

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
--

Sommaire

- | | |
|---|-------|
| 1- L'étude: recherche et évaluation d'itinéraires existant ou à aménager | 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 |
| 2- Propositions d'itinéraires par département | 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 |
| 3- Synthèse: l'ouverture d'une Véloroute sur toute la vallée est possible en deux phases | 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 |
| 4- Conclusion | p.164 |

2- Propositions d'itinéraires par département

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

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

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

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

- Lot-et-Garonne:

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

- Lot:

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

- Aveyron et Cantal:

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

- Lozère:

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

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

Donner quelques altitudes permet de comprendre cette évolution des paysages:

- Confluent avec la Garonne:	alt 23m
- Cahors:	alt 122m
- Capdenac:	alt 160m
- port d'Agrès (limite navigation):	alt 193m
- St Geniez-d'Olt:	alt 420m
- Mende:	alt 710m
- Sources du Lot:	alt 1272m

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

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

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

2- Lot: un très fort potentiel

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous présentons donc nos propositions selon les 10 tronçons suivants:

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

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

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

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

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

Nous présentons successivement ces deux solutions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'itinéraire suit la rive gauche du Lot.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(voir cartes n°15 à 17)

(voir photos n°46-10 à 14)

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

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

(voir carte n°15)

(voir photos n°46-10 et 11)

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

Cela est possible car l'emprise est disponible. Les aménagements nécessaires sont:

- de l'ancien arrêt (D58) au pont sur le chemin (1,1 km):

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

- du pont sur le chemin au pont SNCF sur le Lot (0,4km):

L'emprise existe, elle doit être achetée et aménagée (revêtement).

- le pont SNCF de Lacroze sur le Lot (0,2 km):

L'emprise existe, le pont est solide, déjà utilisé par les piétons et les cavaliers. Il doit être racheté, réhabilité, et le revêtement réalisé (voir photo n°46-11).

- du pont SNCF de Lacroze au carrefour Le Caufour (0,3 km):

L'emprise a, semble-t-il, été vendue. Il faut re-crée un chemin.

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

(voir cartes n°16 et 17)

(voir photos n°46-6 et 46-12 à 14)

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

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

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

Les aménagements à prévoir se décomposent en quatre éléments:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(voir cartes n°17 et 18)

(voir photos n°46-15 à 46-23)

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

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

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

(voir cartes n°17 et 18)

(voir photos n°46-15 à 23)

Cet itinéraire se décompose en deux éléments.

De Castelfranc à Albas (4km)

(voir carte n°17)

(voir photos n°46-15 et 16)

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

Plusieurs aménagements sont nécessaires:

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

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

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

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

D'Albas à Luzech-pont (4km)

(voir carte n°17 et 18)

(voir photos n°46-17 à 22)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En fait, ce projet se décompose en quatre portions:

1- D'Albas au cimetière (1 km):

Le chemin de halage existe, et les cyclistes peuvent déjà y circuler. Il suffit d'améliorer le revêtement.

2- Du cimetière à Cambou (0,5 km):

Le chemin de halage existe, mais est impraticable pour les vélos. L'aménagement d'un chemin correct, avec une bonne assise empierrée et une couche de roulement en castine, nous paraît prioritaire.

En effet ces travaux, assez peu coûteux, permettront aux cyclistes de rejoindre, à Cambou, le chemin rural dans les vignes, en évitant le passage sur la D8.

3- De Cambou à Lamarie (2 km environ):

Le chemin existe au début, enherbé et non praticable par les vélos, sur environ 1,3 km. Avant Lamarie ce chemin est interrompu par une peupleraie, en zone escarpée.

C'est donc la portion qui demande les travaux les plus importants.

4- De Lamarie au camping de Luzech (1,5 km):

Il n'existe qu'un petit chemin piétonnier, présent presque partout au fond des propriétés.

La ré-ouverture d'un bon chemin nécessitera là aussi des travaux importants.

A Lamarie on peut rejoindre la D8. L'aménagement de cette portion permettrait d'éviter 1,5 km de D8, et serait utile pour de nombreux usages de loisirs (promenades à pied, à vélo, à cheval, pêche,...).

NB: Utiliser à terme le pont SNCF de Luzech pour un accès magnifique à la ville

Côté amont, Luzech possède un beau pont SNCF en bon état, mais qui est totalement inutilisé: il n'est même pas ouvert à la circulation piétonne (voir photo n°46-23).

Le fait que le tunnel qui lui fait suite soit fermé explique peut-être cette situation.

La Véloroute traverse le Lot à Luzech pour passer rive gauche, car la rive droite n'offre pas de possibilités intéressantes. Aussi la Véloroute n'a pas réellement besoin de ce pont, la traversée étant possible sur le pont routier.

Mais il serait souhaitable que ce pont SNCF soit conservé en bon état, et qu'à terme il soit aménagé pour que la Véloroute traverse le Lot sur ce pont.

Une rampe devrait alors être créée pour redescendre sur la D9.

Cela constitue un "itinéraire futur de complément", non nécessaire aujourd'hui, mais utile pour le développement touristique.

- Tronçon 46-3- De Luzech (pont) à Douelle (pont)

(voir cartes n°18 et 19)

(voir photos n°46-24 à 19)

Ce tronçon a une longueur de 11 km environ. L'itinéraire "immédiat" doit emprunter la D8 très dangereuse sur 1,8 km.

Aussi un aménagement lourd est nécessaire à cet endroit, et sa réalisation constituera un préalable nécessaire à l'ouverture de la Véloroute.

