

- Tronçon 12-8 - De Entraygues-sur-Truyère (pont Notre-Dame) à

Estaing (pont) (17 km):

itinéraire difficile rive droite sur la D920 nécessitant d'importants travaux de sécurisation, possible rive gauche mais escarpé

(voir cartes n°42 et 43)

(voir photos n°12-29 à 34)

Entre Entraygues et l'entrée d'Estaing, les 16 kms de D920 sont très dangereux pour les cyclistes, à cause du trafic élevé et du profil de la route: pas de bas-côtés, sections hyper-dangereuses à cause de profonds fossés...

Ce tronçon de 17 kms environ présente donc une grande difficulté, car la D920 est la seule route de vallée, dans cette zone de gorges étroites.

Nous présentons trois solutions:

- 1- Un itinéraire "immédiat" par la D920 n'est possible qu'après d'importants aménagements de sécurisation, mais à terme il faudrait éviter cet axe circulé;
- 2- Un itinéraire "futur" par la rive gauche est possible, mais il sera escarpé et nécessitera des travaux importants, sauf à admettre un dénivelé plus grand;
- 3- A très court terme, la Véloroute peut être ouverte par la boucle Conques-vallée du Dourdou, en supprimant le passage dans la vallée du Lot.

1- Itinéraire "immédiat" rive droite sur la D920: possible seulement après d'importants travaux de sécurisation

(voir photos n°12-29 à 34)

La D920 vient de faire l'objet d'importants travaux d'aménagement sur cette portion Entraygues-Estaing. Hélas ceux-ci ont complètement oublié la circulation des cyclistes, et les ont même pénalisés car:

- ils ont favorisé la vitesse des automobiles et camions;
- ils ont créé des dangers supplémentaires pour les cyclistes: "marche" de la couche de roulement sur-élevée par rapport aux bas-côtés, barrières métalliques rétrécissant le bas-côté,...

Tout passage de la Véloroute est aujourd'hui impossible sur la D920, car, telle qu'elle est aménagée, cette route est très dangereuse pour les cyclistes.

Pour les raisons suivantes:

1- Trafic élevé: comptages officiels, en moyenne annuelle, de 1684 véhicules par jour à l'usine EDF de Golinhac, et de 3367 véhicules par jour entre Estaing et Espalion. Nombreux poids lourds.

2- Absence de tout aménagement cyclable: pas de piste cyclable, pas de bandes cyclables, pas de sur-largeurs continues, larges et de bonne qualité.

Il n'y a rien sur le côté falaise, et quelques sections de sur-largeurs étroites côté rivière.

3- Profil de la route, avec de grandes lignes droites et de larges courbes, qui favorisent la vitesse des véhicules (voir photo n°12-31 et 32)

4- Chaussée de 6,30m à 6,60m de large, avec files de circulation de 3,20m à 3,40m de large, qui favorisent la vitesse, sans laisser d'espace pour les cyclistes;

5- Marquage d'une ligne médiane en pointillés, même dans les virages, ce qui est contraire au code de la route, et favorise la vitesse des véhicules. Cela met en danger les cyclistes (voir photo n°12-29).

NB: à l'entrée d'Estaing, on a même un virage avec une ligne médiane pointillée, précédée d'un panneau "interdiction de dépasser"!

NB: la ligne médiane n'est continue que dans quelques virages très sévères, cf en haut de la côte, en face de Les Costes alt 293m.

6- Pose de barrières métalliques, qui rétrécissent le bas-côté utilisable par les cyclistes, en particulier à certains endroits où 1,50 mètre d'espace disponible aurait permis de créer un large bas-côté cyclable, ou une piste en site propre, de l'autre côté de la barrière (voir photo n°12-32).

7- Section hyper-dangereuse de 4 kms, entre Entraygues (Rodiez) et l'usine de Golinac: absence totale de bas-côté et fossé profond, du côté de la falaise. Cela met les cyclistes en grand danger (voir photos n°12-33 et 34).

8- Barrières métalliques sur les 17 km, qui portent atteinte au site touristique des Gorges du Lot, par le matériau choisi (voir photos n°12-31 et 32).

NB: c'est réellement l'enfer pour les cyclistes, car les poids lourds les doublent à grande vitesse et de très près.

Le 23 Août 2000, pour nous sécuriser lors de l'exploration, nous avons accroché à l'arrière de notre vélo une pancarte: "Espace 1 mètre pour doubler, merci" pour essayer d'éloigner les véhicules doublant (voir photo n°12-30).

Des aménagements importants sont nécessaires pour sécuriser la circulation des cyclistes sur les 16 kms de D920 entre Entraygues et Estaing, avant d'ouvrir la Véloroute sur cette rive.

Ces aménagements sont les suivants, ils peuvent se réaliser en deux tranches.

1ère tranche de travaux:

- Sécurisation de la section Entraygues (Rodiez) à usine électrique de Golinac, par création d'un bas-côté cyclable minimum du côté de la montagne: comblement du fossé (avec busage si nécessaire), création d'un bas-côté

- Modification du marquage de files sur les 16 kms:

- files de circulation de 2,90m de largeur

- décalage des deux files vers la rivière (pour créer un espace côté montagne)

- ligne médiane continue dans les courbes

L'objectif est de ralentir les véhicules et de créer deux sur-largeurs pour les cyclistes, surtout côté colline.

2ème tranche de travaux:

L'objectif est de créer deux véritables sur-largeurs cyclables de chaque côté, de 1,50m de large, quasi-continues, et de bonne qualité (goudron).

- Sur les sections où l'espace est disponible, supprimer les barrières et reconstruire les murets en pierre (comme sur la D107 avant Entraygues), cela libère de l'espace.

- Si besoin élargir l'espace disponible par creusement de la colline rocheuse;

- Pose de barrières en bois (aménagement paysager).

Ces travaux sont nécessaires, surtout pour les cyclistes sportifs et les cyclo-touristes aguerris, qui passeront par la D920, chemin le plus direct.

Mais, même après ces aménagements de sécurisation, beaucoup de cyclistes tranquilles, en randonnée, en famille, refuseront de circuler sur la D920, car elle restera une route peu agréable, bruyante, polluée, avec des sensations de danger pour les cyclistes.

Un itinéraire sécurisé sur des chemins peu circulés est nécessaire pour ces types de cyclistes, et la Véloroute "officielle" devrait donc, à terme, éviter cette D920, en passant sur l'itinéraire "futur" rive gauche.

