



« Quand j'aperçois brusquement, au détour de la route qui monte de la vallée, très haut dans le ciel et comme débordant d'un nid d'aigle, la cascade de ses maisons de pierre aux tuiles patinées par le temps, et la flèche altière de son clocher, je me sens gagné par une intense émotion chaque fois renouvelée, en dépit d'une expérience mille fois répétée. »

Georges Delbos

Sommaire

Remerciement	1
Avant propos	2
Introduction	3
Partie I : Faycelles dans son contexte général	4
I. Localisation	4
II. Contexte naturel	4
III. Un patrimoine historique riche	5
IV. Contexte administratif	7
V. La population	8
VI. Habitat	9
Partie II : La Madeleine, au carrefour de plusieurs voies touristiques ; ...un projet de halte d'informations et de détente.	11
I. Diagnostic : La Madeleine, au carrefour de plusieurs voies touristiques	11
A. Historique de la navigabilité sur le Lot	11
B. Les caractéristiques de la navigabilité sur le Lot	14
C. La Madeleine, un lieu de passage aux abords de la RD 922	21
II. Pistes d'aménagement : Un projet de halte d'informations et de détente	25
A. Contexte administratif et réglementaire du projet	25
B. Le projet : un lieu d'accueil et de promotion touristique	25
Partie III : Un vieux réseau communal de chemins discontinus ; ...la réouverture d'un ancien sentier à travers d'anciennes terrasses viticoles	29
I. Diagnostic : Un vieux réseau communal de chemins discontinus.	29
A. À la recherche des anciennes voies de communication	29
B. Le site de Larnaudière	30
II. Pistes d'aménagement : La réouverture d'un ancien sentier à travers d'anciennes terrasses viticoles.	34
Partie IV : Une clientèle pour chaque type d'hébergement, une offre difficile à compléter	36
I. Diagnostic : Une clientèle pour chaque type d'hébergement.	36
A. Quelle est la situation actuelle du tourisme ?	36
B. Quel est le comportement des touristes ?	37
C. Les hébergements touristiques lotois	37
D. Les possibilités en hébergements touristiques dans le Pays Figeac- Cajarc	39
E. L'hébergement touristique à Faycelles	40
F. Aux abords du GR65, deux hauts lieux d'hébergements fréquentés par les randonneurs.	40
II. Pistes d'aménagement : Une offre difficile à compléter.	43
A. Un contexte difficile	43
B. Miser sur la diversité de l'hébergement	44
Conclusion	47

les titres doivent être synthétiques
(Parties I, II et III)

Remerciement

Je tiens tout d'abord à exprimer mes plus sincères remerciements à Monsieur Jean-Claude Laborie, Maire de Faycelles, ainsi qu'à l'ensemble des conseillers municipaux et sans oublier Madame Michèle Roumégous, secrétaire de mairie. Ensemble, ils ont permis que mon travail s'effectue dans d'excellentes conditions.

Ensuite, je remercie Sébastien Larribe qui, dans son rôle de tuteur, m'a bien conseillé au début de mon travail et que, dommage pour moi, j'ai trop vite oublié après.

Puis, je ne manquerai pas à dire un grand merci à l'ensemble des personnes qui ont su consacrer un peu de leur temps précieux pour m'apporter des éléments d'informations importants. Il s'agit de :

- Monsieur Soto, Président de la Commission Tourisme et environnement de la Communauté de Communes du Pays de Figeac- Cajarc qui m'a autorisé à participer aux différentes réunions programmées dans le cadre de la définition des sentiers de randonnée sur l'ensemble des communes de la région. C'était l'occasion pour moi de rencontrer d'autres élus, bénévoles, chargés de mission...et Monsieur Reiniche, Président du Comité Régional Midi-Pyrénées de la Randonnée Pédestre.
- Mademoiselle Delmothe, directrice de l'Office Intercommunal du Tourisme à Figeac.
- Madame Ramière du Comité Départemental du Tourisme à Cahors.
- Madame Privas de l'Entente Interdépartementale Bassin du Lot.
- Monsieur Affraix du Service Aménagement – Tourisme – Environnement du Conseil Général du Lot.
- Monsieur Baboulène, représentant des loueurs de bateaux sur la vallée du Lot et dirigeant de l'entreprise Babou Marine à Cahors.
- Monsieur Esslinger, botaniste à l'association Lot Nature.
- Monsieur Guénin, représentant de l'entreprise Crown Blue Line à Douelle.
- Monsieur Lefrançois, gérant du relais d'accueil de la Cassagnole.
- Monsieur Chassain, gérant du camping de Pech Ibert à Béduer.
- D'autres organismes ou entreprises comme la Chambre de Commerce et d'Industrie du Lot, la Direction Départementale de l'Équipement, le Groupe FABRE 2012 à Rieupeyroux, spécialisé dans la confection de chalets en bois et dans la gérance de campings équipés.