Ce tronçon se décompose en trois éléments.

De Luzech (pont) à Cels-Parnac (carrefour D8): des petites routes dans les vignes (5,5 km)

(voir carte n°18)

(voir photo n°46-24)

L'itinéraire "immédiat" commence à Luzech au pont de la D8. Il emprunte vers la gauche des petites routes qui montent sur le coteau, passent devant les ateliers municipaux et l'usine, et arrivent à la D8 au niveau du carrefour avec la D23 (voir photo n°46-24).

Ce carrefour D8/D23 devra être sécurisé, pour permettre aux cyclistes de ne pas avoir à traverser deux fois la D8 pour prendre la D23 (aménager un accès au terre-plein central est une solution).

L'itinéraire continue sur la D23 (dir Parnac), passe derrière la Cave Coopérative (pour éviter le trafic lié à cette entreprise), puis rejoint la D230, la suit sur 300m, et continue sur un très joli chemin, vers "Mas de Penne", et rejoint la D8 à Cels.

De Cels-Parnac (carrefour D8) à l'ancien arrêt SNCF de Douelle (2,9 km)

(voir cartes n°18 et 19)

(voir photos n°46-25 et 26)

L'itinéraire "immédiat" doit suivre la D8, et la traversée de cette D8, au sommet d'une côte, est dangereuse (cf photo n°46-25).

La D8 descend pendant 1 km, par une longue ligne droite où les véhicules roulent vite. Cette route, large de 6 m, sans marquage de bandes de rive, est très circulée: plus de 2000 véhicules par jour (voir photo n°46-26).

La D8 devrait donc être sécurisée sur 1 km, par marquage de files étroites. Mais cette solution ne dégagera que des sur-largeurs très étroites, et n'est pas satisfaisante. Elle ne devra être que temporaire.

Comme un élargissement de la chaussée est difficile, la solution qui s'impose est d'aménager un sentier parallèle, sur l'ancienne voie ferrée.

L'itinéraire "immédiat" quitte la D8 en bas de la descente, et suit vers la gauche une petite route tranquille qui conduit à l'ancien arrêt SNCF de Douelle (1,3 km).

De l'ancien arrêt SNCF de Douelle au pont de Douelle (1,3 km)

(voir carte n°19)

(voir photo n°46-27)

A partir de cet ancien arrêt, l'ancienne voie ferrée a été aménagée en sentier de promenade sur 5km, jusqu'à Mercuès, avec traversée du Lot sur un pont SNCF, à 1km de cet arrêt.

L'itinéraire "immédiat" devra continuer sur la rive gauche par les villages de Douelle et Pradines.

Depuis l'ancien arrêt, une petite route descend au bord du Lot (plage, ponton, base "Antinéa loisirs"), puis passe sous le pont SNCF, devant le tennis et le camping, et rejoint le village de Douelle.

L'itinéraire peut atteindre le pont de Douelle sans passer sur la D8, en suivant le bord du Lot en continu: il passe dans la petite rue goudronnée à sens unique (il faudra autoriser les vélos à contre-sens, par un panneau et un marquage au sol), puis sur le joli chemin gravillonné qui existe jusqu'au pont (voir photo n°46-27).

Itinéraire "futur" pour éviter la D8 = aménagement d'une Voie Verte sur l'ancienne voie ferrée (1,5 km)
(voir cartes n°18 et 19) (voir photos n°46-28 et 29)

L'emprise de l'ancienne voie ferrée est disponible, parallèlement à la D8, et son aménagement en Voie Verte permettra de sécuriser de tronçon très dangereux.

Cette emprise commence avant le carrefour de Cels, puis à 300m traverse la D8 (voir photo n°46-28), et descend en surplombant la D8, sur un talus au pied de la "cévenne de Vidaillac", d'où les vues seront belles (voir photo n°46-29).

L'aménagement de 1,5 km de Voie Verte sera suffisant, car l'itinéraire suivra ensuite sur 500m un petit chemin goudronné, parallèle à l'emprise, jusqu'à l'ancien arrêt SNCF de Douelle.

Les deux traversées de la D8, par la Voie Verte en haut de la côte et par le petit chemin en bas, devront être bien sécurisés.

- Tronçon 46-4- De Douelle (pont) à Cahors (pont Valentré)

(voir cartes n°19)

(voir photos n°46-30 à 46)

Ce tronçon de 12 km environ présente de grandes difficultés d'aménagement, car la vallée est étroite, et car les deux routes disponibles sur chaque rive sont très circulées:

- D8 rive gauche: 10 000 véhicules par jour à Pradines;

- D911 rive droite: 13700 véhicules par jour.

Aucun itinéraire sur des petites routes n'est possible en continu, aussi des aménagements importants seront nécessaires pour pouvoir ouvrir, sur ce tronçon, une Véloroute respectant des normes minimales de sécurisation.

Nous proposons un itinéraire "immédiat" sur la rive gauche, la moins circulée. Il présente 5 tronçons de D8 dangereux, à sécuriser.

Nous proposons aussi un magnifique itinéraire "futur" rive droite, utilisant le bel aménagement existant déjà: 5 km de Voie Verte. Il nécessite un aménagement lourd réalisant la jonction avec Cahors.

1- Itinéraire "immédiat" rive gauche: possible, mais avec 5 tronçons de RD8 à sécuriser par des aménagements ou par la création d'itinéraires "futurs" (11,4 km)

(voir cartes n°19) (voir photos n°46-30 à 39)

L'itinéraire "immédiat" rive gauche va devoir emprunter la D8 sur 5 tronçons notés A, B, C, D, et E sur la carte n°19, d'une longueur totale de 5 km.

