pont de Pomayrols, puis la rive droite.

La nature sauvage du tronçon, et l'absence de traversée de villages, imposent seulement ici d'aménager rapidement une ou deux halte-services.

1- De St-Geniez au pont de Pomayrols: la D509 jolie route plate sur la rive gauche (6,3 km)

L'itinéraire commence au pont de St-Geniez, traverse la ville par la rue de l'Hôtel de Ville, puis la rue Raynal. Au carrefour il suit la D509, qui passe devant le camping, puis la base de loisirs La Cascade (canoë-kayak).

La D509 continue le long du Lot, qui, à cette altitude de 450m, est maintenant un vrai torrent de montagne.

Cette D509 a une chaussée d'abord étroite (4,10m à 4,30m), puis élargie à 5,30m sur le dernier kilomètre. Elle est peu circulée, même au mois d'Août (voir photo n°12-41).

2- Du pont de Pomayrols au pont de St-Laurent-d'Olt: la D509 jolie route ombragée à flanc de montagne (12,9 km)

La D509 continue sur la rive droite, et devient une très petite route à chaussée étroite: de 3m à 3,50m. Mais la très faible circulation fait que cette route reste, malgré son étroitesse, non dangereuse (voir photo n°12-42).

La route est magnifique, car elle serpente sous les bois, en montant et surplombant la vallée. Elle offre plusieurs beaux points de vue, comme au pied de Le Boulesq, et à Falguières.

La route monte par paliers, avec des descentes lors des croisements des ruisseaux. Les pentes sont assez régulières, et de valeur moyenne, autour de 3%.

La route passe ainsi en 6,6 km, de l'altitude 452m (pont de Pomayrols) à l'altitude 675m (Falguières).

Après Falguières, la route descend pendant 6 km jusqu'au pont de St-Laurent-d'Olt sur le Lot, à l'altitude 505m.

L'itinéraire ne traverse que des hameaux, et l'on ne trouve aucun service sur les 19km. **Cela rend nécessaire l'aménagement rapide de halte-services.**

Une halte-services, avec point d'eau, pourrait être créée 200m après Falguières, au beau point de vue.

Une deuxième halte-services peut être aménagée au pont de St-Laurent-d'Olt, à partir des éléments qui existent déjà: cabine téléphonique, parking, table de pique-nique, point d'eau, WC public (à rénover). Cette halte constituerait le point d'entrée de la Véloroute dans l'Aveyron.

La limite du Département se situe à 2km du pont de St-Laurent-d'Olt, sur la D988 à Mas de Fraisse.

NB: Un itinéraire sur la D988, rive gauche, est moins intéressant que sur la D509: le dénivelé est aussi important, mais la circulation automobile est plus importante, et la D988 passe au sud, sans vues sur la vallée du Lot.

Conclusion:

Un itinéraire "immédiat" difficile à ouvrir dans le Département de l'Aveyron, et qui devra comporter des passages avec dénivelés, et un itinéraire "futur" exceptionnel sur 215 km

Les tableaux n°12-1 ci-joints présentent, par tronçon, l'itinéraire "immédiat" proposé, les aménagements de sécurisation jugés nécessaires, et les possibilités d'itinéraire "futur", sécurisé et agréable.

Il apparaît que dans l'Aveyron les solutions sont liées avec des aménagements qui devront être réalisés par les Départements limitrophes:

- itinéraire provisoire entre Capdenac-Gare et Penchot, à ouvrir dans le Département du Lot;
- tronçon de la vallée entre le pont de Coursavy et Maliol, qui se situe dans le Département du Cantal.

Il apparaît aussi que dans l'Aveyron l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" est difficile à cause de deux tronçons où l'itinéraire doit éviter la route principale de la vallée, très dangereuse: RNI40 de Capdenac-Gare à Penchot, et D920 d'Entraignes à Estaing.

Mais il est possible d'ouvrir un itinéraire "immédiat" de 163 km, avec peu d'investissements, et cette dépense limitée aura des retombées économiques importantes sur l'économie touristique.

L'itinéraire "futur" possible offrira, quand à lui, 215 kms de qualité exceptionnelle.

Par contre, le relief montagneux de l'Aveyron imposera, dans les deux cas, des passages avec dénivelé, que certains aménagements permettront de réduire.

1- Un itinéraire "immédiat" -ou de phase I- possible avec peu d'aménagements, à condition de passer par la vallée du Dourdou, et d'accepter plusieurs sections à dénivelé important (13% du parcours)

En effet l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" ne pose pas de difficultés sur deux grandes parties:

- entre Penchot et Entraignes, où les petites RD de la vallée sont peu circulées;
- après Espalion, où l'on a la même situation, mais avec parfois des dénivelés importants.

Entre ces zones "faciles", deux tronçons sont difficile à ouvrir:

- Capdenac-Gare à Penchot
- Entraignes à Estaing.

Nous avons proposé une solution à très court terme à la première difficulté entre Capdenac-Gare et Penchot: il s'agit d'ouvrir un itinéraire "provisoire", car très escarpé et ne respectant pas les normes des Véloroutes.

La solution à très court terme à la deuxième difficulté (D920 d'Entraignes à Estaing) est d'ouvrir un itinéraire "immédiat" entre Grand-Vabre et Espalion qui ne passe pas par la vallée du Lot entre ces deux localités (53,5 km), mais emprunte la boucle "Conques-vallée du Dourdou" (64,8 km).

NB: à terme cette boucle constituera une variante de l'itinéraire principal, qui passera, lui, dans la vallée du Lot.

La mise en oeuvre de ces deux solutions ne nécessite que des investissements faibles.

Tableau 12-1.

Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron

Tableaux 12-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km.	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur" (D922 pont de La Madeleine à sécuriser(**))	km
La Madeleine (pont D922) à Capdenac-Gare (pont) carte 30	- D922 pont + carrefour (0,3 km) * - D86 de D922 à St-Julien d'Empart (5,3 km) - D86 dans Capdenac-Gare Bd F. Mitterrand et Bd P. Ramadier jusqu'au pont D994 (2,4 km)*	8	- Aménagement cyclable D86 dans Capdenac-Gare (2,4 km)(**) ou itinéraire "futur": pte route, chemin du Courroul et sentier à aménager Nord Lot (0,6 km) - Itinéraire futur idéal = rive droite dans le Département de Lot 8,3 km voir Diagram du Lot	8 (11) "futur" 8,3 Lot)
Capdenac-Gare (pont D994) à Penchot (pont)	- Itinéraire "immédiat" impossible rive droite sur - ou le long de - la RN140 (danger) - Itinéraire "immédiat" provisoire (avec déviations) (14 km dans le Département du Lot): - petite rue bord Lot jusqu'à la RN140 (0,5 km) - RN140 de Capdenac (pont SNCF) au carrefour D41 (2 km)* - D41 de N140 au carrefour 5 routes (5 km) - petites routes jusqu'à Pliancat alt 469m (6,8 km) - petite route jusqu'à Penchot alt 186m (4 km)	14	- Sécurisation de l'itinéraire "immédiat" provisoire: piste cyclable parallèle RN140 de Capdenac (pont voie ferrée) au carrefour D41 (2 km)(**) (Lot) - Itinéraire "futur" rive gauche (Aveyron): - rues Capdenac jusqu'à Assier (1,5 km) - sentier piétons/vélos à aménager le long de la voie ferrée, largeur 2 mètres, jusqu'au passage à niveau Bréziès (4,2 km) - chemin bord Lot du passage à niveau Bréziès à La Rivière-écluse (1,5 km) 900m à améliorer - pte route La Rivière à St-Martin-de-Bouillac (1,8 km) - petite route bord Lot jusqu'à Coussieu (2,5 km) - chemin bord du Lot existant de Coussieu à l'écluse, à améliorer (1,5 km) - route de l'écluse jusqu'au pont N140 (0,5 km) + sécurisation traversée N140 (à terme pass souterrain) - D42 jusqu'au pont de Penchot (0,5 km) - revêtement chemin bord Lot à améliorer (1 km)(***)	14
Penchot (pont) à Port d'Agrès (pont) cartes 32 et 34	- Boisse-Penchot: chemin en terre et goudron existant le long du Lot; écluse, port, zone verte (2,2 km) - D42 du chemin au pont D21 (1,6 km) * - pont et D21 (0,4 km)*, rues Linvinhac-le-Haut jusqu'au carré D21/D72 (2,2km) - D72 jusqu'au pont- carré vers St-Santin (Cantal) (1 km) - D627 jusqu'à Le Ravet (2 km) - chemin bord du Lot (0,8 km)	9,8	- création sur-largeurs cyclables D42 (1,6 km)(**) - création de bandes cyclables pont et D21 (0,4 km)(**)	9,8

* section dangereuse ** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase I)

Tableaux 12-1. Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
<p>Port d'Agrès (pont) à Grand Vabre (pont de Coursavy)</p> <p>cartes 36 et 37</p>	<p>- D42 avec passage dans St Parthém jusqu'au pont D901 (13 km)</p> <p>- Petite route rive droite du pont D901 au pont de Coursavy (0,8 km)</p>	13,8	<p>- dans les futurs aménagements routiers de la D42 prévoir des sur-largueurs cyclables et un aménagement paysager (plantations, barrières en bois, ...)</p> <p>- Itinéraire "futur" de complément (boucle touristique) rive gauche de Port-d'Agrès à Grand-Vabre: petites routes, chemin empierré et piste forestière à améliorer sur 8 km en face de St-Parthém (tot = 14,5 km)</p>	13,8 + 14,5
<p>Grand Vabre (pont de Coursavy) à Espalion (pont)</p>	<p>- D901 de Grand-Vabre à Conques (9,8 km)</p> <p>- D901 de Conques au Moulin de Sagnes (4 km)* (trafic élevé en été)</p>		<p>- D901 de Conques au Moulin de Sagnes: aménager des sur-largueurs quand cela est possible, créer une "route partagée" avec signalisation et limitation de vitesse à 50 km/h (4 km) (***)</p> <p>- dans les futurs aménagements routiers de la D901: créer des sur-largueurs + un aménagement paysager (plantations, barrières en bois)</p>	68,8
<p>Boucle Conques - Vallée du Dourdou</p> <p>cartes 38 et 39</p>	<p>- Du Moulin de Sagnes à Nauvalac: petites routes: VC de moulin à D502, D502, D22A et D22 jusqu'à Nauvalac (6 km)</p> <p>- traversée de Nauvalac sur D901 (1 km)</p> <p>- D22 de Nauvalac à Villexomital (13 km)</p> <p>- D904 de Villexomital à carrefour D68 (5 km)</p> <p>- D68 du carrefour D904 au carrefour D20, par Camblon (au pied de Rodelle) (8 km)</p> <p>- D20 du carrefour D68 à Bozouls (carrefour D920) (9 km)</p> <p>- D920 de Bozouls à carrefour chemin base ULM (1,5)*</p> <p>- chemin empierré parallèle voie ferrée de D920 à route de Brounac D28 (2,4 km)</p> <p>- petite route de route de Brounac D28 à Espalion (pont) par Les Matelines (5,1 km)</p>	64,8	<p>- Aménagement minimum pour pouvoir ouvrir l'itinéraire "immédiat": améliorer le revêtement du sentier pédestre sur anc voie ferrée à Bozouls (1,5 km) (***)</p> <p>- Itinéraire "futur": belle Voie Verte sur anc voie ferrée de Bozouls à Espalion (gare): montée progressive, tunnels, vucs magnifiques. Améliorer le revêtement du sentier pédestre existant (tot = 13 km) + éclairage des tunnels</p>	

* = section dangereuse ** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase 1)

Tableaux 12-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron (+ Cantal)

Tronçon	Itinéraire "immédiate" (phase I)	km	Aménagements phase I (**) + itinéraire "futur"	km
Grand-Vabre (Pont de Coursavy) à Mailhol (après Vieillevie) Cantal cartes 37 et 40	- D601 jusqu'au carrefour D141 (0,4 km) - D141 par St Projet et Vieillevie (11,5 km)	11,9	- dans les futurs aménagements routiers de la D141 prévoir des sur-largueurs cyclables, et la préservation du site; aménagement paysager (plantations, barrières en bois, murets en pierre,....)	11,9
Mailhol (après Vieillevie) à Entraygues (pont Notre-Dame) à Estaing (pont) cartes 42 et 43	- D107 de Mailhol à Entraygues (Pont Vieux) (10,1 km) - traversée d'Entraygues par rues bord du Lot et Av. du Lot (0,8 km)* (tot = 1,9 km) Aucun itinéraire immédiat n'est possible: - pas de petite route vallée ou crête - la seule route D920 est très dangereuse: 1684 véhicules, nombreux PL, vitesse car voies larges, bas-côtés étroits ou absents (fossés dangereux) (16,8 km) *	12	- Entraygues: Pont Vieux à autoriser aux vélos dans les deux sens - Av. du Lot à Entraygues à sécuriser par bandes cyclables (0,8 km)** Deux solutions: - Sécuriser la D920 (16,8 km)**: création de sur-largueurs cyclables de qualité, largeur 1m à 1,50 m, voies de 2,90 m (pour ralentir), ligne médiane continue dans les virages, avec si besoin élargissement de chaussée et réfection des murets - Itinéraire futur rive gauche par routes forestières (dénivelé) (**): - Entraygues D904 puis petite route de Golinhaac jusqu'à Le Mailhol (2 km) - Rte forestière jusqu'à Belmont (3 km) - Route de Belmont à Le Boutigon (1,5 km) - Rte forestière à créer Boutigon à Le Four (2,5 km) - Rte forestière de Le Four à La Rouquette (6,8 km) - Petite route bord Lot jusqu'à Estaing (2,2 km) Variante (après Le Boutigon): petites routes (atirmente le dénivelé, réduit le coût) - Ouvrir aux vélos le chemin d'accès à Espalion par le bord du Lot (tracé du GR), en aménageant un radillon (60 m)	12
Estaing (pont) à Espalion (pont) cartes 43 et 44	- D108 jusqu'à Vernères - puis D556 jusqu'à Espalion	10,8	- Améliorer le revêtement du sentier bord Lot camping (0,6 km)	10,8
Espalion (pont) à St-Côme-d'Olt (pont) cartes 44 et 45	- Espalion: me + allée bord du Lot + sentier bord du Lot le long camping (1,2 km) - petite route bord du Lot (4,8 km)	6	- Améliorer le revêtement du sentier bord Lot camping (0,6 km)	6

* = section dangereuse

** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiate" (phase I)

Tableaux 12-1.- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur" km
St-Géme-d'Olh (pont) à St-Geniez-d'Olh (pont) cartes 45, 46 et 47	- petite route camping puis D141 par Le Bousquet d'Orb jusqu'au carrefour route du barrage (6 km) - D141 par Mandailles jusqu'au carrefour D19 (fort dénivelé de 330m) et D19 jusqu'au pont St-Eulalie (15 km)	23,4	- idem - Itinéraire "futur" = Tour du Lac de Lous (rive gauche) par <u>la</u> route forestière de 17 km, chemin empierre, revêtement à améliorer en priorité sur les <u>sections en pente</u> , et sur 2 km avant et après Cabanac (tot it = 18,4 km) - idem
St-Geniez-d'Olh (pont) à St-Laurent-d'Olh (pont) à 2km de la limite du Département cartes 47, 48 et 49	- D19 et rues de St-Geniez (2,4 km) - rues dans St-Geniez puis D509 au bord du Lot jusqu'à Pomeyrois (pont) (6,3 km) - D509 jolie petite route, avec dénivelé (de 225m) et vues magnifiques jusqu'à St-Laurent- d'Olh (pont) (12,9 km)	19,2	19,2
Total Aveyron + Cantal	1ère hypothèse: D920 Entraygues-estaing aménagée 2ème hypothèse: D920 non aménagée Itinéraire par boucle Conques-vallée du Dourdou NB: dans les deux cas comprend 18,5 km itinéraire "provisoire" dans le Lot	138,2 163,5	150,3 + 64,8 (boucle)

* = section dangereuse

** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase I)

A condition de retenir ces deux solutions (itinéraire "provisoire" de Capdenac à Penchot, et boucle Conques vallée du Dourdou), l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" de 163 km nécessite les aménagements suivants:

- 1- Jalonnement directionnel, pose de panneaux d'alerte ("attention cyclistes")
- 2- Piste cyclable le long de la RN140 de Capdenac-gare (pont SNCF) au carrefour D41, et sécurisation de ce carrefour (2 km)
- 3- Amélioration du chemin au bord du Lot à Boisse-Penchot (1 km)
- 4- Amélioration du chemin existant sur l'ancienne voie ferrée à Bozouls (1,5 km)
- 5- Bandes cyclables sur D86 à Capdenac-Gare (2,4 km) et sur D21 à Livinhac-le-Haut (0,4 km)
- 6- Sur-largeurs cyclables sur D42 à Boisse-Penchot (1,6 km) et sur D901 de Conques à Moulin de Sagnes (4 km).

Certains de ces aménagements pourraient être réalisés par les communes traversées.

Une estimation rapide du coût total de l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans tout le Département de l'Aveyron est faite ici, dans le tableau 12-2.

Tableau 12-2-
Coût d'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans le Département de l'Aveyron
(163 km avec itinéraire "provisoire" escarpé de Capdenac-Gare à Penchot, et boucle Conques-vallée du Dourdou se substituant à la vallée du Lot entre Grand-Vabre et Espalion)
(sans les halte-services)

Aménagement	Coût (MF)
<u>Jalonnement de 163,5 km</u> (vallée du Lot -sauf de Grand-Vabre à Espalion- 98,7 km, boucle Conques-vallée du Dourdou 64,8 km)	1,22
<u>Aménagement piste cyclable en site propre de Capdenac-Gare (pont SNCF) au carrefour D41 (2 km) (Département du Lot)</u> + sécurisation carrefour N140/D41 (terre-plein central pour traversée) (Lot)	0,2
Amélioration chemin bord Lot à Boisse-Penchot	0,2
Amélioration revêtement sentier sur ancienne voie ferrée à Bozouls (1,5 km)	0,3
Aménagements rues ou RD dangereux par bandes ou sur-largeurs cyclables (10 km environ) (Bds F. Mitterand et P. Ramadier Capdenac-Gare, D42 à Boisse-Penchot, D21 à Livinhac-le-Haut, D901 de Conques à Moulin de Sagnes, D141 au port de Vieillevie)	0,1
Total	3,02

Ce coût total de 3MF (qui pourrait atteindre 4 MF) n'est pas élevé, car il permet d'ouvrir un itinéraire jalonné de 163,5 km permettant à la Véloroute de traverser tout le Département.

L'aménagement d'une piste cyclable le long de la RN140 entre Capdenac-Gare et le carrefour de la D41, estimé à 1,2 MF, se situe dans le Département du Lot.

Nous affectons pourtant cet investissement au Département de l'Aveyron car l'itinéraire "futur" se situera à cet endroit sur la rive gauche, dans le département de l'Aveyron, et son ouverture, souhaitable, coûtera 4,7 MF. Mais, si elle est faite rapidement, cela évitera d'avoir à créer les 2 km de piste cyclable sur la N140 (1,2 MF).

D'autre part cette piste sur la N140 permet de relier Capdenac-Gare à Penchot par l'itinéraire "provisoire", c'est à dire de rejoindre le Département de l'Aveyron.

Cette Véloroute dans l'Aveyron sera très attractive.

En effet on obtiendra la répartition suivante, par type (voir tableau 12-3).

**Tableau 12-3 Véloroute "Vallée du Lot" dans l'Aveyron
Itinéraire "immédiat" de la Véloroute**

(avec itinéraire "provisoire" escarpé de Capdenac-Gare à Penchot, et boucle Conques-vallée du Dourdou se substituant à la vallée du Lot entre Grand-Vabre et Espalion)

Type d'itinéraire	km	%
Voie Verte en site propre	1,5	0,9%
Petite route très peu circulée et très agréable (ombre, paysages de bord de rivière)	104,8	64%
Autre route et RD, sécurisées si nécessaire	53,5	33%
Traversée de ville, sécurisée si nécessaire	4	2,2%
Total	163,5	100%

NB: quatre portions présentent un dénivelé important: de Capdenac-Gare à Penchot (dénivelé cumulé 300m, côtes sur 5,5 km); D88 de Rodelle à la D20 (3 km); D141 côte du Boisquet-d'Olt (dénivelé 80m sur 2 km); D141 du barrage au carrefour D19 par Mandailles (dénivelé 300m sur 5,3 km); D509 de Pomayrols à Falguières (dénivelé 225m sur 5 km).

Mais il faut noter que plus de 21 km seront en pente forte, soit 13% du parcours.

A partir de l'ouverture de cet itinéraire "immédiat", des améliorations significatives pourront être faites, par étape.