Enfin, je n'oublierai pas d'adresser mes remerciements aux habitants de Faycelles, aux nombreux randonneurs et plaisanciers rencontrés qui le temps de quelques mots échangés, m'ont communiqué un peu de leurs réflexions, leur vision...en bref, des mots simples mais qui ont pris une part importante dans la réalisation de ce document.

À eux, toute ma reconnaissance.

Avant propos

Etant issu du milieu agricole, les problématiques concernant l'aménagement et le développement des espaces ruraux m'intéressent tout particulièrement. Ma formation antérieure de DUT Agronomie m'a déjà permis d'approfondir des domaines particuliers :

- La protection et la mise en valeur de zones humides autour d'un lac en lien avec les activités de pêche.
- La recherche expérimentale dans le domaine des productions végétales ou comment optimiser la conduite des prairies en zone AOC Laguiole ?

Cette année, j'ai voulu aborder d'autres aspects. Le développement rural, c'est l'agriculture mais cela passe aussi, par le tourisme. N'ayant pas de projet bien défini au début de mon enquête, j'ai décidé de contacter différents élus et autres responsables professionnels pour voir quels étaient les thèmes des travaux actuels, me renseigner sur des projets d'études admissibles. Mes recherches m'ont conduit dans ma région d'origine du Haut Quercy, plus précisément des confins du Ségala au Parc Naturel Régional des Causses du Quercy, du Limargue à la vallée du Lot. Et c'est finalement à Faycelles que j'ai décidé de m'établir le temps d'un mois d'étude. Faycelles, c'est cette jolie bastide, perchée en haut des falaises et qui domine la rivière Lot, à quelques minutes de Figeac. Faycelles, c'est cette commune rurale, paisible, au passé si riche telle peut la définir Monsieur le Maire, Jean-Claude Laborie. Et c'est réellement le discours, l'implication sans faille du premier élu de la commune qui ont suscité en moi l'envie première de réaliser mon projet individuel sur le territoire de Faycelles.

Et mon projet touristique dans tout cela ? Le tourisme à Faycelles, c'est pour l'instant des gîtes ruraux de vacances, le passage des randonneurs sur les chemins de Saint-Jacques de Compostelle ou sur les sentiers balisés de la commune et... à part cela, je crois que j'ai tout énuméré. Mais pourtant, Faycelles, c'est de nombreux vestiges ~~dont~~ ^{que} le célèbre Père Georges Delbos ne manque pas de décrire dans ses différents travaux de recherche : une ancienne nécropole barbare, des habitats semi troglodytiques, une grotte, un abri préhistorique, des dolmens... Faycelles, c'est aussi la rivière Lot et la perspective d'une possible remise en navigabilité. Donc il semble y avoir un réel potentiel.

Mon projet va porter sur le lien possible entre la remise en navigabilité du Lot et le tourisme de randonnée. Chaque partie de mon rapport est constituée d'un diagnostic global qui est le reflet d'un travail de terrain, de rencontres et de références documentaires diverses. Il me permet d'établir, après synthèse, des pistes d'aménagements. À la lecture de ce document, ne vous attendez donc pas à la démonstration d'un aménagement conçu avec plan de masse, cotations et autres tableaux de financement. Dans le mois de travail autorisé, je me suis plutôt consacré à bien comprendre les enjeux du tourisme en milieu rural, les différents partenaires...et cela ne s'est avéré pas toujours évident.

N.B : La majorité des illustrations de ce rapport (photos, schémas, cartes) sont la réalisation de l'auteur. Pour les documents empruntés, la source est précisée à chaque fois.

