

3- Aveyron: un moyen de développer la vallée

Dans le Département de l'Aveyron, la vallée du Lot devient très étroite, le Lot ressemble de plus en plus à un torrent descendant entre deux montagnes boisées. Cela offre des paysages sauvages, mais rend parfois difficile l'aménagement d'un itinéraire cyclable sur petites routes tranquilles.

C'est le cas pour deux tronçons où la seule route disponible au bord de la rivière est une voie très circulée et dangereuse:

- RN 140 de Capdenac à Penchot (13 km), où il n'y a pas d'itinéraire continu sur petite route sur la rive opposée: sur 4 km il n'y a que la voie ferrée qui passe;

- D920 d'Entraygues à Estaing (17 km), où il n'y a sur la rive opposée qu'un itinéraire très escarpé.

Ces deux axes routiers, dont le trafic ira en augmentant dans les années à venir, doivent être évités par la Véloroute, nous proposons des solutions.

Le Département de l'Aveyron possède, à 6 kms de la vallée du Lot, le site touristique majeur de Conques. Il devra être desservi par la Véloroute. Conques se situe au bord d'un petit affluent du Lot, le Dourdou, dont la jolie vallée est parfaitement cyclable sur des petites routes sur 40 km. Cette vallée peut facilement se raccorder à son extrémité à la vallée du Lot, par une belle Voie Verte existant presque déjà entre Bozouls et Espalion.

C'est pourquoi nous proposons que la Véloroute de la Vallée du Lot comporte une boucle "Conques-vallée du Dourdou" de 68 km.

La vallée du Lot ne dessert, dans l'Aveyron, que deux centres urbains moyennement importants, Capdenac-Gare et Decazeville, qui sont situés au début du parcours. Au delà, sur 130 km, on ne trouve que quelques petites villes agréables et touristiques, assez isolées des axes importants, et vivant d'un tourisme vert, dont la "saison" est de courte durée.

Pour toute cette vallée, magnifique mais isolée, et à la fréquentation touristique encore faible, la Véloroute peut constituer un formidable outil de développement touristique, en apportant une "clientèle" supplémentaire, et un allongement de la période d'activité touristique d'Avril à Octobre.

Une liaison avec Rodez, ville principale du Département, apparait aussi souhaitable, nous l'expliquerons.

Nous présentons donc nos propositions selon les 12 tronçons suivants:

- Tronçon 12-1- De La Madeleine (pont) à Capdenac-Gare (pont)
(itinéraire "immédiat" rive gauche dans l'Aveyron)
- Tronçon 12-2- De Capdenac-Gare (pont) à Penchot (pont)
- Tronçon 12-3- De Penchot (pont) à Port d'Agrès (pont)
- Tronçon 12-4- De Port d'Agrès (pont) à Grand-Vabre (pont de Coursavy)
- Tronçon 12-5- Boucle Conques-vallée du Dourdou de Grand-Vabre à Espalion
- Tronçon 12-6- De Grand-Vabre (pont de Coursavy) à Maliol-limite du Département
Département du Cantal(tronçon 15-1)
- Tronçon 12-7- De Maliol-limite du Département à Entraygues (pont Notre-Dame)
- Tronçon 12-8- De Entraygues (pont Notre-Dame) à Estaing (pont)
- Tronçon 12-9- De Estaing (pont) à Espalion (pont)
- Tronçon 12-10- De Espalion (pont) à St-Côme-d'Olt (pont)
- Tronçon 12-11- De St-Côme-d'Olt (pont) à St-Geniez-d'Olt (pont)
- Tronçon 12-12- De St-Geniez-d'Olt (pont) à St-Laurent-d'Olt (pont) (limite Département)

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

- Tronçon 12-1- 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)

Ce tronçon a déjà été décrit dans le Département du Lot, puisque l'itinéraire "futur" devrait y être aménagé, sur la rive droite (tronçon 46-10).

Mais l'itinéraire "immédiat" devrait être ouvert sur la rive gauche, dans le Département de l'Aveyron, sur la D86.

- Tronçon 12-2- De Capdenac-Gare (pont) à Penchot (pont)

(13,5 km):

impossible rive droite sur la RN140, possible rive gauche en créant 4 km de sentier en bordure de la voie ferrée

(voir cartes n°31, 32 et 33)

(voir photos n°12-1 à 14)

Pour ce tronçon de 13,5 kms environ, nous développons les trois analyses suivantes:

- 1- La RN140 très dangereuse sur la rive droite interdit tout passage sur cette rive.
- 2- Elle impose, dans ce secteur, d'aménager rive gauche un itinéraire "futur" plat et sécurisé, dans la vallée, et cela est possible.
- 3- A très court terme un itinéraire "escarpé" et provisoire peut être ouvert.

1- Le passage de la Véloroute est impossible dans la vallée, rive droite, sur, ou au bord, de la RN140

(voir photos n°12-1 à 3)

Le trafic de la RN140 interdit tout itinéraire "immédiat" sur cette route.

Entre Capdenac-Gare et Penchot, sur 14,5 km, la RN140 est un axe routier très dangereux:

- circulation intense: 5200 véhicules par jour en moyenne annuelle, beaucoup plus selon nous puisque les comptages sur la RN140 à l'entrée de Figeac donnent 8000 véhicules par jour.

Le vendredi 7 Juillet 2000, nous avons compté, à 14h 15, plus de 10 voitures et un camion à la minute!

- nombreux poids lourds de gros tonnages, car la route dessert les zones d'activité de Viviez et Decazeville, et est un axe de transit vers Figeac (voir photo n°12-2).

- trafic en croissance continue.

- vitesse élevée des véhicules à cause du profil de la route: chaussée de plus de 7 mètres, avec deux files de circulation de 3,60m ou plus, grandes lignes droites et grandes courbes, ligne médiane pointillée autorisant les dépassements,.... (voir photos n°12-1 à 3).