La sécurisation de ces tronçons doit être considérée comme prioritaire, même si elle impose des investissements significatifs.

Cet itinéraire comporte cinq parties.

1- De Douelle (pont) à Flaynac (village) (2,2 km):

1,7 km de D8 à éviter en ré-ouvrant le chemin de halage

L'itinéraire "immédiat" suit la D8 du pont de Douelle à la sortie du village (0,4 km).

Entre cette sortie et le carrefour d'accès à Flaynac, l'itinéraire doit suivre la D8. C'est à cet endroit une route surplombant le Lot avec un mur de soutènement, au pied de la falaise (voir photo n°46-30).

La chaussée est étroite: 5,70m à 6m de large, et il semble difficile de sécuriser efficacement ce tronçon de 1,7 km (tronçon A).

A court terme, un marquage de files étroites de 2,70m de large, permettrait de ralentir les véhicules: les cyclistes pourraient rouler sur la peinture des bandes de rive (espace de 0,10m à 0,20m).

Solution: la ré-ouverture du chemin de halage sur 1,5 km

L'élargissement de la chaussée paraissant impossible, la ré-ouverture d'un sentier au bord du Lot, en contre-bas de la route, est la solution à mettre en oeuvre.

Un chemin de halage existait autrefois à cet endroit, la carte publiée par Mr E. Baux l'atteste (ouvrage: "Sur le Lot au temps de la navigation" Archives du Lot dossier n°4 1984). Et un chemin praticable par les piétons et les cavaliers existait encore dans les années 70/80. Depuis la végétation a tout envahi, et la cime des arbres dépasse le niveau de la route (voir photo n°46-30).

En outre, un particulier a privatisé l'accès du côté de Flaynac, alors qu'un chemin goudronné parallèle à la D8 pourrait être emprunté sur 500 mètres, à condition de rétablir la continuité (voir photos n°46-31 et 32).

2- De Flaynac (village) au carrefour chemin des Rigambert (1,9 km):

deux tronçons de D8 à sécuriser, ou éviter en aménageant le chemin de halage existant

L'itinéraire "immédiat" remonte du village de Flaynac jusqu'à la D8 (0,5 km), puis suit la D8 sur 250m (tronçon B).

Il suit ensuite sur la gauche le petit chemin goudronné parallèle à la D8 qui traverse le hameau de Salapissou, et redescend sur la D8, avant le carrefour du C6 (karting) (0,7 km).

L'itinéraire doit à nouveau suivre la D8 sur 0,4 km (tronçon C).

Un aménagement cyclable peut être réalisé sur ce tronçon, car la D8 est bordée d'un large bas côté (voir photo n°46-33).

Solution possible (itinéraire "futur"): la ré-ouverture du chemin de halage existant déjà à Flaynac + construction d'une passerelle

Pour supprimer les deux passages sur la D8 (tronçons B et C), et les trois traversées de cette D8, la solution idéale consistera à créer un magnifique itinéraire en site propre, au bord de la rivière.

En effet, à Flaynac, une petite route goudronnée conduit à l'église, et se prolonge par un très beau chemin en terre, ombragé, qui passe au pied de la falaise, au bord du Lot (voir photo n°46-34).

Il remonte à la D8 avant "Marthre", en face du carrefour avec la C6.

Pour offrir un itinéraire alternatif à la D8, il suffit d'améliorer le revêtement du chemin existant, et de prolonger ce sentier de 300m, avec création d'une passerelle sur un ruisseau. Cela permet de remonter par un chemin d'exploitation jusqu'au chemin des Rigambert.

**3- Du carrefour D8/chemin des Rigambert à la sortie de Pradines (carrefour av. du Petit Bois) (3,5 km):
un beau parcours, avec un tronçon de D8 facile à sécuriser**

L'itinéraire suit le chemin des Rigambert, et descend dans la plaine, jusqu'au bord du Lot, au pied de la falaise et du Château de Mercuès, avec des vues remarquables sur la vallée.

Ce joli chemin longe ensuite le Lot sous les arbres, et arrive au stade et au port fluvial de Pradines (point d'eau, possibilité de pique-nique, vue).

Il remonte et traverse le centre du village de Pradines, et rejoint la D8 à un mini rond-point.

L'itinéraire doit suivre cette D8 (rue du Poujal) pendant 500m, pour arriver au carrefour de l'avenue du Petit Bois.

Ce tronçon D de la D8 devra être sécurisé par l'aménagement d'un trottoir mixte piétons/vélos, côté village, qui évitera la traversée de la D8. Il existe presque déjà (voir photo n°46-35).

Itinéraire "futur" possible: amélioration du beau sentier piétonnier existant

Dans le village de Pradines on peut suivre le chemin de La Lise. A 50m commence un joli sentier piétonnier, sous les bois et les buis, qui surplombe la vallée du Lot, avec quelques passages étroits et difficiles (voir photo n°46-36).

Il rejoint l'itinéraire "immédiat" à 100m du carrefour de l'avenue du Petit Bois, en ayant évité la D8.

Ce chemin pourrait être amélioré pour permettre le passage des vélos, avec nivellement, renforcement, et pose de barrières de sécurité (0,6 km).

**4- De Pradines (carrefour av. du Petit Bois) au pont de la rocade Labéraudie (2,5 km):
un parcours tranquille**

L'itinéraire prend l'av. du Petit Bois (direction Labéraudie), puis à 100m il suit à gauche le chemin des Parbels (direction Ateliers Municipaux). C'est un agréable chemin goudronné, qui remonte et traverse le vieux village de Labéraudie, passe devant l'église, puis, à la croix, prend la côte de la Roussille, qui descend -raide sur 100m- jusqu'au carrefour avec la D8, face au pont de la rocade.