Introduction

Le tourisme dans le département du Lot tient une place relativement importante. Ainsi en 2004, les activités touristiques ont généré environ 10 millions de nuitées pour des retombées économiques évaluées à 230 millions d'€. C'est particulièrement un patrimoine naturel et culturel remarquable qui explique la place importante que tient le tourisme dans l'économie de ce département rural, peu peuplé : 31 habitants / km². À l'échelon de la région Midi-Pyrénées, le Lot ne représente d'ailleurs que 6% de la population et fournit seulement 5,4% du PIB régional. Pour maintenir des activités dans les campagnes du département, tous les moyens sont bons. Jusqu'à il y a quelques années, l'agriculture représentait une activité qui permettait à bon nombre de tirer des revenus suffisants, mais les progrès agronomiques, l'évolution de la Politique Agricole Commune, font qu'aujourd'hui on assiste à une concentration des exploitations : les agriculteurs ne représentent plus que 3,9% de la population active. C'est peu mais ce taux est supérieur à la moyenne nationale. Les productions de qualité à forte valeur ajoutée, comme par exemple le fromage AOC Rocamadour permettent de maintenir un certain nombre d'exploitations agricoles.

Faycelles, lieu d'étude située dans la vallée du Lot à quelques Km de Figeac est une région de transition entre des terroirs différents : les limargues, les causses et la vallée du Lot. L'activité agricole y est faible ; le potentiel touristique peu valorisé. Aujourd'hui, on pourrait caractériser cette commune comme étant un lieu de résidences pour les gens travaillant à Figeac ou ailleurs dans la région, pour la population vieillissante qui, tout comme les nombreuses personnes qui y possèdent une résidence secondaire, apprécie le calme et l'aspect reposant du site. Mais aujourd'hui consciente d'un potentiel touristique que nous ne manquerons pas d'évoquer, Faycelles, comme bon nombre de communes dans la région, est à la recherche d'un nouveau dynamisme pour assurer son avenir. L'ensemble des collectivités territoriales : Communauté de Communes, Conseils Général et Régional...travaillent dans ce sens. Et le dynamisme passerait pour cette partie orientale du département par la remise en navigabilité du Lot. Le tourisme fluvial, tout comme l'ensemble des activités de nature et de découverte, est un élément qui intéresse un nombre de plus en plus grand de personnes à la recherche, dans une société en perpétuelle mutation, d'authenticité, de calme mais aussi de découverte. À la vue du potentiel local, il apparaît intéressant de développer, en lien avec la rivière, de multiples possibilités d'enrichir la diversité de l'offre touristique. À Faycelles, les Chemins de Saint Jacques Compostelle, le GR 65 matérialisé sur le plateau, semblent attirer toujours de nombreux randonneurs. Profitant également d'un riche patrimoine historique et bâti, les élus faycellois, ont tenu, dans l'élaboration du nouveau Plan Local d'Urbanisme, à prendre en considération le projet de remise en navigabilité du Lot et ont réservé des terrains pour envisager d'établir l'accueil des touristes, satisfaire à leurs besoins d'informations et de découverte et pourquoi pas aussi les inciter à venir passer quelques jours sur la commune grâce à une zone d'hébergement qui pourrait être initié à proximité du GR65. Mon travail consiste donc, après diagnostic, à déterminer des pistes d'aménagement, pour établir une halte nautique à La Madeleine, en bordure de la rivière mais aussi évaluer s'il y a un potentiel à réaliser un centre d'hébergement touristique. J'envisagerai aussi d'étudier un possible sentier de liaison entre les deux sites précédemment évoqués sans oublier de déterminer comment pouvoir attirer les nombreux voyageurs qui transitent dans le sud de la commune, via la RD 922, dont le tracé s'établit dans le village de La Madeleine.

I. Localisation

Faycelles est située à la limite Sud-est du département du Lot. Elle fait partie du canton de Figeac-Ouest. Classée « site remarquable » pour son point de vue sur les vallées du Lot et du Célé, Faycelles bénéficie du passage de nombreux touristes. Située à moins de 10 km de la commune de Figeac, Faycelles se trouve dans l'influence de cette aire urbaine ; toutefois on peut observer qu'elle n'est pas concernée par les principaux axes majeurs de communication concentrés sur Figeac. Ainsi le réseau viaire principal s'organise autour de la RD 662 direction Nord / Sud et de la RD 21 direction Est / Ouest. Le bourg est bordé par ces deux axes routiers. Ce réseau accompagne le relief et accentue la position de belvédère du bourg. La RD 21 fait le lien entre le bourg et les trois principaux hameaux : la Valade, le Mas du Noyer et la Madeleine qui, située en bordure de la rivière Lot, est aussi traversée par la RD 922, l'axe majeur de communication entre Figeac et Villefranche de Rouergue.

carte ?