2- Un itinéraire "futur" est possible rive gauche, avec 13 kms de pistes forestières à améliorer ou à créer

La rive gauche du Lot est très montagneuse et boisée, et un itinéraire sur ce chemin sera escarpé, alors que les normes des véloroutes exigent des faibles pentes (inférieurs à 3%, sauf sur de courts trajets).

Mais l'itinéraire possible dans la vallée ne sera jamais agréable et bien sécurisé.

C'est pourquoi nous proposons un itinéraire de la Véloroute sur la rive gauche, avec des dénivelés importants, mais avec un parcours très sûr, et très touristique.

Cet itinéraire se situe à peu près à mi-hauteur entre la vallée (altitude 250m) et les sommets (altitude 600m). Il suit une sorte de courbe de niveau à une altitude de 350m à 450m, avec des ondulations, et une montée au début.

Cet itinéraire se décompose en 6 sections successives:

- D'Enraygues à Le Mailhol (2 km):

D904 puis petite route goudronnée jusqu'à 500m avant Le Mailhol, altitude 314m.

Dénivelé d'environ 80m, pente 4%.

- De Le Mailhol à la D135-Belmont (3 km):

Route forestière existante, passant au pied de la Carlèze, de la Battedou, dans le Bois d'Izard, et rejoignant la D135 (alt 367m) (la D135 monte de l'usine EdF). Chemin à améliorer.

- De Belmont à Le Boutigou (1,5 km):

Route D135 qui monte jusqu'à l'altitude 484m, puis petit chemin goudronné à gauche jusqu'à Pradels et le Boutigou (on peut prendre un chemin direct pour Pradels, évitant la dernière montée).

- De Le Boutigou à Le Four (2,5 km):

Route forestière à créer, suivant la courbe de niveau, par Castaillac et Les Costes.

- De Le Four à La Rouquette (6,8 km):

Route forestière existante, passant au dessus du Bac, et en dessous de Le Soleillage, puis descendant au bord du Lot, au pied de Montégut. Chemin à améliorer.

- De La Rouquette à Estaing (pont) (2,2 km):

Petite route plate au bord du Lot, suivie aussi par le GR65.

Le coût total de l'aménagement de cet itinéraire (10 km de route forestière à améliorer et 2,5 km de route forestière à créer) peut être estimé à environ 5 MF.

NB: Pour réduire l'importance des travaux nécessaires, l'itinéraire pourrait suivre des petits chemins goudronnés existants, à partir du carrefour de la D135 vers Le Boutigou (alt: 484m): route par Falguières, Le Mas, la Sansaguerie, la Bernarderie, Montégut (voir cartes 42 et 43).

Cela ajoute une longue montée, jusqu'à l'altitude 660m, avec un dénivelé supplémentaire de 180m.

Mais le coût total de cet itinéraire "futur" se réduit alors beaucoup: environ 1 MF, correspondant à l'amélioration de 3 km de route forestière existante entre Le Mailhol et la D135.

3- A très court terme, la Véloroute peut être ouverte par Conques et la Vallée du Dourdou

Si l'on recherche une ouverture rapide d'un itinéraire continu de la Véloroute, on peut ouvrir un itinéraire "immédiat" entre Grand-Vabre et Espalion, par Conques et la vallée du Dourdou.

Cet itinéraire a été décrit comme le tronçon 12-5.

Cet itinéraire de 64 kms, agréable et à faible dénivelé, nécessite très peu de travaux immédiats: amélioration de 1,5 km de sentier pédestre existant à Bozouls (coût inférieur à 0,2 MF).

**- Tronçon 12-9 - De Estaing (pont) à Espalion (pont) (10,8 km):
beau parcours sur route tranquille**

(voir cartes n°43 et 44)

(voir photo n°12-35)

Ce tronçon de 11 kms environ ne pose pas de difficultés, car il emprunte des petites routes peu circulées, sur la rive gauche du Lot.

L'itinéraire suit d'abord la D108 au bord du Lot jusqu'à Verrières, puis la D556 jusqu'à Espalion.

Cette D556 monte depuis Verrières jusqu'à l'église de Trédou, et à la jolie croix au bord de la route (statue de "la vierge au bouquet"). Puis elle redescend en pente régulière, jusqu'à la plaine. Elle passe au pied du Château de Calmont.

Itinéraire "futur":

L'entrée dans Espalion pourra être rendue plus touristique, en prenant un sentier qui part à gauche, juste après le village de vacances, et est suivi par le GR.

Une rampe en terre, difficile pour les vélos (ornières, pente, terre), doit être améliorée par élargissement et nivellement, sur 60m (voir photo n°12-35).

Cela permet de rejoindre un bon chemin empierré, puis une rue d'Espalion, et enfin un chemin empierré au bord du Lot, qui arrive à Espalion, au pied du pont, à l'angle de la pharmacie.

Espalion possède les nombreux services d'une ville, un camping, des restaurants et des hôtels. C'est une très jolie ville sur la rivière, avec un pont médiéval, un château, l'église romane de Perse.

**- Tronçon 12-10 - De Espalion (pont) à St-Côme-d'Olt (pont) (6 km):
très beau parcours sur route tranquille**

(voir cartes n°44 et 45)

(voir photo n°12-36)

L'itinéraire commence au pont d'Espalion, suit la D920 sur 200m, puis la rue à gauche (dir église de Perse, camping), puis, par la place du Plô, rejoint l'allée piétonnière existant au bord du Lot, parc public (éclairé). La vue est belle depuis cette allée ombragée, sur la ville et la rivière: pont, château.

Une halte-services de la Véloroute pourra être aménagée à cet endroit agréable.

Au bout de l'allée, l'itinéraire pourra continuer sur le sentier au bord du Lot, derrière le camping, à condition que le sentier, dégradé, soit amélioré par nivellement, élargissement et pose d'une couche de castine fine, sur 300m (voir photo n°12-36).

L'itinéraire rejoint la petite route goudronnée au niveau de la base de canoë-kayak.

Il suit cette très jolie route plate, qui longe le Lot, sous les arbres puis dans les champs, et est également suivie par le GR.

Il traverse le Lot et atteint le très joli petit village de St-Côme-d'Olt: village fleuri, maisons anciennes, camping, bar-restaurant.

- Tronçon 12-11 - De St-Côme-d'Olt (pont) à St-Geniez-d'Olt (pont)

(23,4 km):

un itinéraire très escarpé, et un itinéraire "futur" magnifique au bord du lac de Lous

(voir cartes n°45, 46 et 47)

(voir photos n°12-37 à 40)

Entre St-Côme-d'Olt et St-Geniez le barrage de Castelnau-Lassouts a noyé la vallée sur plus de 15 km, noyant en même temps les routes et chemins de fond de vallée, qui auraient pu permettre un itinéraire à faible dénivelé.