Par exemple:

- Ouverture de l'itinéraire rive gauche du lac de Lous

Un aménagement minimum consistant à améliorer le sentier sur les sections ravines (en pente) et sur 2 km avant et après Cabanac, permettrait d'ouvrir ce bel itinéraire, et de supprimer la côte de Mandailles, pour un coût d'environ 2 MF.

- Ouverture de l'itinéraire rive gauche d'Entraygues à Estaing

En améliorant seulement 3 km de route forestière existante de Malloi à Belmont, il est possible d'ouvrir un itinéraire encore escarpé mais acceptable à court terme, et donc d'ouvrir les 51 kms de la vallée du Lot entre Grand-Vabre et Espalion. Coût estimé: environ 1 MF.

2- Un itinéraire "futur" -ou de phase 2- exceptionnel de 210 km, avec 24% du parcours en site propre et seulement 5% en forte pente (11 km)

Dans une deuxième phase, pouvant durer 5 à 6 années, le Département de l'Aveyron et les Communautés de Communes, peuvent investir pour supprimer les dénivelés excessifs, en créant des itinéraires de vallée (entre Capdenac et Penchot, autour du lac de Lous), et pour créer un itinéraire dans les gorges du Lot, entre Entraygues et Espalion.

Les principaux aménagement à réaliser, qui pourront être effectués par phases successives, sont les suivants:

- Aménagement d'un itinéraire au bord du Lot, rive gauche, entre Capdenac-Gare et Penchot:

sur petites routes existantes, avec amélioration de chemins en terre et création d'un sentier de 4,2 km le long de la voie ferrée Coût estimé: 4,7 MF

- Sécurisation de la traversée de la N140 à Penchot

Passage inférieur rive gauche

Coût estimé: 1 MF

- Aménagement d'un itinéraire de complément (boucle touristique) rive gauche de Fori-d'Agès à Grand-Vabre

Avec amélioration de 8 kms de pistes forestières

Coût estimé: 2,4 MF

- Aménagement d'une Voie Verte sur ancienne voie ferrée de Bozouls à Espalion
Amélioration revêtement (13 km) + éclairage tunnels Coût estimé: 2,7 MF
- Aménagement d'un itinéraire rive gauche d'Entraygues à Estaing
Sur petites routes et pistes forestières à améliorer (10km) et à créer (2,5 km)
Coût minimum pour ouverture: 1MF Coût estimé: 5 MF
- Aménagements chemins au bord du Lot à Espalion
Rive gauche, avant la ville (0,1 km) et après (0,6 km) Coût estimé: 0,25 MF
- Aménagement de l'itinéraire rive gauche du lac de Lous
Amélioration revêtement chemin forestier et bord lac (17 km)
Coût minimum pour ouverture: 2MF Coût estimé: 6 MF

Nous avons fait une évaluation du coût total de ces aménagements, à partir des coûts standards, pour chaque type d'aménagement (voir tableau des coûts dans le Volume 4).

Le coût prévisionnel de l'ensemble des travaux de phase 2 s'établit à environ 22 MF.

Ce coût ne prend pas en compte les halte-services.

Cela créera 247,8 km d'itinéraires:

- l'itinéraire principal dans la vallée du Lot, en continu 150 km
- la boucle "Conques-vallée du Dourdou"
avec une belle Voie Verte Bozouls-Espalion de 13 km 64,8 km
- une boucle sportive Capdenac-Peschot par les crêtes de Plancaut 18,5 km
- une boucle touristique rive gauche Port-d'Agrès à Grand-Vabre 14,5 km

On peut classer ainsi les quatre aménagements prioritaires, par ordre décroissant d'intérêt:

Aménagement n°1-

Création de l'itinéraire rive gauche au bord du Lot, de Capdenac-Gare à Peschot
Coût estimé: 4,7MF

Prioritaire car il supprime le dénivelé important de l'itinéraire "provisoire", et crée un beau parcours au bord de l'eau, desservi par le train (gares de Bouillac et Decazeville).

Il relie réellement le Lot à l'Aveyron, par un parcours aux "normes" des Véloroutes.

Aménagement n°2-

Création de l'itinéraire rive gauche entre Entraygues et Estaing,
Aménagement minimum: amélioration route forestière de Le Mailhol à Belmont.
Coût estimé: 1MF

Prioritaire car il permet d'ouvrir l'itinéraire, donc la Véloroute dans toute la vallée du Lot, entre Grand-Vabre et Espalion (même si le tronçon Entraygues-Estaing reste, avec cet investissement minimum, très escarpé).

Aménagement n°3-

Voie Verte Bozouls-Espalion (13 km)
Coût estimé: 2,7 MF

prioritaire car il réduit les pentes, et met l'itinéraire aux "normes" des Véloroutes, et surtout car cette Voie Verte magnifique constituera une partie de forte attractivité pour la Véloroute, et notamment pour les habitants de la ville proche de Rodez.

Aménagement n°4-

Voie Verte forestière du lac de Lous (17 km)
Aménagement minimum (sections ravines et 2 km à Cabanac)
Coût estimé: 2 MF

Prioritaire pour ouvrir cet itinéraire, qui supprime la côte de Mandailles, et offre un très beau parcours.

Total des 4 aménagements prioritaires: Coût estimé : 10,4 MF

On voit que les aménagements n°1 et n°2 permettent l'ouverture elle-même de la Véloroute, alors que les aménagements n°3 et n°4 améliorent sa qualité et son attractivité, et réduisent les dénivellés, en créant de belles Voies Vertes.

Il faudra aussi créer des halte-services, qui pourront souvent être localisées au bord du Lot, à des emplacements où il existe déjà des éléments de halte, comme des aires de pique-nique. C'est le cas à:

- Boisse-Penchat (halte déjà presque complète)
- St-Parthem
- Carrefour D42/D901 à Grand-Vabre
- D901 au pied de Conques
- Entraygues (confluent)
- Espalion (allée bord du Lot)
- Lac de Lous (au pied de Le Cros et à Cabanac)
- St-Laurent-d'Olt (au pont)

D'autres haltes devront être créées de toutes pièces, soit dans des villes (Capdenac-Gare, Port-d'Agès, Vieillevie, Estaing,...) soit à mi-distance de certains longs tronçons (vers Belmont ou Falguères entre Entraygues et Estaing, à Falguères entre Pomayrols et St-Laurent-d'Olt,...).

Toutes ces halte-services devront être communes à d'autres usagers: randonneurs pédestres, habitants, touristes en voiture ou bus,...

Le coût moyen d'une halte type complète s'établit à 0,5 MF environ (WC, évier, point d'eau, cabine téléphonique, parc stationnement vélo, aire de pique-nique, panneau d'information, parc de stationnement automobile).

Pour la création de 10 halte-services, il faut prévoir une dépense supplémentaire d'environ 5 MF, qui pourra être étalée dans le temps.

NB: Nécessité d'une liaison cyclable entre Rodez et la Véloroute

Créer une liaison entre Rodez et la Véloroute "Vallée du Lot" est nécessaire pour trois raisons:

- la distance est faible (environ 20 km);
- Rodez est une grande ville, il faut faciliter l'accès de ses habitants à la Véloroute et à la vallée;
- Rodez est un noeud inter-modal, avec un aéroport, une gare routière et une gare SNCF.

La gare de Rodez permet d'atteindre:

- Capdenac et Figeac, au milieu de la Véloroute;
- Toulouse, avec correspondances pour Aiguillon (début de la Véloroute), Cahors et Capdenac-Figeac (Véloroute), Béziers et Mende (fin de la Véloroute);
- Millau (accès aux gorges du Tarn et à Mende).

Rodez sera donc un point d'accès important à la Véloroute.

Deux liaisons sont possibles et pourraient être aménagées, entre Rodez et la boucle "Conques-vallée du Dourdou":

1- Rodez-Bozouls, par Sébazac-Concourès (tronçon à sécuriser), puis par des petites routes: D68, Bezoanes, D27, et D581.

Cet itinéraire permet aussi, en continuant sur la D68, de rejoindre directement Rodelle et Villecomtal, c'est à dire la vallée du Dourdou, conduisant à Nauviale et Conques, en évitant la D901.

Cet itinéraire semble le meilleur, et il est facile à créer: il suffit d'aménager une piste cyclable pour sécuriser la D988 sur 3 km entre Rodez-gare et Sébazac-Concourès.

2- Rodez-Nauviale, par la D901 et Marcellac-Vallon. Cette route touristique menant à Conques est circulée, et devrait être sécurisée.

4- Cantal: l'importance de la liaison Cantal-Haute Auvergne avec Maurs et Aurillac

(voir tableau 15-1)

La vallée du Lot passe sur le territoire du Cantal seulement sur 12 km, ce tronçon a déjà été décrit dans l'Aveyron.

Mais le Cantal, qui a un projet de Véloroute de la Châtaigneraie entre Maurs et Aurillac, veut relier cette Véloroute à celle de la vallée du Lot.

La liaison Vallée du Lot - Maurs doit donc être considérée comme un élément constitutif de la Véloroute "Vallée du Lot" (comme la liaison Aiguillon-Buzet reliant la vallée du Lot à la Voie Verte des Deux Mers).

Elle sera créée dans le bassin hydrographique de la vallée du Lot, puisque Maurs est situé sur la Rance, affluent du Célé, lui-même affluent du Lot.

1- La Véloroute "Vallée du Lot" dans le Cantal: de Grand-Vabre (pont de Coursavy) à Malhol (12 km)

(voir cartes n°37 et 40) (voir photos n°15-1 et 15-2)

Ce tronçon a déjà été décrit dans le département de l'Aveyron, comme le tronçon 12-6, car il s'insère dans un itinéraire situé en quasi-totalité dans l'Aveyron (voir Tableau 15-1).

L'itinéraire emprunte la D141, peu circulée, et son ouverture ne pose aucune difficulté (voir photo n°12-23 et 15-1).

Sauf là où la route a été élargie en oubliant les cyclistes, comme au pont de Vieillevie (voir photo n°12-24 et 15-2).

Il est souhaitable que le Conseil Général du Cantal tienne compte de la Véloroute "Vallée du Lot" dans les futurs aménagements de la D141, en créant des sur-largeurs cyclables (pour la sécurité des cyclistes), et en faisant un aménagement paysager avec plantations, trouées paysagères, barres en bois (pour préserver et mettre en valeur la beauté du site).

Le coût de création de la Véloroute se limitera au jalonnement (90 000F), et à la création d'une ou deux halte-services. Elles peuvent être localisées à St-Projet (point d'eau et WC existant), et à Vieillevie (point d'eau existant au village, base de canoë-kayak).

Le coût moyen d'une halte type complète s'établit à 0,5 MF environ (WC, évier, point d'eau, cabine téléphonique, parc stationnement vélo, aire de pique-nique, panneau d'information, parc de stationnement automobile).

Les services existant dans la vallée bénéficieront de la fréquentation de la Véloroute (camping du Pont de Coursavy, quatre hôtels-restaurant de St-Projet et de Vieillevie, base de canoë-kayak, chambres d'hôtes,...).

De nouveaux services, par exemple d'hébergement pourront même se développer.

2- La liaison Véloroute "Vallée du Lot"/"Véloroute de la Châtaigneraie Maurs-Aurillac": une extension de la Véloroute, liaison avec le réseau cyclable du Cantal, utile et facile à aménager (17 km)

(voir cartes n° 34, 35 et 36)

1- Le projet "Véloroute de la Châtaigneraie Maurs-Aurillac (80 km env)

(voir carte n°35)

Le Conseil Général du Cantal a décidé en 2000 d'aménager rapidement (en deux ans) une Véloroute de la Châtaigneraie entre Maurs et Aurillac.

L'objectif est de relier le chef lieu du Département à la ville de Maurs, par un itinéraire touristique passant essentiellement sur la D617, petite route agréable et peu circulée dans la vallée de la Rance.

L'itinéraire envisagé commencera à 2 km de Maurs, au carrefour D122/D617.

Il suivra la D617, qui sera aménagée en "route partagée" entre ce carrefour et Roannes-St Mary: jalonnement, limitation de vitesse à 50km/h.

Entre Roannes-St Mary et Aurillac-centre, l'itinéraire sera sécurisé par des bandes et pistes cyclables.

Des halte-services avec panneaux d'information touristique seront aménagées et définies avec les Offices de Tourisme.

Des liaisons avec les villages et les sites, et des circuits locaux en boucle, seront balisés.

NB: Une liaison entre Maurs (ville) et le carrefour N122/D617 devra être créée. Nous proposons un itinéraire par les rues et petites routes jusqu'à St-Etienne-de-Maurs, puis par un sentier à créer le long de la voie ferrée, ou une piste cyclable à créer le long de la N122.

Le Conseil Général du Cantal souhaite relier la "Véloroute de la Châtaigneraie" à la Véloroute "Vallée du Lot", pour inscrire cet axe cyclable départemental dans le réseau régional et national en cours d'aménagement.

Cette volonté est justifiée car le Cantal bénéficiera de cette liaison. Mais il sera également bénéfique, pour la Véloroute "Vallée du Lot", d'aménager cette liaison, et de proposer aux cyclo-randonneurs de rouler jusqu'à Aurillac.

NB: Maurs et Aurillac sont desservis par la ligne SNCF, ce qui favorise la randonnée à vélo.

A terme, le Conseil Général du Cantal veut aussi prolonger l'axe Maurs - Aurillac au nord d'Aurillac, en réalisant une liaison cyclable, par le Puy Mary, avec l'axe national Clermont-Ferrand/Béziers.

L'axe vallée du Lot-Maurs-Aurillac-Puy Mary-Clermont Ferrand- devra alors être inclus dans le schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national, lors de la prochaine révision de ce schéma.

2- La liaison Véloroute "Vallée du Lot" - Maurs (Cantal) (17 km)

(voir cartes n°35 et 36)

Cette liaison nécessaire devrait être aménagée en même temps que l'itinéraire principal de la Véloroute "Vallée du Lot".

Un itinéraire est possible sur des petites routes peu circulées, et avec des dénivelés acceptables.

L'itinéraire commence dans la vallée du Lot, à 2 km de Port-d'Agrès, au carrefour D72/D627 (Roc de Gerles).

Il suit la D72 puis la D272, qui monte dans les bois jusqu'à St-Santin-de-Maurs (6,5 km). Le dénivelé est de 142m, la pente moyenne de 2,8%.

A partir de St-Santin-de-Maurs, l'itinéraire suit une petite route parallèle à la D45 par Labouygue et Garrou, sur 2 km, puis la D45 jusqu'à St-Constant sur 2,5 km (total 4,5 km).

Entre St-Constant et Maurs la D663 est circulée et a un profil qui favorise la vitesse des véhicules: elle doit être évitée ou sécurisée.

L'itinéraire peut suivre la D663 sur 2 km entre St-Constant et le carrefour La Croix de Catalan/Lasperières. Mais il sera nécessaire de sécuriser la D663 par une piste cyclable.

A ce carrefour, l'itinéraire prend à droite la petite route de Lasperières, jusqu'aux Tuileries, puis la D19 jusqu'à Maurs-centre (total 5 km).

NB: cette D19 passe au Pont de Sénergues sur la Rance, où la liaison avec la Véloroute de la Châtaigneraie se fera par St-Etienne-de-Maurs, et un chemin ou une piste cyclable à créer.

NB: l'itinéraire peut éviter la D663: à St-Constant, juste après le pont sur le Célé, l'itinéraire peut suivre la petite route qui monte jusqu'à Altabesse (dénivelé 120m), puis redescendre jusqu'aux Tuileries.

Une estimation rapide du coût total de l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans le Département du Cantal est faite ici, dans le tableau IS-2.

Tableau IS-2-
Coût d'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans le Département du Cantal
(y compris les halte-services)

Aménagement	Coût (MF)
Véloroute "Vallée du Lot" dans la vallée	
- Jalonement 12 km	0,09
- Halte-services multi-usagers dans la vallée du Lot (à St-Projet ou à Vieillevie)	0,5
Liaison vallée du Lot - Maurs	
- Jalonement (17 km)	0,13
- Aménagement d'une piste cyclable le long de la D663 (2 km)	1
- Deux halte-services à St-Santin-de-Maurs et à Maurs	1
Total	2,72

- Conclusion:** pour un coût total de 2,7 MF, seront aménagés à la fois dans le Cantal:
- les 12 km de Véloroute "Vallée du Lot" dans la vallée;
 - les 17 km de liaison avec Maurs et la "Véloroute de la Châtaignersie".

Mais les halte-services peuvent être aménagées dans une deuxième phase, si bien que l'ouverture de l'itinéraire "immédiat" est possible dans le Cantal avec un investissement de 1,22 MF.

NB: L'itinéraire "provisoire" de la Véloroute entre Capdenac-Gare et Penchot, qui monte sur les crêtes de Piancat (voir carte n° 33), et qui sera relié à Figeac, pourrait facilement être relié à la liaison Vallée du Lot - Maurs:

Cela se ferait par Montredon (Lot), la D45 par Montmurat (Cantal) et St-Santin-de-Maurs.

Ce serait un moyen de rejoindre Maurs et le Cantal, à partir de Figeac ou de Capdenac.

Tableau 15-1.

Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Cantal

Tableau 15-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Cantal

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Grand-Vabre (Pont de Coursavy) à Mallo (après Vieillevie) cartes 37 et 40	- D60 jusqu'au carrefour D141 (0,4 km) - D141 par St-Projet et Vieillevie (11,5 km)	11,9	- dans les futurs aménagements routiers de la D141 prévoir des sur-largueurs cyclables, et la préservation du site; aménagement paysager (plantations, barrières en bois, murets en pierre,.....)	11,9
Carrefour D72/D627 (Roc de Gerles) à Mauves	- D72 puis D272 jusqu'à St-Santin-de-Mauves (6,5 km) - petite route par Labouygue et Garrou (2 km) - D45 jusqu'à St-Constant (2,5 km) - D663 jusqu'à carrefour Lasperrières (2 km)* - petite route de Lasperrières jusqu'à les Fuiteries - D19 par le Pont de Sénérgues jusqu'à Mauves-centre (tot 5 km)	17	- Sécuriser la D663 par piste cyclable (2 km)**	17
Total		28,9		28,9

* = section dangereuse

** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase I)

5- Lozère: un atout pour le développement touristique

En Lozère, le Lot, véritable torrent de montagne, coule dans une vallée étroite dans des gorges souvent escarpées, entre sa source à 1272 m d'altitude et St-Laurent-d'Olt (altitude 505m).

Excepté La Canourgue et Mende, il y a peu de villes importantes et touristiques dans la vallée, et beaucoup de sites touristiques majeurs sont situés sur les hauteurs.

Ce Département de montagne est fréquenté par des cyclo-touristes confirmés, qui n'hésitent pas à rouler sur des routes très circulées, et par des cyclistes à VTT roulant sur les nombreuses pistes forestières. On trouve plusieurs sentiers balisés pour les VTT, notamment par la FFC.

En Lozère, l'itinéraire de la Véloroute devra éviter les grandes routes, qui sont souvent les seules routes à exister au bord du Lot, car elles sont très circulées: N9 jusqu'au carrefour Les Ajustons, N88 jusqu'à Mende, et N88 jusqu'à Badaroux. En amont de Badaroux, la D901, qui longe la rivière, est moins circulée et pourra être suivie.

Jusqu'à Badaroux l'itinéraire de la Véloroute devra alors soit s'éloigner de la vallée, et comporter des dénivelés importants, soit rester dans la vallée sur des routes forestières, dont il faudra améliorer le revêtement.

Mais avec quelques investissements il sera possible d'ouvrir une balie Véloroute, qui favorisera les randonnées à vélo du grand public et des familles, à la fois habitants, touristes locaux, et cyclo-randonneurs roulant plusieurs jours, sur plusieurs départements.

Pour la Lozère, il sera très important que son propre itinéraire "Vallée du Lot" soit relié en aval à une Véloroute ouverte sur quatre autres départements, et soit relié en amont à l'axe national Clermont-Ferrand-Béziers. Cela amènera en Lozère une fréquentation supplémentaire.

Nous présentons nos propositions selon les 9 tronçons suivants:

- Tronçon 48-1- St-Laurent-d'Olt (pont) à La Mothe-Banassac (pont)
- Tronçon 48-2- La Mothe-Banassac (pont) à Chanac (Pont Vieux)
- Tronçon 48-3- Chanac (Pont Vieux) à Balsièges (pont sur le Bramont)
- Tronçon 48-4- Balsièges (pont sur le Bramont) à Mende (pont Notre-Dame)
- Tronçon 48-5- Mende (pont Notre-Dame) à Badaroux (église)
- Tronçon 48-6- Badaroux (église) à Bagnols-les-Bains (pont)
- Tronçon 48-7- Bagnols-les-Bains (pont) aux Sources du Lot
- Tronçon 48-8- Liaisons vers l'itinéraire national Clermont-Aiès
- Tronçon 48-9- Boucles "cyclo" et VTT de Mende à Le Bleymard

Dans une conclusion, nous synthétisons ensuite les enjeux de la Véloroute dans ce Département, en montrant quels investissements minimum permettraient d'ouvrir un magnifique itinéraire.