II. Contexte naturel

Faycelles, dans le sud ouest de la France, subit un climat océanique à tendance méditerranéenne. Le total des précipitations annuelles avoisine les 1000 mm.

Plus précisément, Faycelles est située dans la région naturelle dénommée Le Limargue. Le Limargue est une bande étroite (10 Km), un piedmont. On pourrait dire qu'il assure la transition entre la Causse de Gramat et le Ségala mais on peut remarquer que celle-ci est très brutale : le passage du calcaire perméable aux marnes et autres roches imperméables se fait brutalement, selon une ligne repérable au mètres près.

Les sols sont principalement composés de calcaires, de calcaires gréseux, de marnes,



Figure 1 : Paysage perçu du haut du village.

d'argiles et d'une bordure de grès (cf coupe géologique jointe en annexes). Cette diversité peut être liée à la multitude des paysages observés : ainsi à Faycelles, nous sommes dans une région de contrastes où les corniches calcaires semblent s'opposer à une large vallée du Lot, où des paysages agricoles ouverts sont confrontés à des paysages fermés boisés.

Le territoire de la commune de Faycelles s'étale donc sur une zone de transition entre la vallée et le plateau ; c'est donc un paysage de coteaux où l'altitude varie de 170 mètres au niveau de la rivière à plus de 350 mètres sur les hauteurs.

Les activités agricoles se limitent aujourd'hui principalement à la culture du maïs dans la vallée et à la polyculture élevage sur le plateau.

III. Un patrimoine historique riche

Faycelles est mentionnée pour la première fois, en 838, dans une charte de Pépin d'Aquitaine. Dans ce document, il est désigné comme faisant partie du domaine royal. Le

toponyme « Faycelles », primitivement écrit « Fiscella », ferait référence (ce mot est attesté par le glossaire de Du Cange) à un fief de moindre importance dont les revenus auraient été attribués à un vassal, laïc ou ecclésiastique.

Mais nous allons voir que Faycelles puisent ses origines bien auparavant comme en témoigne les nombreux vestiges recensés sur la commune.

1) L'abri orné de La Grave, un site remarquable dans le secteur des grès.

Déjà au Paléolithique, les premiers habitants de Faycelles ont laissé leurs traces. En effet, des gravures ont été récemment mises en évidence dans l'abri de Lagrave. Ce dernier se tient à l'endroit même de la principale carrière d'extraction de matériaux en grès, sous le cimetière de Rigant. L'ouverture de l'abri est orientée plein sud. La largeur du porche est de 9 m 30, sa hauteur maximale atteint trois mètres. Dans son plus grand développement, l'abri mesure 12 m 60 au niveau du sol. De nombreux aménagements sont présents à la voûte, dans les parois et au sol de l'abri : on note la présence de nombreux « trous de Boulins », d'encoches et de rainures. Parmi les gravures recensées sur les parois, on distingue aisément une frise de chevaux mesurant au minimum un mètre 30 de long. Une quarantaine de crinières et un foisonnement de pattes donne l'impression de troupes se déplaçant de la droite vers la gauche. Seul six ou sept chevaux sont représentés en entier. De plus, on peut repérer une figuration anthropomorphe (représentation féminine du type Gönnersdorf) et une figuration animale (aurochs femelle). Les thèmes figurés et le style des gravures prônent, selon les spécialistes de l'art pariétal, pour une attribution chronologique au Magdalénien supérieur.

Cet abri, on l'a déjà évoqué, est situé dans un secteur de grès. Chronologiquement, l'exploitation des grès de la région (Capdenac, Faycelles, Figeac, Frontenac) s'étendrait de l'Antiquité à la fin du XIX^e siècle. Plusieurs sites d'extraction sont repérables dans les coteaux de la commune et on peut encore observer deux meules de meunerie en cours d'extraction au lieu-dit Peyrusse.