NB: la côte de la Roussille, à sens unique, devrait être autorisée aux cyclistes à contre-sens (sens de la montée), car c'est le seul passage évitant la D8 (voir photo n°46-37).

**5- Du pont de la rocade à Labéraudie à Cahors (pont Valentré) (2,2 km):
D8 (tronçon E) à sécuriser, avec ré-ouverture possible partielle du chemin de halage**

L'itinéraire "immédiat" doit d'abord emprunter la D8 entre le carrefour de la rocade et le pont des Remparts de Cahors. Cette pénétrante urbaine est très circulée: 10 000 véhicules par jour.

Cette av. Maryse Bastié devra être sécurisée, par création de files de circulation étroites (2,70m) et de bandes cyclables de 0,70m à 1,50m de large. Cela est possible car la chaussée est large (7m), et même très large là où un zébra central de 2m a été tracé (voir photo n°46-38).

Itinéraire "futur" possible: ré-ouverture partielle du chemin de halage à Labéraudie

A terme la moitié de cette avenue peut être évitée, en ré-ouvrant le chemin de halage en bordure du Lot, entre le Moulin de Labéraudie et les immeubles HLM (Salle des Sports sur la carte n°20) (voir photo n°46-39).

En aval du Moulin, après le centre Leclerc, au pied de Labéraudie, ce chemin existait autrefois. Sa ré-ouverture peut être envisagée, pour éviter le passage de la D8 sous la rocade, et la côte de la Roussille, et avoir un itinéraire plus agréable.

Après le pont des Remparts, l'itinéraire continue sur la D8 jusqu'au pont Valentré par l'avenue Guynemer et l'avenue Mermoz-Collinot. Ces rues très circulées (3 000 véhicules par jour) devront être sécurisées par des bandes cyclables. Un accès à contre-sens pour les vélos jusqu'au pont Valentré doit aussi être aménagé sur les 200 derniers mètres.

2- Itinéraire "futur" rive droite: possible avec plus de 50% en site propre, en utilisant la Voie Verte existante et créant 3 km de piste en bordure de la voie ferrée et de la D911 (12km)

(voir cartes n°19)
(voir photos n°46-40 à 46)

Un itinéraire est possible sur la rive droite, car les deux extrémité de l'itinéraire sont déjà "aménagées". Il ne manque que 3 km de D911 à sécuriser pour réaliser la jonction.

L'aménagement nécessaire est important et coûteux, mais l'enjeu est de taille:

- pour les habitants de Cahors sortir de la ville vers Mercuès et la vallée en toute sécurité;
- pour les cyclo-randonneurs faire passer la Véloroute;
- si l'itinéraire rive gauche est aussi aménagé, permettre à tous une boucle Cahors-Douelle par les deux rives, 25 km de rêve!

Cet itinéraire "futur" comprend trois parties.

1- De Douelle (pont) à Mercuès (au pied D911 et château) (7,5 km): une belle Voie Verte déjà aménagée

(voir photos n°46-40 à 43)

Du pont de Douelle l'itinéraire rejoint l'ancienne voie ferrée par la petite route en bordure du Lot (2,5 km).

Là il monte sur le talus de cette voie ferrée, et suit le sentier de randonnée qui a été aménagé par le Département du Lot, sur 5 km.

Il s'agit d'une belle Voie Verte, en site propre intégral, d'une largeur de 4 mètres.

Le revêtement est bien roulant, fait en castine fine sur l'ancien ballast.

La Voie Verte traverse au départ le Lot sur un pont magnifique, en excellent état, et goudronné (voir photo n°46-40).

Elle remonte après en direction de Mercuès, sous les bois, et croise deux routes, sans rampe d'accès (ces rampes devraient être aménagées).

Elle passe devant l'ancienne gare de Mercuès -bâtiment abandonné qui pourra être utilisé par la Véloroute-, et arrive à l'ancien passage à niveau, où une petite route arrive depuis Mercuès (voir photo n°46-41).

Elle continue au delà avec un revêtement empierré, plus rustique mais encore correct, au pied de la falaise, de la voie ferrée et de la D911. Elle passe au dessus de l'usine électrique, et s'achève à un point d'entrée depuis la D911. Cette dernière partie constitue en réalité le chemin d'accès à l'usine électrique (voir photo n°46-42).

Au delà, on voit que l'emprise de l'ancienne voie ferrée existe en amont, sur plus de 300 mètres, au pied de la D911 (voir photo n°46-43).

2- De Mercuès (au pied de la D991) à la zone industrielle de Regourd: 3 km de Voie Verte à créer pour assurer une jonction

(voir photos n°46-44 et 45).

La Voie Verte devrait être prolongée sur 3 km pour rejoindre la ZI de Regourd. Les aménagements à réaliser sont les suivants;

- De la fin de la Voie Verte existante (Mercuès) à la ZA Englandières (1,3 km environ)

Sur 700 mètres, jusqu'au pont de la D911 sur la voie ferrée, l'emprise de l'ancienne voie ferrée existe, parallèlement à la voie ferrée en activité, sous la D911 (voir photo n°46-44). L'aménagement ne devrait pas poser de difficultés particulières sur ces 700 mètres.

Au delà, sur 500m, il semble que des travaux importants de terrassement et maçonnerie seront nécessaires, pour rejoindre la Z.A. d'Englandières. Pourtant au début, on voit un sentier au pied de la D911.