Tronçon 48-1- De St-Laurent-d'Olt (pont) à La Mothe-Banassac (pont) (8 km):

itinéraire rive droite à sécuriser, et bel itinéraire rive gauche à aménager

(voir cartes n°48 et 49)

(voir photos n°48-1 à 7)

La limite du Département de la Lozère se situe à quelques kilomètres du pont de St-Laurent-d'Olt: à 2 km sur la rive droite (D988), à 3,9 km sur la rive gauche (lieu-dit La Rivière). Nous traitons ces quelques kilomètres situés dans le Département du Lot dans cette section consacrée à la Lozère.

Ce tronçon de 8 kms environ, ou 10 kms par l'itinéraire "futur" proposé, offre deux possibilités:

- un itinéraire "immédiate" rive droite, sur une RD assez circulée, qu'il faudrait sécuriser;
- un itinéraire "futur" rive gauche, magnifique sur de très petites routes sans voitures et un sentier, qui devra être aménagé sur 1,6 km.

Nous présentons ces deux solutions.

1- Un itinéraire "immédiate" rive droite (8 km): à sécuriser

(voir photos n°48-1 à 3)

Cet itinéraire se décompose en 4 sections.

1- L'itinéraire "immédiate" suit d'abord la D988 entre le pont de St-Laurent-d'Olt et Mas de Fraysse, limite du Département, sur 2 km.

La D988 est assez circulée, avec 1104 véhicules par jour en moyenne annuelle.

Dans cette section la chaussée est assez large (6 mètres), et il est possible de créer deux sur-largeurs cyclables de 0,60m de large, en marquant des files étroites de 2,40m de large (voir photo n°48-1).

2- Au Mas de Fraysse, l'itinéraire prend à gauche une très petite route goudronnée, qui monte un peu, redescend, croise la D16, franchit un ruisseau au joli "pont de Doulou", puis longe la voie ferrée au pied de la Viala.

Les derniers 400m, entre la route de Le Viala et le passage à niveau, sont empierrés, et devront être améliorés par pose d'une castine fine.

Au passage à niveau Le Viala, l'itinéraire rejoint la D988 (2,6 km).

3- Entre le passage à niveau Le Viala et le pont de La Mothe, l'itinéraire suit la D988 sur 3,4 km.

Seuls les derniers 700m, avec le passage sous l'autoroute, ont une chaussée de 6m, permettant la création de sur-largeurs par simple marquage de files étroites.

Sur les 2,7 premiers kilomètres, la chaussée est étroite (5,40m), et pour sécuriser le parcours il faudra élargir la chaussée à 6,50m, pour créer deux sur-largeurs cyclables (voir photo n°48-2).

4- Le pont de La Mothe devra être sécurisé, car le trafic y est intense.

La chaussée de 6,20m permet le marquage de deux files étroites de 2,60m, dégagant de petites sur-largeurs de 0,50m (voir photo n°48-3).

Une ligne centrale continue devra être tracée, pour interdire les dépassements et ralentir les véhicules, à la fois sur le pont et dans le tournant avant le pont, côté La Mothe.

NB: Une belle piste cyclable existe entre Banassac et la Canourgue, sur 1 km, entre le carrefour de Banassac (rond-point) et le centre de la Canourgue.

Un accès de la Véloroute à La Canourgue pourra donc être jalonné par cette piste cyclable.

La Canourgue possède de nombreux services; commerces, bars, restaurants, hôtels, camping, gare SNCF.

2- Un bel itinéraire "fatur" rive gauche (10km):

sur des petites routes et un chemin surplombant la vallée, avec des montées

(voir photos n°48-4 à 7)

Un magnifique itinéraire est possible rive gauche, à condition d'aménager 1,6 km de chemin en terre aujourd'hui en mauvais état.

Cela crée un parcours très sécurisé (routes sans voitures), et sauvage et très beau car il monte dans la montagne et longe la vallée, dans les bois.

Ce parcours comporte deux montées (dans chaque sens), par exemple, en venant de St-Laurent:

- montée de St-Laurent: dénivelé 38m, pente forte sur 400m;

- montée du chemin de Capchalac: dénivelé 60m, pente 3%.

Ces montées sont acceptables, vu l'intérêt du parcours.

L'itinéraire comprend 4 sections.

1- De St-Laurent au lieu-dit La Rivière (3,9 km): petite route

Depuis le pont, l'itinéraire monte dans le village de St-Laurent-d'Olt (forte pente sur 400m), et le traverse, il suit ensuite la D518 et une petite route (dir La Rivière, La Naxe, La Vigne) qui descend doucement, passe sur la voie ferrée, puis la longe, et passe deux fois sous la voie ferrée.

Juste après le deuxième passage, au lieu-dit La Rivière, l'itinéraire prend à gauche le chemin enherbé qui descend vers le ruisseau.

2- De La Rivière à Capchalac (1,6 km): joli chemin à aménager

Ce chemin rural en terre est très beau: passage à gué du ruisseau La Vigne, ombre des bois, vues sur Malveyz. Il est à faible pente, car il monte régulièrement, passant de l'altitude 525m à l'altitude 580m, avec une pente moyenne de 3% (voir photo n°48-4).

Ce chemin, déjà utilisé par les piétons, les VTT et les cavaliers, est de qualité inégale. Certains raidillons sont impraticables à vélo.

Ce chemin devra être aménagé, avec un revêtement homogène et de qualité constante, même après la pluie (nivellement, empierrage, gravier et castine fine bien tassés, entretien). Un revêtement en goudron n'est pas nécessaire, ni souhaitable.

L'ancienne passerelle sur le ruisseau La Vigne devra être remise en état, car le gué doit être impraticable en hiver et au printemps.

3- De Capchalac au rond-point de l'autoroute (3,5 km): petite route

Depuis le hamrau de Capchalac, la très petite route goudronnée redescend régulièrement pendant 1,5 km (pente 4%), puis continue dans la plaine jusqu'au rond-point de l'autoroute.

4- Du rond-point de l'autoroute au pont de La Muthe-Bassac (1 km): traversée à sécuriser

L'itinéraire doit traverser l'autoroute en franchissant trois rond-points dangereux (voir photo n°48-5).

La sécurisation est possible en créant un passage direct sous l'autoroute, le long du Lot, où un espace de 2 mètres de large existe au pied de la pile du pont (voir photos n°48-6 et 48-7).

Ce passage rejoindra la route au troisième rond-point, avant le pont sur le ruisseau.

Une passerelle sur ce ruisseau améliorerait encore la sécurité, en amenant les cyclistes jusqu'au rond-point où arrive la piste cyclable de La Canourgue.

NB: cette traversée sécurisée de l'autoroute sera aussi utile aux marcheurs, et aux cavaliers.

- Tronçon 48-2- De La Mothe-Banassac (pont) à Chanac (Pont Vieux) (20,2 km):

un itinéraire d'abord escarpé jusqu'à les Salielles pour éviter les routes nationales, puis magnifique au bord du Lot

(voir cartes n°50 et 51)

(voir photos n°48-8 à 15)

De La Mothe-Banassac à les Salielles, l'itinéraire "immédiat" devra accepter des dénivelés, seule solution permettant d'éviter la RN9 et la RN88.

A moyen terme, un itinéraire "futur" sera possible sur route forestière, mais il nécessitera des travaux importants.

Par contre entre les Salielles et Chanac un bel itinéraire, parfait pour la Véloroute, existe déjà: plat, joli, et sans voitures.

Nous présentons ces trois éléments.

1- De La Mothe-Banassac (pont) à les Salielles (pont) (14,4 km):

un itinéraire "immédiat" qui devra être escarpé

(voir cartes n°49 et 50)

(voir photos n°48-8 à 14)

La RN9 et la RN88 sont deux routes nationales très circulées, avec de nombreux poids-lourds, et avec un "profil" facilitant la vitesse: grandes lignes droites, grandes courbes, ligne médiane discontinue même dans les virages (voir photos n°48-8 à 11).

La RN9 ne possède aucun bas-côté stabilisé utilisable par les cyclistes (voir photos n°48-8 à 10).

La RN88 possède des bas-côtés stabilisés de 0,50m à 1,20m de large, mais ils sont souvent en mauvais état, et avec une "marche" dangereuse due au revêtement de la chaussée qui est plus épais de 7 à 15cm! (voir photo n°48-12).

Tous les aménagements faits sur ces routes sont réalisés pour faciliter la vitesse des véhicules à moteur, et certains passages sont très dangereux pour les cyclistes, comme le carrefour de les Salielles (voir photo n°48-11).

La Véloroute ne peut donc pas passer sur la RN9 et la RN88 dans leur état actuel.

Il est souhaitable d'aménager de vraies sur-largeurs cyclables (ou bandes dérasées multifonctionnelles) bien faites (même niveau, même revêtement) le long de ces routes, pour les cyclistes sportifs et confirmés.

Mais même aménagées ainsi, ces routes constitueraient toujours un itinéraire dangereux, désagréable, bruyant, pollué... qui ne conviendra pas aux usagers d'une Véloroute touristique (même situation que pour la N140 de Capdenac à Penchot, ou la D920 d'Entraygues à Estaing).

La Véloroute doit donc éviter le plus possible la RN9 et la RN88, dans le département de la Lozère.

Cette nécessité explique l'itinéraire proposé, qui, afin d'éviter ces routes, compte 3 km de montée à forte pente.

1- Du pont de La Mothe-Banassac au pont du centre médical Booz (4,1 km)

L'itinéraire prend d'abord la petite route de Montferrand, rive gauche, qui conduit de La Mothe-Banassac au petit pont sur le Lot (1,6 km).

Les 400 derniers mètres sont en sens unique, et devront être autorisés aux vélos dans les deux sens (voir photos n°48-13).

L'itinéraire suit ensuite la N9 du pont de Montferrand au carrefour du centre médical Booz (2,5 km).

Ce tronçon de N9 devrait être sécurisé par création de sur-largeurs cyclables (très difficiles à aménager vu l'étroitesse (voir photo n°48-9)- dans la première partie, puis d'une piste cyclable ensuite, où l'espace est disponible, avant et après le rond-point.

Il serait préférable d'aménager directement un itinéraire "futur", évitant la RN9, sur la rive gauche.

En effet, côté Montferrand, un chemin existe entre le pont et le barrage.

Côté centre médical Booz, une route goudronnée longe le Lot vers le barrage sur 300m, et est prolongée le long du Lot par un chemin empierré de plus de 700m de long (voir photo n°48-14).

L'amélioration de ces deux portions de chemin, et la création d'un chemin les reliant, d'environ 300m de long, créera un itinéraire continu rive gauche.

2- Du pont du Centre Médical Booz à Auxillac (entrée village) (3,7 km)

L'itinéraire suit la petite route qui va au Centre Médical Booz, puis monte un peu, surplombe les gorges du Lot, descend au pont sur le ruisseau de Chardonnet, et remonte très raide sur 200m jusqu'au carrefour avec le C2, route d'Auxillac (alt 583m).

L'itinéraire suit le C2, avec une montée jusqu'à la Tieulé (dénivelé de 40m).

La route descend ensuite régulièrement jusqu'au village d'Auxillac (jolie Auberge du Moulin).

3- D'Auxillac à les Saelles (6,6 km)

A la sortie d'Auxillac l'itinéraire prend à gauche une petite route, qui monte fortement sur 2,5km, jusqu'à atteindre l'altitude de 774m. La pente moyenne est de 6%, les vues sont magnifiques, mais il n'y a pas d'ombre.

Cette "côte d'Auxillac" constituera une réelle difficulté pour les usagers de la Véloroute, cyclistes amateurs, familiaux ou lourdement chargés. Elle devra être signalée dans les documents d'information.

La création d'un point d'arrêt au sommet de la côte serait utile, avec au minimum un point d'eau.

Ensuite, la route descend, très fortement après Larbussel (descente de 1,9 km, dénivelé 130m, pente 6,8%). Il s'agit là d'un véritable petit col de montagne, offrant des vues magnifiques, mais difficile à franchir dans le sens les Saelles vers Auxillac.

Puis la route longe le Lot sur 600m, et passe devant une aire de pique-nique, juste à l'arrivée à les Saelles.

2- Un itinéraire "futur" possible, variante sur route forestières de la Tieulé à les Saelles (12 km), supprimant le fort dénivelé

Il est possible d'aménager un itinéraire à flanc de montagne, sur une route forestière qui existe déjà à peu près en continu, entre la Tieulé et les Saelles: cette route longe le Lot et la voie ferrée, et passe au pied de Célets et de Pontilhac.

Cet itinéraire sera à faible dénivelé, car il restera à une altitude voisine de 650m.

Mais son ouverture nécessitera des travaux importants d'amélioration de 12 kms de route forestière (revêtement, traversée de ruisseau,....).

Cet itinéraire "futur" n'est pas prioritaire, car il n'a pas pour but d'améliorer la sécurité, en supprimant un passage dangereux.

Il peut constituer un objectif à moyen terme: création d'une variante de la Véloroute, sur route forestière, en même temps utile pour la randonnée pédestre et équestre.

3- De les Saelles à Chanac (Pont Vieux) (5,8 km): un bel itinéraire sur chemin rural au bord du Lot

(voir carte n°51) (voir photo n°48-15)

L'itinéraire suit un très joli chemin ombragé qui longe le Lot. C'est un chemin rural empierré, presque partout très bien entretenu (gravier fin bien tassé), et parfaitement roulable avec un vélo VTT, VTC, ou randonneur.

Une halte pique-nique (avec WC et point d'eau) existe au pied de Le Villard, très joli village médiéval (château et église dominant la vallée, "domaine médiéval des champs").

Le chemin passe devant le beau château de Ressouches, et arrive au Pont-Vieux de Chanac.

C'est un parcours idéal pour la Véloroute.

Ce chemin devra être amélioré aux endroits où il est dégradé: descente de Le Villard (600m), passage bas et humide en face de Ressouches (400m) (voir photo n°48-15).

- Tronçon 48-3- De Chanac (Pont-Vieux) à Balsièges (pont sur le Bramont) (16,6 km):

un itinéraire "immédiat" à sécuriser par ouverture de la route forestière du ravin du Choizal, et un itinéraire "futur" possible au bord du Lot

(voir cartes n°52 et 53)

(voir photos n°48-16 à 23)

Entre Chanac et Balsièges, le chemin rive gauche du Lot n'existe plus en continu, l'itinéraire "immédiat" doit donc monter sur le Causse, et en redescendre par une route circulée, à sécuriser.

Un itinéraire "futur" est possible au bord du Lot, en ré-ouvrant les anciens chemins dégradés ou disparus.

1- Un itinéraire "immédiat" avec dénivelé, et à sécuriser au ravin du Choizal, par l'aménagement d'une route forestière de 4 km

(voir photos n°48-16 à 19)

Le passage dans la vallée étant impossible sans des travaux importants de ré-ouverture de chemins, l'itinéraire "immédiat" doit monter sur le Causse de Sauveterre.

Nous le décrivons en 5 éléments.

1- L'itinéraire commence au Pont-Vieux, et monte par la D132 et la D31 jusqu'à Chanac, au carrefour avec la D31 (1,2 km)

2- Là, il suit cette D31, qui traverse la ville de Chanac, puis monte sur le Causse.

La côte est assez rude, jusqu'au carrefour avec la D44, altitude 825m; longueur 2 km, dénivelé 150m, pente supérieure à 7%.

Cette section est assez peu circulée (612 véh/j), et offre de belles vues sur la vallée.

3- Après le carrefour avec la D44, l'itinéraire continue sur la D31, jolie route sur le causse, très peu circulée (280 véh/j.), qui monte en pente douce jusqu'au carrefour avec la D986, à la ferme fortifiée du Choizal (alt 974m).

4- A partir de là, l'itinéraire doit emprunter la D986, qui descend fortement (4 km, dénivelé 270m, pente 7%), jusqu'à Balsièges, pont sur la rivière Le Bramont (voir photo n°48-16).

La D986 est très dangereuse pour les cyclistes, surtout dans le sens de la montée, car:

- elle est très circulée (2113 véhicules par jour);
- les poids-lourds, caravanes, campings-cars sont nombreux;
- les véhicules vont vite dans les grandes lignes droites;
- aucun espace n'existe pour les vélos (chaussée de 5,20m à 5,60m) (voir photo n°48-16).

La création de sur-largeurs cyclables apparaît très difficile, car elle nécessiterait un élargissement, donc des travaux importants sur cette route en lacets.

Il est donc prioritaire d'aménager un itinéraire sécurisé pour éviter cette D986.

5- Aménager la route forestière du ravin du Choizal (4 km) pour éviter la D986

(voir photos n°48-17 à 19)

Il est possible de créer un magnifique itinéraire remplaçant la D986, une véritable Voie Verte sur route forestière, sauvage et belle, avec un passage de 500m très escarpé, mais qui constituera l'un des plus beaux tronçons de la Véloroute.

Cet itinéraire se décompose en 4 éléments.

1- Au carrefour D31/D986 (ferme du Choizal), l'itinéraire prend en face la D31. Au carrefour avec la D231 venant de Balsièges, l'itinéraire continue sur la D31 sur 20m (total 1,2 km sur route).

2- L'itinéraire prend à gauche la route forestière (balisée en jaune et rouge), empierrée, qui descend dans la forêt, puis remonte (voir photo n°48-17).

A 1 km, l'itinéraire prend vers la gauche la route forestière qui descend dans le ravin du Choizal, à flanc de montagne, en pente douce et régulière (pente de 4 à 5% sur 3 km), et arrive au pied du "Lion de Balsièges" à une altitude d'environ 830m (total route forestière 3 km environ) (voir photo n°48-18).

3- La route forestière descend ensuite en lacets dans la forêt, très fortement, avec un dénivelé de plus de 100m sur 0,9km, et une pente de 20% (voir photo n°48-19).

Elle rejoint le bord de la rivière Le Bramont.

4- L'itinéraire suit alors le petit chemin plat le long du Bramont, jusqu'au pont de la D986 (0,3 km).

Il faudra améliorer 4,2 km de route forestière et de chemin au bord du Lot: nivelage, reprofilage, couche de gravier moyen bien tassé et de castine fine.

Pour éviter la dégradation, il faudra aussi ajouter une couche de roulement dure et imperméable (stabilisé ou goudron) dans toutes les sections en forte pente et au bord de l'eau.

Cette route forestière doit devenir praticable par tout temps, même après une pluie prolongée, et par tous types de vélos.

NB: Une autre solution, pour éviter la D986, serait de quitter la D31 avant le carrefour de la D986, pour redescendre par Les Pailiers jusqu'à Bramonas. Puis l'itinéraire suivrait le chemin au bord du Lot de Bramonas à Balsièges, décrit plus loin en itinéraire "futur".

L'avantage serait d'aménager des routes forestières qui seront utilisées plus tard pour l'itinéraire "futur" en bordure du Lot (à la différence de celle du ravin du Chouza).

L'inconvénient serait de devoir suivre la D986 sur 500m.

2- Un itinéraire "futur" est possible en ré-ouvrant un chemin en continu au bord du Lot

(voir photos n°48-20 à 23)

Un itinéraire "futur" peut être aménagé à terme, avec des travaux importants d'aménagement de sentiers existants, et de ré-ouverture d'anciens chemins au bord du Lot, rive gauche.

Cet itinéraire de 15km environ sera plus court, aura des dénivelés très faibles, et une circulation automobile très faible ou nulle. Il sera agréable, ombragé, et touristique.

Il se décompose en 5 éléments.

1- De Chanac à Esclanèdes, route existante (2,4 km)

L'itinéraire suit le "chemin d'Esclanèdes", qui monte un peu, puis redescend. C'est une jolie route tranquille, jusqu'au pont d'Esclanèdes.

2- Du pont d'Esclanèdes au pont de Cultures (2 km): chemin existant à ré-ouvrir

Au pont d'Esclanèdes, l'itinéraire suit le chemin rural en face du pont, qui monte puis tourne vers la gauche. Ce joli chemin continue à flanc de colline, devient sinueux et étroit, et se termine en bord d'un champ.

En bas de ce champ un autre chemin longe la rivière, et est lui aussi arrêté plus loin (discontinuité) à une prairie (voir photo n°48-20).

Après cette prairie, le chemin continue jusqu'au petit pont sur le Lot, au lieu-dit la Baraque (Cultures).

Un chemin continu devra donc être aménagé, avec ré-ouverture de chemins communaux privatisés par des agriculteurs, ou (et) acquisitions foncières. Cela est techniquement possible.