2) La grotte de la Moustarde

Les fouilles menées dans la grotte de la moustarde en 1972 et 1973 par Monsieur Sauteron ont permis de collecter trois vases à fond rond et cordons multiformes, une défense de sanglier polie et perforée, des éclats et lames en silex et une perle de collier en calcite. Quelques ossements humains très altérés étaient également présents. Le second âge du fer y est attesté. Georges Delbos, auteur de la thèse, Faycelles en Quercy, y signale pour cette période : «... Une jarre funéraire comme en témoignait à l'intérieur un mélange de cendres et d'os ayant subi l'épreuve du feu ».

La grotte de la moustarde contenait aussi du mobilier céramique de la période médiévale. Dans cette cavité, se trouvait également en surface un squelette, attribué par datation radiocarbone au XII^e ou au XIII^e siècle de notre ère. Un testament du XIV^e siècle mentionne l'existence d'une léproserie à proximité de la grotte et la tradition situe à cet endroit (sous le rocher) l'emplacement d'un ancien établissement villageois.

3) Des dolmens

Quatre dolmens sont signalés à Faycelles : Ferrières, Mas de Bessièrès, La Pierre Levée et les Cloupadous. Une perle de collier en calcite de forme Olivaire provenant du dolmen du Mas de Bessièrès est le seul vestige mobilier décrit pour ces quatre monuments funéraires. Parmi ces mégalithes, deux ont conservé leurs tables et deux comportent les traces de

l'édification d'un tumulus. Aucun de ces dolmens ne fait l'objet d'une fouille exhaustive autorisée.

4) Des sites à tegulae et à céramique

Ils concernent l'époque gallo-romaine : la Rivière (Pas del Rieu) ; le Cuzoul (l'Hospitalet) ; le Camp d'Andral (Mas de Vinance) et Settemont.

5) La nécropole des sarrasins

À partir du Ve siècle, les frontières de l'empire vont craquer sous la poussée des barbares venus de la lointaine Asie par l'Europe centrale. Dans le cadre de ces grandes invasions, une tribu d'envahisseurs : des Wisigoths vinrent s'établir à Faycelles, plus particulièrement sur le plateau où se trouve le village de Graville. Leur présence a été révélée par la découverte et les investigations de la nécropole des « sarrasins » où ils enterraient leur morts. À cet endroit une butte artificielle a été créée : c'est un tumulus. À proximité on trouve le dolmen des Ferrières et plus loin celui de la pierre levée.

La tradition parle à son sujet d'un combat entre sarrasins et autochtones et voit dans cette nécropole le résultat d'une lutte particulièrement meurtrière. La nécropole des sarrasins était cimetière barbare. Elle date de la fin du IV^e siècle et du début du Ve siècle. Des fouilles conduites dans les années 1964 à 1968 par le Père Georges Delbos ont permis de caractériser cette population à partir des ossements et du mobilier retrouvés. Ainsi il semblerait que ces individus de taille moyenne, se situant aux alentours de 1,70 mètre, constituaient un clan fermé, bien distinct du groupe autochtone qui habitait alors sous la falaise. Les barbares enterraient leurs morts aux « sarrasins », les gallo-romains à Rigant (lieu du cimetière actuel situé à quelques centaines de mètres en contre bas du village de Faycelles) où l'on a découvert des sarcophages typiques de cette civilisation. La fusion entre les deux groupes ethniques s'est opérée vers la fin du VI^e siècle, sous l'influence du christianisme. C'est d'ailleurs à cette époque là que fût édifiée la première église sur un ancien temple romain, au lieu dit Rigant.

6) Faycelles, une bastide du XIII^{ème} siècle



Figure 2 : Le clocher, élément majeur qui domine la bastide.

