

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;
- 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 Buzet-sur-Baïse	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 Plancat de Capdenac-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 190 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* Principaux tronçons	Iti "futur" en VV site propre total km	% VV site propre (iti "futur")	Itinéraire "futur" total kms
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°
+ accès à Bonaguil		1,4		8
iti principal Lot	- VV Puy L'Evêque-Castelfranc (7 km) - VV Douelle-Cahors (9 km) - quasi VV Vers-Béars-Pasturat (5 km) - La Madeleine-Capdenac iti rive droite (4 km)	43	29%	149,5
+ boucle vallée Célé				53
+ 2 accès Figeac				25,1
iti principal Aveyron (+ Cantal)	- Capdenac-Penhot 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
+boucle val Dourdou	VV Bozouls-Éspalion (13 km)	13		68,8
iti principal Lozère	- St-Laurent à Banassac riv gauche (10 km) - La Tieulé-les Salelles 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 Clermt-Alès				49,5
iti principal Total		188,8	36%	526,1
Tot boucles et liaisons		14,4		204,4

° y compris liaison avec VV2Mers Aiguillon-Buzet (10 km)

* VVsite 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 "immédiat" (phase 1) et de l'itinéraire "futur" (phase 2), par Département.

Il apparait 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 "immédiat".

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 du Lot":

Coût total d'aménagement de l'itinéraire "immédiat (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 iti "immédiat" phase 1 (2 ans)	Coût aménagement iti "futur" phase 2 (5 ans)	Coût total phase 1 + phase 2 (7 ans)	Total iti (km)
Lot-et-Garonne	1,2	30	31,2	135,4
Lot	11,6*	19	30,6*	227,6
Aveyron	3	27 ^{oo}	30	207,1
Cantal	1,22	1,5	2,72	29
Lozère	6,5	29 ^{ooo}	35,5	148,4
Entente (promotion, évaluation)	0,5	1	1,5	
Total	24,02*	107,5^o	131,52^{o*}	747,5

^o dont 21 MF pour les haltes-services (5 MF par Dép pour 10 haltes) ^{oo} dont 10,4 prioritaires ^{ooo} 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-.