3- Du pont de Cultures au pont de le Villaret (2 km): chemin existant et chemin à créer sur 0,5 km

Deux tronçons de chemins existent aux deux extrémités, séparés par une coupure.

- Du pont de Cultures, un chemin rural longe la rivière jusqu'en face de la scierie (0,5 km).

- A cet endroit il n'existe plus de chemin, et il faudra en re-crée un, avec passerelle pour traverser un ruisseau, sans doute en s'éloignant du bord du Lot, sur 500m, jusqu'à rejoindre le chemin arrivant de la ferme le Villaret.

- Ensuite, il existe un chemin rural à flanc de colline jusqu'à la ferme le Villaret, puis un chemin goudronné jusqu'au pont (total 1 km).

4- Du pont le Villaret au pont de Bramonas (env 4 km): chemin à créer puis chemin existant à améliorer

Depuis le pont de le Villaret il faudra aménager un chemin au bord du Lot, jusqu'à l'ancien gué, en face de l'usine de ciment de Barjac.

Entre cet endroit et Bramonas, il existe un ancien chemin:

- difficile, escarpé et très étroit au début, car la montagne est tout près de la rivière;
- en assez bon état ensuite (voir photo n°48-21).

5- Du pont de Bramonas au pont de Balsièges (env 4 km): route forestière à améliorer

L'itinéraire traverse Bramonas (rues, 400m), puis suit un sentier existant au bord du Lot, situé à flanc de colline, entre 3m et 10m au dessus de la rivière.

C'est une route forestière; balisée en sentier VFF (circuit n°4 FFC). Elle est continue, et de qualité moyenne, dégradée dans les zones en pente et les passages humides.

Une canalisation souterraine (eau) existe en continu sous ce chemin (plaques) (voir photo n°48-22).

Après avoir longé une plaine cultivée, le chemin rejoint la RD986, à 300m du pont de Balsièges (voir photo n°48-23).

Ce chemin devra être aménagé: élargissement, réfection du revêtement.

L'ouverture de cet itinéraire continu au bord du Lot entre Chanac et Balsièges est donc possible, mais elle nécessitera des travaux importants

Cette ouverture devrait constituer un **objectif d'aménagement touristique**, car un tel chemin continu servira à trois "clientèles" de promeneurs et randonneurs: **piétons, cyclistes et cavaliers**.

Une réalisation étalée dans le temps, par tronçons successifs, est possible, puisque quatre ponts relient la rive gauche du Lot, où passe ce chemin, à la rive droite (RN88).

- Tronçon 48-4. De Balsièges (pont sur le Bramont) à Mende (pont Notre-Dame) (11,8 km):

un itinéraire "futur" idéal par la "route forestière de la vallée du Lot", avec boucle possible dans la forêt

(voir cartes n°53, 54 et 54bis)

(voir photos n°48-24 à 33)

Entre Balsièges et Mende il n'est ni possible ni souhaitable de faire passer la **Véloroute le long de la RN88**, même si de belles sur-largeurs cyclables ont été aménagées sur une bonne partie de cet axe, ce qui est très utile pour les cyclistes sportifs (voir photo n°48-28).

En effet il reste des discontinuités, des parties sans sur-largeurs, très dangereuses:

- à la sortie de Balsièges jusqu'à Le Luxembourg (voir photo n°48-25)
- à l'entrée de Mende, rétrécissement du au tourne à gauche (voir photo n°48-26)
- au passage sous la voie ferrée, et au passage sur le pont du Lot (voir photo n°48-27).

Cette route très circulée (8300 véhicules par jour), avec de nombreux poids-lourds, est bruyante, polluée, et une Véloroute touristique doit l'éviter.

Une autre solution existe, avec un itinéraire magnifique à flanc de montagne sur la "route forestière de la vallée du Lot", déjà presque cyclable.

Nous proposons aussi une boucle de la forêt de Mende, belle variante.

NB: La Véloroute doit passer dans la ville de Mende: le cahier des charges l'impose, Mende possède un intérêt touristique et de nombreux services, notamment d'hébergement, ainsi qu'une gare SNCF, et un aéroport.

La possibilité d'un itinéraire évitant Mende à partir de Balsièges, par la N106 puis la D41 jusqu'à Bagnols-les-Bains, ne peut donc être retenue que comme une boucle supplémentaire (voir tronçon 48-9).

1- Un itinéraire "futur" idéal est possible en aménageant la "route forestière de la vallée du Lot" et 2 km de piste cyclable

(voir photos n°48-28 à 31)

L'itinéraire proposé est idéal car il longe la rivière, offre de beaux paysages de vallée, est totalement sécurisé car sur route forestière ou sur piste cyclable, et présente de faibles dénivelés.

Cette quasi Voie Verte forestière sera un tronçon magnifique permettant l'accès à Mende. De nombreux habitants de cette ville la fréquenteront toute l'année.

Nous proposons que l'itinéraire passe par Les Fonts pour deux raisons:

- pour éviter la traversée de Balsièges, très dangereuse sur 400m entre le pont sur le Bramont et le pont sur le Lot (voir photo n°48-24).

Cette traversée de Balsièges par la N106 devra être sécurisée pour permettre l'accès des cyclistes aux services du village (deux hôtels-restaurants).

- pour réduire le dénivelé.

Un accès direct de Balsièges à la route forestière de la vallée du Lot (point C sur la carte) pourrait cependant être aménagé, pour faire l'économie de l'aménagement du chemin Balsièges-Les Fonts et de la route forestière entre A et C (3,9 km).

Pour cela, depuis le pont sur le Bramont, l'itinéraire rejoint la N106, dangereuse, et la suit à gauche sur 50m. Juste avant le pont sur le Lot, l'itinéraire prend à droite la petite rue qui monte -raide- dans le village.

500m après, dans un tournant vers la droite, l'itinéraire prend en face le chemin en terre qui descend dans la plaine, en face du hameau Le Luxembourg. 500m après, l'itinéraire prend à droite un chemin caillouteux et herbeux qui monte droit dans la combe jusqu'au point C, jonction avec la route forestière (longueur totale 1,5 km, dont 1 km à améliorer).

L'itinéraire complet se décompose en 4 éléments.

1- De Balsièges à Les Fonts (point A sur la carte) (2,1 km): chemin le long du Bramont, à améliorer

Au pont de Balsièges sur le Bramont, l'itinéraire suit le joli chemin en terre au bord de la rivière Le Bramont, jusqu'au hameau Les Fonts.

Ce chemin, balisé en jaune circuit VTT (circuit n°4 FFC), devra être aménagé sur 3,7 km, car plusieurs passages près de la rivière sont humides et boueux.

L'itinéraire remonte sur la N106 et la traverse.

2- De Les Fonts (point A) à l'aire sur la RN88 (point D) (6 km): la route forestière de la vallée du Lot, déjà presque cyclable, à améliorer par endroit

L'itinéraire suit la route forestière, balisée en jaune circuit VTT-FFC, qui monte d'abord fortement sur 500m (voir photo n°48-29), puis plus régulièrement (voir photo n°48-30).

Elle arrive au dessus de Balsièges, au carrefour B avec la route forestière du ravin du Gerbal, qui monte sur le causse (1,4 km).

A ce carrefour B, l'itinéraire continue en face, sur la route forestière qui descend sur 400m jusqu'au haut de la corbe, au carrefour C avec le chemin d'accès direct depuis Balsièges (point C sur la carte).

La route forestière continue à flanc de colline, en surplomb de la voie ferrée et du Lot, presque sans dénivellés, en suivant à peu près une courbe de niveau d'altitude 750m.

La route offre des vues magnifiques sur la vallée, sur le "Lion de Balsièges", sur le causse de Changeève, et, vers la fin, sur le causse de Crouzet et les causses situés au nord de Mende.

La route passe sur le tunnel de la voie ferrée, et, arrivée au dessus du centre technique municipal, descend jusqu'à la RN88, à l'aire de pique-nique de la Boissonnade (voir photo n°48-31).

Le revêtement de cette route forestière est presque partout excellent, car c'est une route de causse, sur un sol naturellement empierré, avec un gravier fin bien tassé. Toutes les parties plates ou à faible pente sont actuellement parfaitement cyclables, en été.

A court terme, les travaux d'amélioration du revêtement sont seulement nécessaires dans les parties en pente raviniées et avec des cailloux trop grossiers, c'est à dire sur environ 2 km:

- montée depuis la N106 (0,6 km) (voir photo n°48-29)
- 200m après le point C (0,3 km)
- au tunnel, deux passages mauvais (0,1 km + 0,4 km)
- avant le carrefour de pistes, deux passages (0,2 km + 0,2 km).

A terme toute la route forestière pourrait être aménagée avec un revêtement d'excellente qualité, en sable fin bien tassé, avec couche de roulement dure et imperméable (en stabilisé ou grave émulsion à froid) pour les parties en pente les plus sujettes au ravinement.

3- De l'aire RN88 (point D) au cimetière de Mende (point E) (1,7 km): piste cyclable à créer

NB: 500m avant la RN88 il existe une route forestière qui part vers la droite en direction de Mende. Mais elle devient très vite escarpée, puis un mauvais chemin (balisé en jaune circuit VTT FFC n°7), qui rejoint le chemin piétonnier montant à l'Ermitage de St Privat. Cette solution présente trop de dénivellés, et son aménagement serait coûteux. Il est préférable d'aménager une piste cyclable dans la plaine.

Il faudra créer une piste cyclable en site propre, suffisamment éloignée de la RN88 (50m à 100m), c'est à dire au pied de la montagne, après acquisitions foncières des terrains nécessaires.

Cette piste cyclable de 1,7 km environ, passera derrière les bâtiments qui bordent la RN88, et derrière le cimetière, jusqu'à l'extrémité du chemin de Séjalsan.

Cela permettra d'éviter le longer la RN88 lors de l'entrée dans la ville (avenue des Gorges du Tarn, et l'avenue Foch (voir photo n°48-26).

NB: une autre solution serait d'aménager une traversée de la RN88 au niveau de l'aire (point D), par un passage souterrain, nécessaire vu le trafic et la vitesse élevés. Puis de créer une liaison avec le camping Tivoli, d'où une petite route (chemin de Tivoli et chemin de Ramilles) conduit à l'entrée de Mende.

4- Mende- Du cimetière (point E) au pont Notre-Dame sur le Lot (2 km)

Deux itinéraires sont possibles.

a- Itinéraire par le centre-ville

L'itinéraire suit le chemin de Séjalsan, puis à gauche la rue des Ecoles et arrive au Fairail.

Il traverse le centre-ville: rue du Soubeyran, place de la République, rue de l'Ange, rue de l'Épine, rue du Collège, rue du Chou Vert, rue Chanteronne, rue du Pont Notre-Dame.

b- Itinéraire par le bord du Lot

L'itinéraire suit le chemin de Séjalan, puis aussitôt à gauche le chemin des Casernes.

Au rond-point il suit le quai Petite Roubeyrolle, au bord du Lot. Au pont (rue du Faubourg Monbel) il traverse le Lot, et prend aussitôt à droite la Promenade du Vieux Pont.

2- Un itinéraire "fatur" de complément (variante): boucle de la forêt de Mende par la route forestière du ravin du Gerbal (16,7 km)

Afin de traverser la forêt de Mende, magnifique forêt domaniale en "pin noir", gérée par l'ONF, et d'atteindre le site du Mont Mimat qui surplombe Mende, une boucle pourra être aménagée, en utilisant une belle route forestière, puis la D25.

Cette boucle présente aussi l'intérêt de monter sur le causse de façon assez facile, ce qui permet de suivre ensuite un itinéraire de crête sur route forestière, en direction de Le Bleynard. Cette "boucle VTT" est présentée au tronçon 48-B.

L'itinéraire se décompose en deux éléments.

1- La route forestière du ravin du Gerbal du point C au point F (parking de la forêt de Mende) (5,7 km)

Cette route commence au dessus de Balsières, au carrefour de pistes avec la route forestière de la vallée du Lot, point C, altitude 760m.

C'est une très jolie route forestière, qui suit une vallée et monte progressivement à 1031m d'altitude. Le parcours est sauvage, en pleine forêt, avec aucune habitation.

- Du point C au "réservoir DFCI des Travers" (1,1 km), la montée est raide: dénivelé 140m sur 1,1 km, pente 12,7%. Le revêtement est dégradé.

- Entre le réservoir et le carrefour des quatre chemins (alt 1031m), la montée est plus douce: dénivelé 140m sur 2,8 km, pente 5%. Le revêtement est assez correct (voir photo n°48-32).

- Entre ce carrefour et le parking de la forêt de Mende (point F), la route est plate, et le revêtement excellent (1,8 km) (voir photo n°48-33).

On se situe sur le circuit balisé VTT n°3 "Les villages morts".

Au point F on trouve: un parking auto, un point d'information de l'ONF, des jeux, une aire de pique-nique, un parcours de santé, le départ de plusieurs sentiers pédestres et VTT balisés.

Une petite route goudronnée conduit à la Croix du Mont Mimat, d'où la vue est belle sur Mende, que l'on surplombe de 300m.

Il faudra améliorer le revêtement de cette route forestière, principalement dans les parties en forte pente ou humides, ravines ou boueuses.

2- Petite route et D25 du point F -parking de la forêt de Mende- à Mende (pont Notre-Dame) (5 km)

L'itinéraire continue par une petite route jusqu'au carrefour avec la D25 (0,5 km).

Il suit ensuite en face la D25 jusqu'au carrefour avec la D225 (route de l'aérodrome) (1 km).

NB: depuis ce carrefour -lieu-dit la Croix Neuve- il est possible de suivre une route forestière de crête en direction de l'est, jusqu'au col de La Loubrière, au dessus de Bagnols, et même jusqu'à le Bleynard. C'est une boucle VTT possible, voir tronçon n°48-9.

L'itinéraire suit la D25 qui descend jusqu'à Mende, avec de jolies vues, et une forte pente (dénivelé 300m, pente 12%), jusqu'au Foirail (2,5 km). Puis il traverse la ville (1 km).

- Tronçon 48-5- De Mende (pont Notre-Dame) à Badaroux (église)

(6,2 km):

un itinéraire "immédiat" sur la N88 dangereuse, et un itinéraire "futur" au bord du Lot, prioritaire pour éviter la N88

(voir cartes n°54bis et 55)

(voir photos n°48-34 à 43)

Entre Mende et Badaroux l'itinéraire va devoir emprunter la N88, seule route existant en continu dans la vallée, mais route très circulée et inadaptée pour une Véloroute grand public touristique.

L'aménagement d'un itinéraire "futur" sécurisé, avec ré-ouverture d'un sentier continu, est donc une priorité sur ce tronçon proche de la grande ville de Mende: il est nécessaire pour la Véloroute, et aussi pour les habitants de Mende car ce tronçon permettra d'atteindre facilement Badaroux à vélo, et, à partir de là, toute la haute vallée du Lot, qui est peu circulée.

Nous présentons ces deux solutions.

1- Un itinéraire immédiat" qui doit emprunter la RN88 dangereuse et inadaptée à une Véloroute

(voir photos n°48-34 à 38)

Après la traversée de Mende, l'itinéraire doit suivre la RN88.

1- Traversée de Mende (1,8 km)

- Depuis le pont Notre-Dame, l'itinéraire suit la rue Beauregard, puis l'avenue G. Clémenceau, très circulée, jusqu'au rond-point.

A terme, le chemin de Bressat, au bord du Lot, pourra être aménagé en promenade mixte piétons/vélos, pour que les cyclistes puissent rouler au bord du Lot jusqu'à ce rond-point (voir photo n°48-34).

- L'itinéraire suit ensuite l'avenue Paulin Daude (D42) jusqu'au pont sur le Lot, feu (0,5 km). Cette avenue, qui passe devant le Lycée Chaptal, devra être sécurisée par des bandes cyclables (il y a l'espace nécessaire).

- Au feu, l'itinéraire doit suivre la RN88 sur 100m, et tourner à gauche pour prendre la petite route du stade de Mirandol (voir photo n°48-35).

Ces 100m de N88, où il y a un dangereux rétrécissement, devront être sécurisés:

- soit par création d'un passage direct au bord du Lot, derrière les maisons, ce qui serait idéal car éviterait la N88;

- soit par création d'une piste cyclable à double sens le long de l'avenue de Mirandol, côté Lot, entre le pont et la rue du stade. L'espace est disponible: deux voies de 3,60m, terre-plein central, trottoirs de 2m et 2,50m. Largeur totale 13m.

- L'itinéraire suit la route du stade de Mirandol, qui passe sous la voie ferrée, puis la longe pendant 800m, jusqu'au carrefour avec la N88, au pont de Rivemale (pont St Laurent).

2- De Mende à Badaroux par la RN 88 (4,4 km)

L'itinéraire "immédiat" doit suivre la RN88 entre le pont de Rivemale et Badaroux, sur 4,4 km.

Cette RN88 est bordée par de belles sur-largeurs cyclables de très bonne qualité: continues, largeur 3,20m, même niveau que les voies (pas de "marche"), bon revêtement identique à celui des voies, présence fréquente d'un bas-côté de 1m s'ajoutant à la sur-largeur (voir photo n°48-16).

Cet aménagement est bien adapté aux cyclistes sportifs, ou aguerris, mais inadapté pour des cyclistes grand public, des familles, des cyclo-randonneurs touristes.

En effet cette route a un profil qui favorise la vitesse des véhicules motorisés: grandes lignes droites et grandes courbes, revêtement de qualité parfaite, voies de circulation très larges (3,20m), ligne médiane discontinue dans les grandes courbes.

Elle est très circulée (plus de 4000 véhicules par jour), avec de nombreux poids-lourds, en particulier d'impressionnants transporteurs de grumes de bois, roulant à 100km/h et perdant des débris de bois de plus de 30cm de long ...

Le trafic est en hausse constante, et il existe un projet de transformation de cette RN88 en une route à deux fois deux voies, qui rendra encore plus dangereuse la circulation des cyclistes (voir photo n°48-37, inscription d'un opposant à ce projet).

La Véloroute devra éviter ce tronçon de 5 km, en aménageant le plus vite possible un itinéraire sur l'autre rive.

3- Traversée de Badaroux (1 km): à sécuriser

Dans les deux entrées-sorties de Badaroux, sur 1 km au total, la circulation des cyclistes est très dangereuse car la chaussée est rétrécie à deux voies de 2,80m de large, bordées de trottoirs (voir photo n°48-38).

Comme les autos et poids-lourds vont très vite (ligne médiane discontinue, non respect du 50km/h), les cyclistes sont en danger.

La sécurisation est nécessaire: soit en ralentissant beaucoup les véhicules, soit en faisant passer les cyclistes sur les trottoirs.

2- Un bel itinéraire "fatur" en ré-ouvrant d'anciens chemins: aménagement prioritaire pour la Véloroute car il ouvre l'accès à la haute vallée (voir photos n°48-39 à 43)

Nous avons expliqué pourquoi un itinéraire sécurisé est nécessaire entre Mende et Badaroux, aujourd'hui, et encore plus demain si la RN88 est transformée en deux fois deux voies.

Il est possible d'aménager un chemin continu au bord du Lot, mais avec des travaux importants d'aménagement, et des acquisitions foncières car certains chemins ont été vendus à des particuliers.

Les 5 tronçons, décrits sur la carte 55: A, B, C, D, E, sont les suivants:

A- Du pont de Rivemale au pont de Gardès (1,5 km): "chemin de Gardès" à re-crée rive gauche

Ce chemin existe côté Mende sur 500m, au pied des Fontailles, entre le pont de Rivemale et une maison qui a privaté le chemin en le rachetant à la commune de Mende (voir photo n°48-39).

Il existe aussi du côté de la ZI de Gardès, dans la ZI au bord du Lot, jusqu'à l'entreprise Bonhomme (tubes plastiques), qui a privaté le chemin (voir photo n°48-40).

Un chemin au bord du Lot devra être aménagé entre ces deux points, avec acquisitions foncières.

B- Du pont de Gardès au pont de Sirvens (1,2 km): chemin existant à ré-ouvrir

Du pont de Gardès, l'itinéraire traverse la voie ferrée, et prend en face le chemin empierré qui monte en tournant à gauche. Puis le chemin a été privaté par un champ (prairie) (voir photo n°48-41).

Il faudra ré-ouvrir ce chemin qui descend au bord de la voie ferrée, puis remonte le long du ruisseau de la Valette. Une passerelle sur ce ruisseau devra être construite (voir photo n°48-42).

Cela permettra de rejoindre le chemin existant, qui passe sous la voie ferrée, puis à travers un champ de Luzerne (acquisition nécessaire ?), et rejoint le petit pont de Sirvens.