Dans la première moitié du XIII^{ème} siècle, lors du mouvement communal, vers 1230, le village abandonne le pied de la falaise pour aller se fixer sur la crête voisine. Les documents de l'époque parlent à son sujet de « La Bastizo » : les rues se coupent en angles droits selon une disposition caractéristique des bastides de ces temps-là et celles qui dévalent vers l'Est débouchaient sur l'ancien chemin de Toirac à Figeac (voir plan joint en annexes). Sur le pourtour, les maisons aux murs élevés, aux ouvertures placées très haut pour être inaccessibles, formaient des remparts à elles seules. À l'intérieur, les parcelles apparaissent rigoureusement

identiques. Un château central est même présent mais celui-ci est peut être antérieur à la bastide. En effet, selon Champeval de Vyers, vers le IX^{ème} siècle, l'abbaye de Figeac avait

construit pour sa défense une ceinture de fortifications qui le protégeait de tous côtés. Il est possible que celui de Faycelles l'ait couverte sur les rives du Lot. Cette forteresse est ensuite au cœur des événements majeurs du village. Ainsi, en 1369, elle tombe aux mains des anglais. Au XV^{ème} siècle, elle devient la résidence d'été des Abbés de Figeac. Puis, au cours des siècles qui suivent, le château est abandonné, les différents propriétaires n'y apportant plus aucun soin. En 1845, la commune est devenue de plein droit possesseur des ruines du château et de son emplacement. C'est en cet endroit qu'est édifié, de 1886 à 1888, l'église existante qui elle-même a remplacé la première église du bourg qui fût construite en 1697. Avant, les habitants allaient communier à l'extérieur de la bastide, sous les falaises, à Rigant. C'est pour éviter ces trajets et les différentes déprédations qui avaient été commises, que cette église fût désaffectée au début du XVIII^{ème} siècle. Aujourd'hui, nous pouvons toujours observer les ruines.

7) De l'habitat semi-troglodytique

De nombreux abris sous roche comprennent des aménagements qui attestent de leur utilisation en tant qu'habitats semi troglodytiques. Pour certains, l'importance des aménagements et ou leur situation supposent une organisation complexe et une perdurance de cet habitat. On citera pour exemple, la « maison de la Valade » qui est située sous le hameau, dans une falaise de grès exposés au sud. Cet habitat semi troglodytique était vraisemblablement encore occupé à la fin du XIX^{ème} siècle et est aujourd'hui, un site très visité. Des indices de semi troglodytiques sont aussi recensés en bordure de la vallée du Lot au niveau d'une barre rocheuse qui présente des aménagements en creux sur plus d'une centaine de mètres de longueur.

8) Une ancienne région viticole

Sous le second Empire, la population Faycelloise croît de façon importante pour atteindre son maximum en 1842 : 1341 habitants. Nous sommes à cette époque là dans une période de prospérité économique, l'activité dominante est les productions agricoles avec notamment la vigne dans les coteaux. Ce niveau démographique se maintient jusqu'en 1881, date à laquelle sévit le phylloxéra qui détruit la totalité du vignoble. Cela est une véritable catastrophe pour ce pays viticole et de nombreuses familles, vivants en partie grâce à cette production, se voient obliger de quitter la région pour trouver du travail. Ainsi commence la chute irrémédiable de la population qui va être encore accentuée par les deux conflits mondiaux. De nos jours, on peut observer la trace des anciens vignobles ; la plupart étaient conduits sous forme de cultures en terrasses sur les coteaux exposés au sud.

IV. Contexte administratif

1) La vie municipale

(a) La première commune du Lot à avoir adopté un Plan Local d'Urbanisme

C'est au mois de juillet 2004, que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été adopté. Sa réalisation est intervenue dans le cadre de la révision de l'ancien Plan d'Occupation des Sols (POS) dont la première version date de 1986. Les dernières modifications apportées au POS dataient de 1994.

(b) Le budget communal

Le budget se décompose de deux volets :

- La section fonctionnement dont le budget 2005 voté s'élève à 347 259 €.
- La section investissement dont le budget 2005 voté s'élève à 153 271 €.

Les projets actuels de la commune concernent la réalisation d'un parking à côté du cimetière de Rigant, la rénovation de la façade de l'Eglise...

2) L'intercommunalité

(a) Pour la mise en valeur patrimoniale et le développement économique

À l'échelle intercommunale, Faycelles adhère à la Communauté de Communes du Pays de Figeac-Cajarc créée en septembre 2001 ; elle regroupe 29 communes. Mais il est bon de signaler que déjà, en 1997, Faycelles adhérait à la Communauté de Communes du pays de Figeac qui à l'époque comptait 10 communes. Les compétences obligatoires traitent de l'aménagement de l'espace et du développement économique. Dans ce cadre, un multiservice a été implanté dans le bourg de Faycelles afin de redynamiser le centre bourg. La communauté de communes a financé les opérations d'achat et de remise en état du bâtiment et le loue, depuis son ouverture en juillet 1999, à un couple venu spécialement s'installer dans le village. La communauté participe donc à la modernisation du tissu économique dans le cadre du projet « cœur de pays, cœur de village ». Actuellement un projet intercommunal vise à définir sur l'ensemble des communes des itinéraires de randonnées non motorisées. Un tracé de randonnée pédestre, « le sentier des mulets » vient d'être arrêté sur le territoire de la commune de Faycelles.