- Traversée de la Z.A. Englandières (1 km)

Un sentier parallèle à la voie ferrée, ou contournant la ZA en bordure du Lot, pourra être aménagé.

- De la ZA Englandières à la ZI de Regourd (1 km)

Au début le passage est très étroit, et sur 500m des travaux importants de terrassement et maçonnerie seront nécessaires.

Ensuite il y a plus d'espace, et l'on rejoint une emprise visible au bout de la ZI de Regourd, talus avec ballast qui semble être celui d'une ancienne voie ferrée (voir photo n°46-45).

3- De la ZI Regourd au pont Valentré (3,8 km): rues et chemin existant -à améliorer- au bord du Lot

(voir photo n°46-46)

De l'extrémité de la ZI de Regourd (entreprise Cars Belmon), le chemin de la Rivière de Regourd conduit au passage sous la rocade, au pont de Regourd (1,3 km)

NB: des bandes cyclables devront être tracées sur cette rue dans la ZI.

Au delà, ce chemin continue et devient un chemin empierré, au pied de la voie ferrée, au bord du Lot: le revêtement sera à améliorer sur 0,9 km (voir photo n°46-46).

Puis le chemin est goudronné -chemin de St Mary- (station d'épuration), et rejoint le rond-point à l'extrémité du pont des Remparts (+ 1,5 km).

L'itinéraire continuera sur la rive droite, en prenant aussitôt, derrière les vestiges des remparts, la rue du Périé, route goudronnée au bord du Lot, passant devant la DDE, de grande largeur (chaussée de 12m!) Des bandes cyclables devront être tracées sur cette rue.

L'accès au pont Valentré se fera après par l'avenue A. Breton, qui devrait être autorisée à contre-sens pour les vélos sur 60m (+ 1,2 km).

- Tronçon 46-5- De Cahors (pont Valentré) à Vers (pont)

(voir cartes n°20, 21 et 22)

(voir photos n°46-47 à 55)

Ce tronçon de 19 km environ va comporter la traversée de Cahors, puis un itinéraire sans difficultés sur des petites routes, en permanence au bord du Lot

Mais à court terme l'itinéraire "immédiat" doit passer sur la D911 sur 1,3 km. Ce point dur peut être facilement supprimé par l'ouverture du chemin de halage existant. Son aménagement est donc prioritaire.

Cet itinéraire se décompose en trois éléments.

1- De Cahors (pont Valentré) à Cahors (pont de Cabessut) (2,6 km): traversée de ville facile et "touristique"

(voir carte n°20)

(voir photos n°46-47 à 51)

NB: cette proposition d'itinéraire est faite sur la base de la situation actuelle de la voirie de Cahors (trafic, chemins existants), sans prise en compte des projets d'aménagements de la ville.

La réalisation de certains aménagements par la Mairie de Cahors amènerait à modifier l'itinéraire de la Véloroute. Ainsi la création d'un sentier de promenade sur le chemin de la Chartreuse, au bord du Lot, qui est envisagée, pousserait à faire passer l'itinéraire sur cette rive, ce qui est aujourd'hui impossible vu le trafic important: 4200 véhicules par jour.

L'itinéraire proposé passe à proximité de tous les services du centre ville, et de la gare, et il est touristique puisque situé en bordure de la rivière.

Au pont Valentré, où un panneau "interdit à tout véhicules" devrait être complété par la mention "sauf vélos" (voir photo n° 46-47), l'itinéraire suit le chemin gravillonné et ombragé existant sur la rive droite, et passe devant les nombreux services créés pour les touristes à cet endroit: point d'eau et toilettes, petit jardin, buvette, embarcadère du bateau Valentré, point d'information de l'Office du Tourisme. Une halte-services de la Véloroute est facile à créer au pont Valentré, en ajoutant aux équipements existants un parc de stationnement pour vélos et un panneau.

L'itinéraire continue sur le trottoir, côté Lot, de l'Allée des Soupirs et du quai Cavaignac. Cela permet d'éviter les chaussées très circulées: 7700 véhicules par jour, en roulant à l'ombre et près de la rivière (voir photo n°46-48).

Les trottoirs côté Lot de ces deux rues devront être aménagés, sur 800m environ, en trottoirs mixtes piétons/vélos (marquage au sol, barrières de protection contre le stationnement automobile, accès).

L'itinéraire franchit ensuite le Lot **au pont Louis-Philippe (RN20), très circulé (14800 véhicules par jour), qui devra être sécurisé** (voir photo n°46-49).

Ce pont de 200m de long, a des trottoirs étroits (de 1,20m), et aucun marquage au sol. Une sécurisation minimum peut être obtenue par marquage de files de circulation étroites, de 2,50m de large, ce qui dégagerait deux petites bandes latérales pour les vélos (0,20m).

Cet aménagement cyclable devra être prolongé des deux cotés, rive droite jusqu'au rond-point, et rive gauche sur 150m sur l'avenue de Monzie, pour sécuriser l'accès au parking.

En effet après le pont l'itinéraire tourne à droite sur la route, puis aussitôt à droite dans le parking automobile existant au bord du Lot. Il traverse ce parking -traversée à sécuriser-, et passe sous le pont Louis-Philippe.

L'itinéraire suit ensuite la promenade de Coty, joli sentier piétonnier qui longe la rivière jusqu'à la belle écluse de Coty (voir photo n°46-50).

NB: sur la promenade de Coty, au pied de l'Eglise, supprimer le panneau "sens interdit".