C- Du pont de Sirvens au pont SNCF de la Serre (1,5 km): chemin à re-crée plus passerelle

Depuis le pont de Sirvens, il faudra re-crée un chemin au bord du Lot, jusqu'au pont de la voie ferrée, sur 1,5 km. Au début, au niveau du centre équestre, cela sera facile. Ensuite la vallée se rétrécit, et cela sera plus difficile.

Au pont de la voie ferrée, il faut créer une passerelle piétons/vélos sur le Lot pour traverser. Ou bien une passerelle en encorbellement, accrochée au pont SNCF, mais qui oblige à aménager aussi deux rampes d'accès.

D- Du pont SNCF à la gare de Badaroux (1,3 km): chemin rural existant, à améliorer

Un chemin rural existe au bord du Lot, dans la plaine. Il devra être amélioré dans la partie basse et boueuse, sur environ 800m (voir photo n°48-43). Ensuite il est bien empierré.

E- De la gare de Badaroux à l'église (0,5 km)

Accès au village par le "chemin de la gare" (goudronné).

- Tronçon 48-6- De Badaroux (église) à Bagnols-les-Bains (pont)

(14,2 km):

un itinéraire "immédiat" évitant -presque- la N88 et sur la D901 à sécuriser, et un bel itinéraire "futur" possible, sécurisé en quasi-totalité

(voir cartes n°56 et 57)

(voir photos n°48-44 à 47)

Après Badaroux la N88 est encore plus dangereuse (absence de sur-largeurs), et l'itinéraire "immédiat" cherchera à l'éviter au maximum, puis suivra la D901, qui devra être sécurisée.

En ré-ouvrant des chemins existants, il est possible d'aménager un itinéraire "futur" continu très tranquille sur 12km, soit la quasi-totalité du parcours.

Nous présentons ces deux solutions.

1- Un itinéraire immédiat" évitant la RN88 et le col de la Tourette, puis en majorité sur la D901, à sécuriser

(voir photos n°48-44 à 46)

L'itinéraire cherche à éviter la RN88, puis suit la D901, route moins circulée mais qui devra être sécurisée.

Il se décompose en quatre éléments.

1- De Badaroux (église) à Nojaret (carr. D901) (4 km)

- L'itinéraire suit la RN88 à la sortie de Badaroux sur 200m, qui devront être sécurisés.
- Puis il prend à droite la petite route du camping (400m) et, juste après la voie ferrée, le chemin rural bien empierré qui longe la voie ferrée puis la RN88 jusqu'à La Baraque (0,7 km).
- Là, l'itinéraire doit suivre la RN88, très dangereuse car en ligne droite et en descente (vitesse des véhicules), et dépourvue de sur-largeurs ou de bas-côtés (voir photo n°48-37).

La RN88 entre La Baraque et le carrefour du chemin (400m) devra être sécurisée:

- à court terme par rétrécissement des files de circulation à 2,80m et création de sur-largeurs cyclables, protégées par des balises;
- à moyen terme (itinéraire "futur") par la création d'un chemin au bord du Lot, évitant la RN88 (0,5 km).

- Depuis le carrefour de la RN88, l'itinéraire suit un joli chemin rural, puis une piste forestière, qui descendent au Lot, le franchissent sur une passerelle en béton, et remontent au dessus de Nojaret, à une croix de pierre.

De là un petit chemin goudronné descend jusqu'au carrefour de la D901 (1,8 km).

Le revêtement du sentier devra être amélioré dans les parties humides (300m), et en forte pente (300m) (voir photo n°48-44).

Ces travaux, permettant le passage des cyclistes par tout temps, sont prioritaires, car ils permettent d'éviter 2 km de RN88 très dangereuse et en montée.

2- De Nojaret à Chadenet (carrefour Mont-La-Tour) (6,1 km): D901 à sécuriser:

L'itinéraire doit suivre la D901 sur 6 km. C'est une route assez circulée, avec 1296 véhicules par jour en moyenne annuelle, mais avec un trafic important à certaines heures de la journée. Ce trafic est en hausse (cf + 9% en 1999/1998).

La route est sinueuse, et a une chaussée d'environ 6 mètres de large (7m au début, sur une courte distance) (voir photo n°48-45).

La D901 devra être sécurisée, par marquage de files de circulation étroites (2,30m à 2,50m chacune), de façon à créer des sur-largeurs étroites, de largeur 0,20m à 0,40m, entre la bande de rive et le bas-côté.

(NB: même type d'aménagement que pour la D41 dans la vallée du Célé, Département du Lot).

3- De Chadenet (carrefour Mont-La-Tour) à Le Crouzet (2,1 km): petites routes tranquilles

Au carrefour de la route de Mont-La-Tour, l'itinéraire prend à gauche le chemin rural empierré qui descend dans la plaine jusqu'à la D27 (0,9 km) (voir photo n°48-46).

Après, il suit la D27 sur 200m, et la jolie petite route qui longe le Lot, passe devant la mairie, et arrive au pont de Le Crouzet. Le revêtement goudronné de cette route est très dégradé: il devra être refait, sur 1 km.

4- De Le Crouzet à Bagnols-les-Bains (pont) (2 km): D901 à sécuriser

La D901 devra être sécurisée, comme précédemment, jusqu'à l'entrée de Bagnols (camping), sur 1,8 km environ.

Accès à la gare de Bagnols-Chadenet

Cette gare, sur la ligne SNCF Mende-La Bastide-St-Laurent, est la plus proche des Sources du Lot, distantes de 20km.

Les cyclistes seront nombreux à arriver à cette gare, ou à en repartir.

L'accès depuis Chadenet est facile, en suivant la D27 sur 2,3 km. Il devra être balisé.

2- Un itinéraire "futur" continu rive droite entre Ste-Hélène et Bagnols-les-Bains (8km)

(voir photo n°48-47)

Pour améliorer le parcours de Badaroux à Bagnols, des investissements sont souhaitables, sur quatre tronçons:

1- Chemin bord du Lot parallèle à la N88, depuis La Baraque (0,4 km)

La création de ce chemin permettra de rejoindre le chemin rural menant à Nojaret, en évitant les 400m de RN88.

2- Nojaret, route forestière de 1,5 km

Cette route forestière, parallèle à la D901, va du petit village de Nojaret au premier grand virage. Le revêtement devra être amélioré, principalement dans les parties en pente.

3- De Ste-Hélène à Chadenet, itinéraire rive droite sur chemin et route tranquille (3,8 km)

Cet itinéraire, permettant d'éviter la D901, présentera une montée, courte mais raide (dénivelé 100m), et offrira de beaux panoramas. Il se décompose ainsi:

- Ste-Hélène: petite route descendant au bord du Lot, jusqu'au petit pont (0,5 km).

- Route forestière du pont à la D74 (2 km)

Cette route monte, fortement (dénivelé 100m) jusqu'à la voie ferrée, puis longe cette voie, à l'altitude 930m environ. Le revêtement devra être amélioré, surtout dans la partie en pente, et la continuité assurée (travaux importants de ré-ouverture de chemin ?).

- D74 et D27 (1,3 km)

L'itinéraire rejoint la D74 (route de Les Salces), qui descend, puis suit la D27.

4- De Le Crouzet à Bagnols, itinéraire rive droite (2,3 km)

Cet itinéraire est facile à aménager, en améliorant la qualité d'un chemin rural existant sur 0,9km, avec élargissement sur 300m.

Il emprunte les rues de Le Crouzet, puis un chemin qui descend au bord du Lot, et longe la rivière jusqu'à la station d'épuration de Bagnols, puis une rue de Bagnols jusqu'au camping (voir photo n°48-47).

Conclusion:

Ces aménagements sur quatre tronçons créeront un itinéraire continu rive droite, entre Ste-Hélène et Bagnols, de 8 km environ.

Cet itinéraire "futur" entre Badaroux et Bagnols sera sécurisé sur la quasi-totalité du parcours, et évitera la D901, dont le trafic peut augmenter fortement dans les années à venir.

Les cyclistes ne devront plus emprunter la D901 que sur 2,5 km (entre la fin de la route forestière de Nojaret et Ste-Hélène).

- Tronçon 48-7- De Bagnols-les-Bains (pont) aux Sources du Lot
(16,3 km):

un bel itinéraire par la D901 puis un chemin forestier

(voir cartes n°57 et 58)

(voir photos n°48-48 à 50)

Le dernier tronçon de la Véloroute ne pose pas de problèmes d'aménagement, car la circulation sur cette partie de la D901 est beaucoup plus faible.

Le village de Le Bleymard, le dernier traversé avant l'accès aux Sources, offre des services d'hébergement et de restauration. Il constituera un arrêt pratique pour les randonneurs voulant aller jusqu'au Sources du Lot, ou monter au Chalet du Mont Lozère (voir boucle VTT, tronçon 48-9).

1- De Bagnols à Le Bleymard (carrefour La Remise) (10 km): la D901, à sécuriser

L'itinéraire suit la D901, qui est moins circulée au dessus de Bagnols: 1000 véhicules par jour, en moyenne annuelle, et un faible % de poids-lourds (NB: le mardi 10 Octobre 2000, nous n'avons rencontré que des camions de livraison).

La D901 est sinueuse et monte en pente régulière et facile. Elle possède une chaussée de 6m de large, sans sur-largeurs ou bas-côtés cyclables (voir photo n°48-48).

La D901 devra être sécurisée, par marquage de files de circulation étroites (2,30m à 2,50m chacune), de façon à créer des sur-largeurs étroites, de largeur 0,20m à 0,40m, entre la bande de rive et le bas-côté (NB: même type d'aménagement que pour la D41 dans la vallée du Célé, Département du Lot).

A St-Julien-du-Tournel, la D901 passe dans un tunnel de 130m de long, étroit mais éclairé, ce qui améliore la sécurité.

Ce tunnel de St-Julien-du-Tournel devra être sécurisé, par une signalisation et une amélioration du balisage.

2- De Le Bleymard (carrefour La Remise) aux Sources du Lot (6,3 km): un beau chemin de montagne

- L'itinéraire suit d'abord la D901 (direction Villefort), pendant 1,4 km, en longeant le torrent du Lot, jusqu'au "Pont du Lot", qui est le premier pont sur la rivière Lot.

NB: Au dessus de Le Bleymard le trafic sur la D901 est de 711 véhicules par jour. Aucun aménagement n'est nécessaire vu cette faible circulation.

- Aussitôt après le "Pont du Lot", l'itinéraire suit à gauche la petite route, direction Malecombe, route balisée en jaune et en vert (circuits pédestres). La route monte jusqu'à un carrefour avec un chemin, et une croix, au lieu-dit Le Peyrou, altitude 1152m, où l'on a un beau panorama sur les montagnes (1,4 km) (voir photo n°48-49).

- L'itinéraire continue sur la route forestière qui monte doucement sur la crête (aucun panneau, balisages pédestres, la route conduit à la maison Montredon). C'est un chemin empierré, bien entretenu, et bien roulant à vélo par temps sec.

Après 2 km de chemin, à un carrefour de pistes, en pleine forêt, l'itinéraire prend à gauche le sentier, toujours balisé en jaune et en vert. Celui-ci descend dans un vallon, et, après 1,5 km, atteint les Sources du Lot, altitude 1272m (voir photo n°48-50).

On se trouve à 37km de Mende, et environ 500 km -de Véloroute- du confluent avec la Garonne (Aiguillon).

Un cycliste randonneur aura mis en moyenne 12 jours à 15 jours pour parcourir, avec les accès aux villes et hébergements, souvent 600 à 700 km.

S'il est parti d'Aiguillon, ou de Buzet, il découvrira à 1272m un vallon paisible de montagne, avec des filets d'eau qui sourdent dans l'herbe marécageuse, et qui déjà, à 4km de là, forment un petit torrent, le Lot.

- Tronçon 48-8- Liaisons vers l'itinéraire national Clermont-Alès
(21,5 et 26 km):

une jonction indispensable avec la Véloroute Clermont-Ferrand

- Alès - Montpellier

(voir carte de synthèse et cartes n°58 et 59)

La future Véloroute "Vallée du Lot" doit s'inscrire dans le cadre du schéma national des Véloroutes: itinéraires cyclables d'intérêt national, adopté par le CIADT de Décembre 1998.

Ce schéma prévoit une liaison entre l'Auvergne (Clermont-Ferrand) et le littoral (vers Montpellier).

La Région Auvergne envisage un tracé pour cette Véloroute Clermont-Montpellier, qui passe à l'Est du Département de la Lozère, et soit à peu près la vallée de l'Allier. L'itinéraire retenu est le suivant: Clermont-Ferrand; Brioude; proximité de Le Puy; Pradelles (limite sud du Département de la Haute-Loire); Langogne (limite nord-est du Département de la Lozère (voir carte de synthèse).

La Véloroute "Vallée du Lot" devra donc aménager une liaison cyclable avec cet axe Clermont-Ferrand-Alès, tel qui va être aménagé par la Région Auvergne.

Nous proposons deux liaisons depuis les Sources du Lot (voir cartes). Nous décrivons ces deux liaisons (sans avoir fait de repérages sur le terrain, ces propositions devront donc être précisées).

1- Liaison Sources du Lot - itinéraire national par la-Bastide-St-Laurent (21,5 km env)

A partir du carrefour Le Peyrou (route de Malecombe):

- route forestière des Sources du Lot, par Montredon (ferme), puis route forestière des crêtes, qui monte à l'altitude 1413m, au carrefour avec la D120 (3 km).

- D120 qui descend fortement, dénivellé 300m, pente 5%, jusqu'au carrefour avec la D6, avant Mirandol (6 km).

- D6 de Mirandol à la-Bastide-St-Laurent. Petite route à faible pente (12,5 km).

NB: pour réduire la pente de la descente vers la D6, un itinéraire est possible en allant vers le nord sur la route de crêtes (D120) à 1400m d'altitude, jusqu'à la D20, puis de suivre cette D20 jusqu'à Belvezet (gare).

Cette liaison apparaît comme la plus intéressante, car la ville de la-Bastide-St-Laurent est desservie par la ligne SNCF Mende-la-Bastide-St-Laurent (ligne TER acceptant les vélos).

La Bastide-St-Laurent pourra être un point de départ pour une randonnée, montant d'abord aux Sources du Lot, puis suivant le Lot jusqu'à Aiguillon.

La Bastide-St-Laurent pourra être aussi un point d'arrivée pour une randonnée: des randonneurs ayant roulé d'Aiguillon aux Sources du Lot, pourront descendre jusqu'à la-Bastide-St-Laurent et y reprendre le train pour Mende, puis Béziers, Toulouse et Aiguillon.

2- Liaison Sources du Lot - itinéraire national par Villefort (26 km environ)

A partir du carrefour Le Peyrou:

- route forestière jusqu'à Malecombe et petite route jusqu'au carrefour avec la D901 (2 km).

- D901 qui descend jusqu'à Villefort, en passant par Altier. Route peu circulée (24 km).

Cette liaison sera utile pour les cyclistes voulant rejoindre Alès et la mer, route en descente continue entre l'altitude 1200m et l'altitude 575m.

- Tronçon 48-9. Boucles "cyclo" et VTT de Balsièges à Le Bleygard (22,5 et 63 km):

deux variantes de la Véloroute, pour augmenter son attractivité

(voir carte S9)

Dans le Département de la Lozère, deux boucles, variantes de la Véloroute, peuvent être aménagées, permettant de rejoindre directement la haute vallée, en évitant la RN88 mais en s'éloignant de la vallée du Lot.

Ces deux itinéraires sont intéressants en eux-mêmes, car ils proposent des circuits sécurisés et adaptés à certaines catégories de cyclistes.

Cela favorisera une fréquentation accrue de la Véloroute, donc un impact augmenté sur le développement touristique induit par cet aménagement.

1- Boucle "cyclo" Balsièges-Bagnols-les-Bains par le col de la Loubière (23,5 km)

(voir cartes n°54 et 59) (voir photos n°48-51 et 52)

Cet itinéraire suivra la vallée du Bramont et de la Nize jusqu'à Lanuéjols, et montera au très beau col de la Loubière (altitude 1181m), puis redescendra sur Bagnols. Il sera donc adapté aux cyclistes sportifs sur route.

Il se décompose en deux éléments.

1- De Balsièges à Rouffiac (4,5 km): la N106, à sécuriser

De Balsièges à Rouffiac l'itinéraire suit la N106 sur 4,5 km, jusqu'au carrefour avec la D41. Cette route est dangereuse car:

- elle est très circulée: 2483 véhicules par jour, avec de nombreux poids-lourds;
- elle ne comporte aucune sur-largueur ou bas-côté cyclables;
- elle a une chaussée de 5,60m à 6m de large (5,60m à Les Fonts);
- elle a une "marche" de 10cm entre le goudron et le bas-côté en herbe.

La N106 devra être sécurisée (voir photo n°48-51):

- à court terme par marquage de files de circulation étroites (2,50m) et petites sur-largueurs;
- à moyen terme par élargissement de la chaussée à 7,50m et création de belles sur-largueurs cyclables de 1 m de large, comme sur la RN88 entre Balsièges et Mende.

Un itinéraire "futur" pourra être aménagé sur la rive gauche du Bramont:

- sentier existant de Balsièges à Les Fonts (2,1 km), prévu pour l'itinéraire principal de la Véloroute;
- sentier existant de Les Fonts à Rouffiac (2,8km): c'est une route forestière en mauvais état, qui nécessitera des travaux importants d'amélioration, qui redescend au complexe sportif et au camping de Rouffiac.

Cet itinéraire "futur" n'intéressera pas les cyclistes sportifs roulant sur la boucle. Mais il sera utile pour les autres, les cyclistes prudents ou en famille (avec enfants), qui voudront rouler sur la boucle "cyclo", assez facile sur le reste de son parcours.

2- De Rouffiac à Bagnols par le col de la Loubière (18 km): joli parcours par la D41

Cette deuxième partie ne demande pas d'aménagement particulier, excepté une signalisation (balisage et sécurisation des carrefours).

L'itinéraire emprunte la D41, petite route peu circulée:

- 685 véhicules par jour jusqu'à Langlade,
- 570 véhicules par jour de Langlade à Lanuéjols, avec jusque là une chaussée de 5,50m à 6m de large;
- 124 véhicules par jour après Lanuéjols, où la D41 devient très étroite, au col de la Loubière, jusqu'à Bagnols: chaussée de 3,60m à 4,90m de large, qui interdit le passage des poids-lourds, des bus, des caravanes... Certains passages du col ont même une largeur inférieure à 3 mètres (voir photo n°48-52).

La montée est facile jusqu'à Vitrolles, puis plus raide sur 3km jusqu'au col: dénivelé de 200m, pente 6 à 7%. La descente de 4 km offre un dénivelé de 280m, et une pente de 7%.

2- Boucle VTT Baisièges-Le Bleymard par les routes forestières de crête (63 km)

(voir carte n°59 de synthèse + cartes n°54, 55, 56, 57, 58)

Un itinéraire réservé aux cyclistes un peu sportifs, se déplaçant en VTT, pourrait être jalonné comme une "variante VTT" de la Véloroute, reliant Baisièges, ou Mende, au col de la Loubière en 30 km environ, et ce col à Le Bleymard en 15 km environ, avec une possibilité de boucle escarpée par le Mont Lozère, de 20 km environ.

Cet itinéraire est en quasi-totalité sur des routes forestières de crête, donc en site propre. Il est très sauvage, et ne traverse aucun village ou lieu permettant le ravitaillement et l'hébergement. Il présente des dénivelés, surtout pour la boucle du Mont Lozère.

Pour ces deux raisons, il devra être déconseillé aux cyclistes peu entraînés, notamment sur les dépliants d'information.

Il se compose de quatre éléments.

1- Baisièges-Les Fonts-La Croix Neuve (23 km environ)

(voir cartes n°54 et 55)

L'itinéraire suit celui déjà décrit (tronçon 48-4) comme itinéraire "futur" de complément boucle de la forêt de Mende: chemin au nord du Bramont jusqu'à Les Fonts, route forestière jusqu'au dessus de Baisièges, route forestière du ravin du Gerbal, petite route et D25 jusqu'à La Croix Neuve.

NB: on peut atteindre La Croix Neuve depuis Mende par la D25 (3,5 km).

2- La Croix Neuve au col de la Loubière (15 km environ)

(voir cartes n°55, 56 et 57)

L'itinéraire suit une route forestière de crête, qui reste à une altitude variant entre 1050m et 1120m. Il offre des panoramas magnifiques, et semble emprunter une ancienne voie romaine.

Cet itinéraire longe le Causse du Massegain, où il est balisé en itinéraire équestre.

3- Col de la Loubière à Le Bleymard (15 km environ)

(voir carte n°58 et 59)

L'itinéraire suit d'abord la D41 jusqu'à l'Oustal Crémat. Là il suit des chemins forestiers, avec un parcours voisin de celui du GR44/68, jusqu'à Orcières.