- absence d'aménagement cyclable: présence de portions avec des sur-largeurs en mauvais état dans l'Aveyron, entre Bouillac et Penchot, mais aucune sur-largeur dans le Département du Lot entre Capdenac et Bouillac (quand on arrive à vélo de Penchot, à la sortie de Bouillac, on a la désagréable surprise de voir disparaître ces sur-largeurs qui servaient de refuge au cycliste jusque là....) (voir photo n°12-3).

- passages très dangereux dans les virages: ainsi entre Bouillac et Lissartel, tout bas-côté disparaît dans un grand virage, le cycliste est "coincé" à droite par une barrière en béton, les véhicules arrivant à grande vitesse ne voient le cycliste, qui est sur leur voie, qu'au dernier moment, et le doublent en le frôlant. C'est l'enfer!

Le passage d'un itinéraire "immédiat" sur ces 14 kms de RN140 est aujourd'hui impossible.

Compte-tenu du trafic: importance, vitesse, augmentation prévisible, et des pollutions sonores et chimiques qu'il entraîne, **il serait aberrant d'investir des sommes importantes dans des aménagements cyclables en bordure de la RN140**, même si l'on construisait une belle piste cyclable protégée: cela créerait un itinéraire pollué, désagréable, sur lequel les cyclistes auraient une impression permanente de danger pendant 14 km.

Aussi le seul aménagement cyclable que nous demandons sur la RN140 est la création d'une piste cyclable en site propre de 2 km, ayant pour but de pouvoir éviter cette RN140 par un itinéraire provisoire passant au nord, par les crêtes de Felzins.

NB: pour les cyclistes sportifs, et les cyclo-randonneurs les plus aguerris, il sera souhaitable de créer de véritables sur-largeurs le long de la RN140, avec un bon goudron bien roulant, comme cela a été fait en Lozère, le long de la RN88 avant Mende.

NB: la présence de cyclistes, y compris de certains randonneurs, sur cette route aujourd'hui ne doit pas faire illusion: elle est due au fait que les balades et randonnées à vélo existent, et que la N140 est l'unique passage possible.

2- Un bel itinéraire "futur" est possible sur les petites routes de la rive gauche, en aménageant un sentier parallèle à la voie ferrée sur 4 km (section B)

(voir cartes n° 31 et 32) (voir photos n°12-4 à 12)

Heureusement, il est possible de créer un itinéraire plat, continu, sécurisé et très agréable, en bordure du Lot, sur la rive droite, où des chemins empierrés et de très petites routes goudronnées existent déjà: voir cartes n°31 et 32.

Une seule partie, près de Capdenac, entre Assier et Bréziès, n'a pas de chemin disponible. L'unique solution, pour offrir une continuité, est de longer la voie ferrée.

Nous présentons cette proposition en 5 sections A, B, C, D, et E.

- Section A- De Capdenac-Gare à Assier (1,5 km): rues existantes

L'itinéraire "futur" débutera au pont de Capdenac-Gare (D994 avenue Gambetta). Il longe la rivière, puis entre dans la ZI Les Taillades, derrière la gare, passe devant la DDE et l'ADAPEI, et suit le CR dit du Moulin d'Assier.

Au bout de 1,5 km il arrive au bord du Lot, au barrage et Moulin d'Assier, où la route goudronnée s'arrête.

Mais l'itinéraire peut continuer le long de la voie ferrée, à partir du passage à niveau d'Assier.

- Section B- De Assier (pass. à niveau) au pass. à niveau de Bréziès (4,2 km): sentier de 2 mètres de large à créer au bord de la voie ferrée

Ce passage le long de la voie ferrée est une nécessité pour assurer la continuité de l'itinéraire sur la rive gauche.

Ce passage est techniquement possible, car un large espace est disponible, vu que l'emprise de la voie ferrée a été construite pour supporter deux voies de chemin de fer côte à côte. L'une d'entre elles a été ensuite supprimée, laissant un espace libre de 5 mètres.

Cet espace est très bien visible à Sourdille, après le tunnel de Capdenac, en direction de Figeac (voir photo n°12-4).

Entre le passage à niveau d'Assier et celui de Bréziès, l'emprise totale a du être rétrécie à la construction à cause du relief encaissé au pied de la montagne rocheuse. Après la fermeture d'une des voies, l'espace libéré a été en partie utilisé pour les besoins de l'exploitation, et notamment de la surveillance des éboulis.

Pourtant l'emprise disponible pour aménager un sentier parallèle est partout visible, avec 2 mètres à 2,50 mètres d'espace.

On a les dimensions suivantes, données en regardant vers Penchot, et de gauche à droite, à partir du rail droit de la voie.

- A 200m du passage à niveau d'Assier (voir photo n°12-5):

- ballast de la voie en service:	2,50m
- espace, trace de passage:	0,50m
- dalle béton au sol (câble):	0,20m
- espace libre:	2m
- poteaux rideau de câbles testeurs:	0,20m
- fossé:	0,60m
- talus.	

- Au pont, à 500m du passage à niveau Assier (voir photo n°12-6):
 - ballast de la voie en service: 1,90m
 - espace, trace de passage: 0,70m
 - dalle béton au sol (câble): 0,20m
 - espace libre: 2,80m
 - balustrade.
- Juste après ce pont, zone au pied de falaise, section avec rideau de câbles testeurs d'éboulement (voir photo n°12-7):
 - ballast de la voie en service: 1,90m
 - espace, trace de passage: 0,25m
 - dalle béton au sol (câble): 0,20m
 - poteaux rideau de câbles testeurs: 0,20m
 - espace libre: 1,40m
 - fossé: 0,60m
 - falaise rocheuse.
- Entre Vernet-le-Haut et le tunnel, la voie n'est plus au pied d'une falaise, l'espace disponible est partout de 2,10m.
- A l'entrée du tunnel (voir photo n°12-8):
 - ballast de la voie en service: 2m
 - espace disponible: 2m
(1m en sable bien nivelé, 1m en cailloux)
 - fossé: 0,60m
 - mur.

