

3- De Bouziès (pont) à St-Cirq-Lapopie (pont D8) (6 km):
bel itinéraire "immédiat" escarpé et itinéraire "futur" remarquable
par le "chemin de Ganil"
(voir cartes n° 23) (voir photos n°46-67 et 68)

L'itinéraire "immédiat" emprunte la D40 puis la D8 qui montent à partir de Bouziès sur la crête de la falaise de St-Cirq-Lapopie, et permettent un accès direct à ce beau village, par le haut.
Cette petite route étroite et peu circulée offre des points de vue magnifiques sur la vallée.
Mais le dénivelé est important: pente de 3,3% sur 3 km, dénivelé de 100m.

L'itinéraire "futur" possible est magnifique, car il emprunte le chemin de halage "chemin de Ganil" sur 700 mètres.

Au pont de Bouziès l'itinéraire suit le chemin qui longe le Lot (base nautique), puis passe sous la voie ferrée, et continue, ombragé, jusqu'au pied des falaises. Ce chemin en terre est en bon état et bien "roulant" jusque là (sur 700m).

Ensuite le chemin de halage creusé dans le rocher existe toujours, et offre, sur 700 mètres, un site merveilleux, en surplombant la rivière (voir photo n°46-67).

Ce chemin a 2 mètres de large, environ, et le rocher se situe à 2,50 mètres environ au dessus du sol. Il est praticable aujourd'hui seulement à pied, ou en tenant un VTT à la main. Des omières et grosses pierres saillantes le rendent impraticable avec un vélo de randonnée chargé.

Une ré-habilitation qui rendrait ce chemin correct, bien nivelé, sur une largeur de 1 mètre, rendrait à ce chemin le profil qu'il avait il y a 100 ans, quand les hommes et les animaux marchaient dessus pour hâler les bateaux (voir photo n°46-68).

Cela donnerait à la Véloroute l'un des plus beaux sites de son parcours.

Après l'écluse de Ganil, un chemin empierré de bonne qualité (300m) permet de rejoindre, aux deux maisons, une petite route goudronnée, qui serpente dans la plaine, au pied des falaises et du village de St-Cirq-Lapopie. Elle passe devant l'écluse de St-Cirq-Lapopie, et arrive au carrefour avec la D8.

Le pont de la D8 est à 500m plus bas, le village à 1 km plus haut.

- Tronçon 46-7- Boucle Figeac-vallée du Célé, de Bouziès (pont) à Figeac (pont Gambetta) (53 km)

(voir cartes n°23, 24, 29 et 29-bis)

(voir photos n°46-69 à 75)

Le Célé est un affluent du Lot, qu'il rejoint à Conduché, à 1 km de Bouziès.

Cette petite rivière a une vallée très belle, très touristique, notamment avec le site de Cabrerets et la grotte voisine de Pech Merle. Au delà elle traverse le Parc Naturel des Grands Causses.

Un itinéraire cyclable, parfaitement plat, peut facilement être aménagé dans cette vallée, connecté à l'itinéraire principal de la Véloroute à ses deux extrémités, à Bouziès et à Figeac.

Il permettra d'accéder sans dénivelé à la belle ville de Figeac -d'un grand intérêt touristique et proposant des hébergements de qualité-, qui n'est sinon accessible directement depuis la vallée du Lot qu'en franchissant une barre escarpée.

Cet itinéraire est déjà très fréquenté par les cyclistes, vacanciers en séjour, habitants de la région, et cyclo-randonneurs individuels ou en groupes. Ces usagers plébiscitent en quelque sorte l'intérêt de cette vallée pour la balade à vélo.

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

Ce grand tronçon de 53 km environ se décompose en quatre éléments.

1- De Bouziès (pont) à Conduché (D41) (1,3 km):

D662 obligatoire, à éviter par le passage sur le pont de la voie ferrée

(voir carte n°23)

La boucle de la vallée du Célé doit être reliée à l'itinéraire principal de la Véloroute, et cela doit se faire à Bouziès.

L'itinéraire "immédiat" devra suivre la D662 entre le pont de Bouziès et le carrefour de la D41, sur 1,3 km, au pied des falaises de Bouziès, dans un très beau site.

Cette D662, circulée, est dangereuse, car elle est très étroite à cet endroit, au pied des falaises et en surplomb de la rivière (mur de soutènement et muret interdisant tout élargissement).

Une sécurisation minimale de la D622 est nécessaire à court terme (cf limitation de vitesse, ligne médiane continue, lignes de rive,....).

Mais il faudrait trouver une solution qui soit satisfaisante en terme de sécurité et d'agrément de découverte du site, à la fois pour les cyclistes et pour les marcheurs qui passent eux aussi sur cette route sur 1 km (circuit du GR 65).

Pour éviter la D622, un itinéraire "futur" devrait être créé en suivant le bord de la voie ferrée sur 500m, entre le carrefour de Conduché et jusqu'à la rive opposée du Lot, côté Bouziès.

Cette traversée du Lot sur le pont de la voie ferrée offrirait des vues magnifiques sur les falaises et le "défilé des anglais".

Un sentier pédestre peut être créé le long de la voie ferrée, de 0,70m de large sur le pont (comme au pont de Les Masseries), plus large avant depuis Conduché, avec obligation pour les cyclistes de mettre pied à terre.

2- D41 de Conduché (carrefour D622) au pont de Monteils (15 km):

tronçon circulé en été et à chaussée très étroite, à sécuriser à terme par un élargissement

(voir carte n°24) (voir photos n°46-69 à 71)

L'itinéraire "immédiat" suivra la D41 sur 44 km, mais un premier tronçon de 15 km jusqu'à Monteils est plus dangereux, pour deux raisons:

- c'est la partie la plus circulée, car le village de Cabrerets et la Grotte de Pech Merle, et plus loin les bases de canoë, les campings et le Musée de Cuzals, attirent des visiteurs. En été il y a de nombreux bus, camping-cars, caravanes, fourgons de canoës, camions de livraison, et des

automobiles. Le trafic est sans doute supérieur à 1000 véhicules par jour (il n'y a pas de comptage disponible) (voir photo n°46-73).

- c'est aussi la partie où la chaussée est très étroite, avec de nombreux passages inférieurs à 5m ou 5,20m.

Exemples de largeurs de chaussée:

- début D41: 5,20m (voir photo n°46-69)
- à 2,5 km du début: 5,60m
- à 3,5km, 500m avant Cabrerets: 5,20m
- à 4,7 km, sortie de Cabrerets: 5m (voir photo n°46-70)
- à 4,9 km, très étroit sur 1 km: 4,60m
- de 5,9 à 6,9km: 5m
- après le tunnel La Pescalerie: 4,60m (voir photo n°46-72)
- à 8 km ligne droite: 4,60m
- au carrefour Musée de Cuzals: 4,70m
- au carrefour Saubiac aire de repos: 4,60m.

Aucun marquage de files n'existe sur la chaussée, pour ralentir les véhicules motorisés.

Ces 15 kms, pourtant très utilisés par les cyclistes, sont dangereux et désagréables à vélo.

A court terme une sécurisation minimum de cette D41 doit être réalisée sur

15 km pour ralentir la vitesse des automobiles et marquer la présence des vélos:

- marquage de files de circulation étroites (trois lignes en pointillés) d'environ 2,20 m à 2,40 m de large, avec pour objectif de dégager partout un espace de 10 à 40 cm pour les cyclistes;
- ligne médiane continue dans les virages;
- limitation de vitesse à 70 km/h au moins sur la partie Conduché-Cabrerets;
- signalisation "itinéraire partagé, nombreux cyclistes, prudence".

La traversée du village de Cabrerets devrait aussi être aménagée (absence totale de marquages, de trottoirs,....).

Le tunnel de La Pescalerie doit être sécurisé par éclairage et signalisation (voir photo n°46-71).

A moyen terme un élargissement de la D41 paraît nécessaire pour sécuriser ces 15 km de D41: avec une chaussée élargie à 5,60m ou 6m, il est possible de tracer deux files de circulation de 2,40m de large, et deux sur-largeurs cyclables de 0,40m.