D'Orcières à Le Mazel il suit une petite route, puis la D20 jusqu'à Le Bleymard.

NB: cet itinéraire, qui n'a pas été reconnu à vélo, devra être précisé.

4- Boucle du Mont Lozère (20 km environ)

(voir carte n°59)

Depuis la D41, 300m en dessous du col de la Loubière, l'itinéraire prend la route forestière, suivie par le GR, qui monte d'abord au carrefour de chemins (altitude 1325m), puis jusqu'à La Croix de Maître Vidal (alt 1445m).

Puis il suit la route forestière qui monte à 1500m, et continue à 1500m d'altitude, au pied du Mont Lozère, jusqu'au Chafet du Mont Lozère, maison du Parc national des Cévennes (alt 1416m).

De là, un sentier (cf sentier de Stevenson), ou la D20, redescend jusqu'à Le Bleymard.

NB: cet itinéraire, qui n'a pas été reconnu à vélo, devra être précisé.

NB: l'accord du Parc National des Cévennes sera nécessaire.

Conclusion:

Un itinéraire "immédiat" difficile à ouvrir dans le Département de la Lozère (4 tronçons nécessitant des aménagements importants), et un itinéraire "futur" beau, sécurisé, avec beaucoup de routes forestières et des boucles

Les tableaux n°48-1 ci-joints présentent, par tronçon, l'itinéraire "immédiat" proposé, les aménagements de sécurisation jugés nécessaires, et les possibilités d'itinéraire "futur", sécurisé et agréable.

Il apparaît que dans la Lozère, pour éviter les routes de vallée (D988, N9, N88), la Véloroute doit s'éloigner de la vallée et grimper sur les causses. Des aménagements importants sont nécessaires pour sécuriser des tronçons de route, ou les éviter en aménageant des chemins et routes forestières. A ces conditions, il est possible d'ouvrir immédiatement un itinéraire acceptable.

Dans une deuxième phase il est souhaitable d'aménager un bel itinéraire "futur", pour éviter quasi-totalement les routes circulées, au trafic croissant.

1- Un itinéraire "immédiat" -ou de phase I- possible avec quatre aménagements importants (avant et après La Canourgue, accès à Balsièges et accès à Mende), et seulement deux tronçons à dénivelé important

L'ouverture d'un itinéraire "immédiat" en Lozère n'est relativement facile que sur deux tronçons:

- entre les Satalles et Chanac: un beau chemin existe au bord du Lot;
- en amont de Nojaret: la D901 est relativement peu circulée, et peut être suivie en réalisant un marquage de files au sol, peu coûteux.

Ailleurs il faut éviter les routes départementales et nationales très circulées, et cela impose des montées sur le causse et des aménagements.

L'itinéraire sera, en effet, escarpé dans deux tronçons:

- entre Banassac et les Satalles: côte de la Tieuilé (dénivelé 40m) et côte d'Auxillac (dénivelé 150m);
- entre Chanac et Balsièges: côte de Chanac (dénivelé 150m).

Pour éviter les routes circulées, et à condition d'admettre qu'à court terme la Véloroute peut passer sur les sur-largeurs bordant la RN88 entre Mende et Badaroux, l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" nécessite les aménagements suivants:

- 1- Jalonnement directionnel, pose de panneaux d'alerte ("attention cyclistes")
- 2- Sécurisation D988 de St-Laurent-d'Olt à La Mothe-Banassac
- 3- Création d'un sentier rive gauche de Montferrand au centre médical Booz (pour éviter la N9)
- 4- Aménagement de la piste forestière du ravin du Choizat (accès à Balsièges, pour éviter la D986)
- 5- Aménagement de Balsièges à Mende par route forestière + piste cyclable à créer (pour éviter la N88)
- 6- Mende sécurisation N88 devant le Lycée sur 200m
- 7- Sécurisation traversée de Badaroux
- 8- Sécurisation N88 après Badaroux, à La Baraque, sur 400m
- 9- Amélioration d'un chemin de la N88 à Nojaret (pour éviter la N88)
- 10- Sécurisation D901 sur deux tronçons entre Nojaret et Le Bleynard, par marquages au sol.

Tableaux 48-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de la Lozère

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
St Laurent-d'Olt (pont) à La Mothe-Banassac (pont) (2 km en Aveyron) cartes 48 et 49	<p>- D988 jusqu'à Mas de Fraysse (Aveyron) (2 km)*</p> <p>- petite route de Mas de Fraysse au passage à niveau Le Viata (2,6 km)</p> <p>- D988 du passage à niveau Le Viata à La Mothe-Banassac (3,4 km) * 1104 véhic/j</p> <p>- Pont de La Mothe-Banassac*</p>	8	<p>- D988 jusqu'à Mas de Fraysse (Aveyron); marquage de sur-largueurs cyclables (2 km)**</p> <p>- D988 du passage à niveau Le Viata à La Mothe-Banassac; élargissement chaussée + sur-largueurs cyclables (3,4 km)**</p> <p>- Pont La Mothe-Banassac: sécurisation sur 200m**</p> <p>- Itinéraire "futur" rive gauche (10 km);</p> <p>- petite route rive gauche de St-Laurent à lieu-dit La Rivière (3,9 km)</p> <p>- sentier à aménager entre La Rivière et Capchaïac (1,6 km)</p> <p>- petite route Capchaïac-rond-point autoroute (3,5 km)</p> <p>- passage sous autoroute à créer (éviter 2 rond-points dangereux) (0,5 km) + rue Banassac</p> <p>- 400m à autoriser aux vélos dans les deux sens**</p>	8 ou 10
La Mothe-Banassac (pont) à Chanac (Pont-Vieux) cartes 49, 50 et 51	<p>- Petite route jusqu'au pont de Montferriand (1,6 km)</p> <p>- N9 du pont de Montferriand au carrefour Centre Médical Booz (2,5 km) * 1630 véhic/j</p> <p>- Petite route et C2 jusqu'à Auxillac, petite route par Larbussel (dénivelé 150m sur 2,5 km pente 6%) jusqu'à Les Saillies (10,3 km)</p> <p>- Les Saillies à Chanac: joli chemin empierré au bord du Lot, par Le Villard (revêtement dégradé sur 2 km)* (tot 5,8 km)</p>	20,2	<p>- Aménagement cyclable N9 du pont de Montferriand au pont Centre Médical (2,5 km) **</p> <p>- It "futur" rive gauche: sentier à aménager du pont de Montferriand au Centre Médical Booz (1,5 km). Prioritaire car permet d'éviter la RN9.</p> <p>- Itinéraire "futur" possible (variante): route forestière à flanc de montagne (alt 650m environ) par la Ticulé, Celats, jusqu'à les Saillies. Gros travaux sur 1,2 km.</p> <p>- Amélioration revêtement chemin aux endroits dégradés: descente Le Villard, point bas en face Ressouches (2 km)**</p>	20,2

* = section dangereuse ** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase I)

Tableau 48-1.

Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de la Lozère

Tableaux 48-1 - Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de la Lozère

Tronçon	Itinéraire "immédiate" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Chapac (Pont-Vieux) à Balsièges (pont sur le Bramont) cartes 52 et 53	- D132 jusqu'à Chapac et D32 jusqu'au carrefour D31 (1,2 km) - D31 de Chapac à la ferme Choizal, avec montée à dénivelé important (11 km) - D986 de ferme Choizal à Balsièges, avec descente à dénivelé important (4,4 km) * 2113 véhic./j + vitesse	16,6	- idem - idem - itinéraire futur prioritaire: D31 jusqu'à D231, puis piste forestière du "ravín du Choizal", descente du Lot de Balsièges et sentier bord du Bramont (4 km à aménager) ** - itinéraire futur = sentier continu rive gauche (travaux importants) total = 14,7 km: - petite route de Chapac à Esclanèdes (2,4 km) - chemin bord Lot à aménager: d'Esclanèdes (pont) à Cultures (pont) (2 km) de Cultures (pont) à Le Villaret (pont) (2 km) de Le Villaret (pont) à Bramonas (pont) (4,1 km) de Bramonas à Balsièges carré D986 (4km) - D986 (0,2 km)	17,4 (rav Choizal) (ou 14,7 bord Lot)
Balsièges (pont sur le Bramont) à Mende (pont Notre Dame) cartes 53, 54 et 54-bis	Aucun itinéraire n'est possible: - la RN88 = 8300 véhicules/jour, nombreux poids lourds, vitesse - les belles sur-jarçours de la RN88, créées par la DDE, ont plusieurs discontinuités dangereuses (sortie Balsièges, sortie Mende, pont sur Lot, pont sous voie ferrée), et conviennent seulement pour les cyclistes sportifs	11,8 si itinéraire futur aménagé	Itinéraire futur par la route forestière de la vallée du Lot (à aménager: 9,8 kms) **; - chemin de Balsièges à Les Fonts (2,1 km) - route forestière de la vallée du Lot (6 km) - piste cyclable à créer le long de la RN88, au pied de la montagne, jusqu'au cimetière (1,7 km) - traversée de Mende (2 km) Itinéraire futur de complément (variante) = boucle de la forêt de Mende: - route forestière du ravin du Gerbal (5,7 km) - petite route et D25 (4 km) + traversée Mende (1 km)	11,8 + 10,7
Total jusqu'à Mende		56,6 ^o		59,4 ^o

* = section dangereuse

** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiate" (phase I)

° avec itinéraire futur Balsièges-Mende par route forestière

°° avec itinéraire futur rive gauche de St-L. au nord d'Olt à La Mothe-Banassac; itinéraire Chamac-Balsièges par D31 + piste forestière du ravin du Choizal; et itinéraire Balsièges-Mende par route forestière de la vallée du Lot

Tableaux 48-1. Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de la Lozère

Tronçon	Itinéraire "immédiate" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (* *) + itinéraire "futur"	km
Mende (pont Notre-Dame) à Badaroux (église)	- rue du Pont Notre-Dame, rue du Beaurégard, av. G. Clémenteau, av. Paulin Daude* - N88 sur 150m* - petite route stade Mirandol et le long voie ferrée jusqu'au pont de Rivemale (0,8 km)	6,2	- Aménagement cyclable Av. P. Daude (0,5 km) * - fu futur: chemin de Bressal et chemin bord Lot à aménager pour les vélos, avec rampe d'accès à la gare, av de la gare (0,5 km) - Aménagement N88 sur 150m ou création chemin bord Lot* *	6,2
cartes S4-bis et 55	- Du pont de Rivemale à Badaroux: N88 très circulée: 4123 véhicules/jour, nombreux poids lourds (4,4 km)* (NB: le long RN88 il existe 2 sur-largeurs bien faites, largeur = 1,20 mètre, bon aménagement pour cyclistes sportifs, mais inadapté pour un itinéraire touristique et familial) - Traversée Badaroux (1 km)*		- Sécurisation traversée Badaroux* * - Itinéraire futur = sentier continu à aménager (6 km): A - Pont de Rivemale à pont de Gardès: "chemin de Gardès" à re-crée rive gauche (existe jusqu'à maison Botos et dans ZI) (1,5 km) B - pont de Gardès à pont de Sirveys: route (200 m) + chemin rural existant rive gauche à aménager avec passerelle ruisseau La Valette (1,2 km) C - pont de Sirveys au pont SNCF de Serre: chemin à re-crée bord du Lot + passerelle sur le Lot (1,5 km) D - pont SNCF à anc gare: chemin existant rive droite à aménager (1,3 km) E - chemin de la Gare (0,5 km)	6,2 ou 7,8 (fu futur)

* = section dangereuse

* * aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiate" (phase 1)

Tableaux 48-1 - Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de la Lozère

Proportion	Itinéraire "immédiate" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Badaroux (église) à Bagnols-les-Bains (pont) cartes 56 et 57	<ul style="list-style-type: none"> - N88 + petite route camping (0,6 km) - chemin rural jusqu'à La Baraque (0,7 km) - N88 de La Baraque à carr chemin (0,4 km)* - chemin rural → route forestière de N88 à Nojaret, avec pont sur Lot (1,8 km) - petite route Nojaret (0,5 km) - D901 de Nojaret à carr Mont-La-Tour (Chadenet) (6,1 km)* 1206 véh/j trafic important à certaines heures, en hausse +9% en 99/98 - De carr Mont-La-Tour à Crouzet (pont): chemin rural empierré (0,9 km) + D27 et petite route par Mairie goudron dégradé (1,3 km) - De Crouzet (pont) à Bagnols (pont): D901 (2 km)* 	14,2	<ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser N88 de La Baraque à carr chemin par sur-largeurs + balises protection (0,4 km) * - Itinéraire futur: aménagement d'un sentier bord du Lot entre La Baraque et sentier existant (0,5 km) - Améliorer revêtement chemin existant de N88 à Nojaret (1,8 km) ** - pontaire car permet d'éviter N88 - Sécurisation D901 par marquage de files étroites et petites sur-largeurs (6,1 km) ** * - Itinéraire futur rive droite de Ste-Mélène à Chadenet avec route forestière à améliorer sur 2 km - Réfection revêtement route Chadenet 1 km 	15,4
Bagnols-les-Bains (pont) à Sources du Lot cartes n° 57 et 58	<ul style="list-style-type: none"> - De Bagnols à Le Bleynard (carr D20 La Remise) (10 km)* D901 = 1000 véh/j - Le Bleynard à Pont du Lot: D901 (1,4 km) - route de Malcombe jusqu'au carrefour Le Peyrou-croix (1,4 km) - chemin forestier balisé jusqu'au Sources du Lot (alt. 1272m) (3,5 km) 	16,3	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation D901 par marquage de files étroites et petites sur-largeurs (2 km) ** * - Itinéraire futur rive droite de Le Crouzet à Bagnols (2,3 km), avec chemins existant à améliorer sur 0,9 km - Sécurisation D901 par marquage de files étroites et petites sur-largeurs (10 km) ** * 	16,3
Total Mendre-Sources du Lot		36,7		39,5
Total Lozère		93,3°		98,9°

* = section dangereuse

** aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiate" (phase I)

*** avec itinéraire futur Bagnols-Mende par route forestière, sans les boucles et les passages avec l'itinéraire Clermont-Alès

avec itinéraire futur rive gauche de St-Laurent-d'Olt à La Motte-Banassac, itinéraire Chausse-Balsières par D21 + piste forestière du marais du Chabrel, et itinéraire Balsières-Mende par route forestière de la vallée du Lot, itinéraire rive gauche de Mende à Badaroux, itinéraire rive droite de Ste-Mélène à Bagnols, pont, les boucles et les passages Clermont-Alès

Tableaux 48-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de la Lozère

Variantes "cyclo" et VTT) et liaisons avec l'itinéraire national Clermont-Aiès

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (*) + itinéraire "futur"	km
Itinéraire "futur" (variante) Boucle "cyclo" Balsièges à Bagnols-les-Bains cartes S4 et S9	- N106 de Balsièges à Rouffiac (4,5 km)* - D41 de Rouffiac au col de la Loubière (14km) - D45 du col de la Loubière à Bagnols (4 km)	22,5	- Sécurisation N106 par élargissement chaussée + sur-larguers cyclables (4,5 km)* - Itinéraire futur: - sentier au bord du Bramont de Balsièges à Les Fontès (2,1 km) - sentier rive gauche du Bramont de Les Fontès à Rouffiac (2,8 km)	22,9
Itinéraire "futur" (variante) Boucle VTT Balsièges à Le Bleynard cartes S4, S5, S6, S7, S8 et S9			- Balsièges-Les Fontès par chemin Bramont (2,1 km) - Les Fontès à La Croix Neuve, par la route forestière du ravin du Gerbal + petite route (11 km) - La Croix Neuve au col de la Loubière, par route forestière des crêtes (alt. 1050m à 1120m) (15 km env) - Col de la Loubière à Le Bleynard, par D41, Ousiat Crémât, routes forestières GR44/68 jusqu'à Orcières, route Le Mazel, D20 (15 km environ) - Boucle par routes forestières La Croix de Maître Vidal et le Chalet du Mont Lozère (20 km environ)	63
Liaisons avec l'itinéraire national Clermont-Aiès (depuis Le Peyrou, à 2,8 km de Le Bleynard) carte S9	<u>Liaison n°1 par la Bastide-Puyfauvent</u> - route forestière par Montredon, crête, jusqu'au carrefour D120 (3 km) - D120 jusqu'au carrefour D6 Mirandol (6 km) - forte descente dénivelé 300m pente 5% - D6 jusqu'à la Bastide-Puyfauvent (12,5 km) (NB: train Mende-la Bastide-Puyfauvent) <u>Liaison n°2 par Villefort (alt. 575m)</u> - de Le Peyrou à Malecombe route forestière (1 km) - De Malecombe à D901 petite route (1 km) - D901 jusqu'à Villefort (24km)	23,5 et 26		23,5 et 26
Total boucles + liaisons		46 env		135,4 env

* = section dangereuse ** = aménagement nécessaire pour ouverture itinéraire "immédiat" (phase I)

NB: Possibilité de train de Mende à Bagnols-Chadenet et à la Bastide-Puyfauvent.

Une estimation rapide du coût total de l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans tout le Département de la Lozère est faite ici, dans le tableau 48-2.

Tableau 48-2.
Coût d'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans le Département de la Lozère
 (117 km avec liaison avec l'itinéraire national Clermont-Aiès par la-Bastide-Puy-Laurent)
 (sans les halte-services)

Aménagement	Coût (MF)
Jalonnement de 117 km (vallée du Lot 93 km, liaison itinéraire national Clermont-Aiès par la-Bastide-Puy-Laurent 24 km)	0,9
Sécurisation D988 de St-Laurent-d'Olt à La Mothe-Banassac: - marquage de files (2 km) - élargissement chaussée et sur-largeurs (3,4 km)	0,86
Création sentier rive gauche de Montferrand au Centre médical Booz (pour éviter la N9) sentier à améliorer et créer (1,5 km)	0,6
Aménagement de la piste forestière du ravin du Choizal (pour accès à Balsièges évitant la D986) (4 km dont 1 km avec couche de roulement)	1,5
Aménagement d'un itinéraire Balsièges-Mende évitant la N88: - amélioration minimum route forestière vallée du Lot (travaux sur 3 km) - création d'une piste cyclable de l'aire N88 au cimetière de Mende (1,7 km)	0,9 1
Mende sécurisation N88 devant le Lycée sur 400m	0,1
Sécurisation traversée de Badaroux (1 km)	0,2
Sécurisation N88 après Badaroux à La Baraque (400m) sur-largeurs + balises	0,05
Amélioration minimum chemin en terre N88 à Nojaret (sur 0,6 km)	0,3
Sécurisation D991 par marquage de files et petites sur-largeurs, sur 18km: de Nojaret à carrefour Mont-La-Tour, de Le Crozet à Bagnols, et de Bagnols à Le Bleymard	0,1
Total	6,51

Ce coût total de 6 à 7 MF n'est pas trop élevé, car il permet à la fois d'ouvrir très vite (en deux ans?) un itinéraire jalonné de 93 km permettant à la Véloroute de traverser tout le Département, et d'aménager déjà 15 km en Voie Verte forestière de grande qualité, en majeure partie à la sortie de la ville de Mende, ce qui garantit une utilisation importante par les habitants:

- Montferrand-lac de Booz 1,5 km
- Ravin du Choizal à Balsièges 4 km
- Route forestière de la vallée du Lot et piste cyclable, entre Balsièges et Mende 10 km

Le plus reculé et le moins peuplé des cinq Départements n'a-t-il pas tout à gagner du développement du cyclo-tourisme de randonnée?

Ouvrir 117 km d'itinéraires cyclables en Lozère, reliés à toute la vallée du Lot, pour une dépense de 7 MF, cela semble financièrement possible, et cela sera très "rentable".

NB: sur la base d'une dépense moyenne de 300F par jour et par cyclo-randonneur (restauration, hébergement, visites, transport), et d'une randonnée moyenne de 5 jours en Lozère, les 7 MF seront récupérés avec 4700 randonneurs: en 10 ans s'il y a 470 randonneurs par an.

Mais ce chiffre, qui correspond à 8 départs par jour sur 60 jours (Juillet-Août), soit deux familles par jour, pourra facilement être dépassé. L'investissement peut être récupéré, sous la forme de dépenses dans le Département, en seulement 5 ou 6 années. Et le flux de randonneurs, donc d'apport à l'économie locale, continuera au delà des 5 ans, en s'amplifiant...

Cette Véloroute dans la Lozère sera très attractive, dès l'ouverture.

En effet on obtiendra la répartition suivante, par type (voir tableau 48-3).