Ce tronçon de 23,4 kms environ (ou 27kms en itinéraire "futur", présente donc une difficulté: le seul itinéraire "immédiat", aménageable rapidement sur des routes existantes, s'éloigne du lac et monte sur les crêtes de la rive droite: il est très escarpé ("côte de Mandailles").

Heureusement, un itinéraire "futur" est possible sur un chemin existant sur la rive gauche, tout près du lac, donc avec de faibles dénivelés. Il est facile à ouvrir en boucle VTT-VTC, en améliorant seulement 5 km.

Mais la Véloroute officielle devrait passer sur cette rive, car, avec quelques investissements, l'Aveyron créerait là l'une des plus belles Voie Verte forestière de la région!

Nous présentons les deux solutions.

1- Un itinéraire "immédiat" très escarpé sur la rive droite, par Mandailles (dénivelé total de plus de 500m)

Un itinéraire "immédiat" peut être ouvert rapidement, sans demander d'aménagement particulier, car il emprunte des petites routes peu circulées (voir cartes):

- route du camping puis D141 depuis St-Côme-d'Olt, par le Bousquet-d'Olt, le carrefour du barrage (alt 420m, à 5,9 km du départ), Mandailles, et jusqu'au carrefour avec la D19, au lieu-dit Malavernhe (11,6 km);

- D19 depuis ce carrefour, par le pont de Lous (aire de pique-nique, sanitaires, à 8 km du carrefour), puis St-Eulalie-d'Olt (pont passerelle), jusqu'au carrefour avec la D19e à l'entrée de St-Geniez;

- rue de St-Geniez, rive droite du Lot, jusqu'au pont sur le Lot.

Ces routes offrent de très belles vues sur la vallée, et le lac de Lous, qu'elles dominent en permanence, lors de la montée puis de la descente.

Mais cet itinéraire de 23,4 kms environ présente des dénivelés importants: 400 à 500m de dénivelé cumulé dans chaque sens, avec des montées de pente supérieure à 3% sur la moitié du parcours.

Dans le sens St-Côme vers St-Geniez, le dénivelé cumulé est de 500m environ:

- montée de La Borie:	dénivelé 30m
- montée de Bousquet-d'Olt:	dénivelé 80m
- montée de Mandailles:	dénivelé 300m

La côte de Mandailles, entre le bas du barrage (alt 390m) et Malavernhe-carrefour D19 (alt 680m), est longue de 5km, avec une pente forte sur les 2,3 premiers kms (pente 7,8%).

- montée vers St-Eulalie:	dénivelé 30m.
---------------------------	---------------

Dans le sens St-Geniez vers St-Côme, le dénivelé cumulé est de 400m environ, avec surtout la montée jusqu'à Malavernhe-carrefour D141-D19, dénivelé 260m sur 8km, pente moyenne 3,3%.

NB: un itinéraire passant côté rive gauche, par Lassouts, serait aussi très escarpé (altitude maximale 700m), et plus éloigné de la rivière, avec moins de vues sur la vallée.

Ces dénivelés sont acceptables par des cyclistes sportifs, ou bien entraînés, disposant de bons vélos.

Mais ils sont un obstacle pour les cyclistes amateurs, les familles, les cyclo-randonneurs chargés... qui constituent les usagers principaux d'une Véloroute. C'est pourquoi le cahier des charges national des Véloroutes et Voies Vertes impose des dénivelés faibles (pente inférieure à 3%), et n'admet des dénivelés importants que sur de courtes distances.

L'itinéraire "futur" proposé supprimera la "côte de Mandailles", et transformera l'itinéraire en un parcours à peu près "aux normes" des Véloroutes.

2- Un itinéraire "futur" magnifique sur le sentier existant déjà rive gauche du lac de Lous: aménager une belle Voie Verte forestière de 17 kms

(voir photos n°12-37 à 40)

Grâce aux investissements du Conseil Général, des communes, et du SIVU du Lac de Lous, qui ont déjà aménagé un sentier continu rive gauche du lac de Lous, il est possible d'y faire passer la Véloroute: ce sera un parcours à faible dénivelé, à très faible circulation sur 7 km et à circulation nulle sur 10km, et un parcours sauvage et beau, dans la forêt.

1- Le sentier existant

L'itinéraire "futur" sera identique à l'itinéraire "immédiat" jusqu'au barrage. A partir du carrefour sur la D141, au niveau de ce barrage, il passera sur :

- des petites routes goudronnées:

- côté barrage: du carrefour D141 (alt 420m) une route descend sur le premier barrage, longe le lac, et franchit le grand barrage de Castelnaud-Lassouts (1,7 km)

- côté St-Eulalie-d'Olt: depuis la chapelle, route et rues, jusqu'au pont-passerelle sur le Lot (1 km).

- le sentier en terre du tour du lac de Lous, aménagé par le SIVU du lac de Lous sur 17km

Ce sentier en terre a été aménagé et est continu.

Il se situe à quelques mètres au dessus du lac, et il suit tous les méandres du lac. Il ne présente que de faibles dénivelés.

Il serpente sous les bois (parcours ombragé), à flanc de montagne, et offre des paysages magnifiques.

Des points de pêche au bord du lac ont été aménagés (parking, aire de pique-nique) près des deux extrémités, à Le Cros et à Cabanac. Le sentier n'est officiellement ouvert aux véhicules motorisés qu'entre chaque extrémité et le point de pêche.

En réalité, aucune barrière n'interdisant la circulation des automobiles sur la partie centrale, entre Le Cros et Cabanac, nous avons croisé des autos sur le chemin.

L'état du revêtement est celui d'une piste forestière, de qualité variable suivant le relief:

- bon revêtement empierré plus sable, de qualité correcte, sur de grandes sections, quand elles sont à peu près horizontales, ou à faible pente (voir photos n°12-38 et 39);

- revêtement empierré mais dégradé par le ravinement - et les voitures- (ornières, gros cailloux apparents), dans les parties en pente (6 ou 7 passages de 300m à 600m chacun) (voir photo n°12-37);

- revêtement non empierré, sablonneux donc boueux après la pluie, avec de profondes ornières faites par les véhicules (4X4), dans les parties basses au bord de l'eau: en venant du barrage, sur 300m avant Cabanac, et sur 1,8 km après Cabanac, dans le méandre en amont de Lous, en face de l'aire de pique-nique du bord de la D19: sur ces 1,8 km le passage est impossible à vélo, même en plein mois de mai (voir photo n°12-40).