La section la plus circulée, Conduché-Cabrerets (5 km), devrait être prioritairement aménagée de cette façon.

3- D41 du pont de Monteils au carrefour D18 (29 km): tronçon moins circulé, à sécuriser par marquage de files

(voir carte n°24) (voir photo n°46-74)

Ces 29 km de D41 situés au delà du pont de Monteils présentent une chaussée plus large que dans le premier tronçon: elle est ici presque partout supérieure à 5,20m, et à 5,50m sur les huit derniers kilomètres (voir photo n°46-74).

Exemples de largeurs de chaussée:

- avant et après Marcilhac: étroit
- après Mas de Valette, aire de repos: 5,20m
- De St Sulpice à Nazac: 5,20m
- de Nazac (carr D83) à 2 km après Brengues: 5,60m
- pont d'Espagnac-Ste-Eulalie: étroit
- après Espagnac-Ste-Eulalie: 5,40m
- de Corn à Boussac: 4,90m
- au carrefour D18: 5,70m.

Et ce deuxième tronçon présente un trafic plus faible, car il est situé au delà des centres principaux d'intérêt touristique (641 véhicules par jour entre Sauliac et Marcilhac, 394 véhicules par jour à Brengues).

Pour ces deux raisons, **une sécurisation peu coûteuse est nécessaire et suffisante:**

marquage de files étroites de circulation -trois lignes peintes- de 2,20m à 2,40m de large, pour dégager partout, en continu, des sur-largeurs de 0,30m à 0,50m de large.

**4- Du carrefour D41/D18 à Figeac (pont Gambetta) (8,2 km):
accès dangereux à la ville de Figeac, à sécuriser**

(voir cartes n°24 et n°29-bis) (voir photo n°46-75 et 46-87)

Après Boussac, au pied de Camboulit, l'itinéraire quitte la D41 et prend à droite la D18, petite route. Après le moulin sur le Célé, l'itinéraire prend le petit chemin à gauche, qui rejoint la D19 au lieu-dit "La Bijonie" (ferme).

L'itinéraire doit ensuite emprunter des RD très circulées, à cause de la proximité de la ville de Figeac. Ces routes rectilignes, où les véhicules roulent vite, sont dangereuses.

Cet itinéraire devra être sécurisé par marquage de files rétrécies à 2,60m, ce qui créera des sur-largeurs cyclables de 0,40m à 0,70m de large.

Quatre sections distinctes existent:

- D19, du carrefour "La Bijonie" au carrefour D662 (2 km):
trafic supérieur à 1000 véhicules par jour, 7% de poids lourds.
Largeur chaussée = 6 mètres (voir photo n°46-75).
- D662 du carrefour D19 au pont SNCF de Figeac (2,4 km):
Trafic de 2948 véhicules par jour.
Largeur de la chaussée = 6 mètres à 6,60 mètres.
- Avenue G. Pompidou dans Figeac (1,5 km):
Largeur de la chaussée = 7 mètres, trottoirs de 2 m (mesure à la rue P. Bugat)
(voir photo n°46-87)
- Avenue J. Jaurès dans Figeac
Largeur de la chaussée = 6 mètres, aucun marquage au sol.

NB: La sécurisation des trois dernières sections: D622, av. G. Pompidou et av. J. Jaurès, sera aussi utile pour les cyclistes qui accéderont directement à Figeac depuis Laroque-Toirac en suivant la D662 par Faycelles.

La sécurisation de l'Avenue G. Pompidou et de l'Avenue J. Jaurès sera utile aux cyclistes accédant à Figeac depuis La Madeleine, par l'itinéraire tranquille, mais escarpé proposé, qui arrive à Figeac juste avant le pont SNCF de la D622 (voir carte n° 29-bis).

- Tronçon 46-8- De St-Cirq-Lapopie (pont D8) à Cajarc (pont D24)
(24,6 km)

(voir cartes n°23, 25 et 26)
(voir photos n°46-76 à 80)

Pour éviter la D662, circulée, ce tronçon emprunte des jolies routes tranquilles sur la rive gauche. Cela impose une montée assez sévère de 1 km (pente 4%), qui procure des vues lointaines sur la vallée.

Ce tronçon de 24,6 km environ se décompose en trois éléments.

**1- De St-Cirq-Lapopie (pont D8) à Larnagol (carr D8/D143) (13,4 km):
une jolie route tranquille dans la plaine**
(voir cartes n°23 et 25) (voir photo n°46-76)

Cette portion de Véloroute est magnifique (calme, paysages), sûre (très faible circulation), et facile à aménager (pas de travaux de sécurisation).

Elle passe dans tous les villages de la vallée, ou à proximité: Cénevières et son château, Calvignac et son promontoire, St-Martin-Labouval (à 1 km) et Larnagol (à 0,3 km).

Elle est déjà très utilisée par les cyclistes locaux, résidents, et touristes de séjour.

Au bout du pont de St-Cirq, l'itinéraire suit la D8, petite route ombragée au bord du Lot, au pied de la falaise. Après avoir traversé Crégols, la D8 continue au bord du Lot.

A l'ancienne écluse de Crégols, la route est barrée à la circulation automobile, à cause d'un morceau de falaise qui menace de s'écrouler, mais les vélos ont la place pour passer (voir photo n°46-76).

La ré-ouverture de cette route est prévue, mais les cyclistes devraient être autorisés à circuler tout de suite -avant la réalisation des travaux-, pour que la Véloroute puisse officiellement emprunter cette D8, itinéraire calme, plat et idéal pour la balade.

L'itinéraire suit la D8 qui serpente dans la plaine - avec de belles vues sur les falaises d'en face- et arrive à Cénevières. Il traverse ce village en passant au pied du château.

L'itinéraire continue sur la D8 qui longe le Lot, dans les champs, jusqu'au pied du village de Calvignac, au carrefour D8/D143, à 300 mètres du pont de Larnagol.

**2- De Larnagol (carr D8/D143) au pont D19-Gaillac (7,4 km):
jolie route tranquille avec dénivelé**
(voir cartes 25 et 26)

L'itinéraire "immédiat" continue sur la rive gauche par la D8 vers Gaillac, ce qui impose d'accepter un dénivelé de 60m, avec une pente moyenne de 4% pendant 1 km dans le sens St-Cirq vers Cajarc (et 10% dans l'autre sens).

Mais cela est préférable à un passage sur la rive droite où la D662, qui offre pourtant de belles vues et est à peu près plate, nous semble à déconseiller car elle est très ensoleillée, et trop circulée compte tenu de son profil: plusieurs passages au pied des falaises (1,7 km puis 2 km de long) sont de véritables "défilés", où le trafic important frôle les cyclistes:

- chaussée de 5,60m de large, sans sur-largeurs ni bas-côtés;
- trafic de 750 véhicules par jour en moyenne annuelle, beaucoup plus en été, avec des bus, des caravanes, des camping-cars,....

L'itinéraire "immédiat" continue donc sur la D8, à l'ombre, au pied de la falaise, puis monte doucement dans les bois (joli lavoir au bord de la route), jusqu'au hameau de La Garrigue.

Là une montée de 1 km, avec un dénivelé de 40m (pente 4%) permet d'atteindre l'altitude de 232m (Pech Pechaure), à 100m au dessus de la rivière. Une descente encore plus raide (pente 10%) suit.

NB: un itinéraire "futur" peut être aménagé, pour éviter une partie de cette montée. Il faut ré-ouvrir un ancien chemin rural qui existait à flanc de colline, et qui restait à 200 mètres d'altitude environ, puis redescendait au "chemin de la Chartreuse" (voir tracé sur la carte 26).

Après la remontée au hameau Les Galiniers, 200m après le panneau agglomération de Gaillac, l'itinéraire prend à gauche le "chemin de Cardaillac", puis à 300m à gauche un petit chemin rural qui descend -raide sur 100m- dans la plaine, le long du Lot, et arrive à l'extrémité du pont de la D19 sur la rivière.