(b) Le budget intercommunal

En ce qui concerne le volet fonctionnement, le budget 2004 a été estimé à 8 718 038 €. Les principaux postes de dépenses sont l'attribution de compensation (2 918 735 €) et les ordures ménagères (1 636 195 €). La principale source de recette est l'apport fiscal de la taxe professionnelle (4 218 668 €).

Pour ce qui est du volet investissement, le budget 2004 a été estimé à 1 802 043 €. Les dépenses concernent le plus souvent la réhabilitation d'équipements culturels et de loisirs. Les recettes sont issus majoritairement de subventions d'investissements (1 060 527 €).

V. La population

En 1999, on dénombre 531 habitants sur le territoire de la commune de Faycelles qui s'étend sur 14 km² soit une densité de 38 habitants / km².

Après avoir connu une légère baisse dans les années d'après guerre, la population a connu une légère augmentation après 1975 : en moyenne le taux d'augmentation de la population par an oscille autour de 1%. La légère évolution constatée est uniquement due au solde migratoire, les taux de natalité et de mortalité étant équivalents.

Concernant le nombre de naissances, ce dernier a nettement augmenté depuis 1990 après avoir connu une baisse régulière dans les années 1970 et 1980. Cela est en lien avec l'arrivée sur la commune de jeunes couples qui se sont installés.

L'analyse de la pyramide des âges (jointe en annexes) nous permet de nous rendre compte que le nombre d'hommes et de femmes est à peu près identique. Plus de 40% de la population est âgée de 30 à 59 ans.



Figure 3 : Profitant d'un cadre exceptionnel, on compte en moyenne 3 nouvelles habitations par an.

La population est également vieillissante puisque entre 1990 et 1999, le taux de personnes de plus de 75 ans a augmenté : en 1990, cette catégorie de personnes concernait 9,3% de la population totale faycelloise alors qu'en 1999, le taux a augmenté à 11%. Les plus jeunes sont de moins en moins nombreux à rester au pays même si on assiste aujourd'hui à quelques installations de couples avec de jeunes enfants.

La plupart des habitants sont propriétaires (82%) ; ce sont les plus jeunes (moins de 30 ans) qui sont locataires. Il n'existe pas sur la commune de logement social et le parc est constitué en majorité de grands logements (74% des résidences principales ont 4 pièces et plus). De plus, il est intéressant de noter que 50% des habitations ont été réalisées avant 1949. Le parc est donc relativement ancien. Le taux de vacance est de 7%. Les résidences secondaires concernent 20% des constructions. Il est enfin intéressant de constater que les logements constitués de couples (44%) et de personnes seules (21,8%) sont majoritaires.

meunages ?

sans enfants ?

VI. Habitat

Dans le centre bourg de Faycelles, on trouve des constructions ayant un intérêt architectural particulier et caractéristique des bastides. De plus, on peut constater que la commune a su conserver une certaine homogénéité dans le bâti. Ainsi grâce à sa position en hauteur sur la crête et à son architecture caractéristique des bastides, le village de Faycelles possède un fort caractère qui contribue à donner le sentiment de passage obligé pour les touristes de la vallée du Lot.

Si Faycelles suit les modes de construction réguliers des bastides, elle n'en oublie pas ~~moins~~ les modes de construction caractéristiques de la région.

Ainsi on peut remarquer que la majorité des toitures utilisent la tuile plate. Quelquefois on peut trouver des toits en lauzes mais souvent celle-ci, matériau lourd, est employée de façon mixte avec les tuiles plates. Pour ces toitures là, les lauzes sont disposées au départ du toit sur plusieurs rangées. De par leur poids, elles vont stabiliser le toit et jouer ainsi le rôle de coyau ; on les appelle « gaoulières ».