Tableau 48-3 Véloroute "Vallée du Lot" dans la Lozère**Itinéraire "immédiat" de la Véloroute**

(avec chemin Montfermand-Booz, route forestière du ravin du Choizal, route forestière de la vallée du Lot + piste cyclable de Balsièges à Mende)

Type d'itinéraire	km	%
Voie Verte en site propre (chemin et route forestière)	17,3	18,5%
Petite route très peu circulée et très agréable (ombre, paysages de bord de rivière)	13,3	14,2%
Autre route et RD, sécurisés si nécessaire	58,7	62,9%
Traversée de ville, sécurisée si nécessaire	4	4,4%
Total	93,3	100%

NB: deux portions présentent un dénivelé important (dans le sens de la remontée vers les Sources du Lot): Banassac à Les Salettes (dénivelé cumulé de 190m, côtes sur 3 km), Chanac à Balsièges (dénivelé 150m sur 2 km). Plus quelques montées courtes: début de la route forestière de la vallée du Lot à Les Fonts (0,5 km), chemin avant Nojaret (0,3 km).

Il faut noter que dans ce Département de montagne, où la vallée du Lot est encaissée entre des causses situés à 200 à 300m au dessus, l'itinéraire proposé ne possèdera que 5,8 km en pente forte, supérieure à 3%. Cela ne représente que 6% du parcours (moins que dans l'Aveyron).

2- Un itinéraire "futur" -ou de phase 2- de grande qualité, avec 63% du parcours en quasi-site propre sur chemin et route forestière, des dénivelés faibles et des boucles

Dans une deuxième phase, pouvant durer 5 à 6 années, le Département de la Lozère et les Communautés de Communes, pourront investir pour supprimer les passages sur les routes très circulées (D988 et N88), et pour créer des parcours sécurisés et beaux, en bordure du Lot.

Les principaux aménagements à réaliser, qui pourront être effectués par phases successives, peuvent être classés par ordre d'intérêt, en deux ensembles.

1- Aménagements prioritaires, car ils permettent de supprimer le passage sur la D988 et sur la N88, et d'ouvrir les 24 km de la boucle "cyclo":

- Aménagement d'un itinéraire rive gauche de St-Laurent-d'Oll à Banassac (pour éviter la D988)
 - sentier à aménager entre La Rivière et Capchaise (1,6 km)
 - passage sécurisé sous l'autoroute

Coût estimé: 1 MF
- Aménagement d'un itinéraire rive gauche de Mende à Badaroux (pour éviter la N88)
 - ré-ouverture de chemins: de Gardès, du pont Gardès au pont Sirvens, du pont Sirvens au pont SNCF (3,5 km)
 - amélioration chemin du pont SNCF à gare Badaroux (1 km)
 - passerelle sur ruisseau + passerelle sur le Lot

Coût estimé: 4,2 MF
- Création d'un chemin bord Lot entre La Baraque et le chemin vers Nojaret (0,5 km)

Coût estimé: 0,5 MF
- Sécurisation N106 de Balsièges à Rouffiac (pour ouvrir la boucle "cyclo")
 - soit élargissement chaussée N106 + sur-largeurs
 - soit aménagement chemin Les Fonts à Rouffiac (2,8 km)

Coût estimé: 1,2 MF
(coût voisin pour les deux solutions)

- Jalonnement de 23 km (boucle "cyclo") Coût estimé: 0,18 MF

Total 5 aménagements prioritaires: Coût estimé: 7 MF

2- Autres aménagements, utiles pour supprimer des dénivelés, ou améliorer la qualité du parcours:

- Aménagement d'un itinéraire sur route forestière entre La Tieslé et Les Saelles (pour supprimer le dénivelé de la côte d'Auxillac et créer un beau parcours)

Amélioration de routes forestières (12 km) Coût estimé: 4 MF

- Aménagement d'un itinéraire au bord du Lot entre Chanac et Balsièges (pour supprimer le dénivelé de la côte de Chanac et créer un beau parcours)

- ré-ouverture d'anciens chemins (4 km)

- amélioration de chemins existant (8,5 km) Coût estimé: 5 MF

NB: cet itinéraire peut être ouvert par sections, entre deux ponts sur le Lot.

- Aménagement boucle de la forêt de Mende (pour ouvrir un deuxième accès à Mende, une boucle locale, et un premier tronçon de la boucle VTT)

amélioration de la route forestière du ravin du Gerbal (5,7 km) Coût estimé: 1,7 MF

- Mende: aménagement du chemin de Bressal bord du Lot, avec rampe Coût estimé: 0,2 MF

- Nojaret: amélioration piste forestière (1,5 km) Coût estimé: 0,9 MF

- Aménagement itinéraire rive droite de Ste-Hélène à Chadonet
route forestière à améliorer (2 km) Coût estimé: 0,6 MF

- Aménagement itinéraire rive droite de Le Crouzet à Bagnols
chemin à aménager sur 0,9 km Coût estimé: 1 MF

- Jalonnement boucle VTT (63 km) Coût estimé: 0,45 MF

- Amélioration qualité des routes forestières de la boucle VTT
Hypothèse de travaux sur 10 km Coût estimé: 3 MF

Nous avons fait une évaluation du coût total de ces aménagements, à partir des coûts standards, pour chaque type d'aménagement (voir tableau des coûts dans le volume 4).

Le coût prévisionnel de l'ensemble des travaux de phase 2 s'établit à environ 24 MF.

Ce coût ne prend pas en compte les haltes-services.

Il faudra créer des haltes-services, qui pourront souvent être localisées au bord du Lot, à des emplacements où il existe déjà des éléments de halte, comme des aires de pique-nique. C'est le cas à:

- Les Saelles (bord du Lot)
- Le Villard (bord du Lot)
- parking de la forêt de Mende (au dessus de Mende)
- NBS aire La Boissonnade 2 km avant Mende
- Mende pont de Rivemale (pont St Laurent).

D'autres haltes devront être créées de toutes pièces, souvent dans les villes traversées: Banassar (bord du Lot), Auxillac (sur la place devant l'auberge), Chanac, Balsièges (au Lion de Balsièges?), Mende-centre, Nojaret, Bagnols-les-Bains.

Une halte des Sources du Lot est possible au carrefour Le Peyrou (halte légère: aire de pique-nique, panneau d'information, point de départ et d'arrivée, liaison avec l'itinéraire national).

Toutes ces haltes-services devront être communes à d'autres usagers: randonneurs pédestres (et équestres), habitants, touristes en voiture ou bus...

Le coût moyen d'une halte type complète s'établit à 0,5 MF environ (WC, évier, point d'eau, cabine téléphonique, parc stationnement vélo, aire de pique-nique, panneau d'information, parc de stationnement automobile).

Pour 10 haltes, l'investissement sera donc d'**environ 5 MF**.

L'ensemble des aménagements réalisés en phase 2 créera 45 km d'itinéraire sur chemin ou route forestières, en quasi site propre.

Au total l'itinéraire comprendra alors 63 km de parcours en site propre, c'est à dire 63%.

Conclusion

Pour un coût total de 7 MF en phase 1 (ouverture), plus 30 MF en phase 2, le Département de la Lozère aura aménagé 235 km d'itinéraire cyclable d'excellente qualité: sécurisé, jalonné, agréable, avec des haltes:

- itinéraire principal dans la vallée du Lot	99 km
- liaisons avec l'itinéraire cyclable national Clermont-Alès	50 km
- boucle "cyclo"	23 km
- boucle VTT	63 km

Mais avec 14 MF d'investissement (7 MF pour la phase 1, plus 7 MF pour les quatre aménagements phase 2 prioritaires), la Lozère aura aménagé une Véloroute qui sera déjà d'excellente qualité.

3- Synthèse: l'ouverture d'une Véloroute sur toute la vallée est possible en deux phases

Les pages qui précèdent ont montré que cela était possible par Département, nous synthétisons ici, au niveau de l'ensemble du projet, ce double résultat:

1- il est possible d'ouvrir, avec des investissements limités, une Véloroute de 500 km, itinéraire cyclable continu et jalonné, de qualité minimale, pour "lancer" rapidement la Véloroute "Vallée du Lot";

2- en investissant progressivement pour aménager des tronçons sécurisés et beaux, de type Voie Verte, les cinq Départements peuvent ensuite créer, en cinq ans, l'une des plus belles Véloroute touristique de toute l'Europe.

Nous présentons successivement ces deux résultats

1- Phase 1: ouverture rapide d'un itinéraire "immédiat" continu sur 500 km

L'analyse par Département l'a montré: il est possible d'ouvrir rapidement un itinéraire "immédiat" continu sur cinq Départements, qui va du confluent du Lot avec la Garonne, aux Sources du Lot, et qui suit presque partout la vallée de la rivière Lot, sauf dans l'Aveyron où le passage de la Véloroute par la vallée du Dourdou permet d'éviter une section dangereuse et qui sera coûteuse à aménager.

Des solutions existent donc partout, permettant de jaloner un itinéraire cyclable respectant les caractéristiques exigées pour une Véloroute grand public: continuité, linéarité, faible pente, sécurité, agrément, passage dans la vallée et par les villes et sites touristiques.

Les itinéraires proposés permettraient d'ouvrir en deux ans 650 km d'itinéraires cyclables jalonnés: un itinéraire principal allant du confluent aux Sources du Lot, mais aussi une grande boucle par la vallée du Célé (53 km), et des liaisons avec Maurs et le réseau cyclable du Cantal, et avec l'itinéraire cyclable national Clermont-Ferrand/Alès, à l'est de la Lozère.

Ces 650 kms se répartiraient ainsi par type d'itinéraire: voir Tableau Synthèse Véloroute n° 1 ci-joint.

Plus de 50% de l'ensemble de l'itinéraire serait constitué de "petites routes tranquilles", routes à très faible trafic, souvent situées en bordure de la rivière, et idéales pour une Véloroute car elles offrent un parcours sécurisé, plat, ombragé et très agréable.

Citons un exemple par Département de ces petites routes de vallée, qui seront parcourues par le cyclo-randonneur: en Lot-et-Garonne: la VC2, miauscule chemin rural en bordure de rivière sur la rive gauche entre Sainte-Livrade et Casseneuil. Dans le Lot: la D8, jolie route peu circulée, au pied des falaises, entre St-Cirq-Lapopie et Cénevières. Dans l'Aveyron: jolie D42 entre Port d'Agres et Grand-Vabre. Dans le Cantal: D141 autour de Vieillevie. En Lozère: chemin rural empierré au bord du Lot, entre les Saleilles et Chanac.

Les Voies Vertes, itinéraires en site propre, représenteront 7% de l'itinéraire "immédiat", soit 43 km, et seront plus importantes dans deux Départements, le Lot et la Lozère.

D'abord dans le Lot, qui possède déjà 13 km de Voies Vertes aménagées sur l'emprise d'anciennes voies ferrées dans la basse vallée. Dans notre projet le Lot créerait 4 km supplémentaires de Voie Verte pour "ouvrir" l'itinéraire "immédiat", entre Douelle et Cahors et entre Vers et Béars.

Ensuite en Lozère où nous proposons que l'itinéraire "immédiat" puisse éviter des routes très dangereuses grâce à l'aménagement en Voies Vertes de belles routes forestières de vallée, notamment pour accéder à Balsièges depuis la ferme Choizat (4,2 km), et entre Balsièges et Mende (10 km).

Tableau Synthèse Véloroute - n°1
Véloroute "Vallée du Lot" - Itinéraire "immédiat par type

Type d'itinéraire	Dép 47	Dép 46	Dép 12	Dép 15	Dép 48	Total km	Total %
Voie Verte en site propre (anc. voie ferrée, chemin halage, rouse forestière)	2,8	18,3	1,5	0	20,3	42,9	6,6%
Petite route tranquille (peu circulée et agréable)	48,6	134	104,8	25,9	33,8	347,1	53%
Autre route et RD, sécurisée si nécessaire	45,7	66,1	53,5	2	58,7	226	34,5%
Traversée de ville, sécurisée si nécessaire	14	15,5	4	1	4	38,5	5,9%
Total (si principal vallée du Lot -sauf Grand-Vabre à Espalion- + boucle vallée du Célé + boucle vallée Douadou + liaison Murs + liaisons int nationales VV2Mez et Clermont-Alès par la Bastide-Puylaurent)	111,1	233,9	163,8	28,9	116,8	654,5	100%

Mais plus du tiers du parcours passera sur des routes assez circulées, sécurisées seulement de façon sommaire, par exemple par de petites surlargeurs étroites, ou sur des routes à fort dénivelé.

Voici quelques exemples de ces routes assez circulées, et pourtant retenues dans l'itinéraire "immédiat". En Lot-et-Garonne: D271 entre Aiguillon et Clairac, VC529 entre Casseneuil et le pont du Martinet. Dans le Lot: D8 à Vire-sur-Lot, D8 entre Belaye et Castelfranc, D8 entre Labéraudie et Cahors, D911 à Begoux. Dans l'Aveyron: D86 avant Capdenac-Gare. En Lozère: D988 de St-Laurent-d'Olt à Banassac, N88 de Mende à Badaroux.

Enfin l'itinéraire "immédiat" sera un itinéraire de vallée, facile pour les cyclistes amateurs, avec de rares portions à fort dénivelé, représentant environ 3% km, soit 7% de l'ensemble de l'itinéraire principal.

Ces portions escarpées se rencontrent surtout dans la haute vallée du Lot, c'est à dire dans les Départements de l'Aveyron et de la Lozère. Par Département les distances présentant une pente supérieure à 3% sont:

- Lot-et-Garonne: 0,4 km.
- Lot: 5 km sur l'itinéraire principal, et 1,5 km sur les accès à Figeac.
- Aveyron: 22 km, principalement entre Capdenac-Gare et Penchot (pour éviter la RN140), et entre Espalion et St-Geniez, à cause du barrage de Castelnau-Lassouts qui a supprimé les routes de vallée.
- Lozère: 6 km, essentiellement de La Canourgue à Les Saleilles (pour éviter la N9 et la N88), et entre Chanac et Balsièges (pour éviter la N88).

L'itinéraire "immédiat" n'accepte ces deux types d'itinéraire, à faible sécurité et faible agrément, et à fort dénivelé, que parce qu'il est défini avec pour objectif la réduction des coûts d'ouverture de la Véloroute. Ce sont les aménagements prévus en phase 2, pour l'itinéraire "futur", qui permettront de supprimer ces passages difficiles et peu agréables.

Les investissements nécessaires pour ouvrir cet itinéraire "immédiat" de 630 km s'élèvent à environ 23,5 MF.

Ces investissements ne comprennent pas la création des haltes-services, qui peut être reportée à la phase 2.

Ils correspondent seulement aux dépenses de jalonnement de l'itinéraire (environ 4,9 MF) et aux dépenses de sécurisation minimale (voir Tableau Synthèse Véloroute n°2).

Tableau Synthèse Véloroute- n°2

Véloroute "Vallée du Lot": coût d'ouverture de l'itinéraire "immédiat" dans toute la vallée

Dép	Itinéraire	km	Principaux aménagements	Coût estimé (MF)	
Lot-et-Gar	Vallée du Lot d'Aiguillon à Bonaguil	81	Jalonnement et ponts	1,2	- Ouverture en cours - manque la liaison avec la VV2Mers
Lot	Vallée du Lot + boucle vallée du Célé + accès Figeac	156 53 25	Douelle-Cahors 6MF* Vers-Bouziès 2MF	11,6 * *	- Ouv possible l'ex-étape basse vallée Soturac-Cahors = 7 MF*
Aveyron	Vallée du Lot - sauf Grand Vabre/Espalion- avec itin "provisoire" Capdenac-Penches + boucle vallée Dourdou	99 65	Capdenac-Gare piste 2km 1MF	3	Coût faible car solutions; itin "provisoire" et vallée du Dourdou
Cantal	Vallée du Lot Liaison vallée-Maurs	12 17	Piste cyclable D663 2km 1MF	1,22	A court terme possibilité éviter D663 (coût inf)
Lozère	Vallée du Lot Liaison itinational	93 24	Accès Balsières RF 1,5MF Balsières-Mende RF 1,9MF	6,5	Investissements créent 15km de Voies Vertes forestières
Total 630 km	Vallée du Lot + boucles et liaisons	446 184		23,5	Coût Douelle-Cahors imprécis*

NB: sans les haltes-services reportées à la phase 2

* L'estimation du coût d'aménagement du tronçon Douelle-Cahors est très imprécise, elle devra être affinée.

Quand cela était possible, l'itinéraire proposé a d'abord cherché à éviter -provisoirement- certains tronçons dangereux, en quittant la vallée, soit par un itinéraire escarpé (par exemple entre Capdenac-Gare et Penches, et entre Chanac et Balsières), soit en faisant suivre à la Véloroute une autre vallée, comme la vallée du Dourdou entre Grand-Vabre et Espalion.

Les aménagements cyclables finalement proposés correspondent à ceux jugés indispensables pour sécuriser l'itinéraire: la Véloroute ne peut être "ouverte" sans sécurisation sérieuse de ces tronçons, et les dépenses correspondantes s'imposent aux Collectivités locales, si elles veulent créer un itinéraire reconnu localement et nationalement comme un itinéraire de qualité.

Même si certaines évaluations de coût données dans cette étude sont très imprécises, par exemple pour le tronçon Douelle-Cahors, **la Véloroute ne peut être valablement ouverte sans sécuriser certains passages obligés dans la vallée, notamment:**

- **entre Douelle et Cahors**, où il est exclu de faire rouler les cyclistes sur la D8 (rive gauche) ou sur la D911 (rive droite) sans aménagement lourd.
- **entre Vers et Bouziès**, où la D662 est très dangereuse à cause du trafic important et de l'étroitesse de la chaussée. La Véloroute ne peut pas l'emprunter.
- **avant Balsières**, où la D986 est très dangereuse. La Véloroute ne peut pas l'emprunter.
- **entre Balsières et Mende**, où la RN88 est très circulée et dangereuse. La Véloroute ne peut pas l'emprunter.

Puisque l'objectif est d'ouvrir de grandes sections continues de la Véloroute, et puisque le Lot-et-Garonne a déjà ouvert la Véloroute sur 81 km, la **priorité pour 2002-2003 sera de prolonger l'itinéraire "immédiat" de la Véloroute dans le Département du Lot.**

Vu les travaux importants de sécurisation nécessaires dans ce Département, estimés à 11,6 MF, une solution peut consister à étaler l'ouverture dans le temps, en procédant par étapes.

L'ouverture, dans une première étape, de l'itinéraire dans la basse vallée, entre Soturac et Cahors, paraît un objectif intermédiaire réalisable, d'autant plus que la Communauté de Communes de la Vallée du Lot et du Vignoble a retenu le projet de Véloroute dans son plan de développement.

Le tronçon Douelle-Cahors nécessite des investissements lourds, car il est exclu de faire rouler les cyclistes sur la D8 (rive gauche) ou sur la D911 (rive droite) sans sécuriser ces routes.

La meilleure solution nous semble l'ouverture d'un itinéraire sur la rive droite, où il existe déjà une belle Voie Verte, et où la création de 3 km supplémentaires de Voie Verte, entre Mercuès et la ZI de Regourd, rend possible un bel accès cyclable à la ville de Cahors.

Le coût de cet aménagement est estimé à 6 MF. Mais une étude plus complète devra être réalisée par les services du Conseil général, pour estimer la faisabilité et le coût des deux itinéraires alternatifs entre Douelle et Cahors, sur les deux rives du Lot.

Dans le Département de l'Aveyron l'itinéraire "immédiat" pourra être ouvert pour un investissement relativement faible, de 3 MF.

Cela provient du fait que nous avons trouvé deux solutions peu coûteuses pour deux tronçons difficiles:

- Capdenac-Gare à Fenichot, solution: itinéraire "provisoire" escarpé sur les crêtes;
- Entraygues à Estaing, solution: suivre la vallée du Dourdou de Grand-Vabre à Espalion.

Mais des aménagements importants seront à prévoir en phase 2, pour que la Véloroute puisse passer dans la vallée du Lot sur ces deux sections difficiles.

Dans le Département de la Lozère, le coût d'ouverture de l'itinéraire "immédiat" est important, environ 6,5 MF.

Mais ces dépenses permettront de créer, dès la phase 1, plus de 15km de magnifiques Voies Vertes forestières, à la sortie de Mende, ce qui garantira une fréquentation importante par les habitants de Mende, et par les cyclo-touristes extérieurs au Département.

Dans le texte relatif à la Lozère nous avons montré que ces investissements seront "récupérés" sous la forme des dépenses des cyclo-randonneurs, recettes destinées aux entreprises locales, en cinq à six ans environ (voir page 152).

S'il décide d'investir dans ce projet, le Département de la Lozère peut réussir à ouvrir un bel itinéraire dans son Département, desservi par la SNCF aux deux extrémités, et qui pourra fonctionner, au départ, indépendamment de l'Aveyron.