3- Du pont D19-Gaillac à Cajarc (pont D24) (3,8 km): deux passages à sécuriser

(voir carte 26)

(voir photos n°46-78 à 80)

L'itinéraire traverse le pont qui vient d'être reconstruit, avec de bons trottoirs accessibles aux vélos. Il suit la D19 sur 300 mètres: ces 0,3 km de D19 devront être sécurisés, par marquage de files et sur-largeurs, car le trafic est de 1200 véhicules par jour (voir photo n°46-78).

Au premier carrefour l'itinéraire quitte la D19 et va à droite (ZA d'Andressac), au carrefour suivant il prend à gauche le "chemin de la route vieille", puis à droite le "chemin du vent d'Autan", qui offre de belles vues sur le Lot et le village de Salvagnac-Cajarc sur l'autre rive.

Au carrefour de la chapelle de La Capelette, l'itinéraire doit suivre la D662 jusqu'à Cajarc. Ces 1,3 km de D662 sont dangereux car la route est en pente et en ligne droite (vitesse), et circulée: 1200 véhicules par jour (voir photo n°46-79).

Ils doivent être sécurisés, par marquage de files de 2,60m de large et sur-largeurs de 0,90m (cela est possible vu la largeur de la chaussée: 7,20m) (aucune ligne latérale peinte aujourd'hui).

Un itinéraire "futur" peut être aménagé pour supprimer 1 km de passage sur la D662: il suffit d'améliorer la qualité de la rampe existant déjà, et suivie par le GR (élargissement à 1m). Cette rampe permet de descendre au bord du Lot. La Véloroute arriverait alors directement au port de Cajarc (site).

L'itinéraire "immédiat" rejoint le pont de la D24 par les rues de la ville (D117 direction Capdenac, puis D17 direction Villeneuve, Salvagnac et Saut de la Mounine).

Ce pont est un joli pont suspendu à chaussée étroite, avec une passerelle en encorbellement pour les piétons et les cyclistes.

- Tronçon 46-9- De Cajarc (pont D24) à La Madeleine (pont) + itinéraires d'accès à Figeac (24,1 km + 25 km)

(voir cartes n°26, 27, 28 et 29)
(voir photos n°46-81 à 86)

Ce tronçon ne pose pas de difficultés, car un itinéraire agréable et sûr existe en continu sur la rive droite. Un simple marquage de files sur la D662 (sur 18 km) suffira pour le sécuriser. Les cyclistes sont déjà nombreux à circuler sur cette route. Une boucle très touristique, mais sportive à cause du dénivelé important, est proposée, ainsi que deux accès à Figeac.

Ce tronçon de 24 km environ se décompose en quatre éléments.

1- De Cajarc (pont D24) à Frontenac (passage à niveau Le Bac)
(18,9 km): itinéraire possible sur la D662 peu circulée
(voir cartes n°26 à 29) (voir photo n°46-81)

Du port de Cajarc, l'itinéraire passe sous le pont, et emprunte le chemin en terre le long du Lot, qui devient ensuite empierré (0,9 km).

A partir du passage à niveau, l'itinéraire "immédiat" suit la D662. Cette route plate dans la vallée, longe presque tout le temps la voie ferrée, séparée d'elle par un muret, dans de longues lignes droites (voir photo n°46-81).

La D662 est peu circulée sur cette partie Cajarc-Frontenac: 670 véhicules par jour en moyenne annuelle. Le dimanche 02-07-2000 nous avons compté 60 automobiles de 17h à 18h15, aucun bus, aucun camion.

L'itinéraire de la Véloroute peut donc passer sur cette RD. Mais pour ralentir les véhicules, et dégager un espace pour les cyclistes, **il est souhaitable de réaliser, sur ces 18 km de D662, un marquage de files de circulation de 2,50 mètres de large,** avec trois lignes pointillées.

Cela est surtout nécessaire dans les lignes droites où la D662 est parallèle à la voie ferrée, et où la chaussée a une largeur comprise entre 5,80 m et 6 m.

Dans certains passages où la chaussée est étroite, comme à la sortie de Frontenac, les files devront être tracées plus étroites.

Les passages à niveaux devront aussi être aménagés.

Boucle sportive (variante) du "Saut de la Mounine" (17 km)
(voir cartes 26 et 27)

Le "Saut de la Mounine" est un site merveilleux situé sur la rive gauche, au sommet d'une barre escarpée qui domine la vallée du Lot de 160 mètres.

Une route, belle et très peu circulée, la D127, conduit à ce site depuis Cajarc, et redescend dans la vallée par Ambeyrac, au pont de Larroque-Toirac (D38).

Une boucle sportive de la Véloroute pourrait être jalonnée sur cet itinéraire, car les cyclistes sportifs seront intéressés, et car certains cyclistes "familiaux" accepteront de pousser leur vélo sur 1,5 km (partie la plus pentue).

Dans le sens Cajarc-Larroque-Toirac le dénivelé total est de 175m sur 4,3 km, ce qui correspond à une pente moyenne de 4%. La partie la plus difficile est une côte située à la sortie de Saujac: dénivelé de 140m en 1,5 km, soit une pente de 9,3%.

L'itinéraire offre des vues magnifiques de la vallée tout au long de son parcours, et traverse de beaux villages: Saujac, Camboulan, Ambeyrac.

Il est situé en quasi-totalité **dans le Département de l'Aveyron.**

**2- De Frontenac (pass à niveau Le Bac) à La Madeleine (pont) (5,2 km):
bel itinéraire sur petite route au bord du Lot**
(voir carte n° 29) (voir photos n°46-82 à 85)

Un bel itinéraire est possible en continuant sur la rive droite, donc en restant dans le Département du Lot. Cet itinéraire présente les avantages suivants:

- agrément du parcours;
- chemin rural à circulation automobile quasi-nulle, idéal pour la promenade familiale;
- directement relié, sans passage dangereux à La Madeleine, aux deux itinéraires d'accès à Figeac.

L'itinéraire "immédiat" quitte la D662 900 mètres après l'église de Frontenac, avant la montée, au passage à niveau "Le Bac" (voir carte).

A cet endroit la commune est en train d'aménager une aire de loisirs et une cale à bateaux (panneau, parking automobile, point d'eau, sanitaire).

L'itinéraire suit un joli chemin en terre qui existe le long de la voie ferrée, au bord du Lot, et passe devant le "Moulin de Breu". Ce chemin est de très bonne qualité, stabilisé et gravillonné, sur 800m (voir photo n°46-82).

Ce chemin est ensuite dégradé pendant 500 mètres, dans un bois humide: herbe, ornières, absence de soubassement empierré (voir photo n°46-83).

A la peupleraie il redevient correct, et rejoint la petite route goudronnée passant sous la voie ferrée, venant du hameau Gaillot.

Pour que les cyclistes puissent passer correctement, même après la pluie, **il faudra améliorer la qualité du revêtement sur 500m**: empierrage et revêtement en fine castine.

NB: par temps de pluie, les cyclistes pourront éviter ces 1,5 km de chemin en terre: au passage à niveau "Le Bac" ils continueront sur la D662, qui monte pendant 1km. Puis, quand ils verront l'église au loin, ils prendront à droite le chemin qui descend -raide- vers Gaillot. Après avoir tourné deux fois à droite, ils arriveront au passage sous la voie ferrée.

Au passage sous la voie ferrée, l'itinéraire continue sur la petite route qui tourne un peu vers la droite, dans la plaine. Après 1,8 km la route croise un chemin qui monte à gauche vers Mas de Noyer. Ce carrefour est le point de départ de l'itinéraire d'accès à Figeac par des routes tranquilles (voir plus loin).

Au bout de 3,3 km la route rejoint la D922, en face d'un bar-restaurant, à 200 mètres du pont de La Madeleine.

La D922 est à cet endroit très dangereuse: trafic élevé, nombreux poids lourds, vitesse élevée due à la situation en bas de deux longues descentes, absence de ligne continue centrale et de sur-largeurs.