Certains travaux de dérochement et de protection des passages étroits au pied des falaises sont certainement nécessaires, pour réduire les risques d'éboulement, et élargir l'espace disponible à ces points sensibles.

A cette condition, en ré-aménageant l'emprise de la voie ferrée, il est techniquement possible d'aménager un sentier pour piétons et cyclistes parallèle à la voie ferrée, d'une largeur de 1,50 à 2 mètres, avec un grillage séparateur de 2m de haut du côté de la voie ferrée en service.

D'ailleurs, juste après cette section B (section C), au hameau de La Rivière, il existe déjà un chemin de 3 mètres de large, parallèle à la voie ferrée, qui est utilisé par les véhicules automobiles de la SNCF, sur plus de 500 mètres de long (voir photo n°12-9).

Il semble que cette petite route soit aussi autorisée aux habitants (en automobile) en période d'inondation du chemin d'accès habituel au hameau.

Ce chemin est noté sur la carte IGN, entre le passage à niveau Bréziès et le pont du chemin rural montant à Bréziès (voir carte n°31).

La solution juridique consiste en un contrat signé entre la collectivité locale aménageant la Véloroute (le Conseil Général) et le propriétaire de l'emprise de la voie ferrée.

Dans d'autres Départements de Midi-Pyrénées, des sentiers parallèles à des voies ferrées en exploitation ont déjà été officiellement aménagés:

- en Lot-et-Garonne, au pont SNCF de Boyer, le Département a ouvert un sentier pédestre de 1,2 km de long, le long de la voie ferrée Agen-Paris (voir carte n°11, photos n°47-41 à 43 et texte descriptif du tronçon 47-5).

- en Haute-Garonne, à Toulouse, la ville a ouvert une piste cyclable de 3m de large parallèle à la voie ferrée Toulouse-Auch en exploitation, avec un grillage séparateur, sur 3 km.

NB: le sentier devrait avoir une longueur de 4,2 km environ, entre le passage à niveau d'Assier et celui de Bréziès.

Ce sentier d'un seul tenant, sans traversées de la voie, assurerait la continuité de façon simple et sûre. La sécurité serait encore meilleure si ce sentier débutait 1,5 km avant au hameau La Rivière, avec un accès par le pont sous la voie ferrée du chemin menant à Bréziès, ce qui éviterait toute traversée de la voie!

Cette longueur pourrait être réduite en ré-ouvrant un sentier rural existant au bord du Lot, entre le passage à niveau de Vernet-le-Haut et le tunnel (1,2 km). Cela ajoute deux traversées de la voie ferrée.

- Section C- Du passage à niveau Bréziès à Coussieu (5,8 km): chemin et routes existants

(voir photos n° 12-10 et 11)

Au passage à niveau Bréziès, l'itinéraire suit un chemin rural d'abord en mauvais état (900m à améliorer) (voir photo n° 12-10).

Ce chemin se rapproche du Lot et devient bien empierré. Il continue jusqu'à l'ancienne écluse et au petit hameau La Rivière (1,5 km) (voir photo n° 12-11).

Ensuite une petite route goudronnée conduit au village de St-Martin-de-Bouillac (1,8 km).

Après être passé sous le pont, l'itinéraire continuera sur la très jolie petite route, qui longe la rivière, sous les arbres, jusqu'au pied de la maison Coussieu (2,5 km).

- Section D- De Coussieu à l'ancienne écluse (1,5 km): sentier existant à améliorer

(voir photo n° 12-12)

Au pied de Coussieu, au bord du Lot, le chemin continue en un chemin en terre, qui se rétrécit et est étroit au pied de la falaise, juste en face de La Roque Bouillac, pendant 300m.

Sur cette partie le chemin devra être re-construit (élargissement, revêtement).

Après, le sentier redevient large, mais sablonneux, au pied de la voie ferrée, au bord du Lot sous les arbres (voir photo n° 12-12).

Sur cette section, il suffira d'améliorer le revêtement: empierrage et castine fine bien tassée.

- Section E- De l'ancienne écluse au pont de Penchot (1 km): route existante, mais traversée de la N140 à sécuriser

Une petite route conduit de l'ancienne écluse à la RN140, à l'extrémité du pont sur le Lot (0,5 km).

L'itinéraire continuera en face, sur la D42 vers Boisse-Penchot, jusqu'au pont étroit de Penchot (0,5 km).

La traversée de la RN140 devra être sécurisée.

A court terme en ralentissant la vitesse des véhicules circulant sur cette route, et en traçant deux bandes cyclables entre le carrefour de la D42 et celui de la petite route venant de l'ancienne écluse, séparés par 150m de RN140.

A terme un passage souterrain de la Véloroute, sous la RN140, devra être aménagé:

- soit au bord du Lot, au pied de la pile du pont, en encorbellement;

- soit au niveau de l'arrivée de la petite route venant de l'ancienne écluse, par la construction d'un tunnel destiné à la fois aux cyclistes, et aux randonneurs pédestres, nombreux dans cette région.

3- A très court terme un itinéraire "immédiat" provisoire de la Véloroute officielle peut être ouvert, avec des montées (18,5 km)

(voir cartes n° 32 et 33) (voir photos n° 12-1 et 2 et 12-13 et 14)

Pour pouvoir ouvrir rapidement un itinéraire "immédiat", la seule solution est de jalonner un parcours qui s'éloigne de la vallée, et présente alors des dénivelés importants, qui sont incompatibles avec les normes exigées pour une Véloroute.

Cet itinéraire ne peut donc être que "provisoire", l'itinéraire principal revenant dans la vallée quand le parcours sur la rive gauche, l'itinéraire "futur", aura été aménagé.

Le bel itinéraire "provisoire" proposé ici, qui nécessitera la création d'une piste cyclable de 2 km au bord de la RN140, pourra être conservé comme une boucle sportive (variante), semblable à celle du Saut de la Mounine, déjà décrite dans l'itinéraire du Lot.

L'itinéraire "provisoire" passe au nord, car les dénivelés sont plus faibles, car une liaison avec Figeac est alors facile, et car il arrive directement à Penchot (par le sud l'arrivée serait à Viviez).