NB: Une campagne de promotion de l'ensemble de l'itinéraire "immédiat" (650 km) devra être réalisée au niveau inter-départemental (Entente), pour compléter les campagnes départementales.

L'édition et la diffusion d'un dépliant et d'une carte de l'itinéraire, pour un coût d'environ 0,2 MF, constitue l'action minimale. D'autres actions seraient utiles: participation à des salons du tourisme, promotion auprès des Tours Operators français et étrangers,...

NB: L'évaluation, par l'Entente, des clientèles de la Véloroute, et des retombées économiques générées par l'itinéraire "immédiat", constituent aussi une dépense nécessaire de la phase 1.

En effet les informations obtenues montreront aux Collectivités locales investissant dans ce projet, la rentabilité des fonds engagés. Elles justifieront l'adoption des programmes pluri-annuels d'investissement de la phase 2.

Cette évaluation pourra prendre la forme d'une étude confiée à un Bureau d'Etudes spécialisé dans le tourisme à vélo.

2- Phase 2: aménagement progressif d'une Véloroute attractive, avec plus de 30% en Voie verte (site propre)

L'objectif des aménagements réalisés pendant la phase 2 est:

- de sécuriser des tronçons existant sur des routes circulées;
- de supprimer certains tronçons présentant des dénivelés importants;
- de créer des portions de Voies Vertes en site propre, type d'itinéraire très attractif.

L'étude par Département a montré qu'en réalisant des investissements réguliers pendant 5 ans, les 5 Départements peuvent créer l'une des plus belle Véloroute du sud de l'Europe.

Cette Véloroute "future" se composera de plusieurs éléments (voir Tableau Synthèse Véloroute n°3 ci-joint):

Tableau Synthèse Véloroute n°3

Véloroute "Vallée du Lot": liste des itinéraires aménagés en fin de phase 2

Itinéraire	dép	km
Véloroute itinéraire principal dans la vallée (Lot-et-Garonne: 93 km, Lot: 156 km, Aveyron: 122 km, Cantal: 12 km, Lozère: 93,3 km)	5 dép	476,3
Liaisons avec les itinéraires nationaux		
- avec la Voie Verte des Deux Mers Aiguillon à Bazet-sur-Baise	47	10
- avec l'itinéraire Clermont-Alès Sources du Lot à la Bastide-Puylaurent (23,5 km) et à Villefort (26 km)	48	49,5
Liaison avec l'axe Cantal-Haute Auvergne vallée à Maurs	15	17
Accès aux sites et villes		
- accès à Bonaguil	47	8
- accès à Figeac (par D662 et par routes tranquilles depuis La Madeleine)	46	25,1
- accès à Rodez (par Bozouls)	12	20
Boucle Figeac - vallée du Célé	46	53
Boucle Conques - vallée du Dourdou	12	65
Total itinéraire de type Véloroute grand public		723,9
Boucles sportives ou "cyclo"		
- boucle sportive du "Saut de la Mounine" de Cajarc (Lot) à St-Pierre-Toirac (Lot) département de l'Aveyron	12	17
- boucle sportive des crêtes de Placat de Capfenac-Gare à Penchot (18,5 km) plus liaison entre Figeac et cette boucle (10,5 km)	46	29
- boucle "cyclo" Balsièges à Bagnols par le col de la Loubière	48	22,5
- boucle VTT Balsièges-Le Bleymard par routes forestières de crête plus variante par le Chalet du Mont Lozère	48	63
Total boucles sportives ou "cyclo"		131,5
Total itinéraires jalonnés		855,4

- un itinéraire principal de la Véloroute "Vallée du Lot", situé dans la vallée, entre le confluent avec la Garonne (Aiguillon) et les Sources du Lot. Longueur: 476 km.

- un ensemble d'itinéraires cyclables ayant la qualité d'une Véloroute grand public, et reliant l'itinéraire principal aux itinéraires cyclables nationaux aux deux extrémités, à l'axe du Cantal, aux sites et villes proches, et jalonnant deux belles boucles dans les vallées touristiques du Célé et du Dourdou. Longueur: 248 km.

- un ensemble de boucles sportives, raccordées à la Véloroute. Longueur: 131,5 km.

NB: d'autres boucles cyclables, soit familiales (tout public), soit sportives ("cyclo" ou VTT) pourront être aménagées par les Communes, les Communautés de communes, et les Départements.

Au total, c'est un ensemble de 855 km d'itinéraires cyclables qui auront été jalonnés et sécurisés en 7 ans. Cela fera de la vallée du Lot l'une des "régions cyclables" les mieux équipées de France.

L'itinéraire cyclable de la Vallée du Lot sera un itinéraire d'une très grande qualité, qui exercera, de ce fait, une très grande attractivité sur la clientèle visée, celle des cyclistes amateurs, familiaux, et des cyclo-randonneurs.

En effet, l'itinéraire conservera les 50% de son parcours jalonné sur les petites routes tranquilles, sélectionnées pour l'ouverture de l'itinéraire "immédiat".

Grâce aux investissements réalisés, l'itinéraire possèdera, au terme de la phase 2, plus du tiers de son parcours en magnifiques Voies Vertes en site propre, soit environ 198 km (voir tableau Synthèse Véloroute n°4).

Tableau Synthèse Véloroute n°4

Véloroute "Vallée du Lot":

Les Voies Vertes en site propre dans l'itinéraire "futur" définitif (en fin de phase 2)

Dép	Itinéraire "futur" en VV site propre*	Iti "futur" en VV site propre total km	% VV site propre (iti "futur")	Itinéraire "futur" total kms
	Principaux tronçons			
iti principal Lot-et-Garonne	- Dignes Baise, Garonne et Lot (10 km) - VV Casseneuil (4 km) - VV Ste Livrade-Villeneuve (9 km) - VV Villeneuve-Penne bord Lot ← anc voie ferrée (10,5 km) - Chemin de halage Lustrac-Libos (8 km)	46,5	36%	127,4 ^a
+ accès à Bougeuil		1,4		8
iti principal Lot	- VV Puy L'Evêque-Castelfranc (7 km) - VV Douette-Cahors (9 km) - quasi VV Vers-Béars-Pasturat (5 km) - La Madeleine-Capdenac iti rive droite (4 km)	43	29%	149,5
+ bouche vallée Célé				59
+ 2 accès Figeac				25,1
iti principal Aveyron (+ Cantal)	- Capdenac-Penchoat chemin bord voie ferrée et bord Lot (5,7 km) - Entraygues-Estaing sur routes forestières (12,3 km) - VV chemin Tour du lac de Lous (17 km)	36,5	24,3%	150,3
+ bouche val d'Alzou	VV Bozouls-Espalion (13 km)	13		68,8
iti principal Lozère	- St-Laurent à Banassac riv gauche (10 km) - La Tieufé-les Sallèles routes forest (12 km) - Les Sallèles-Chanac chemin bord Lot (6 km) - Esclanèdes-Balsièges chem bord Lot (13 km) - VV Balsièges-Mende route forestière (10 km) - Mende-Nojaret chemin bord Lot (6 km)	62,8	63,5%	98,9
+ liaisons iti national Clermont-Aliès				49,5
iti principal Total		188,8	36%	526,1
Tra boucles et liaisons		14,4		204,4

^a y compris liaison avec VV d'Aurillac-Aiguillon-Buzet (10 km)

* VV site propre = Voie Verte sur ancienne voie ferrée, digue, chemin de halage, chemin rural, route forestière, piste cyclable site propre.

L'importance de ces sections sécurisées et belles sera une garantie de succès auprès de la clientèle nationale et internationale, car les Offices de Tourisme, les Comités Départementaux du Tourisme et l'Entente pourront baser la promotion de l'itinéraire sur ce thème: "33% du parcours sur Voies Vertes interdites aux véhicules motorisés, et 50% du parcours sur de très petites routes très peu circulées et sûres".

L'importance des Voies Vertes, et le fait qu'elles se trouveront souvent localisées à proximité des principales villes du parcours, garantit aussi que ces aménagements seront très fréquentés par les habitants des villes, notamment de Villeneuve-sur-Lot (25 kms de Voie Verte au départ de la ville), de Cahors (10 km de Voie Verte au départ de la ville), de Mende (20 km de Voie Verte au départ de la ville).

Au terme de la phase 2, si tous les aménagements proposés ont été réalisés, la plupart des sections escarpées, à pente supérieure à 3%, auront été remplacées par des itinéraires de vallée, ou des routes forestières à flanc de montagne, peu escarpées.

Il ne subsistera plus que quelques montées, utiles pour avoir de beaux points de vue, et nécessaires pour accéder aux sites escarpés (Penne-d'Agenais, St-Cirq-Lapopie, Figeac).

L'itinéraire sera très attractif d'un point de vue touristique, car il suivra la vallée, offrira des paysages magnifiques, et desservira toutes les villes et tous les sites intéressants. Les Offices de Tourisme, les Comités Départementaux du Tourisme et l'Entente pourront baser la promotion de l'itinéraire sur les sites touristiques de leur région, puisqu'ils seront tous bien accessibles aux cyclo-touristes grâce à la Véloroute et à ses boucles et liaisons.

Le coût estimé des aménagements à réaliser en phase 2 a été détaillé pour chaque Département. Pour l'ensemble de l'itinéraire, les investissements de la phase 2 s'élèvent à 131 MF, répartis en 110 MF pour les aménagements de sécurisation et création de Voies Vertes, et 21 MF pour les création de 42 haltes-services.

Sur ces 131 MF, le Lot-et-Garonne a déjà décidé d'un plan pluri-annuel d'investissements pouvant atteindre 30 MF.

Le Tableau Synthèse Véloroute n°5 donne le coût total d'aménagement de l'itinéraire "immédiate" (phase 1) et de l'itinéraire "futur" (phase 2), par Département.

Il apparaît que la répartition dans le temps des investissements nécessaires est différente selon les Départements: le Lot et la Lozère doivent beaucoup investir pour ouvrir l'itinéraire "immédiate".

Mais sur les 7 ans, les quatre principaux départements doivent investir 30 MF à 35 MF chacun, ce qui correspond à 4,4 à 5 MF d'investissement par an et par Département, pendant 7 ans.

Tableau Synthèse Véloroute n°5

Véloroute "Vallée de Lot":

Coût total d'aménagement de l'itinéraire "immédiate" (phase 1) et de l'itinéraire "futur" (phase 2)

(itinéraire principal + boucles et liaisons, hors boucles sportives) (y compris les haltes-services) (en MF)

Dép	Coût ouverture itin "immédiate" phase 1 (2 ans)	Coût aménagement itin "futur" phase 2 (5 ans)	Coût total phase 1 + phase 2 (7 ans)	Total itin (km)
Lot-et-Garonne	1,2	30	31,2	135,4
Lot	11,6*	19	30,6*	227,6
Aveyron	3	27**	30	207,1
Cantal	1,22	1,5	2,72	29
Lozère	6,5	29***	35,5	148,4
Entente (communication, évaluation)	0,5	1	1,5	
Total	24,02*	107,5°	131,52°*	747,5

° dont 21 MF pour les haltes-services (5 MF par Dép pour 10 haltes) °° dont 10,4 prioritaires °°° dont 7 prioritaires

* L'estimation du coût d'aménagement du tronçon Douelle-Cahors est très imprécise, elle devra être affinée.

Cet effort d'investissement très important peut être étalé sur plus de sept années.

Ainsi nous avons montré que les aménagements de phase 2 qui sont prioritaires correspondent pour l'Aveyron à 10,4 MF (au lieu des 27 MF totaux), et pour la Lozère à 7 MF (au lieu des 29 MF totaux).

Dans ces deux Départements, Aveyron et Lozère, un investissement total (phase 1 + phase 2) de 13 MF permet déjà de créer une belle Véloroute continue et bien sécurisée.

Un tel investissement sera rentable, puisque les seules recettes directes des hébergeurs, restaurateurs et autres prestataires de services, générées par les cyclo-randonneurs, permettent de "récupérer" ces 13 MF en 10 ans, à condition que dans chaque Département le nombre de randonneurs itinérants à vélo sur 7 jours soit de 4350 personnes par an (sur la base d'une dépense journalière de 300F par personne).

Cela correspond à un flux journalier de 43 cyclo-randonneurs, pendant une saison de 100 jours, soit 11 groupes de 4 personnes.

Ce chiffre de fréquentation est important, mais il semble possible à atteindre, puisque sur le canal du Midi, les comptages de l'AF3V ont montré que 25 personnes par jour randonnaient à vélo sur une semaine, en été, alors que cet itinéraire n'est aménagé que sur 50 kms, et ne fait l'objet de presque aucune promotion institutionnelle.

En outre l'aménagement du bel itinéraire de la Véloroute, en phase 2, créera plus de 150 km de Voies Vertes, qui sont des aménagements multi-usagers: ils favoriseront aussi la promenade et la randonnée à pied et à cheval.

Cela est particulièrement vrai pour toutes les créations de Voies Vertes permettant l'accès direct au coeur des villes (cf à Cahors et à Mende), et pour la création de passerelles ou passages souterrains favorisant le franchissement de certaines zones dangereuses:

- passerelle du pont de St-Léger sur la Garonne
- passerelle du pont d'Aiguillon sur le Lot
- passage inférieur sous l'autoroute à Banassac
- chemin rive gauche du Lot entre Montferrand et le centre de Booz, permettant d'éviter la RN9 (utile pour les marcheurs et les cavaliers)

.....

Tous ces aménagements de la Véloroute contribueront, en fait, à un processus de reconquête et de valorisation générale des espaces en bordure de la rivière, pour les ouvrir aux modes "doux" de promenade et de tourisme: tourisme fluvial, tourisme pédestre, tourisme équestre, tourisme à vélo,...

Le coût des aménagements de la Véloroute, surtout de ceux visant à créer des Voies Vertes et franchissements multi-usagers, -les plus coûteux- ne doit donc pas être imputé à la seule Véloroute: ils contribuent au développement touristique d'ensemble de la vallée.

4- Conclusion

La faisabilité de la Véloroute est démontrée

Cette étude a montré qu'il était possible d'aménager un magnifique itinéraire cyclable, la Véloroute "Vallée du Lot", itinéraire continu de 500 km, complété par d'importantes boucles et liaisons.

Elle a montré que des investissements importants sont nécessaires, mais qu'une mise en oeuvre progressive est possible.

En phase 1 (deux ans), 24 MF d'investissement suffisent pour ouvrir un itinéraire "immédiat" complet sur toute la vallée, qui sera amélioré en phase 2 (5 ans), afin d'obtenir un itinéraire définitif d'excellente qualité, avec 30% du parcours en Voie Verte.

Stratégie de mise en oeuvre et maîtrises d'ouvrage

Le Département du Lot-et-Garonne a déjà décidé d'aménager cette Véloroute, et adopté la phasage proposé: l'itinéraire "immédiat" de 81 km a été jalonné en Juin 2001, et le Département commencera en 2002 les aménagements de création de portions de Voies Vertes.

Pour la réalisation de la Véloroute dans le reste de la vallée, les maîtres d'ouvrage adaptés sont les Départements.

Cette hypothèse de départ explique la présentation de cette étude, par Département, avec une synthèse qui montre à chaque Conseil Général comment il peut créer la Véloroute.

Pour développer la randonnée itinérante, c'est à dire le produit touristique type proposé par les agences de voyages à vélo, il faut disposer d'un itinéraire aménagé de 200 à 300 km, permettant des randonnées à vélo de 5 ou 6 jours.

Cet argument, ainsi qu'une simple logique de continuité, montrent que la priorité pour 2002-2003 est de prolonger le plus vite possible l'itinéraire "immédiat" dans le Département du Lot, éventuellement en deux étapes: d'abord dans la basse vallée entre Soturac et Cahors (70 km), ensuite entre Cahors et Capdenac-Figeac, y compris la boucle vallée du Célé.

Vu l'énorme intérêt touristique de la vallée dans cette zone, la Véloroute "Vallée du Lot" sera assurée d'un grand succès dans le Département du Lot, si un bel itinéraire y est créé.

Face à une telle opportunité, le Conseil Général du Lot devrait lancer le projet, avec une ferme volonté de réaliser un aménagement touristique exemplaire, de grande qualité, qui aura un effet bénéfique important sur le tourisme à vélo, mais aussi le tourisme fluvial, le tourisme pédestre et même le tourisme équestre.

Il est également important que, parallèlement, les trois autres Départements lancent le projet, car ils peuvent chacun isolément créer un bel itinéraire (nous l'avons montré pour la Lozère, c'est vrai pour le Cantal grâce à la liaison prévue avec Aurillac).

Mais surtout car c'est le projet d'ensemble qui créera un itinéraire attractif au niveau européen, permettant des randonnées successives d'une semaine, ou des randonnées de deux à trois semaines.

Agir pour intégrer la Véloroute "Vallée du Lot" aux schémas nationaux et régionaux

L'adoption par le CIADT de décembre 1998 du schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national pour les Contrats de Plan Etat-Régions 2001-2006 a prévu une révision à mi-parcours en 2003.

Les 5 Départements et l'Entente doivent agir pour que la prochaine révision inscrive la Véloroute "Vallée du Lot" comme l'un des axes du schéma national.

Cela permettra aux Conseils Généraux d'obtenir des co-financements de l'Etat et des Régions.

De la même façon les 5 Départements devront demander à ce que la Véloroute "Vallée du Lot" soit prise en compte dans les schémas régionaux d'itinéraires cyclables qui vont se mettre en place dans les trois Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, à la suite de la circulaire inter-ministérielle de Juin 2001 demandant aux Préfets et Régions de créer des Comités de mise en oeuvre d'un volet régional du schéma national.

La clef de la réussite: la promotion de l'itinéraire

Les Départements au niveau de leur portion de Véloroute, et l'Entente au niveau de l'ensemble de l'itinéraire, doivent mener une politique intense de promotion, avec des budgets importants.

La clientèle potentielle pour la randonnée itinérante à vélo est nombreuse en France et à l'étranger. Mais ce qui détermine les cyclistes à choisir une destination, c'est l'existence de documents clairs d'information sur l'existence des itinéraires:

- dépliant et carte décrivant sommairement la Véloroute (gratuit et largement diffusé)
- topo-guide pratique, décrivant la Véloroute, les attraits touristiques, les services de restauration, hébergement, réparation, haltes, et les possibilités d'accès en auto, en train et en avion (payant).

L'édition d'un topo-guide de la Véloroute "Vallée du Lot" est une action prioritaire à lancer par l'Entente, dès que 150 à 200 km seront ouverts.

L'existence d'un topo-guide complet, clair, attrayant et bon marché (à subventionner?), amènera une clientèle importante de randonneurs itinérants, cyclistes qui ont le plus fort impact économique.

Développer et faire connaître l'intermodalité train et bus + vélo

Le succès d'un itinéraire cyclable de loisirs tient également beaucoup aux possibilités de transport en commun permettant aux randonneurs d'effectuer un aller simple à vélo, et un pré-acheminement ou un retour en train, en bus (voire en avion).

Ces transports sont utilisés en randonnée individuelle, et en randonnées organisées par des Tours Opérateurs, même si ceux-ci effectuent souvent les rapatriements avec leurs propres camionnettes ou autobus spécialement aménagés (ce qui montre que cela est une clef de la réussite de ces loisirs).

La Véloroute "Vallée du Lot" est bien desservie par les trains aux extrémités et sur son parcours, mais seulement par des lignes nord-sud.

Aucune ligne de train est-ouest, continue et directe, n'existe entre Mende et Aiguillon (excepté la ligne Mende/la Bastide-Puylaurent, à l'est de la Véloroute).

Ces transferts est-ouest, le long de la Véloroute, sont possibles, mais en passant par Toulouse, ce qui n'est pas simple et rallonge les transferts.

Sont desservies par les trains les gares suivantes, situées sur la Véloroute:

- Aiguillon
- Penne-d'Agenais
- Montsempron Libos (Fumel)
- Cahors
- Capdenac-Gare et Figeac
- Rodez (à 20 km)
- La Canourgue
- Mende
- Bagnols-Chadenet et la Bastide-Puylaurent (depuis Mende).

Les 5 Départements et l'Entente devraient agir pour:

- le maintien des lignes de chemins de fer existantes;
- la ré-ouverture de certaines lignes comme Cahors-Capdenac;
- le maintien et le développement des possibilités de transport des vélos dans ces trains;
- l'ouverture des lignes de bus SNCF au transport des vélos, sur les lignes transversales Montsempron-Libos/Cahors et Cahors/Capdenac-Gare;
- l'ouverture des lignes de bus privées au transport des vélos, pour les lignes desservant la vallée du Lot, dans les cinq Départements.

Tous les documents de promotion édités sur la Véloroute devraient comporter des informations sur les possibilités d'accès en train et en bus -avec les vélos- à la Véloroute, et sur les transferts le long de la Véloroute, toujours en train et en bus -avec les vélos-.