

## Pré-étude de faisabilité de la Véloroute "Vallée du Lot"

Rapport final Octobre 2001

# Volume 1

## Véloroute "Vallée du Lot", du confluent aux sources: propositions d'itinéraires et d'ouverture en deux phases

<b>1- L'étude: recherche et évaluation d'itinéraires existant ou à aménager</b>	p.6
1- Objectif: étudier la faisabilité d'une Véloroute continue, à créer en deux phases	p.6
2- Méthode: priorité aux repérages à vélo sur le terrain	p.14
<b>2- Propositions d'itinéraires par département</b>	p.19
1- Lot-et-Garonne: une Véloroute déjà décidée et en cours d'aménagement	p.20
2- Lot: un très fort potentiel	p.52
3- Aveyron: un moyen de développer la vallée	p.91
4- Cantal: l'importance de la liaison Cantal-Haute Auvergne	p.123
5- Lozère: un atout pour le développement touristique	p.127
<b>3- Synthèse: l'ouverture d'une Véloroute sur toute la vallée est possible en deux phases</b>	p.156
1- Phase 1: ouverture rapide d'un itinéraire "immédiat" continu sur 500 km	p.156
2- Phase 2: aménagement progressif d'une Véloroute attractive, avec plus de 30% en Voie Verte (site propre)	p.160
<b>4- Conclusion</b>	p.164

# 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-Baise, 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

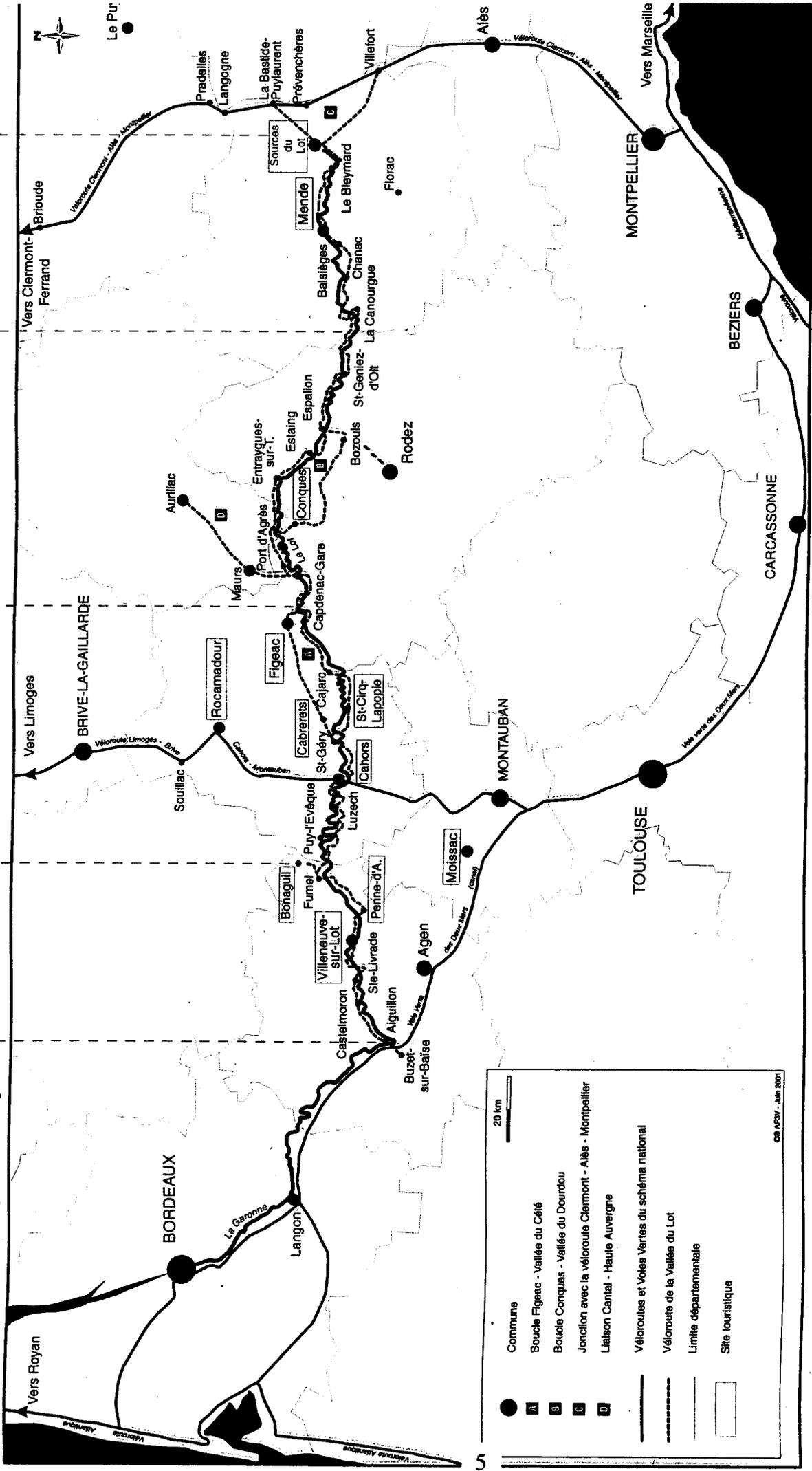
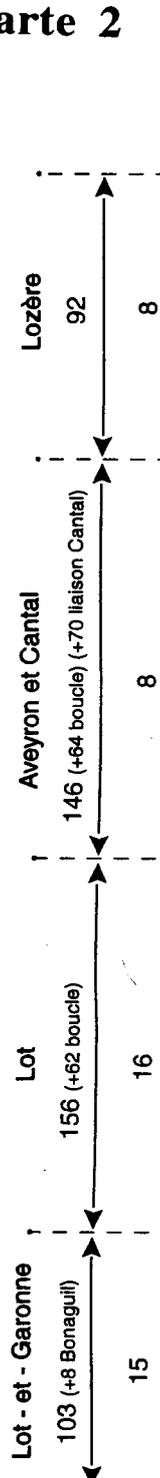