Cet itinéraire "provisoire" sera plus facile dans le sens Capdenac vers Penchot, car le dénivelé total de presque 300m est "absorbé" avec trois montées successives:

- D41 sous les bois: 1,4 km pente 5%
- De Mouty à La Romézie: 1km pente 7%
- De Laromiguière à Plancat: 3 km pente 3%

(dans le sens Penchot vers Capdenac, la montée de Penchot à Plancat est beaucoup plus difficile: dénivelé 283m, 4,2 km, pente 7%).

L'itinéraire offre des vues magnifiques sur la vallée du Lot, et sur les plateaux de Figeac et du Cantal.

Il se situe dans le Département du Lot pour 14 km, seule la descente sur Penchot est dans l'Aveyron.

Nous décrivons cet itinéraire en quatre éléments, plus la liaison avec Figeac.

1- De Capdenac-Gare (pont) au carrefour D41 (2,5 km)

(voir carte n°31) (voir photos n°12-1, 12-2 et 12-13)

L'itinéraire commence à l'extrémité du pont de la D994 (avenue Gambetta). Là, il descend aussitôt au bord du Lot, par la rampe à gauche devant le "Café du Pont".

Puis il longe la rivière sur la petite route tranquille, passe sous le pont de la voie ferrée, et rejoint la RN140.

L'itinéraire doit alors suivre la RN140 très circulée entre le pont de la voie ferrée et le carrefour de la D41 (2 km).

Ces 2 km devront être sécurisés en construisant une piste cyclable bidirectionnelle, en site propre, parallèle à la RN140, avec une protection physique de type barrière métallique, béton ou bois.

La photo n°12-1 montre qu'à la sortie de Capdenac, il y a la place: chaussée de 7,20m, bas-côtés de 1,50m.

La première partie, 1,2 km jusqu'à Le Goutal, devra se situer tout près de la RN, par manque d'espace. La deuxième partie, 800m, pourra s'éloigner de la RN et se rapprocher de la rivière.

La traversée de la RN140 devra être très bien sécurisée, surtout si la piste est construite côté Lot, avec une traversée située au carrefour de la D41. Dans ce cas la construction d'un terre-plein central, pour faciliter la traversée en deux temps, est souhaitable (voir photo n°12-13).

Si la piste cyclable est aménagée côté nord, la traversée de la RN140 se fera à Capdenac, où les véhicules peuvent être plus facilement ralentis, ou même arrêtés à un feu. Cette solution semble la meilleure.

2- D41 entre le carrefour N140 et le carrefour des 5 routes (D31- Les Junies) (5 km)

L'itinéraire suit la D41, jolie route de campagne, au début très plate, et qui semble assez peu circulée.

Un marquage de files de circulation étroites serait possible.

La route monte très doucement dans la plaine, puis dans les bois la pente s'accroît sur 1,4 km (pente 5%), jusqu'au carrefour.

3- Du carrefour des 5 routes (D41-D31-Les Junies) à Plancat (6,8 km): très petites routes montant jusqu'à 469m d'altitude

(voir cartes n°33 et 32)

L'itinéraire suit ensuite des très petites routes à circulation très faible, qui montent par palier jusqu'au point le plus haut, le village de Plancat, altitude 469m, dans le département du Lot.

Une première montée très raide de 1 km existe entre Mouty et La Romézie (pente 7%).

Une deuxième montée plus longue (3 km) et à pente moyenne (3%) existe ensuite entre Laromiguière et Plancat. Ce passage offre des vues lointaines au sud sur les gorges du Lot, et au nord sur le Cantal.

4- De Plancat à Penchot (pont) (4 km): une très belle descente

L'itinéraire descend d'abord à un carrefour de quatre routes, limite du Département de l'Aveyron, altitude 423m.

Puis par une descente très raide de 4 km (pente 7%), il plonge sur la vallée du Lot à Penchot, en offrant quelques vues magnifiques sur la vallée, d'un côté vers Livinhac-le-Haut, de l'autre, au pied, sur Penchot et Viviez.

Au carrefour avec la D627 (alt 186m), l'itinéraire suit cette rue vers la gauche, jusqu'au petit pont métallique de Penchot.

5- Itinéraire de liaison depuis Figeac (10,5 km)

(voir carte n°29-bis) (voir photo n°12-14)

Il est utile de jalonner un itinéraire permettant aux cyclistes de relier Figeac à la Véloroute par cet itinéraire "provisoire" et escarpé, qui rejoint la vallée à Penchot.

L'itinéraire commence à Figeac au pont Gambetta, prend la RN140 (dir Decazeville).

Cette large Allée Victor Hugo devra être sécurisée par la création de bandes cyclables (0,8 km). La chaussée de 6,90m le permet.

Après le feu, et avant le passage sous la voie ferrée, l'itinéraire prend en face la "route de Roussilhe", qui passe devant la base de loisirs du Surgié (camping, village de loisirs).

Il prend ensuite à gauche un petit chemin vers la résidence "Les Oustalous" et le hameau Le Terrié. Après une côte à 13% sur 500m, véritable "mur", il arrive sur le plateau qui domine Figeac (vue).

La petite route tranquille serpente dans les vallons, et, après une deuxième montée raide de 1,3 km (pente 7%), atteint le "carrefour de la Pierre Levée" avec la D2.

L'itinéraire suit la D2 entre ce carrefour et celui de la D206, sur 2,5km.

La D2, route de Montredon, est assez circulée, avec un profil favorisant la vitesse des véhicules: longues lignes droites, bonne visibilité (voir photo n°12-14).

La D2 devra être sécurisée sur ces 2,5 km, par marquage de files étroites (2,50m de large) et petites sur-largeurs de 0,50m (chaussée de 6m).

Au carrefour avec la D206, l'itinéraire suit des petites routes: D206 jusqu'à St-Félix, petite route jusqu'à la D2, D31 jusqu'au carrefour des 5 routes (D31-D41-Les Junies).