L'itinéraire "immédiat" doit ensuite traverser le pont pour continuer rive gauche vers Capdenac.

A terme, même si l'itinéraire "futur" est aménagé rive droite, en face du chemin de Gaillot, les cyclistes seront nombreux à traverser le pont de La Madeleine (accès à la D86 vers Capdenac et vers Balaguier-d'Olt).

La sécurisation du pont de La Madeleine et des 600 mètres de D922 (accès des deux côtés) est un aménagement prioritaire pour l'ouverture de la Véloroute.

Les travaux nécessaires sont:

1- Sur 700 mètres, entre le carrefour D21 et le carrefour D86:

- tracer une ligne centrale continue (interdiction de dépasser)
- limiter la vitesse à 50 km/h (élargir la zone actuelle de limitation).

2- Entre le carrefour de la route vers Gaillot et le pont: (voir photo n°46-84)

La chaussée large (6,30 m) et l'existence d'un bas-côté de 1,80m permettent de créer:

- une sur-largeur de 1 mètre côté amont
- une piste protégée de 1,5 m côté aval.

3- Dans la traversée du pont:

Le pont a une chaussée de 6 mètres et des trottoirs étroits (voir photo n°46-85).

A court terme une sécurisation minimale est nécessaire:

- limitation de vitesse sur le pont;
- ligne centrale continue sur le pont;
- marquage de files de 2,60m de large, les bandes de rive dégagant un peu d'espace pour les cyclistes.

A terme la création d'une traversée totalement sécurisée est souhaitable: soit passerelle en encorbellement sur le pont, soit passerelle séparée sur le Lot.

NB: depuis Larroque-Toirac (pont D38), un itinéraire "immédiat" est possible rive gauche, dans l'Aveyron, en suivant la D86.

Il permet d'arriver au pont de La Madeleine sur la bonne rive, pour continuer vers Capdenac sur la D86, sans avoir à traverser ce pont.

La D86 est une jolie route plate, ombragée et touristique: village de Balaguier-d'Olt, et accès à Foissac (dolmens et musée).

Mais elle a une chaussée étroite (4 à 5m), et est assez circulée.

3- Accès direct à Figeac (pont Gambetta) par la D662 (13,5 km) (voir carte n° 29)

Un itinéraire d'accès direct est possible, en suivant la D662, sur 9,5 km entre le passage à niveau "Le Bac", après Frontenac, et le pont de la voie ferrée à l'entrée de Figeac.

Il traverse ensuite la ville par l'av. G. Pompidou, et les rues jusqu'au pont Gambetta (4 km).

Cet itinéraire présente un dénivelé total de 150m, mais avec des montées assez régulières et faciles. La côte de Faycelles a un dénivelé de 100m en 3,8 km, soit une pente de 2,6% (voir photo n°46-86).

La D662 est au début moyennement circulée, et est acceptable en itinéraire de Véloroute, avec le marquage de files de circulation.

Le trafic augmente ensuite, et le dernier tronçon, après le carrefour avec la D19, est dangereux: il devra être sécurisé (voir tronçon 46-7).

4- Accès à Figeac (pont Gambetta) par des routes tranquilles depuis La Madeleine (11,6 km) (voir carte n° 29)

Un deuxième itinéraire d'accès sur des petites routes sans voitures devrait également être aménagé, pour satisfaire les cyclistes les plus prudents, par exemple ceux avec enfants.

Ceux-ci accepteront des pentes fortes, un dénivelé total de 180m, pour éviter la circulation de la D662.

Cet itinéraire commence à 1 km de La Madeleine, sur la petite route en direction de Gaillot, au carrefour du passage à niveau "le Pas del Rieu" (altitude 170m).

Il monte d'abord au village de Mas de Noyer, puis à l'église il prend la D21 à droite sur 20m, et aussitôt à gauche, direction La Cassagnole.

Ce chemin monte raide sur 1,3 km (dénivelé de 80m, pente 6%), puis continue sur la crête, et sur le sentier emprunté par le GR65 (altitude 350m). Il offre de jolies vues lointaines.

Il descend fortement par Le Balajou (pour le retour montée raide sur 2 km, dénivelé de 140m, pente supérieure à 7%), et rejoint Figeac à la D662, juste à l'entrée de la ville, avant le passage sous la voie ferrée (7,6 km).

Ensuite il traverse la ville comme le premier itinéraire.

- Tronçon 46-10- De La Madeleine (pont) à Capdenac-Gare (pont)

(8 km):

itinéraire "immédiat" rive gauche dans l'Aveyron, et bel

itinéraire "futur" rive droite dans le Lot

(voir carte n°30)

(voir photos n°46-88 à 95)

Capdenac-Gare possède à la fois le site de Capdenac-le-Haut, tous les services d'une ville, et une gare qui est un noeud ferroviaire important pour accéder à la Véloroute.

Pour rejoindre cette ville depuis le pont de La Madeleine, un itinéraire "immédiat" est facile à ouvrir rive gauche, dans l'Aveyron.

Mais un itinéraire futur magnifique devrait être aménagé au bord du Lot, sur la rive droite, dans le Département du Lot. Il ferait découvrir le site du tunnel de Vic, et de la falaise de Capdenac-le-Haut, et permettrait de rouler en quasi site propre.

A terme la Véloroute pourrait conserver deux itinéraires sur ce tronçon de 8 kms environ, le premier ouvert rive gauche, et le second aménagé ensuite rive droite.

Nous décrivons ces deux solutions.

1- Itinéraire "immédiat" rive gauche dans l'Aveyron par St-Julien d'Empare (8 km):

à améliorer dans Capdenac-Gare par des aménagements ou l'ouverture d'un sentier au bord du Lot

(voir carte n°30)

(voir photos n°46-88 à 91)

L'itinéraire "immédiat" commence à l'extrémité du pont de La Madeleine, où le carrefour D922/D86 vient d'être ré-aménagé avec élargissement de la chaussée de la D922.

Il suit la D86 (direction Capdenac), qui est au début une route large, sans marquages au sol. La route se rétrécit ensuite, serpente et monte légèrement, puis redescend régulièrement, offrant de jolies vues sur la plaine.

Elle arrive au rond-point de St-Julien d'Empare, derrière l'usine Forest (5,3 km).

Ensuite l'itinéraire continue sur la D86, croise la D558, et suit la route, transformée en Boulevard F. Mitterand, voie de contournement de Capdenac-Gare, très circulée.

Après le supermarché le Boulevard, toujours très large, conduit au carrefour avec la D994, avenue Gambetta, à 20 mètres du pont de Capdenac-Gare.

La D86 (puis Bd F. Mitterand et Bd P. Ramadier) devrait être sécurisée par la création d'aménagements cyclables sur 2,4 km entre le rond-point de St-Julien d'Empare et le pont.

Cet aménagement est facile à réaliser, car l'espace est disponible:

- du rond-point au carrefour D558:

chaussée de 7,50m, un bas-côté de 1,50m (voir photo n°46-88)

- Bd F. Mitterand, du carrefour D558 au supermarché:

chaussée de 9m, avec deux sur-largeurs de 1,70m gravillonnées, qui devraient être goudronnées et balisées comme bandes cyclables (voir photo n°46-89)

- Bd P. Ramadier, du supermarché au pont:

chaussée de 8,80m avec deux files de 4,20m et 4,60m (au niveau rue P. Semard) à 9,20m (devant la Guinguette) (voir photo n°46-90).

NB: l'itinéraire "immédiat" traversera ce pont, et à terme l'itinéraire "futur" aussi.

Le pont de Capdenac-Gare devra être sécurisé par création de bandes

cyclables, ce qui est facile avec une chaussée de 6,90m et des trottoirs de 1,50m

(avec deux files de circulation de 2,80m de large on dégage deux bandes cyclables)

(voir photo n°46-91).

Un itinéraire "futur" peut être aménagé, pour éviter les rues et boulevards très circulés de Capdenac-Gare.