2- Les améliorations nécessaires du revêtement

On peut distinguer deux phases de travaux.

1ère phase: travaux minimum

Pour permettre le passage des vélos -type VTT et VTC- par tout temps, dans des conditions à peu près correctes, il suffirait de:

- améliorer les 6 ou 7 sections de chemin raviné car en pente (300m à 600m chacune): reprofilage pour un meilleur écoulement de l'eau, grave de 0,20 bien tassée,....

- améliorer les 2 km de sentier avant et après Cabanac: empierrage complet, grave de 0,20, plus couche de roulement compacte et imperméable (bitume ou assimilé), nécessaire à cause de l'humidité de cette zone de bord de rivière.

NB: pour éviter, à très court terme, la réfection de ces 1,8 km entre Cabanac et St-Eulalie, la Véloroute pourrait passer sur la petite route goudronnée, qui va de la chapelle à Cabanac, mais qui monte à l'altitude 486m (dénivelé de 70m).

2ème phase: revêtement de qualité sur 17 kms

Pour avoir une très belle Voie Verte, utilisable toute l'année par tous types de vélo, on pourra faire un aménagement de tout le chemin, visant à obtenir une très bonne qualité:

- sable fin bien tassé dans les parties plates;
- couche de roulement dure et imperméable (bitume, grave-émulsion à froid,...) dans les parties en pente.

3- Autres aménagements

Il est aussi souhaitable de réaliser:

- un jalonnement (directions et distances), pour aider les cyclistes aux intersections de chemins;
- la pose de barrières, interdisant l'accès des véhicules à moteur sur le tronçon central;
- des halte-services

Il existe déjà deux aires de pique-nique au bord de l'eau, pour les pêcheurs et promeneurs, qui peuvent aussi servir pour la Véloroute:

- au pied de La Fage (à 3km du barrage)
- à Cabanac.

Mais sur un parcours de 17kms, sans village traversé et sans point d'eau, il sera utile de créer des points d'eau potable:

- par exemple à Cabanac
- par exemple au pied de La Fage, en face d'Alauzet, où l'eau coule de la colline, et où il serait facile de capter une source, pour créer un point d'eau.

- Tronçon 12-12 - De St-Geniez-d'Olt (pont) à St-Laurent-d'Olt

(pont) (limite du Département) (19,2 km):

une très jolie route tranquille dans la vallée, avec des montées

(voir cartes n°47 et 48)

(voir photos n°12-41 et 42)

Ce tronçon de 19 km environ ne pose aucun problème d'aménagement, car il emprunte la D509, petite route tranquille à faible circulation, qui suit la rive gauche du Lot jusqu'au pont de Pomayrols, puis la rive droite.

La nature sauvage du tronçon, et l'absence de traversée de villages, imposent seulement ici d'aménager rapidement une ou deux halte-services.

1- De St-Geniez au pont de Pomayrols: la D509 jolie route plate sur la rive gauche (6,3 km)

L'itinéraire commence au pont de St-Geniez, traverse la ville par la rue de l'Hôtel de Ville, puis la rue Raynal. Au carrefour il suit la D509, qui passe devant le camping, puis la base de loisirs La Cascade (canoë-kayak).

La D509 continue le long du Lot, qui, à cette altitude de 450m, est maintenant un vrai torrent de montagne.

Cette D509 a une chaussée d'abord étroite (4,10m à 4,30m), puis élargie à 5,30m sur le dernier kilomètre. Elle est peu circulée, même au mois d'Août (voir photo n°12-41).

2- Du pont de Pomayrols au pont de St-Laurent-d'Olt: la D509 jolie route ombragée à flanc de montagne (12,9 km)

La D509 continue sur la rive droite, et devient une très petite route à chaussée étroite: de 3m à 3,50m. Mais la très faible circulation fait que cette route reste, malgré son étroitesse, non dangereuse (voir photo n°12-42).

La route est magnifique, car elle serpente sous les bois, en montant et surplombant la vallée. Elle offre plusieurs beaux points de vue, comme au pied de Le Boulesq, et à Falguières.

La route monte par paliers, avec des descentes lors des croisements des ruisseaux. Les pentes sont assez régulières, et de valeur moyenne, autour de 3%.

La route passe ainsi en 6,6 km, de l'altitude 452m (pont de Pomayrols) à l'altitude 675m (Falguières).

Après Falguières, la route descend pendant 6 km jusqu'au pont de St-Laurent-d'Olt sur le Lot, à l'altitude 505m.

L'itinéraire ne traverse que des hameaux, et l'on ne trouve aucun service sur les 19km. **Cela rend nécessaire l'aménagement rapide de halte-services.**

Une halte-services, avec point d'eau, pourrait être créée 200m après Falguières, au beau point de vue.

Une deuxième halte-services peut être aménagée au pont de St-Laurent-d'Olt, à partir des éléments qui existent déjà: cabine téléphonique, parking, table de pique-nique, point d'eau, WC public (à rénover). Cette halte constituerait le point d'entrée de la Véloroute dans l'Aveyron.

La limite du Département se situe à 2km du pont de St-Laurent-d'Olt, sur la D988 à Mas de Fraisse.

NB: Un itinéraire sur la D988, rive gauche, est moins intéressant que sur la D509: le dénivelé est aussi important, mais la circulation automobile est plus importante, et la D988 passe au sud, sans vues sur la vallée du Lot.

Conclusion:

Un itinéraire "immédiat" difficile à ouvrir dans le Département de l'Aveyron, et qui devra comporter des passages avec dénivelés, et un itinéraire "futur" exceptionnel sur 215 km

Les tableaux n°12-1 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 apparait que dans l'Aveyron les solutions sont liées avec des aménagements qui devront être réalisés par les Départements limitrophes:

- itinéraire provisoire entre Capdenac-Gare et Penchot, à ouvrir dans le Département du Lot;
- tronçon de la vallée entre le pont de Coursavy et Maliol, qui se situe dans le Département du Cantal.

Il apparait aussi que dans l'Aveyron l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" est difficile à cause de deux tronçons où l'itinéraire doit éviter la route principale de la vallée, très dangereuse: RN140 de Capdenac-Gare à Penchot, et D920 d'Entraygues à Estaing.