Il se poursuit par le quai Lagrive, peu circulé, d'où les vues sont belles sur la ville de Cahors, et la navigation fluviale.

L'itinéraire traverse alors la place de la Verrerie, à l'extrémité du pont de Cabessut, pour continuer en face, quai de la Verrerie.

NB: le pont de Cabessut, permettant l'accès au centre, devra être sécurisé, vu la circulation importante de 12200 véhicules par jour. L'abaissement des trottoirs pour faciliter le passage des vélos, et le marquage de files étroites de 2,50m de large seraient utiles (voir photo n°46-51).

2- De Cahors (pont de Cabessut) à l'écluse d'Arcambal (7,7 km): bel itinéraire, mais avec 1,3 km de route dangereuse, à éviter en aménageant le chemin de halage
(voir cartes n°20 et 21) (voir photos n°46-52 à 54)

L'itinéraire commence au pont de Cabessut et emprunte la rue qui longe la rivière, passe devant l'île (piscine, stade), près du camping.

Il suit des petites rues tranquilles dans la plaine au pied du quartier de Terre-Rouge, et le chemin du Mas de Mansou conduit à un passage à niveau, tout près du Lot.

NB: à terme un itinéraire "futur" continu en bordure du Lot serait possible depuis le camping jusqu'à ce passage à niveau, en améliorant 800m de chemin entre le camping et le passage à niveau (voir photo n°46-52).

Un sentier pédestre et VTT existe aussi en bord de rivière, en amont de ce passage à niveau, sans doute jusqu'à l'écluse Lacombe.

L'itinéraire continue après ce passage à niveau sur le chemin du Mas de Mansou qui monte -raide - sur 400m vers le quartier de Terre Rouge.

Au carrefour il prend à gauche la rue St Ambroise, qui passe devant le beau château St Ambroise, puis devient le chemin de la Pouponnière qui descend.

Au carrefour l'itinéraire tourne à gauche (dir "Etrier de Begoux), passe sous la voie ferrée, au niveau de l'écluse de Lacombe, et suit un très joli chemin rural, dans les champs, le long de la voie ferrée, pendant 2,4 km.

Ce chemin rejoint la D8, en traversant la voie ferrée, au carrefour vers Cavaniès.

L'itinéraire "immédiat" devra alors suivre la D911 entre ce carrefour de Cavaniès et le passage sous la voie ferrée vers l'écluse d'Arcambal, pendant 1,3 km.

L'itinéraire "immédiat" quittera la D911 à ce passage sous la voie ferrée, par un chemin empierré -à améliorer sur 100m- qui rejoint soit l'écluse à 300m à gauche, soit un chemin rural goudronné vers Vers.

Ce tronçon de 1,3 km sur la D911 devra être sécurisé, car il est dangereux pour les cyclistes: 5530 véhicules par jour, grandes lignes droites favorisant la vitesse, chaussée de 5,60m de large (voir photo n°46-53). Un marquage de files étroites de 2,40m serait possible, ou un élargissement de la chaussée pour aménager des sur-largeurs de 1 m.

Solution, pour éviter ce passage sur la D911, un itinéraire "futur" pourra passer sur le chemin de halage existant déjà, en l'aménageant (voir photo n°46-54).

En effet, au passage à niveau de Cavaniès, un chemin en terre descend jusqu'à la rivière, puis la longe. ce chemin suit alors l'ancien chemin de halage, au fond des vignes, puis sous les arbres.

Il est aujourd'hui impraticable pour les cyclistes randonneurs (vélo chargé) ou les cyclistes familiaux (promenade, enfants), cela jusqu'à l'écluse d'Arcambal. Etroitesse, ornières sévères, pierres saillantes, limitent le passage aux VTT sportifs, et aux piétons. Après l'écluse, le chemin devient excellent sur 400m.

L'ouverture aux cyclistes de ce chemin, emprunté par le GR65, pourrait se faire avec un aménagement sommaire et respectant le caractère "sauvage"

actuel: création d'un sentier roulant étroit (1m de large, au lieu des 3m préconisés pour les Véloroutes), avec nivellement et pose d'une castine fine de couleur claire.

Ces travaux sur 1,3 km permettraient d'ouvrir un chemin de 1,9 km, qui serait une belle alternative au passage sur la D911.

**3- De l'écluse d'Arcambal à Vers (pont) (8,7 km): très beau parcours
avec montée sur la crête**

(voir cartes n°21 et 22)

(voir photo n°46-55)

De l'écluse d'Arcambal (ou du passage sous la voie ferrée en venant de la D911), l'itinéraire suit d'abord, pendant 1,5 km, un très joli chemin rural dans les champs, le long de la voie ferrée, au pied d'Arcambal, en passant sous l'autoroute A20 (voir photo n°46-55).

Puis il traverse la voie ferrée et monte dans les petites rues du hameau Galessié Bas, jusqu'au coteau. La petite route longe encore la voie ferrée dans les bois, jusqu'à Mondiès.

Là une montée raide de 900m (dénivelé de 60m, pente 6%) permet d'arriver à un point de vue magnifique sur la vallée, car on voit distinctement le Lot en contrebas, 70 mètres en dessous!

La petite route sauvage descend alors légèrement jusqu'au carrefour avec la D49. L'itinéraire suit cette D49, peu circulée, étroite, qui descend vers Vers en offrant encore des vues remarquables sur la vallée, les falaises de Vers, l'église de Le Cuzoul....

La longue descente (2 km, pente 3%) sur la crête de la falaise, puis sous les bois, conduit à Bears et au pont de Vers, sans difficulté (dans ce sens!).