L'itinéraire débiterait à St-Julien d'Empare, 20 mètres avant le rond-point, derrière l'usine. Il suivrait à gauche le petit chemin qui passe entre le cimetière et l'usine, puis devient le

"chemin du Couroul" qui serpente dans les champs, traverse la rivière La Diège, et rejoint le Bd F. Mitterrand à l'aire de sports.

Ensuite, un chemin piétonnier et cyclable continu devrait être aménagé le long du Lot jusqu'au pont, sur 0,6 km.

Il traverserait l'aire de sports, passerait devant le camping municipal, la base nautique, le tennis, et l'aire de repos du Petit Bois. Ce sentier existe déjà en grande partie, du côté du pont. Il passe sous le pont, et l'itinéraire pourrait rejoindre par ce passage l'itinéraire "futur" en direction du Moulin d'Assier et du sentier créé le long de la voie ferrée.

2- Itinéraire "futur" rive droite dans le Lot: possible sur 8 km au bord du Lot, et d'un grand intérêt touristique (falaise, tunnel de Vic)

(voir carte n°30)

(voir photos n°46-92 à 95)

L'itinéraire "futur" est aménageable sur la rive droite, en partie sur des petites routes existantes très peu circulées, et en partie sur des chemins de halage, qui devront être ré-ouverts.

L'itinéraire commence à la D922, au pont de La Madeleine, en face du chemin vers Gaillot, à l'angle du restaurant: un petit chemin rural, goudronné puis empierré, descend dans la plaine et se rapproche du Lot, à travers champs.

Au bout de 1,4 km il est interrompu, au pied des maisons de Les Cazals (voir photo n°46-92).

L'ancien chemin de halage, qui existait, devrait être ré-ouvert là, au pied de Les Cazals, sur 0,8 km, ce qui est possible sans travaux très importants (la carte IGN note l'existence d'un sentier à cet endroit, et les habitants connaissent cette existence)

Cela permettra de rejoindre la petite route goudronnée qui descend de Les Cazals, et l'itinéraire suivra ce joli chemin, qui offre des vues lointaines, au pied de la voie ferrée, en passant par Port d'Arèle, Soulier et le lieu-dit Sourdille, maison au bord du Lot et au pied de la falaise (voir photo n°46-93).

Un deuxième tronçon de chemin de halage devrait être ré-ouvert entre Sourdille et le tunnel de Vic, au pied de la falaise, sur 1,2 km environ.

Ce sentier creusé dans le roc, au pied de la falaise boisée de Capdenac-le-Haut, offrirait un très beau parcours, et permettrait une continuité sur cette rive, qui est impossible par les routes existantes (le passage sur la RN140 est obligatoire).

Le début de ce chemin existe déjà, il est visible au tunnel de Vic, comme le montre notre photo (voir photo n°46-94).

Le tunnel de Vic était autrefois utilisé par les bateaux navigant sur le Lot, il a été aménagé pour raccourcir le trajet et éviter le méandre de Vic, dangereux par basses eaux. C'est un site remarquable, sachant que la barre rocheuse de Capdenac-le-Haut est percée également d'un tunnel routier, juste au dessus, et d'un tunnel ferroviaire (voir photo n°46-95).

La remise en navigation du Lot, qui atteindra Capdenac dans quelques années, conduira sans doute à remettre en valeur ce site, voire à ré-utiliser ce tunnel pour la navigation de plaisance. La ré-ouverture du chemin de halage servira à la fois au tourisme à vélo, au tourisme à pied, et au tourisme fluvial.

L'itinéraire de la Véloroute franchirait cet ancien canal de navigation souterraine sur une passerelle, qui existe déjà (voir photo n°46-94).

L'itinéraire remonte ensuite au hameau de Vic, puis arrive par le bord de la rivière au port de Capdenac, et au pied du pont de la D994.

Une rampe -très raide mais courte : 20 m- permet de remonter sur le pont pour accéder à la ville. Mais l'itinéraire "immédiat" pourra continuer directement en passant sous le pont, au bord du Lot, en toute sécurité.

Conclusion:

Un itinéraire "immédiat" difficile à ouvrir dans le Département du Lot (2 tronçons nécessitant des aménagements lourds), et un itinéraire "futur" exceptionnel:

le fort potentiel de la Véloroute justifiera les investissements conséquents

Les tableaux n°46-1 ci-joints présentent, par tronçon, l'itinéraire "immédiat" proposé, les aménagements de sécurisation jugés nécessaires, et les possibilités d'itinéraire "futur", sécurisé et agréable.

Il apparaît que dans le Lot, l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" est difficile, surtout pour les deux tronçons Douelle-Cahors et Vers-Bouziès, qui imposent des aménagements lourds de sécurisation.

Par contre, l'itinéraire "immédiat", une fois bien sécurisé par les aménagements nécessaires, et ensuite "amélioré" par des tronçons d'itinéraire "futur", sera exceptionnel par sa qualité, sa longueur (156 km + 53 km pour la boucle Vallée du Célé), et ses possibilités de circuits en boucle.

1- Un itinéraire "immédiat", ou de phase 1, beau mais difficile à ouvrir, avec plusieurs aménagements lourds nécessaires

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

- 1- aménagement cyclable des traversées des villes de Cahors, Figeac et Capdenac-Gare à réaliser par les communes;
- 2- sécurisation D8 avant Luzech (2 km) et après Luzech (1,6 km);
- 3- 5 tronçons de D8 entre Douelle et Cahors à aménager ou éviter par des aménagements rive gauche, ou par la création de 3 km de Voie Verte rive droite entre Mercuès et Regourd;
- 4- sécurisation D911 à Arcambal (1,3 km);
- 5- 2 tronçons de D662 entre Vers et Bouziès à aménager ou plutôt éviter par la création d'un itinéraire au bord du Lot rive gauche: 1 km de chemin à ré-ouvrir et aménagement d'un pont;
- 6- Sécurisation D662 avant Cajarc (1 km)
- 7- Sécurisation D19 et D662 avant Figeac (4,4 km)
- 8- Sécurisation D922 au pont de La Madeleine (0,7 km).

Ces 8 tronçons doivent impérativement être aménagés, pour procurer une sécurisation minimale à la Véloroute.

Il apparaît que les trois villes peuvent rapidement créer les trottoirs et bandes cyclables nécessaires, et que le Conseil Général pourrait réaliser une sécurisation minimum des RD ci-dessus (sections 2,4, 6, 7, 8) et d'autres sections de RD -voir tableaux 46-1-, par des bandes ou sur-largeurs cyclables, pour un coût raisonnable (environ 1,4 MF).