Mais il est possible d'ouvrir un itinéraire "immédiat" de 163 km, avec peu d'investissements, et cette dépense limitée aura des retombées économiques importantes sur l'économie touristique.

L'itinéraire "futur" possible offrira, quand à lui, 215 kms de qualité exceptionnelle.

Par contre, le relief montagneux de l'Aveyron imposera, dans les deux cas, des passages avec dénivelé, que certains aménagements permettront de réduire.

1- Un itinéraire "immédiat" -ou de phase 1- possible avec peu d'aménagements, à condition de passer par la vallée du Dourdou, et d'accepter plusieurs sections à dénivelé important (13% du parcours)

En effet l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" ne pose pas de difficultés sur deux grandes parties:

- entre Penchot et Entraygues, où les petites RD de la vallée sont peu circulées;
- après Espalion, où l'on a la même situation, mais avec parfois des dénivelés importants.

Entre ces zones "faciles", deux tronçons sont difficile à ouvrir:

- Capdenac-Gare à Penchot
- Entraygues à Estaing.

Nous avons proposé une solution à très court terme à la première difficulté entre Capdenac-Gare et Penchot: il s'agit d'ouvrir un itinéraire "provisoire", car très escarpé et ne respectant pas les normes des Véloroutes.

La solution à très court terme à la deuxième difficulté (D920 d'Entraygues à Estaing) est d'ouvrir un itinéraire "immédiat" entre Grand-Vabre et Espalion qui ne passe pas par la vallée du Lot entre ces deux localités (51,5 km), mais emprunte la boucle "Conques-vallée du Dourdou" (64,8 km).

NB: à terme cette boucle constituera une variante de l'itinéraire principal, qui passera, lui, dans la vallée du Lot.

La mise en oeuvre de ces deux solutions ne nécessite que des investissements faibles.

Tableaux 12-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
La Madeleine (pont D922) à Capdenac-Gare (pont) carte 30	- D922 pont + carrefour (0,3 km) * - D86 de D922 à St-Julien d'Empare (5,3 km) - D86 dans Capdenac-Gare Bd F. Mitterand et Bd P. Ramadier jusqu'au pont D994 (2,4 km)*	8	- D922 pont de La Madeleine à sécuriser(***) - Aménagement cyclable D86 dans Capdenac-Gare (2,4 km)(**) ou itinéraire "futur": pte route, chemin du Couroul et sentier à aménager bord Lot (0,6 km) - Itinéraire futur idéal = rive droite dans le Département du Lot 8,3 km voir Dptmt du Lot	8 (iti "futur" Dép Lot)
Capdenac-Gare (pont D994) à Penchot (pont) cartes 30, 31, 32, et 33	- Itinéraire "immédiat" impossible rive droite sur -ou le long de- la RN140 (danger) - Itinéraire "immédiat" provisoire (avec dénivelés) (14 km dans le Département du Lot): - petite rue bord Lot jusqu'à la RN140 (0,5 km) - RN140 de Capdenac (pont SNCF) au carrefour D41 (2 km)* - D41 de N140 au carrefour 5 routes (5 km) - petites routes jusqu'à Plancat alt 469m (6,8 km) - petite route jusqu'à Penchot alt 186m (4 km)	iti plat imposible iti provisoire (Dep Lot): 18,5	- Sécurisation de l'itinéraire "immédiat" provisoire: piste cyclable parallèle RN140 de Capdenac (pont voie ferrée) au carrefour D41 (2 km)(**)(Lot) - Itinéraire "futur" rive gauche (Aveyron): - rues Capdenac jusqu'à Assier (1,5 km) - sentier piétons/vélos à aménager le long de la voie ferrée, largeur 2 mètres, jusqu'au passage à niveau Bréziès (4,2 km) - chemin bord Lot du passage à niveau Bréziès à La Rivière-écluse (1,5 km) 900m à améliorer - pte route La Rivière à St-Martin-de-Bouillac (1,8 km) - petite route bord Lot jusqu'à Cousstieu (2,5 km) - chemin bord de Lot existant de Cousstieu à l'écluse, à améliorer (1,5 km) - route de l'écluse jusqu'au pont N140 (0,5 km) + sécurisation traversée N140 (à terme pass souterrain) - D42 jusqu'au pont de Penchot (0,5 km) - revêtement chemin bord Lot à améliorer (1 km)(**)	14
Penchot (pont) à Port d'Agrès (pont) cartes 32 et 34	- Boisse-Penchot: chemin en terre et goudron existant le long du Lot: écluse, pont, zone verte (2,2 km) - D42 du chemin au pont D21 (1,6 km) * - pont et D21 (0,4 km)*, rues Linvinhac-le-Haut jusqu'au carr D21/D72 (2,2km) - D72 jusqu'au pont- carr vers St-Santin (Cantal) (1 km) - D627 jusqu'à Le Ravet (2 km) - chemin bord de Lot (0,8 km)	9,8	- création sur-largeurs cyclables D42 (1,6 km)(**) - création de bandes cyclables pont et D21 (0,4 km)(**)	9,8

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

Tableaux 12-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase I)	km	Aménagements phase I (***) + itinéraire "futur"	km
Port d'Agrès (pont) à Grand Vabre (pont de Coursavy) cartes 36 et 37	- D42 avec passage dans <u>St Parthem</u> jusqu'au pont D901 (13 km) - Petite route rive droite du pont D901 au pont de Coursavy (0,8km)	13,8	- dans les futurs aménagements routiers de la D42 prévoir des sur-largeurs cyclables et un aménagement paysager (plantations, barrières en bois,...) - <u>Itinéraire "futur"</u> de <u>complément</u> (boucle touristique) rive gauche de Port-d'Agrès à Grand-Vabre: petites routes, chemin empierré et piste forestière à améliorer sur 8 km en face de St-Parthem (tot = 14,5 km)	13,8 + 14,5
Grand Vabre (pont de Coursavy) à Espalion (pont)	- D901 de Grand-Vabre à <u>Conques</u> (9,8 km) - D901 de Conques au <u>Moulin de Sagnes</u> (4 km)* (trafic élevé en été)	64,8	- D901 de Conques au Moulin de Sagnes: aménager des sur-largeurs quand cela est possible, créer une "route partagée" avec signalisation et limitation de vitesse à 50 km/h (4 km)(***) - dans les futurs aménagements routiers de la D901: créer des sur-largeurs + un aménagement paysager (plantations, barrières en bois)	68,8
Boucle Conques - Vallée du Dourdou cartes 38 et 39	- Du Moulin de Sagnes à <u>Nauviale</u> : petites routes: VC du moulin à D502, D502, D22A et D22 jusqu'à Nauviale (6 km) - traversée de Nauviale sur D901 (1 km) - D22 de Nauviale à <u>Villecomtal</u> (13 km) - D904 de Villecomtal à carrefour D68 (5 km) - D68 du carrefour D904 au carrefour D20, par Cambon (au pied de Rodelle) (8km) - D20 du carrefour D68 à <u>Bozouls</u> (carrefour D920) (9 km) - D920 de Bozouls à carrefour chemin base ULM (1,5)* - chemin empierré parallèle voie ferrée de D920 à route de Biounac D28 (2,4 km) - petite route de route de Biounac D28 à Espalion (pont) par Les Matelines (5,1 km)		- Aménagement minimum pour pouvoir ouvrir l'itinéraire "immédiat": améliorer le revêtement du sentier pédestre sur anc voie ferrée à Bozouls (1,5 km)(***) - Itinéraire "futur": belle Voie Verte sur anc voie ferrée de Bozouls à Espalion (gare): montée progressive, tunnels, vues magnifiques. Améliorer le revêtement du sentier pédestre existant (tot = 13 km) + éclairage des tunnels	