- Tronçon 12-3- De Penchot (pont) à Port d'Agrès (pont)
(9,8 km): un beau parcours, facile à sécuriser

(voir cartes n°32 et 34)

(voir photos n°12-15 à 16)

Ce tronçon de 10 kms environ offre un beau parcours, et ne pose pas de problèmes d'aménagements. Deux tronçons doivent être sécurisés, et cela est facile à réaliser.

Au petit pont de Penchot, l'itinéraire traverse le Lot, et, en face du bar, il prend à gauche le sentier gravillonné qui longe la rivière, et qui devra être amélioré (sur 500 mètres).

Il se poursuit sur le chemin goudronné, qui traverse tous les aménagements réalisés au bord de la rivière par la commune de Boisse-Penchot: tennis, piscine, aire de pique-nique, point d'eau et WC publics, parking, stade,... Une halte-services de la Véloroute pourra être localisée à cet endroit.

Le sentier redevient en terre sur 500m -il devra être amélioré- et rejoint la D42.

L'itinéraire suit ensuite la D42, jolie route qui passe devant le camping, mais est assez circulée par un trafic local d'accès à Decazeville.

La D42 devra être sécurisée sur 1,4 km, entre Boisse-Penchot (sentier bord du Lot) et le pont de Livinhac. Un marquage de files de 2,80m de large créera des bandes cyclables de 0,60m de large (chaussée de 7m).

L'itinéraire suit après à gauche la D21 sur 400m jusqu'à l'entrée de Livinhac-le-Haut. **Ce tronçon de D21, qui possède une large chaussée de 8 mètres, sans marquage, devra être sécurisé** par un marquage de files de 2,80m de large, créant des bandes cyclables de 1 mètre de large, **y compris sur le pont.** (voir photos n°12-15 et 16).

Cet aménagement est aussi nécessaire pour protéger les randonneurs pédestres, nombreux à circuler sur ces 500m de route: le GR 65 passe là!

Le remplacement des barrières métalliques par des barrières en bois semble aussi souhaitable, comme dans tous les sites de la vallée.

L'itinéraire entre au coeur du village par les petites rues (ce qui permet d'éviter la D21), puis en sort par la rue du Couvent, l'avenue Laromiguière, et la petite route à gauche, qui remonte jusqu'au carrefour D21/D72.

L'itinéraire suit à droite la D72 qui surplombe le Lot, et descend sous les arbres jusqu'à **un pont et un carrefour, au pied du "Roc de Gerles"**, situé à 2,8 km du pont de Port d'Agrès.

A ce carrefour la D72 tourne à gauche et monte vers les collines, jusqu'à St-Santin, en direction de Maurs. **C'est le début de la "liaison Cantal- Haute Auvergne"**, itinéraire de la Véloroute conduisant à Maurs et Aurillac, décrit plus loin.

L'itinéraire principal de la Véloroute continue tout droit en direction de Port d'Agrès, par **la D627**. A l'entrée du village il suit une petite rue à droite (quartier Le Ravet), qui mène au bord du Lot (jolie vue), puis remonte à l'extrémité du pont de Port d'Agrès, à l'angle de l'hôtel.

- Tronçon 12-4- De Port d'Agrès (pont) à Grand-Vabre (pont de Coursavy) (14 km):

un beau parcours par St-Parthem et la Maison de la Rivière, avec une boucle touristique possible sur l'autre rive

(voir cartes n°36 et 37)

(voir photos n°12-17 à 20)

Ce tronçon de 14 kms environ propose un beau parcours sur la D42, itinéraire "immédiat" au bord du Lot, qui passe devant une "maison de pays" consacrée à la rivière Lot, et d'un grand intérêt pour le touriste cycliste.

Une boucle touristique, et escarpée, peut être aménagée sur l'autre rive, pour compléter l'attrait de cette zone.

Nous présentons ces deux itinéraires.

1- Un bel itinéraire "immédiat" sur la RD42, qu'il faudra préserver lors des futurs aménagements routiers

Un superbe parcours, continu et plat, au bord du Lot, est possible en suivant tout simplement l'unique route existante, la RD42.

Cette petite route est aujourd'hui assez peu circulée, et non dangereuse pour les cyclistes, même en plein été (nous l'avons parcourue à vélo deux fois le mardi 22 Août 2000). Elle offre trois types de profil:

1- Au départ de Port-d'Agrès, et presque jusqu'à St-Parthem, elle a une largeur moyenne (chaussée de 5m à 6m).

2- Puis elle présente deux sections ayant une chaussée très étroite, de 4,30m environ:

- section à Pendaries (0,5 km) (voir photo n°12-17)

- section de St-Parthem au carrefour de La Vinzelle (3 km) (voir photo n°12-18).

Ces sections, par ailleurs très belles (paysages, vues) et ombragées, ne sont pas vraiment dangereuses pour les cyclistes, car le trafic est faible, et l'étroitesse de la route oblige les automobiles à ralentir.

3- Certaines sections ont été élargies (chaussée de 6 mètres):

- déviation de St-Parthem (0,8 km)

- du Moulin d'Olt au pont de la D901 (3 km).

Ces aménagements ont amélioré les conditions de circulation des véhicules à moteur, mais ont oublié les cyclistes:

- absence de sur-largeurs cyclables, alors qu'un marquage de bandes de rive aurait suffi pour dégager un espace de 0,40m pour les vélos;

- absence de traitement paysager: pas de plantations d'arbres, qui procurent ombre et beauté, pas de barrières en bois, qui préservent l'aspect naturel, dénaturé par les barrières métalliques.

Il apparaît donc souhaitable que ces deux sections déjà élargies soient aménagées avec des sur-largeurs cyclables.

Il est aussi nécessaire que dans les futurs aménagements routiers de la RD 42, la présence de la Véloroute touristique soit prise en compte: création de sur-largeurs cyclables, et traitement paysager.