- Tronçon 46-6- De Vers (pont) à St-Cirq-Lapopie (pont D8)
l'un des plus beaux parcours, à condition d'éviter la D662 en
ouvrant un chemin au bord du Lot rive gauche
(voir cartes n°22 et 23)
(voir photos n°46-56 à 68)

Ce tronçon de 18,4 km environ peut devenir l'un des plus beaux de toute la Véloroute.

La vallée du Lot est ici très belle, et le "chemin de Ganil", creusé dans la falaise, est un site unique que la Véloroute pourra emprunter moyennant quelques travaux peu coûteux.

Mais avant Bouziès, la D662 doit être suivie sur 7 km, et cette route circulée, et très étroite, devrait être évitée en ré-ouvrant un itinéraire au bord de la rivière.

La rive gauche possède des petits chemins praticables, si bien qu'en aménageant le passage sur un pont de voie ferrée, et en ré-ouvrant 1 km de chemin au pied de la falaise de Béars, on peut ouvrir un itinéraire touristique unique, préférable sur cette rive car éloigné de la RD662 bruyante.

Cet itinéraire se décompose en trois éléments: Vers-St Géry; St Géry-Bouziès et Bouziès-St Cirq Lapopie.

1- De Vers (pont) à St-Géry (écluse ou croix) (4,5 km):
deux solutions possibles pour éviter les 4 km de D662
(voir carte n°22) (voir photos n°46-56 à 62)

Au bout du pont de Vers-Béars, la D47 croise la D653 très circulée: route Cahors-Figeac. L'itinéraire doit suivre cette route jusqu'au carrefour avec la D662, à l'entrée du village (voir photo n°46-56).

Ce tronçon de 250m de D653 est très dangereux, car:

- les véhicules arrivent vite de Cahors (ligne droite);
- le panneau "entrée de Vers" n'est pas situé avant le carrefour;
- le carrefour D47/D653 est situé dans un virage, et à un endroit où la route se rétrécit car la falaise s'avance;
- sur les 100 premiers mètres (en venant du pont) la chaussée de 6 mètres n'offre aucune sur-largeur, et aucun bas-côté;
- le trottoir existant en bordure de route, à droite, à la sortie du pont est étroit (1,40m) et inaccessible aux vélos.

Ce tronçon de D653 devra être sécurisé, avec pour objectif de ralentir la vitesse des automobiles et de rendre visible la circulation des cyclistes et des piétons (le GR passe aussi là) (Eléments de solution: reculer le panneau d'entrée d'agglomération 100m avant le carrefour, panneau rappel vitesse limitée, abaissement du trottoir pour accès des cyclistes, prolonger jusqu'au pont le marquage de files, qui existe vers le village, en les rétrécissant,....).

L'itinéraire suit ensuite la D662 en direction de St-Géry. La traversée du village de Vers est facile, car la circulation est ralentie.

Mais entre la sortie de Vers et l'entrée de St-Géry, la D662 présente sur 4 km un profil qui la rend désagréable et dangereuse pour les cyclistes, surtout lors de deux passages au pied des falaises: à la sortie de Vers -1 km-, et avant St-Géry -1 km-, avec un muret côté Lot (voir photo n°46-57).

Cette voie étroite (largeur 5,40 m) ne possède aucune sur-largeur. elle est très circulée: **1900 véhicules par jour** en moyenne annuelle, beaucoup plus en été avec des caravanes et campings-cars, des camions de livraison, des bus qui s'ajoutent aux autos, aux camions des gravières, au bus SNCF... (voir photo n°46-58).

Un aménagement de sécurisation de la D662 coûterait cher (élargissement, difficultés dues à la présence de la voie ferrée le long de la route, en contre-bas), et proposerait un parcours pollué et bruyant, indigne d'une Véloroute.

Il est préférable de prévoir des investissements pour créer un véritable parcours en quasi site propre au bord de la rivière, utilisable à la fois par les marcheurs, les touristes fluviaux et les cyclistes.

Deux itinéraires sont possibles, rive droite et rive gauche. Nous les présentons ici.

Itinéraire "futur" rive droite: possible en ré-ouvrant 3,5 km de chemin au bord du Lot

(voir photo n°46-59)

A la sortie de Vers un jardin privé a fermé le chemin qui existe au bord du Lot. Juste après on voit qu'un espace d'un mètre environ est disponible au bord de la voie ferrée, en contre-bas de la route (voir photo n°46-59).

Un premier tronçon de Voie Verte cyclable devrait être aménagé à ce niveau le long de la voie ferrée, au dessus du Lot, sur 1 km.

Il rejoindrait le chemin rural existant dans la plaine; parallèlement à la D662, jusqu'au pied du passage à niveau (à l'entrée du tunnel) (0,5 km).

Là un autre chemin rural existe dans la plaine, parallèle à la D662, sur 0,4 km, jusqu'à une ferme (serres).

Au delà, un deuxième tronçon de Voie Verte cyclable devrait être aménagé le long du Lot, sur 2,5 km, d'abord dans la plaine, puis au pied de la falaise et de la voie ferrée.

NB: la D662 peut être évitée dans St-Géry: à l'entrée, juste après le passage à niveau, voir description plus loin.

Itinéraire "futur" rive gauche: préférable car plus agréable et possible en re-crétant seulement 1 km de chemin

(voir photos n°46-60 à 62)

Un itinéraire beaucoup plus touristique peut être aménagé rive gauche, au bord de la rivière, en passant à l'écluse de Planols (site) et au pied de la "Cévenne de Béars".