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Limite département (Soturac) à Duravel (anc arrêt voie ferrée-D58) carte 14	- petite route de Gaillardel (vill vacances) à église Algan route Touzac (4,7 km) - Voie Verte déjà aménagée sur anc voie ferrée de Soturac à Duravel-La Bondonnie (4 km) - petite route jusqu'à anc arrêt/D58 (0,6 km)	9,3	Même itinéraire pour la totalité du tronçon	9,3
Duravel (anc arrêt voie ferrée-D58) à Puy- L'Evêque (pont) carte 15	- D58 jusqu'au port de Vire carr D8 (1,5 km) - D8 jusqu'au carrefour Le Caufour (2 km)* - petite route bord Lot, écluses, piscine (4 km) + carrefour du pont de Puy L'Evêque* - rues (0,6 km) puis D44 (2,5 km)*	7,5	- idem - D8 à sécuriser (2 km)** - ou Aménagement d'une voie verte sur anc voie ferrée de l'anc arrêt (D58) à Le Caufour, avec pont de Lacroze sur le Lot (2 km)(**) - Sécurisation arrivée au pont + pont Puy l'Evêque** - traversée de Puy-L'Evêque: rue des Platanes + carrefour D44/D99 à sécuriser - D44 à sécuriser (2,5 km)** - Aménagement d'une voie verte sur anc voie ferrée de Puy-L'Evêque à Castelfranc (6,8 km) (emprise disponible, 0,9 km déjà aménagés à Prayssac) - Sécurisation D8 entre carr D50 et D45 (0,8km)**	6
Puy-L'Evêque (pont) à Castelfranc (pont) cartes 16 et 17	- D8 jusqu'à Grezels (crochet par le port) (2,9 km) - petite route bord Lot jusqu'à Pescadoires (2,9 km) - D237 jusqu'à Lagardelle, petite route bord Lot, D8 (dont 0,8 km*) et D45 (11,9 km)	20,8	- Amélioration revêtement Voie Verte - idem - Aménagement du chemin de halage (3 km) pour créer iti continu bord du Lot Albas-Luzech (4,5 km)** ou sécurisation D8 (2 km)**	7,8
Castelfranc (pont) à Luzech (pont) cartes 17 et 18	- Voie Verte aménagée anc voie ferrée (2,8 km) - D37 jusqu'au pont d'Albas (1,2 km) - Chemin de halage au pied d'Albas (1 km), D8 (300m)*, petite route (total 3,5 km) - D8 (2 km)* chemin bord Lot (0,6 km)	10,1	- Aménagement du pont SNCF de Luzech (itinéraire "futur de complément") - Sécurisation deux ponts Luzech** - Sécurisation D8 (1,6 km)** - Aménagement d'une voie verte sur anc voie ferrée (1,5 km)** et sécurisation traversées D8	8,5
Luzech (pont) à Douelle (pont) cartes 18 et 19	- traversée Luzech + petites routes jusqu'au carrefour D8 (Cels) (5,5 km) - D8 (1,6 km)* - petite route bord Lot jusqu'à anc arrêt SNCF (1,3 km) - petite route bord Lot (2,8 km)	11,2		11,2

* = section dangereuse

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

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (***) + itinéraire "futur"	km
Douelle (pont) à Cahors (pont Valentré) cartes 19 et 20	<ul style="list-style-type: none"> - D8 5 tronçons à sécuriser: A sortie de Douelle (1,7 km), B (0,25) C (0,4), D (0,3), et E de rocade à Pont Valentré (2,2 km) tot 5 km* - petites routes tranquilles à Pradines et Labéraudie (6,4 km) 	11,5	<p>Itinéraire "immédiat" rive gauche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ré-ouverture du chemin de halage de Douelle à Flaynac (1,5 km)** - Sécurisation des tronçons Bet C de la D8** ou ré-ouverture du chemin de halage existant à Flaynac + passerelle** - Sécurisation D8 à Pradines tronçon D** ou amélioration du sentier piétonnier Pradines** - Sécurisation D8 du pont rocade au pont Valentré tronçon E** <p>ou ré-ouverture chemin de halage du Moulin de Labéraudie aux HLM**</p> <p>Itinéraire "futur" rive droite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accès anc voie ferrée (1,8 km) - Voie Verte déjà aménagée Douelle à Mercuès (5 km) - Aménagement d'une Voie Verte bord voie ferrée (2,5 km) (**) - routes ZI Englandières et Regourd, à sécuriser par bandes cyclables (1,5 km) - chemin existant bord Lot de rocade à pont des Remparts, 0,9 km à améliorer. (tot 1,6 km) - accès au pont Valentré par rue du Périé (1,2 km) 	11,5 ou 13
Cahors (pont Valentré) à Vers (pont) cartes 21 et 22	<ul style="list-style-type: none"> - traversée de Cahors, all Soupairs et quai Cavaignac*, pont Louis-Philippe* (tot: 2,6 km) - rues et ch. Mas de Mansou jusqu'au passage à niveau (2,2 km) - petite route parallèle voie ferrée jusqu'à D911 (3,8 km) - D911 jusqu'à l'écluse d'Arcambal (1,3 km)* - route parallèle voie ferrée, petite route montant sur le cause (dénivelé = 60 m, pente 6%, alt 190m), puis D49 descendant à Béars (pente 3%) (8,7 km) 	18,6	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement trottoirs all Soupairs quai Cavaignac** sécurisation pont Louis-Philippe** - idem + Itinéraire "futur": chemin au bord du Lot du camping au passage à niveau (0,8 km) - idem - Aménagement du chemin de halage existant (GR) à du carrefour Cavanès à l'écluse Arcambal - travaux sur 1,2 km** - idem 	19

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

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (***) + itinéraire "futur"	km
Vers (pont) à St-Cirq-Lapopie (pont D8) cartes 22 et 23	<ul style="list-style-type: none"> - accès à Vers (0,25 km)* + traversée - D662 de Vers à St-Géry (4 km)* - St-Géry: petite route bord Lot, chemin empierré, V2 Les Masseries jusqu'au carr V2-D662 (4,5 km) - D662 de Les Masseries à Bouziès (3,4 km)* - D40 puis D8 de Bouziès à St-Cirq-Lapopie (dénivelé de 100 m sur 3 km pente 3,5%) (6 km) 	18,4	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements phase 1 (***) + itinéraire "futur" - Sécurisation D653 entrée de Vers** - Itinéraire "futur" prioritaire pour éviter D662**, au choix: <ul style="list-style-type: none"> - Rive droite: aménagement chemin parallèle voie ferrée et bord du Lot (4 km) - Rive gauche: petite route par Béars, ré-ouverture ancien chemin de halage au pied de la falaise (1 km), petite route par Pasturat (tot=5 km) - idem 	17,7
St-Cirq-Lapopie (pont D8) à Cajarc (pont D24) cartes 23, 25 et 26	<ul style="list-style-type: none"> - D8 par Cregols, Cénevières, jusqu'à Lamagol (carr D8-D143) tot = 13,4 km) - D8 de Lamagol à l'entrée Gaillac avec dénivelé 40m sur 1 km pente 4% (4,2 km) - route bord Lot jusqu'au pont D19 (3,2 km) - D19 (0,3 km)* et route jusqu'au carrefour D662 (2 km) - D662 jusqu'à Cajarc (1,3 km)* - traversée Cajarc (0,5 km) 	24,6	<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraire "futur" prioritaire pour éviter la D662*: <ul style="list-style-type: none"> - rive gauche sur petite route existante, avec aménagement traversée du Lot sur pont voie ferrée + chemin et rampe d'accès (0,6 km) (tot = 3,7 km) - Itinéraire futur "idéal" (site): <ul style="list-style-type: none"> - Chemin de halage existant jusqu'à l'écluse de Ganil 500m à réhabiliter (nivellement largeur 1 mètre) (tot = 1,5 km) - petite route bord Lot au pied St-Cirq + D8 (3,5 km) - idem 	24,6

* = section dangereuse

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

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (**) + itinéraire "futur"	km
Bouziès (pont) à Figeac (pont Gambetta)	- D662 de Bouziès à Conduché carrefour D41 (1,3 km)*		- Sécurisation D662 (1,3 km)** ou: Itinéraire "futur" = traversée sur pont voie ferrée pour accès direct à Bouziès (0,4 km)	
Boucle Figeac-vallée du Célé	- D41 de Conduché à Cabrerets et au pont de Monteils (15 km)*		- Sécurisation D41 par marquage de files très étroites (2m à 2,20m) (15 km)** <u>Itinéraire "futur" = élargissement de la chaussée et sur-largeurs de 1m de large (15 km)</u>	
voir cartes 23, 24 et 29-bis	- D41 du pont de Monteils au carrefour D18 après Boussac (29 km)* - D18 et petite route bord Célé (1,3 km) - D19 de carr La Bijonie à carr D662 (2 km)* - D662 du carr D19 au pont SNCF entrée Figeac (2,4 km)* - D662 av G. Pompidou (1,5 km)* + av J. Jaurès et rues jusqu'au pont Gambetta (tot 2,5 km)	53	- Sécurisation D19 par marquage de files rétrécies (à 2,60m de large) et sur-largeurs (2 km)** - Sécurisation D662 par marquage de files rétrécies (à 2,60m de large) et sur-largeurs (2,4 km)** - Sécurisation av. G. Pompidou (Figeac) par bandes cyclables (1,5 km)**	53

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

Tableau 46-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département du Lot