Ministère de l'Aménagement du Territoire  
et de l'Environnement

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

Ministère de la Jeunesse et des Sports

Véloroute de la vallée du Lot : itinéraire "immédiat" de Buzet - Aiguillon aux sources du Lot (497 km)



## **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 du 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-Clermond-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-Baïse, l'accès à Cahors depuis Douelle, 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-Baïse, 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, accepteront 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 Salelles (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 surlargeur ou accotement revêtu cyclable;

- la bande cyclable;

- la piste cyclable.

- routes (et rues) 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-Cluny 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, future 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 Mende (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 conduira 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 1 mètre 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 rues.
---

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, pariant 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 parie 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 Buzet-sur-Baïse 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"

Juin 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)
Juin 2000	Le Conseil Général du Lot-et-Garonne décide la Véloroute "vallée du Lot"
Juin/Juillet 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)
Juin 2001	Inauguration de la Véloroute en Lot-et-Garonne (itinéraire jalonné de 80 km qui sera amélioré les années suivantes)
Été 2001	Repérages complémentaires pour les tronçons difficiles
Août à Octobre 2001	Rédaction du rapport final
1 2 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 Vire-sur-Lot (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 apparait 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 Balsièges-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 Bagnols-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, jalonnement,...

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 du 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 Danielle Delaye);
- DDE Lot-et-Garonne: subdivision de Tonneins Etude préliminaire de la Véloroute par Mr Granet;
- DDE Haute-Garonne: Mr Jean Cantau rélai vélo SIAE-BEA, et le CDOA Division des ouvrages d'art;
- ONF de Mende: Mr Grunh;
- VNF subdivision Haute-Garonne: Mr Marcq;
- 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	Tronçon	Itinéraire étudié (km)	Distance à vélo (Km)
16-07-99	Bozouls-Espalion iti "immédiat" (12)	9	9
17-07-99	Espalion à St-Geniez-d'Olt (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-Luzech-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 Toirac (46)	31,5	77
03-07-00	St Pierre Toirac-La Madeleine (46) + 2 accès à Figeac (9 et 11 km, en auto)	9 (20)	17
07-07-00	La Madeleine-Capdenac-Livinhac (12)	27	60
19-08-00	Villeneuve -sur-Lot, Penne à Fumel, Bonaguil (en auto)		
21-08-00	Livinhac-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-Golinhaç-Estaing (en auto)	30	65
25-08-00	St Geniez-Pomayrols (12)	6,3	13
27-08-00	Pomayrols-St Laurent d'Olt (en auto) (12) St Laurent d'Olt-La Canourgue (en vélo) (48)	(30) 8	20
28-08-00	La Mothe Banassac-Chanac (48)	20,2	51
29-08-00	Chanac-Balsièges iti "futur" bord Lot (48) Chanac-Balsièges iti "immédiat" (en auto)	6 (17)	24
11-09-00	Balsièges iti "futur" ravin du Choizal (48)	6	12
12-09-00	Balsièges-Mende par route forestière (48)	10	25
13-09-00	Balsièges iti "futur" RF ravin du Gerbal (48) Bramonas-Balsièges iti "futur" bord Lot (48) + Balsièges-col de la Loubière-Bagnols (en auto)	7 4 (23)	20 8
05-10-00	Capdenac-Bouillac iti bord voie ferrée (12)+Vers-St Géry (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 iti "futur" rive gauche (46)	8 5	16 10
31-08-01	Capdenac Gare-Penhot iti "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)	<b>1445</b> (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-Léger, Castelmoron, Villeneuve-sur-Lot, St-Sylvestre-sur-Lot, Vieillevie, Golinhaç.