La Maison de la Rivière, ouverte au printemps 2000 à St-Parthem, est une "maison de pays", beau "musée", qui fait revivre l'histoire économique et sociale de la rivière Lot et de sa vallée. Elle explique le rôle majeur de la navigation qui se pratiquait d'Entraygues au confluent. Expositions, maquettes, vidéo, visites commentées sont proposés toute l'année (voir photo n°12-19).

Ce lieu constituera un centre d'attraction important pour les cyclo-touristes, qui seront nombreux à s'y arrêter.

Une halte-services de la Véloroute devrait être aménagée à la Maison de la Rivière, ce qui est facile: création d'un parc de stationnement pour vélos, ouverture des toilettes aux cyclistes, et panneau d'information peuvent suffire.

Une aire de pique-nique au bord du Lot peut compléter cette halte.

La création d'un bac sur la rivière à St-Parthem, qui est envisagée par la Communauté de Communes, facilitera les circuits vélo en boucle avec l'itinéraire prévu sur l'autre rive.

Le site de La Vinzelle, village perché dominant la vallée, se situe à 3 km de la Véloroute, juste après St-Parthem. Malgré la forte pente que les cyclistes doivent franchir pour l'atteindre, il devrait constituer une autre attraction de l'itinéraire, et figurer sur les documents publiés (à voir: la Fontaine St Clair, l'église à bourdon de 1200kg, les vieilles maisons fleuries, les vues sur la vallée).

Une halte-services de la Véloroute pourrait aussi être créée au carrefour de la D42 et de la D901, au bout du pont. Il existe là un espace disponible, où pourrait être installés un panneau d'information et une aire de pique-nique (voir photo n° 12-20).

Mais celle-ci pourrait aussi être située en contre-bas, devant la base de canoë-kayak (bar-restaurant existant, ouvert en Juillet-Août seulement).

2- Un itinéraire "futur" de complément sur la rive gauche est possible, en améliorant le revêtement de pistes forestières existantes: une boucle touristique, atout pour la vallée.

Un bel itinéraire, mais avec des passages à forte pente, peut être aménagé sur la rive gauche, entre Port-d'Agrès et Grand-Vabre, sur 14,5 km.

Au départ de Port-d'Agrès, l'itinéraire suit le chemin empierré existant déjà au bord de la rivière, jusqu'à Le Roux (3,5 km).

Ensuite il suit la piste forestière existante sur 8 km: la piste monte au pied de Le Fau, puis descend jusqu'à franchir un petit ruisseau affluent du Lot (au pied de La Besse), puis remonte et redescend jusqu'à Murat. Là elle continue à plat jusqu'à Le Bac.

Cette piste de 8 km, praticable en auto (4x4), à pied et à VTT, devra être aménagée pour être un itinéraire ouvert à tous types de vélo: empierrage et pose d'une castine fine bien tassée.

L'itinéraire continue, après Le Bac, sur la petite route goudronnée qui dessert cette maison face au barrage. La route longe le Lot, puis son affluent Le Dourdou sur 300m, jusqu'au pont de Grand-Vabre sur le Dourdou.

La Communauté de Communes a des projets d'aménagement de sentiers de randonnée le long du Lot, et pourrait retenir cet itinéraire.

- Tronçon 12-5- Boucle Conques-Vallée du Dourdou de Grand-

Vabre à Espalion (64 km):

un bel itinéraire "immédiat" possible, en améliorant 1,5 km de sentier existant à Bozouls

(voir cartes n°38 et 39)

(voir photos n°12-21 à 22)

La vallée du Dourdou dans l'Aveyron ressemble à celle du Célé dans le Lot: plate, belle, facilement cyclable sur des petites routes, reliée à l'itinéraire principal de la vallée du Lot à son confluent à Grand-Vabre, et facilement reliable à l'autre extrémité, vers la source du Dourdou, à Bozouls.

La Véloroute "Vallée du Lot" doit donc comprendre une boucle "Conques-vallée du Dourdou", qui desservira le site majeur de Conques, et offrira un très beau parcours, et, à son extrémité, une magnifique Voie Verte descendant sur Espalion.

Cet itinéraire de 64 kms environ est facile à aménager. Il peut être ouvert très rapidement, avec seulement la réfection du revêtement d'un sentier pédestre existant à Bozouls, sur 1,5 km (coût environ 0,3 MF).

Nous décrivons l'itinéraire en trois éléments.

1- De Grand-Vabre au Moulin de Sagnes par la D901 (13,8 km):

un parcours magnifique, à sécuriser sur 4 kms.

(voir photo n°12-21)

L'itinéraire suit la D901 entre le pont sur le Lot et le Moulin de Sagnes (voir photo n°12-21).

C'est une petite route dans une vallée magnifique, qui passe au pied de Conques, cité médiévale à l'abbaye remarquable, qui constitue un site majeur et un pôle d'attraction touristique, y compris pour les randonneurs pédestres avec le passage du GR65.

La D901 est une route sinueuse assez étroite, dont la chaussée a une largeur d'environ 5 mètres, avec quelques sections de plus grande largeur, et des sections étroites.

Entre Grand-Vabre et Conques (9,8 km), le trafic automobile sur la D901 est plus faible, et la Véloroute pourra être jalonnée sans aménagement particulier.

Entre Conques et le Moulin de Sagnes, dans les gorges du Dourdou, la D901 est plus circulée et devra être sécurisée (4 km) (voir photo n°12-21).

Le trafic est, selon les comptages officiels, de 1181 véhicules par jour, en moyenne annuelle. Mais le trafic est plus élevé en été, avec des campings-cars, des caravanes, et des autobus.

Ce trafic est en croissance, puisque le Département aménage et élargit la D901 entre Rodez et Conques.

Sur cette section nous proposons la création d'une "route partagée" vélo/véhicules à moteurs, avec panneaux de signalisation et limitation de vitesse à 50 km/h (comme cela est prévu dans le Cantal pour la D617 entre Maurs et Aurillac).

Un traitement paysager, avec pose de rambardes en bois, est aussi nécessaire.