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (**) + itinéraire "futur"	km
Cajarc (pont) à La Madeleine (pont) cartes 26, 27, 28 et 29 + accès à Figeac	+ Boucle sportive (variante) du "Saut de la Mouline" de Cajarc à St-Pierre-Toirac département Aveyron (17 km) - chemin bord Lot (0,9 km) puis D662 jusqu'à Frontenac pass niveau Le Bac (18,9 km) - chemin bord Lot jusqu'à Gaillot 500m mauvais* (tot 1,5 km) - petite route jusqu'au carrefour D922 (3,3 km) - D922 jusqu'au pont La Madeleine inclus (0,4 km)* + accès Figeac par D662 (13,5 km) + accès Figeac par routes tranquilles depuis La Madeleine (11,6 km)	24,1 (+ 17km boucle sportive Aveyron) (+ 25 km accès Figeac)	- idem - Sécuriser D662 (18 km)**: marquage de files pour création de sur-largeurs quand possible - Amélioration revêtement chemin (500 m) (**) - Sécurisation D922 Pont de La Madeleine (700 m)** - idem - idem	24,1 (+ 17km boucle sportive Aveyron) (+ 25 km accès Figeac)
La Madeleine (pont) à Capdenac-Gare (pont) carte 30	Itinéraire "immédiat" dans le Département de l'Aveyron: - D922 pont + carrefour (0,3 km) * - D86 de D922 à St-Julien d'Empare (5,3 km) - D86 dans Capdenac-Gare Bd F. Mitterrand et Bd P. Ramadier jusqu'au pont D994 (2,4 km)*	(8) (Aveyron)	- <u>Itinéraire futur par la rive droite : département du Lot:</u> - chemin rural bord Lot jusqu'au pied les Cazals (1,4 km) - chemin de halage bord Lot à ré-ouvrir au pied de Les Cazals (0,9 km) - petite route bord Lot du pont SNCF, port d'Arèle, Le Soulié, jusqu'à avant Sourdille (2,7 km) - aménagement d'un chemin bord Lot au pied de Capdenac jusqu'à la station épuration +tunnel canal à Vic (1,2 km) - chemin + petite route bord du Lot à Vic, jusqu'au pont de Capdenac (2,1 km)	8,3 (Lot)
Total déptmt du Lot		156 + 25 accès Figeac + 53 boucle Célé		149,5 + 25 accès Figeac + 53 boucle Célé

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

Mais deux tronçons nécessitent des investissements lourds tout de suite:

- Douelle-Cahors: où la meilleure solution est un itinéraire rive droite, avec création de Voie Verte de 3 km en site propre entre Mercuès et Regourd-Cahors.

Coût estimé: 6 MF (avec une forte incertitude sur l'importance des travaux et le coût réel).

- Vers-Bouziès: la meilleure solution est l'ouverture d'un itinéraire rive gauche, avec ré-ouverture de 1 km de chemin au pied de la falaise entre Béars et Pasturat, et traversée au pont de les Masseries.

Coût estimé: 2 MF (avec une forte incertitude sur l'importance des travaux et le coût réel).

Une estimation rapide du coût total de l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans tout le Département du Lot est faite ici.

Tableau 46-2-
Coût d'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans le Département du Lot
(234 km avec boucle Vallée du Célé et accès à Figeac)
(sans les halte-services)

Aménagement	Coût (MF)
<u>Jalonnement de 234 km</u> (itinéraire principal 156 km, boucle Vallée du Célé 53 km, accès à Figeac 25 km)	1,75
<u>Aménagement traversées des villes Cahors, Figeac, Capdenac-Gare</u> (2 km trottoir Cahors 0,4 MF + bandes cyclables)	0,5
<u>Aménagement RD dangereux</u> 1- 6 tronçons prioritaires (10 km) dont 4 km avec élargissement de chaussée (D8 avant et après Luzech, D911 Arcambal, D662 Cajarc, D19 + D662 avant Figeac, D922 pont) 2- 10 autres tronçons avec marquage de files et sur-largeurs (56 km) (D8 avant Puy L'Evêque + pont, D44 de Puy L'Evêque à Grezels, D19 + D662 avant Cajarc, D662 Bouziès-Conduché, D41 Conduché à Monteils, D662 Cajarc à Frontenac, D86 La Madeleine à St-Julien d'Empare)	1,1 0,33
<u>Aménagement tronçon Douelle-Cahors rive droite</u> - création Voie Verte Mercuès-Regourd 3 km - sécurisation chemin de la Rivière St Etienne (ZI Regourd) 1,5 km - amélioration chemin Cahors 0,9 km	6 ??*
<u>Aménagement tronçon Vers - Bouziès rive gauche</u> - ré-ouverture chemin au pied falaise de Béars 1 km - passage sur pont Les Masseries	2 ??*
Total	11,66 ?*

* Evaluation très incertaine pour les deux gros aménagements Douelle-Cahors et Vers-Bouziès

Cette estimation est imprécise à cause de la grande incertitude concernant les deux aménagements lourds entre Mercuès et Regourd-Cahors et entre Vers et Bouziès.

Ce coût total de 11,6 MF pour ouvrir 230 km de Véloroute est très supérieur aux 1,2 MF qui ont été dépensés dans le Département du Lot-et-Garonne en 2001, pour ouvrir 80 km d'itinéraire jalonné.

La différence provient principalement des deux tronçons nécessitant, selon nous, un aménagement lourd dès la phase 1 d'ouverture. En effet en excluant ces travaux, il suffirait de 3,7 MF pour ouvrir 230 km dans le Lot.

Il faut souligner que cet investissement de 11,6 MF permettra d'ouvrir un bel itinéraire, acceptable en terme de sécurisation comme itinéraire jalonné pour la Véloroute.

En effet on obtiendra la répartition suivante, par type (voir Tableau 46-3).

Tableau 46-3 Véloroute "Vallée du Lot" dans le Lot**Itinéraire "immédiat" de la Véloroute + boucle Vallée du Célé par type**

(avec aménagement lourd des deux tronçons Douelle-Cahors par rive droite et Vers-Bouziès par rive gauche)

Type d'itinéraire	km	%
Voie Verte en site propre	18,3	7,8%
Petite route très peu circulée et très agréable (ombre, paysages de bord de rivière) (dont 30,3 km Vallée du Célé et 7,6 km accès Figeac)	134,1	57,3%
Autre route et RD, sécurisés si nécessaire	66,1	28,2%
Traversée de ville, sécurisée si nécessaire	15,5	6,6%
Total	234	100%

NB: trois portions présentent un dénivelé important: d'Arcambal à Vers (dénivelé 60m sur 1 km pente 6%); de Bouziès à St-Cirq-Lapopie (dénivelé 100m sur 3 km pente 3%); de Calvignac à Gaillac (dénivelé 40m sur 1 km pente 4%). Les deux accès à Figeac, par la D662 et depuis La Madeleine, présentent aussi des dénivelés importants, imposés par le relief.

Plus de la moitié de l'itinéraire sera constitué de petites routes très tranquilles (peu circulées) et très agréables, en bordure immédiate du Lot, avec des paysages intéressants, et une ombre salutaire. Ces sections présentent des caractéristiques idéales pour une Véloroute touristique grand public.

Mais la Communauté de Communes de la Vallée du Lot et du Vignoble, qui couvre toute la basse vallée de Soturac à Douelle, a inscrit la Véloroute dans son projet de développement économique, adopté en Juin 2001. Elle serait certainement disposée à co-financer certains aménagements, notamment à créer les haltes-services, et à assurer la promotion de l'itinéraire.

Possibilité d'ouverture progressive de la Véloroute: d'abord la basse vallée jusqu'à Cahors, ensuite la haute vallée de Cahors à Figeac et Capdenac

Ce soutien des communes de la basse vallée pourrait conduire le Département du Lot, s'il trouvait trop élevée la dépense de 11 MF pour l'ouverture de la totalité du parcours, à adopter une politique d'ouverture par étapes:

Le Département du Lot pourrait ouvrir dans une première étape (cf sur 3 ans), la Véloroute dans la basse vallée du Lot, de Soturac à Cahors, soit 70 km, pour un investissement total de 7 MF environ.

