

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 belle 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 jalonner 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, minuscule 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'Agrès et Grand-Vabre. Dans le Cantal: D141 autour de Vieillevie. En Lozère: chemin rural empierré au bord du Lot, entre les Salelles 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 belle routes forestières de vallée, notamment pour accéder à Balsièges depuis la ferme Choizal (4,2 km), et entre Balsièges et Mende (10 km).

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, route 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 (iti principal vallée du Lot -sauf Grand-Vabre à Espalion- + boucle vallée du Célé + boucle vallée Dourdou + liaison Maurs + liaisons iti nationaux VV2Mers 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 35 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 Salelles (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 1ère étape basse vallée Soturac-Cahors = 7 MF*
Aveyron	Vallée du Lot -sauf Grand Vabre/Espalion- avec iti "provisoire" Capdenac-Penchat + boucle vallée Dourdou	99 65	Capdenac-Gare piste 2km 1MF	3	Coût faible car solutions: iti "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 iti national	93 24	Accès Balsièges RF 1,5MF Balsièges-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 halte-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 Penchat, et entre Chanac et Balsièges), 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 Balsièges**, où la D986 est très dangereuse. La Véloroute ne peut pas l'emprunter.
- **entre Balsièges 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, parait 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 Penchot, solution: itinéraire "provisoire" escarpé sur les crêtes;
- Enraygues 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.