* = section dangereuse

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

Tableaux 12-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron (+ Cantal)

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (**) + itinéraire "futur"	km
Grand-Vabre (Pont de Coursavy) à Maliol (après Vieillevie) Cantal cartes 37 et 40	- D601 jusqu'au carrefour D141 (0,4 km) - D141 par St Projet et Vieillevie (11,5 km)	11,9	- dans les futurs aménagement routiers de la D141 prévoir des sur-largeurs cyclables, et la préservation du site: aménagement paysager (plantations, barrières en bois, murets en pierre,....)	11,9
Maliol (après Vieillevie) à Entraygues (pont Notre-Dame) cartes 40 et 41	- D107 de Maliol à Entraygues (Pont Vieux) (10,1 km) - traversée d'Entraygues par rues bord du Lot et Av. du Lot (0,8 km)* (tot =1,9 km)	12	- Entraygues: Pont Vieux à autoriser aux vélos dans les deux sens - Av. du Lot à Entraygues à sécuriser par bandes cyclables (0,8 km)(**) Deux solutions: - Sécuriser la D920 (16,8 km)(**): création de sur-largeurs cyclables de qualité, largeur 1m à 1,50 m, voies de 2,90 m (pour ralentir), ligne médiane continue dans les virages, avec si besoin élargissement de chaussée et réfection des murets - Itinéraire futur rive gauche par routes forestières (dénivelé)(**): - Entraygues D904 puis petite route de Golinhac jusqu'à Le Mailhol (2 km) - Rte forestière jusqu'à Belmont (3 km) - Route de Belmont à Le Boutigou (1,5 km) - Rte forestière à créer Boutigou à Le Four (2,5 km) - Rte forestière de Le Four à La Rouquette (6,8 km) - Petite route bord Lot jusqu'à Estaing (2,2 km) <u>Variante (après Le Boutigou):</u> petites routes (augmente le dénivelé, réduit le coût)	12
Entraygues (pont Notre-Dame) à Estaing (pont) cartes 42 et 43	Aucun itinéraire immédiat n'est possible: - pas de petite route vallée ou crête - la seule route D920 est très dangereuse: 1684 véhic/j, nombreux PL, vitesse car voies larges, bas-côtés étroits ou absents (fossés dangereux) (16,8 km) *	pas possible		16,8 ou 18 (iti futur RF)
Estaing (pont) à Espalion (pont) cartes 43 et 44	- D108 jusqu'à Verrières - puis D556 jusqu'à Espalion	10,8		10,8
Espalion (pont) à St-Côme-d'Olt (pont) cartes 44 et 45	- Espalion: rue + allée bord du Lot + sentier bord du Lot le long camping (1,2 km) - petite route bord du Lot (4,8 km)	6	- Améliorer le revêtement du sentier bord Lot camping (0,6 km)	6

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

Tableaux 12-1- Itinéraires de la Véloroute "Vallée du Lot" dans le département de l'Aveyron

Tronçon	Itinéraire "immédiat" (phase 1)	km	Aménagements phase 1 (**) + itinéraire "futur"	km
St-Côme-d'Olt (pont) à St Geniez-d'Olt (pont) cartes 45, 46 et 47	- petite route camping puis D141 par Le Bousquet d'Orb jusqu'au carrefour route du barrage (6 km) - D141 par Mandailles jusqu'au carrefour D19 (fort dénivelé de 330m) et D19 jusqu'au pont Ste-Eulalie (15 km)	23,4	- idem - Itinéraire "futur" = Tour du Lac de Lous (rive gauche) par belle route forestière de 17 km, chemin empierré, revêtement à améliorer en priorité sur les sections en pente, et sur 2 km avant et après Cabanac (tot iti = 18,4 km) - idem	26,8
St Geniez-d'Olt (pont) à St-Laurent-d'Olt (pont) à 2km de la limite du Département cartes 47, 48 et 49	- D19 et rues de St Geniez (2,4 km) - rues dans St Geniez puis D509 au bord du Lot jusqu'à Pomeyrols (pont) (6,3 km) - D509 jolie petite route, avec dénivelé (de 225m) et vues magnifiques jusqu'à St-Laurent-d'Olt (pont) (12,9 km)	19,2		19,2
Total Aveyron + Cantal	<u>1ère hypothèse</u> : D920 Entraygues-estaing aménagée <u>2ème hypothèse</u> : D920 non aménagée <u>Itinéraire par boucle Conques-vallée du Dourdou</u> NB: dans les deux cas comprend 18,5 km itinéraire "provisoire" dans le Lot	138,2 163,5	Avec itinéraire "futur" Entraygues-Estaing par routes forestières NB: dont 8km itinéraire La Madeleine-Capdenac Gare rive droite Département du Lot	150,3 + 64,8 (boucle)

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

A condition de retenir ces deux solutions (itinéraire "provisoire" de Capdenac à Penchot, et boucle Conques vallée du Dourdou), l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" de 163 km nécessite les aménagements suivants:

- 1- Jalonement directionnel, pose de panneaux d'alerte ("attention cyclistes")
- 2- Piste cyclable le long de la RN140 de Capdenac-gare (pont SNCF) au carrefour D41, et sécurisation de ce carrefour (2 km)
- 3- Amélioration du chemin au bord du Lot à Boisse-Penchot (1 km)
- 4- Amélioration du chemin existant sur l'ancienne voie ferrée à Bozouls (1,5 km)
- 5- Bandes cyclables sur D86 à Capdenac-Gare (2,4 km) et sur D21 à Livinhac-le-Haut (0,4 km)
- 6- Sur-largeurs cyclables sur D42 à Boisse-Penchot (1,6 km) et sur D901 de Conques à Moulin de Sagnes (4 km).