Il est aussi nécessaire que dans tous les futurs aménagements routiers de la RD 901, la présence de la Véloroute touristique soit prise en compte: création de sur-largeurs cyclables, et traitement paysager.

2- Du Moulin de Sagnes (D901) à Bozouls (42 km): parcours sur de jolies routes tranquilles

Du Moulin de Sagnes à Nauviale (7 km)

Au Moulin de Sagnes, l'itinéraire quitte la D901, et passe devant ce beau moulin encore en activité sur la Lot. A 800m il prend la petite route à gauche, et 1,8 km plus loin il prend en face la D502.

Au carrefour avec la D41, au niveau de St-Cyprien-sur-Dourdou, il continue en face sur cette D41. Il prend ensuite la D22A (vers Decazeville) sur 300m, puis aussitôt à gauche la D22, jolie petite route au bord du Lot, qui conduit à Nauviale.

De Nauviale à Villecomtal (13 km)

L'itinéraire traverse Nauviale par la rue principale, et suit ensuite la D22. C'est une très jolie route de vallée, plate et peu circulée. Après un passage sous les bois, la D22 rejoint la D904 à l'entrée de Villecomtal.

De Villecomtal à Bozouls (22 km)

L'itinéraire suit la D904 qui traverse Villecomtal, en direction de Muret-le-Château. Au bout de 5 km, l'itinéraire prend à gauche la D68.

La D68 est une très jolie petite route, très peu circulée, qui monte doucement avec la vallée du Dourdou, pendant 5 km, jusqu'au pied du hameau perché de Rodelle, après le pont sur le Dourdou, au lieu-dit Cambon.

A partir de là, l'itinéraire prend à gauche la petite route goudronnée (dir St Julien), qui monte sous les bois jusqu'au carrefour avec la D20 (montée de 3 km).

Au carrefour de la D20 l'itinéraire suit cette route, qui descend en pente douce jusqu'à Bozouls, au carrefour de la route Rodez-Espalion la D920.

NB: après St-Julien-de-Rodelle, certaines lignes droites de la D20 devraient être sécurisées par marquage de files étroites.

3- De Bozouls à Espalion (9 ou 13 km): un itinéraire "immédiat" possible avec peu de travaux, et un itinéraire "futur" possible sur 13 km de Voie Verte magnifique.

L'itinéraire doit éviter la D920 vers Espalion, route très circulée et très dangereuse: 7000 véhicules par jour, nombreux poids-lourds, grande vitesse. Cela est possible.

Un itinéraire "immédiat" est possible en améliorant 1,5 km de sentier pédestre existant (voir photo n°12-22)

Les communes ont en effet aménagé un sentier pédestre sur l'ancienne voie ferrée Espalion-Bozouls-Bertholène: les ouvrages d'art (ponts, tunnels) ont été sécurisés, le ballast conservé et débroussaillé.

Ce chemin est aujourd'hui impraticable à vélo, à cause des gros cailloux anguleux du ballast (taille supérieure à 5 cm), et des broussailles qui repoussent. Mais l'existence de ce sentier est d'un grand intérêt pour la Véloroute (voir photo n°12-22).

L'itinéraire "immédiat" doit emprunter la D920 sur 1,5 km, entre Bozouls (carrefour D20-D988) et le petit chemin qui part à droite (direction: "base ULM").

Or le sentier pédestre sur l'ancienne voie ferrée passe à cet endroit, le long de la D920.

L'aménagement de ce sentier en itinéraire cyclable, avec un revêtement bien roulant (grave de 0,20 plus castine fine bien tassée), permettrait d'ouvrir l'itinéraire "immédiat", et toute la boucle de 64 kms.

Ces travaux doivent porter seulement sur 1,5 km, à partir de la zone industrielle de Bozouls, devant l'usine Espalux (voir photo n°12-22).

Après ces 1,5 km de D920 (ou de sentier sur ancienne voie ferrée), l'itinéraire emprunte un joli chemin rural empierré, parallèle à l'ancienne voie ferrée, jusqu'à l'intersection avec la route de Biounac (D28) (2,4 km).

Puis il suit une très jolie petite route goudronnée qui descend très raide, par Les Matelines, jusqu'au centre d'Espalion (5 km).

Cette petite route offre des vues magnifiques sur la vallée du Lot, et présente un dénivelé important de 280m en 4 km (pente de 7%).

L'itinéraire "futur" sur l'ancienne voie ferrée permettra d'atténuer cette pente.

Un itinéraire "futur" magnifique sur l'ancienne voie ferrée déjà aménagée en sentier pédestre

Il suffit de poser sur l'emprise de cette ancienne voie ferrée un bon revêtement de gravier fin (grave 0,20) et de sable fin (castine), bien tassé et bien entretenu (désherbant), pour permettre le passage de tous types de vélos par tout temps.

Ces travaux importants, d'un coût d'environ 2 Millions de F, créeront une Voie Verte remarquable de 13 km. Elle constituera une attraction pour la Véloroute, et amènera une fréquentation élevée dans la région.

Cette Voie Verte offrira:

- une descente facile, sécurisée, et une montée facile et progressive;
- un parcours magnifique par les vues lointaines sur la vallée, et les ouvrages traversés: un tunnel en courbe de 550m, et cinq tunnels courts de 100m environ chacun.

Il faudrait installer un éclairage de ces tunnels, au moins de celui le plus long (550m) et en courbe, totalement obscur. Cet éclairage tous les 15m pourrait être actionné à l'entrée de chaque tunnel par les usagers. Il coûterait environ 0,3 MF à 0,5 MF pour les 6 tunnels.

La pose dans les 6 tunnels d'un revêtement excellent, de type enrobé, est une autre solution pour sécuriser leur traversée.