En effet, depuis le pont de Vers, l'itinéraire peut suivre un petit chemin existant dans la plaine de Béars, qui mène à l'écluse de Planols, site merveilleux, isolé et calme (voir photo n°46-60).

Au delà, il faudrait ré-ouvrir l'ancien chemin de halage sur 1 km, au pied de la falaise, pour rejoindre la plaine de Pasturat.

Le début de cet ancien chemin est encore visible aujourd'hui côté Béars (voir photo n°46-61).

Et l'étude de Mr E. Baux (ouvrage: "Sur le Lot au temps de la navigation" Archives du Lot dossier n°4 1984) montre que le chemin de halage existait bien de ce côté de la rivière, au pied de la falaise, à l'époque de la navigation sur le Lot, c'est à dire au 19ème siècle (apogée du trafic en 1858), jusqu'en 1926, date du déclassement de la rivière. Ce chemin a du rester en bon état jusque vers les années 1950/60.

Ensuite, l'itinéraire suivrait le petit chemin existant, en terre sur 400m puis goudronné, dans la plaine de Pasturat (voir photo n°46-62).

Il traverserait le village de Pasturat, puis le Lot sur le pont de Pasturat (D10). Juste après il reviendrait vers St-Géry par le petit chemin existant, par la maison La Rivière, jusqu'au carrefour de la croix (voir carte n°22).

2- De St-Géry (écluse ou croix) à Bouziès (pont) (7,9 km):

un bel itinéraire "futur" rive gauche est possible pour éviter les 3,4 km de D662

(voir cartes n°22 et 23)

(voir photos n°46-63 à 66)

A l'entrée de St-Géry l'itinéraire "immédiat" quitte la D662 par un chemin en terre qui descend à droite jusqu'à l'écluse. Ce chemin continue et permet d'entrer dans le village (en passant sous la voie ferrée), et de continuer dans la plaine jusqu'à un carrefour (croix), situé à 800m.

Là, l'itinéraire "immédiat" tourne à gauche, rejoint la D662, passe le passage à niveau, et prend à droite une route goudronnée (dir Les Cartayroux).

A 200m il continue tout droit, et la route devient un joli chemin rural empierré, revêtu d'une castine. Après une croix il descend dans un bois jusqu'à la D10 (voir photo n°46-63).

L'itinéraire traverse la D10 et prend en face la petite route V2 qui traverse Les Masseries, et rejoint la D662 (total 4,5 km).

Entre ce carrefour V2/Les Masseries et le pont de Bouziès, **l'itinéraire doit suivre la D662 sur 3,4 km.**

Cette D662 circulée et étroite, est dangereuse, surtout dans certains passages:

- au tunnel (pas de limitation de vitesse, pas d'éclairage);
- sur 400m après le tunnel, au pied de la falaise (nécessité d'une ligne centrale continue interdisant de doubler);
- après Bouziès-Bas: vitesse élevée sur la ligne droite;
- sur 500m avant le pont de Bouziès, au pied de la falaise, où la chaussée est rétrécie (nécessité d'une ligne centrale continue interdisant de doubler) (voir photo n°46-64)

NB: dans la plaine de Bouziès-Bas un chemin de halage pourrait être ré-ouvert sur 1 km, avec halte pique-nique, car un chemin en terre existe menant au bord du Lot, face à l'écluse de Bouziès.

Itinéraire "futur" rive gauche: possible sur des routes existantes avec passage sur le pont de la voie ferrée

Un itinéraire évitant la D662, et de très grand intérêt touristique, est possible, avec peu de travaux.

En effet une très jolie petite route existe rive gauche, entre Bouziès et le hameau de Port-Lalèque, au bord du Lot, en face de les Masseries (longueur 3 km).

Ensuite la petite route continue au bord du Lot, goudronnée puis empierrée, jusqu'à Coursibas, ancienne écluse de Les Masseries.

400m avant Coursibas, le chemin passe sous la voie ferrée qui franchit le Lot.

L'aménagement d'un passage piétons/cycles le long de la voie ferrée, à ce pont des Masseries, permettrait d'ouvrir cet itinéraire de la Véloroute, aussi utile à la randonnée pédestre.

Cela est possible car aujourd'hui la voie ferrée est rarement utilisée par le train touristique Quercy-Rail (deux passages par jour en Juillet et Août). Il suffirait d'interdire le passage des piétons et cyclistes lors de ces rares passages du train, par un système de sonnerie automatique et de panneaux.

Sur le pont (80 m de long), un espace de 1,80m est disponible, côté amont, entre le rail et le parapet. Il est possible de créer un sentier de 0,70m de large (voir photos n°46-65 et 66).

L'accès à la voie ferrée côté Bouziès devra se faire en créant une rampe d'accès au talus, 30m avant le pont.

L'accès à la voie ferrée côté Les Masseries devra se faire depuis la petite route V2, en créant 50 mètres de chemin pour descendre sur la voie ferrée, qui passe au dessus de la D662.

Le sentier en bord de voie ferrée devra être prolongé de ce côté sur les 250 mètres qui séparent la rivière de la D662. Ce sentier pourra, sur cette portion, être un peu plus large (1 mètre).

NB: ce passage sur le pont de la voie ferrée évite d'avoir à ré-ouvrir un sentier rive gauche, au pied de la falaise, entre l'ancienne écluse de Les Masseries (Cousibas) et le pont de la D10 à Pasturat.

Cette autre solution serait beaucoup plus coûteuse, mais créerait un passage magnifique pour la Véloroute.