Certains de ces aménagements pourraient être réalisés par les communes traversées.

Une estimation rapide du coût total de l'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans tout le Département de l'Aveyron est faite ici, dans le tableau 12-2.

Tableau 12-2-
Coût d'ouverture d'un itinéraire "immédiat" dans le Département de l'Aveyron
(163 km avec itinéraire "provisoire" escarpé de Capdenac-Gare à Penchot, et boucle Conques-vallée du Dourdou se substituant à la vallée du Lot entre Grand-Vabre et Espalion)
(sans les halte-services)

Aménagement	Coût (MF)
<u>Jalonement de 163,5 km</u> (vallée du Lot -sauf de Grand-Vabre à Espalion- 98,7 km, boucle Conques-vallée du Dourdou 64,8 km)	1,22
<u>Aménagement piste cyclable en site propre de Capdenac-Gare (pont SNCF) au carrefour D41 (2 km) (Département du Lot)</u> + sécurisation carrefour N140/D41 (terre-plein central pour traversée) (Lot)	1 0,2
Amélioration chemin bord Lot à Boisse-Penchot	0,2
<u>Amélioration revêtement sentier sur ancienne voie ferrée à Bozouls (1,5 km)</u>	0,3
Aménagements rues ou RD dangereux par bandes ou sur-largeurs cyclables (10 km environ) (Bds F. Mitterand et P. Ramadier Capdenac-Gare, D42 à Boisse-Penchot, D21 à Livinhac-le-Haut, D901 de Conques à Moulin de Sagnes, D141 au port de Viellevie)	0,1
Total	3,02

Ce coût total de 3MF (qui pourrait atteindre 4 MF) n'est pas élevé, car il permet d'ouvrir un itinéraire jalonné de 163,5 km permettant à la Véloroute de traverser tout le Département.

L'aménagement d'une piste cyclable le long de la RN140 entre Capdenac-Gare et le carrefour de la D41, estimé à 1,2 MF, se situe dans le Département du Lot.

Nous affectons pourtant cet investissement au Département de l'Aveyron car l'itinéraire "futur" se situera à cet endroit sur la rive gauche, dans le département de l'Aveyron, et son ouverture, souhaitable, coûtera 4,7 MF. Mais, si elle est faite rapidement, cela évitera d'avoir à créer les 2 km de piste cyclable sur la N140 (1,2 MF).

D'autre part cette piste sur la N140 permet de relier Capdenac-Gare à Penchot par l'itinéraire "provisoire", c'est à dire de rejoindre le Département de l'Aveyron.

Cette Véloroute dans l'Aveyron sera très attractive.

En effet on obtiendra la répartition suivante, par type (voir tableau 12-3).

Tableau 12-3 Véloroute "Vallée du Lot" dans l'Aveyron**Itinéraire "immédiat" de la Véloroute**

(avec itinéraire "provisoire" escarpé de Capdenac-Gare à Penchot, et boucle Conques-vallée du Dourdou se substituant à la vallée du Lot entre Grand-Vabre et Espalion)

Type d'itinéraire	km	%
Voie Verte en site propre	1,5	0,9%
Petite route très peu circulée et très agréable (ombre, paysages de bord de rivière)	104,8	64%
Autre route et RD, sécurisés si nécessaire	53,5	33%
Traversée de ville, sécurisée si nécessaire	4	2,2%
Total	163,5	100%

NB: quatre portions présentent un dénivelé important: de Capdenac-Gare à Penchot (dénivelé cumulé 300m, côtes sur 5,5 km), D68 de Rodelle à la D20 (3 km), D141 côte du Bousquet-d'Olt (dénivelé 80m sur 2 km); D141 du barrage au carrefour D19 par Mandailles (dénivelé 300m sur 5,3 km); D509 de Pomayrols à Falguières (dénivelé 225m sur 6 km).

Mais il faut noter que plus de 21 km seront en pente forte, soit 13% du parcours.

A partir de l'ouverture de cet itinéraire "immédiat", des améliorations significatives pourront être faites, par étape.

Par exemple:

- Ouverture de l'itinéraire rive gauche du lac de Lous

Un aménagement minimum consistant à améliorer le sentier sur les sections ravinées (en pente) et sur 2 km avant et après Cabanac, permettrait d'ouvrir ce bel itinéraire, et de supprimer la côte de Mandailles, pour un coût d'environ 2 MF.

- Ouverture de l'itinéraire rive gauche d'Entraygues à Estaing

En améliorant seulement 3 km de route forestière existante de Maliol à Belmont, il est possible d'ouvrir un itinéraire encore escarpé mais acceptable à court terme, et donc d'ouvrir les 51 kms de la vallée du Lot entre Grand-Vabre et Espalion. Coût estimé: environ 1 MF.

2- Un itinéraire "futur" -ou de phase 2- exceptionnel de 210 km, avec 24% du parcours en site propre et seulement 5% en forte pente (11 km)

Dans une deuxième phase, pouvant durer 5 à 6 années, le Département de l'Aveyron et les Communautés de Communes, peuvent investir pour supprimer les dénivelés excessifs, en créant des itinéraires de vallée (entre Capdenac et Penchot, autour du lac de Lous), et pour créer un itinéraire dans les gorges du Lot, entre Entraygues et Espalion.