L'essentiel de la dépense -peut être plus que les 6 MF notés ici- serait consacré à la construction de 3 km de piste cyclable entre Mercuès et Regourd, qui permet l'ouverture de l'itinéraire continu rive droite entre Douelle et Cahors.

Cette ouverture de 70 km de Véloroute dans le Lot compléterait les 80 km de Véloroute existant dans le Lot-et-Garonne, pour offrir un itinéraire continu de 160 km. C'est déjà assez pour 4 à 5 jours de randonnée à vélo, et pour que des agences organisent des produits touristiques sur ce trajet.

Dans une deuxième étape (cf sur 3 ans), le Département du Lot pourrait ouvrir la Véloroute dans la haute vallée, de Cahors à Figeac, avec la boucle Vallée du Célé, les deux accès à Figeac, et le tronçon La Madeleine-Capdenac-Gare (réalisé par le Département de l'Aveyron rive gauche).

Cette mise en place d'un itinéraire immédiat de 234 km étalée sur 6 ans, nous semble préférable à l'ouverture rapide d'un itinéraire "immédiat" qui serait faite, pour réduire les coûts, sans sécurisation des portions dangereuses de RD, avec un simple jalonnement.

Cette ouverture rapide a été pratiquée dans le Département du Lot-et-Garonne, car les portions de RD dangereuses étaient peu nombreuses.

Dans le département du Lot, à très fort potentiel touristique, il faudrait ouvrir dès le début un itinéraire de grande qualité, qui soit à la hauteur des sites traversés, de la fréquentation prévisible, et de la promotion nationale et internationale qui doit pouvoir en être faite.

2- Un itinéraire "futur" -ou de phase 2- exceptionnel, avec 29% du parcours en site propre et plus de 50% sur petites routes tranquilles

Dans une deuxième phase, pouvant durer 5 à 6 années, le Département du Lot et les Communautés de Communes, peuvent investir pour créer de belles portions en site propre, sur d'anciennes voies ferrées (principalement en basse vallée), ou sur l'ancien chemin de halage au bord de la rivière.

Les principaux aménagements sont les suivants:

- Voie Verte sur ancienne voie ferrée de Duravel à Vire, avec pont sur le Lot (2 km)
- Voie Verte sur ancienne voie ferrée de Puy L'Evêque à Castelfranc (6,8 km)
- Chemin bord du Lot d'Albas à Luzech (3 km)
- Voie Verte sur ancienne voie ferrée avant Douelle (1,5 km)

NB: La Communauté de Communes a retenu ces quatre projets.

NB: avec ces quatre aménagements, la basse vallée du Lot possédera 22,1 km de Voie Verte, plus les 9 km entre Douelle et Cahors, soit au total 31 km de Voie Verte (sur 70 km de parcours).

Avec un itinéraire continu, comportant 44% en site propre, la Véloroute dans la basse vallée du Lot sera très attractive pour les habitants des villes (de Cahors), les touristes de séjour, et les cyclo-randonneurs.

Les autres aménagements souhaitables sont:

- Chemin bord du Lot du camping de Cahors (0,8 km)
- Chemin de halage bord du Lot du carrefour Cavaniès à l'écluse d'Arcambal (1,2 km)
- Chemin de halage bord du Lot de Bouziès à l'écluse de Ganil (travaux sur 500m) (1,5 km)
- Chemin à flanc de colline Cap de Batut avant Gaillac (1 km)
- Rampe D662 à Cajarc (0,2 km)
- Chemin parallèle à la voie ferrée de Bouziès à Conduché (0,4 km)
- Chemin bord du Lot à ré-ouvrir entre La Madeleine et Capdenac, travaux au pied de Les Cazals (0,9 km) et de Sourdille à Vic (1,2 km) (total chemin = 2,1 km)
- Élargissement D41 de Conduché à Monteils (vallée du Célé) (15 km) (coût 3,75 MF).

Nous avons fait une évaluation du coût total de ces aménagements, à partir des coûts standards, pour chaque type de Voie Verte à créer (voir tableau des coûts dans le volume 4).

Le coût prévisionnel de l'ensemble des travaux de phase 2 s'établit à environ 14 MF.

Cela correspond à un coût moyen de 0,5 MF par km de Voie Verte créée, plus 0,25MF par km de RD élargie (l'élargissement de 15 km de la D41 coûtera 3,75 MF).

Ce coût ne prend pas en compte les halte-services.

Il faudra aussi créer des halte-services, venant compléter celles aménagées ou prévues pour le tourisme fluvial, et qui devront être utilisées également par la Véloroute, comme cela se pratique dans le Lot-et-Garonne.

Pour la création de 10 halte-services, il faut prévoir une dépense supplémentaire d'environ 5 MF (halte type complète: WC, évier, point d'eau, cabine téléphonique, parc stationnement vélo, aire de pique-nique, panneau d'information, parc de stationnement automobile: 0,5 MF l'unité).

Tous ces aménagements de la phase 2, permettront d'offrir 43 km d'itinéraire de Voie Verte en site propre (31 km dans la basse vallée), **soit 29% du parcours.**

NB: la voie ferrée Cahors-Capdenac constitue un atout pour la future Véloroute

Contrairement à la partie Fumel-Cahors, où l'exploitation a été arrêtée et l'emprise vendue par morceaux aux collectivités et aux particuliers, la voie ferrée Cahors-Capdenac a été sauvée: l'emprise existe, les ouvrages sont entretenus, la voie ferrée est conservée en état, et un train touristique "Quercy-Rail" fonctionne en été.

Notre étude montre qu'une Véloroute peut très bien être aménagée sans toucher à l'emprise de la voie ferrée, et à l'exploitation actuelle.

Au contraire, la Véloroute a besoin de ce type de moyen de transport collectif, dont la présence favorise les balades à vélo. Et inversement la création de la Véloroute va amener une clientèle supplémentaire au train touristique et aux futures lignes commerciales éventuelles.

Les deux projets, Véloroute et exploitation d'une ligne voyageurs et marchandises sur la voie ferrée sont complémentaires:

1- Complémentarité aujourd'hui entre la Véloroute et le train touristique "Quercy-Rail"

Il suffit que ce train "Quercy-Rail" accepte de transporter gratuitement les vélos, pour que les promeneurs à bicyclette à la journée, et les cyclo-randonneurs, soient nombreux à utiliser ce train pour un retour, ou un aller: intérêt touristique de la découverte des sites et paysages sous un autre angle, aspect pratique de réduction des temps de trajet, d'allongement de la distance parcourue en une journée,....

Une augmentation des fréquences en été, et un allongement de la période de fonctionnement, seraient aussi souhaitables: cela favoriserait le tourisme à vélo, et inversement le développement de ce tourisme à vélo rendrait possible une exploitation plus intense de la ligne.

2- Complémentarité demain entre la Véloroute et une ré-ouverture de la ligne en exploitation commerciale voyageurs et marchandises

Cette ré-ouverture en ligne régulière réduirait le trafic automobile et des poids lourds sur les routes de la vallée, ce qui serait profitable aux cyclistes: les routes seraient moins dangereuses pour eux.

Cette ré-ouverture, avec des trains acceptant les vélos, offrirait un service très utile aux cyclistes par son existence, sa régularité et sa fréquence. Cette ligne régulière serait très utilisée par les cyclistes, et sa présence serait un argument favorisant la fréquentation de la Véloroute.

La seule contrainte liée à une exploitation commerciale de la voie ferrée, serait la nécessité de construire des passerelles en encorbellement aux deux ponts de les Masseries et de Bouziès, sur lesquels la Véloroute peut passer sans travaux importants tant que l'exploitation de la voie ferrée n'est que très peu fréquente.

En définitive, la remise en exploitation régulière de la voie ferrée aurait de tels effets positifs sur la Véloroute, que cette mise en exploitation est souhaitable, même si elle impose des aménagements supplémentaires pour la Véloroute.