Remarque:

Services et halte-services le long de la boucle Conques-Vallée du Dourdou

L'itinéraire traverse plusieurs villages et sites disposant de services de restauration et d'hébergement, ainsi que d'éléments comme des WC et des aires de pique-nique, pouvant servir de base pour les futures halte-services:

- Grand-Vabre: bar, restaurant, hôtel, camping, village de vacances
- Conques: bar, restaurant, hôtels, camping
- D901 sortie Conques: parking, toilettes
- St-Cyprien-sur-Dourdou: deux hôtel-restaurants, WC publics sur la place
- Nauviale: bar, restaurant, gîte de séjour
- Villecomtal: bar, restaurant, hôtel, camping municipal, halte-service possible devant le camping
- Bozouls: bar, restaurant, hôtel-restaurant.

- Tronçon 12-6 (et 15-1 Cantal)- De Grand-Vabre (pont de Coursavy) à Maliol-limite du Département du Cantal (12 km): un bel itinéraire à préserver

(voir cartes n°37 et 40)
(voir photos n°12-23 et 24)

Ce tronçon de 12 kms environ se situe en totalité dans le Département du Cantal, mais il assure la continuité de la Véloroute dans le Département de l'Aveyron.

Il ne présente aucune difficulté pour être jalonné en Véloroute, car l'itinéraire emprunte la D141 en bord du Lot, qui est une jolie route ombragée, et peu circulée en moyenne annuelle.

Mais le trafic est plus important en été, et certains véhicules, comme les camionnettes des loueurs de canoës-kayak, ou des livreurs, roulent vite.

C'est une route le plus souvent étroite, avec une chaussée de largeur comprise entre 4,30m et 5m (voir photo n°12-23).

Un panneau au pont de Coursavy indique que le Conseil Général du Cantal est en train d'améliorer la D141, entre le pont de Coursavy et Maliol, sur 13 km. Montant des travaux: 3,5 MF.

Deux tronçons de la D141 ont déjà été aménagés, avant et après le Port de Vieillevie (base de canoë-kayak), sur 1km environ chacun (voir carte n°40) (voir photo n°12-24).

La chaussée a été élargie à 5,60m, et une ligne médiane pointillée tracée au sol. Mais rien n'a été prévu pour les cyclistes, alors qu'il aurait été facile de tracer deux bandes de rives pour créer deux files de circulation étroites (2,40m) et deux sur-largeurs cyclables de 0,60m.

Il est donc souhaitable que le Conseil Général du Cantal tienne compte de la Véloroute "Vallée du Lot" dans les futurs aménagements de la D141, entre le pont de Coursavy et Maliol:

- création de sur-largeurs cyclables, même étroites, en bon goudron identique à celui de la chaussée;

- traitement paysager: plantations, trouées paysagères, barrières en bois (et non en métal!), murets en pierre,...

NB: Services et halte-services de la Véloroute le long de la D141:

- | | |
|-----------------------|--|
| - Coursavy (hameau): | petit camping au bord du Lot |
| - St-Projet: | hôtel-restaurant, point d'eau + WC, prairie au bord de l'eau |
| - Vieillevie: | trois hôtels-restaurants, commerces, point d'eau, château |
| - port de Vieillevie: | base de canoë-kayak. |

- Tronçon 12-7 - De Maliol-limite du Département du Cantal à Entraygues-sur-Truyère (pont Notre-Dame) (12 km): un bel itinéraire à préserver

(voir cartes n°40 et 41)
(voir photos n°12-25 à 28)

Ce tronçon de 12 kms environ dans l'Aveyron ressemble au précédent, car l'itinéraire suit une petite route départementale au bord du Lot, la D107.

La D107 a une chaussée de largeur variable:

- largeur moyenne (5m) par endroit;
- largeur faible (4,5m) sur d'autres sections comme au pied de Le Fel (voir photo n°12-25).

Une grande section de la D107, entre Portez et le Buis (3 km), a été l'objet d'un aménagement de bonne qualité: élargissement de la chaussée, bas-côtés de bonne qualité utiles pour les cyclistes, jolis murets en pierre côté rivière.

Il est souhaitable que, dans les futurs aménagements de cette D107, le Conseil Général de l'Aveyron continue à réaliser des travaux de qualité, avec des bas-côtés larges et bien revêtus, des sur-largeurs cyclables, et un traitement paysager.

Les barrières métalliques visibles 1 km avant Entraygues, devraient être remplacées par des barrières bois (voir photo n°12-26).

L'itinéraire entre dans Entraygues par le Pont Vieux sur la Truyère, qui permet d'éviter le nouveau pont de la D920, très circulé (voir photo n°12-27).

Ce Pont Vieux d'Entraygues devrait être autorisé aux cyclistes dans les deux sens.

L'itinéraire traverse ensuite la ville en évitant la rue principale très circulée, et en longeant la rivière La Truyère. Au bout du Pont Vieux, l'itinéraire prend à droite le passage des Frères Pontifiés, puis suit le long de la Truyère la rue du Faubourg de Truyère. A la place de La République, il continue par des petites rues (rue du Collège, passage Monseigneur Lacroix, rue du Moulin, rue de la Grave) jusqu'au pied du Château, sur la jolie place avec une aire de pique-nique, au confluent de la Truyère et du Lot. Puis il longe le Lot jusqu'au quai du Lot ou avenue du Lot.

Il doit ensuite suivre l'Avenue du Lot, D920 très circulée, très dangereuse pour les cyclistes, jusqu'au pont Notre-Dame, à la sortie de la ville (voir photo n°12-28).

L'Avenue du Lot (D920) à Entraygues (0,8 km) devra être sécurisée par un aménagement cyclable.

La chaussée de 6,60m de large permet de tracer deux files de circulation de 2,70m de large, et deux bandes cyclables étroites de 0,60m de large (peinture incluse). Ces bandes seront utiles: réduction de la vitesse des autos et camions, espace pour les cyclistes.

NB: Un aménagement cyclable devrait aussi être réalisée à Entraygues sur l'Avenue de la Truyère, entre la place de la République et le Pont Vieux, car de nombreux cyclistes passent sur cette rue principale.

La chaussée de 8m de large, aujourd'hui sans marquage au sol, permet de tracer deux bandes cyclables.