Les principaux aménagement à réaliser, qui pourront être effectués par phases successives, sont les suivants:

- Aménagement d'un itinéraire au bord du Lot, rive gauche, entre Capdenac-Gare et Penchot:

sur petites routes existantes, avec amélioration de chemins en terre et création d'un sentier de 4,2 km le long de la voie ferrée

Coût estimé: 4,7 MF

- Sécurisation de la traversée de la N140 à Penchot

Passage inférieur rive gauche

Coût estimé: 1 MF

- Aménagement d'un itinéraire de complément (boucle touristique) rive gauche de Port-d'Agrès à Grand-Vabre

Avec amélioration de 8 kms de pistes forestières

Coût estimé: 2,4 MF

- Aménagement d'une Voie Verte sur ancienne voie ferrée de Bozouls à Espalion
Amélioration revêtement (13 km) + éclairage tunnels Coût estimé: 2,7 MF
- Aménagement d'un itinéraire rive gauche d'Entraygues à Estaing
Sur petites routes et pistes forestières à améliorer (10km) et à créer (2,5 km)
Coût minimum pour ouverture: 1MF Coût estimé: 5 MF
- Aménagements chemins au bord du Lot à Espalion
Rive gauche, avant la ville (0,1 km) et après (0,6 km) Coût estimé: 0,25 MF
- Aménagement de l'itinéraire rive gauche du lac de Lous
Amélioration revêtement chemin forestier et bord lac (17 km)
Coût minimum pour ouverture: 2MF Coût estimé: 6 MF

Nous avons fait une évaluation du coût total de ces aménagements, à partir des coûts standards, pour chaque type d'aménagement (voir tableau des coûts dans le Volume 4).

Le coût prévisionnel de l'ensemble des travaux de phase 2 s'établit à environ 22 MF.

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

Cela créera 247,8 km d'itinéraires:

- l'itinéraire principal dans la vallée du Lot, en continu 150 km
- la boucle "Conques-vallée du Dourdou" 64,8 km
avec une belle Voie Verte Bozouls-Espalion de 13 km
- une boucle sportive Capdenac-Penchat par les crêtes de Plancat 18,5 km
- une boucle touristique rive gauche Port-d'Agrès à Grand-Vabre 14,5 km

On peut classer ainsi les quatre aménagements prioritaires, par ordre décroissant d'intérêt:

Aménagement n°1-

Création de l'itinéraire rive gauche au bord du Lot, de Capdenac-Gare à Penchat
Coût estimé: 4,7MF

Prioritaire car il supprime le dénivelé important de l'itinéraire "provisoire", et crée un beau parcours au bord de l'eau, desservi par le train (gares de Bouillac et Decazeville).
Il relie réellement le Lot à l'Aveyron, par un parcours aux "normes" des Véloroutes.

Aménagement n°2-

Création de l'itinéraire rive gauche entre Entraygues et Estaing,
Aménagement minimum: amélioration route forestière de Le Mailhol à Belmont.
Coût estimé: 1MF

Prioritaire car il permet d'ouvrir l'itinéraire, donc la Véloroute dans toute la vallée du Lot, entre Grand-Vabre et Espalion (même si le tronçon Entraygues-Estaing reste, avec cet investissement minimum, très escarpé).

Aménagement n°3-

Voie Verte Bozouls-Espalion (13 km)
Coût estimé: 2,7 MF

prioritaire car il réduit les pentes, et met l'itinéraire aux "normes" des Véloroutes, et surtout car cette Voie Verte magnifique constituera une partie de forte attractivité pour la Véloroute, et notamment pour les habitants de la ville proche de Rodez.

Aménagement n°4-

Voie Verte forestière du lac de Lous (17 km)
Aménagement minimum (sections ravinées et 2 km à Cabanac)
Coût estimé: 2 MF

Prioritaire pour ouvrir cet itinéraire, qui supprime la côte de Mandailles, et offre un très beau parcours.

Total des 4 aménagements prioritaires: Coût estimé : 10,4 MF

On voit que les aménagements n°1 et n°2 permettent l'ouverture elle-même de la Véloroute, alors que les aménagements n°3 et n°4 améliorent sa qualité et son attractivité, et réduisent les dénivelés, en créant de belles Voies Vertes.

Il faudra aussi créer des halte-services, qui pourront souvent être localisées au bord du Lot, à des emplacements où il existe déjà des éléments de halte, comme des aires de pique-nique. C'est le cas à:

- Boisse-Penchot (halte déjà presque complète)
- St-Parthem
- Carrefour D42/D901 à Grand-Vabre
- D901 au pied de Conques
- Entraygues (confluent)
- Espalion (allée bord du Lot)
- Lac de Lous (au pied de Le Cros et à Cabanac)
- St-Laurent-d'Olt (au pont)

D'autres haltes devront être créées de toutes pièces, soit dans des villes (Capdenac-Gare, Port-d'Agrès, Vieillevie, Estaing,...) soit à mi-distance de certains longs tronçons (vers Belmont ou Falguières entre Entraygues et Estaing, à Falguières entre Pomayrols et St-Laurent-d'Olt,...).

Toutes ces halte-services devront être communes à d'autres usagers: randonneurs pédestres, habitants, touristes en voiture ou bus,...

Le coût moyen d'une halte type complète s'établit à 0,5 MF environ (WC, évier, point d'eau, cabine téléphonique, parc stationnement vélo, aire de pique-nique, panneau d'information, parc de stationnement automobile).

Pour la création de 10 halte-services, il faut prévoir une dépense supplémentaire d'environ 5 MF, qui pourra être étalée dans le temps.

NB: Nécessité d'une liaison cyclable entre Rodez et la Véloroute

Créer une liaison entre Rodez et la Véloroute "Vallée du Lot" est nécessaire pour trois raisons:

- la distance est faible (environ 20 km);
- Rodez est une grande ville, il faut faciliter l'accès de ses habitants à la Véloroute et à la vallée;
- Rodez est un noeud inter-modal, avec un aéroport, une gare routière et une gare SNCF.
La gare de Rodez permet d'atteindre:
 - Capdenac et Figeac, au milieu de la Véloroute;
 - Toulouse, avec correspondances pour Aiguillon (début de la Véloroute), Cahors et Capdenac-Figeac (Véloroute), Béziers et Mende (fin de la Véloroute);
 - Millau (accès aux gorges du Tarn et à Mende).Rodez sera donc un point d'accès important à la Véloroute.

Deux liaisons sont possibles et pourraient être aménagées, entre Rodez et la boucle "Conques-vallée du Dourdou":

1- Rodez-Bozouls, par Sébazac-Concourès (tronçon à sécuriser), puis par des petites routes: D68, Bezannes, D27, et D581.

Cet itinéraire permet aussi, en continuant sur la D68, de rejoindre directement Rodelle et Villecomtal, c'est à dire la vallée du Dourdou, conduisant à Nauviale et Conques, en évitant la D901.

Cet itinéraire semble le meilleur, et il est facile à créer: il suffit d'aménager une piste cyclable pour sécuriser la D988 sur 3 km entre Rodez-gare et Sébazac-Concourès.

2- Rodez-Nauviale, par la D901 et Marcillac-Vallon. Cette route touristique menant à Conques est circulée, et devrait être sécurisée.