Une autre particularité qui rajoute du charme aux toitures est la présence de croupes ou de demi-croupes. Par souci d'économie de mur, les bâtisseurs ont préféré des triangles de pointes sur les toits à quatre pentes.

Concernant l'architecture des murs, le matériau utilisé le plus fréquemment ici est la pierre calcaire. On la retrouve sur tout le patrimoine bâti local : maisons, granges, murs de délimitation des parcelles. L'utilisation des pierres dans la construction est diverse : la maçonnerie la plus répandue est le limousinage : dans ce cas là, on utilise de la pierre tout venant que l'on enduit contrairement à la maçonnerie en pierres sèches ou à la pierres de

taille qui est réservée plutôt pour les maisons bourgeoises et les bâtiments publics. Quelquefois, on peut remarquer que la pierre a été associée à des briques de terre cuite.



Figure 4 : Grange rectangulaire, typique de la région.

Mais dans la région, il existe d'autres constructions qui attirent l'attention. Je pense ici aux pigeonniers. Deux formes principales dominent dans la région : le pigeonnier tourelle cylindrique qui est le plus souvent isolé dans les prés et le pigeonnier tourelle rectangulaire qui lui est plutôt accolé à la maison. Ces constructions marquent, de par leur grandeur, leur particularité, le statut social du propriétaire. Pendant longtemps, situés au cœur de la campagne, ils ont participé à l'économie rurale tout comme les nombreuses granges caractéristiques de la région. Ces dernières sont généralement rectangulaires ; elles sont couvertes d'un

vaste toit à deux pentes simples ou à croupes. Une immense porte à deux battants donne accès à l'étable. Son linteau est un arc de pierre surbaissé ou en plein cintre, appelé marquise.

Enfin, il me reste à évoquer, ces petites constructions que l'on retrouve disséminé un peu partout dans les prés de la région ; je veux parler ici des cazelles mais aussi des autres fontaines ou lavoirs que l'on retrouve disséminé un peu partout, au détour d'une ruelle...

Synthèse

- **Faycelles, une commune à l'écart des grands axes de communication : le développement du tourisme de randonnée ne semble pas compromis.**
- **Le contexte naturel fait état d'un site de qualité à préserver.**
- **Un patrimoine historique riche et diversifié. Cela peut représenter une source de développement d'un sentier de découverte des principaux vestiges recensés.**
- **Le sentier des mulets déjà inscrit au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de randonnée est un élément à prendre en compte dans l'objectif d'établir un nouveau sentier entre le sud et le nord de la commune.**
- **Le Plan local d'urbanisme adopté récemment est la base de mon projet d'étude.**
- **La Bastide de Faycelles, en position de belvédère, semble être un passage obligé pour les touristes visitant la région.**

I. Diagnostic : La Madeleine, au carrefour de plusieurs voies touristiques

A. Historique de la navigabilité sur le Lot

1) Du Moyen âge à l'aube du XVIIème siècle

De nombreux textes attestent de la navigation effective sur la rivière du Lot dès le XIIIème siècle. Cependant à cette époque, la rivière était encombrée par de nombreux obstacles tels les nombreuses chaussées édifiées par les possesseurs de moulins afin de canaliser les eaux en leur faveur pour accroître leur force motrice. Ces chaussées qui gênaient le passage des bateaux n'étaient le plus souvent ouvertes que par une simple brèche dont le passage s'avérait souvent dangereux. Ce n'est qu'en 1527 que les Etats provinciaux du Quercy proposèrent de remplacer ces passages, ou pertuis, par des écluses de type moderne nouvellement inventées. Cependant les travaux ne furent engagés qu'à la fin du XVIIème siècle par l'intendant de Guyenne, Claude Pellot, sous les ordres de Colbert.

2) La première campagne de travaux au XVIIème siècle

À la vue du fort déficit en voirie et dans une volonté de développer le commerce intérieur, Colbert demande à l'intendant Pellot d'évaluer les travaux nécessaires pour rendre le Lot navigable. Le projet s'avère d'autant plus nécessaire qu'à l'époque la rivière est la seule voie capable d'assurer le transport de masse. Suite aux ordres du Roi, les travaux se sont déroulés pendant huit ans de 1664 à 1672. Après quoi, suite à la guerre de Hollande, les travaux ont été stoppés et l'objectif prévu est loin d'être atteint. En effet seul le tronçon compris entre la confluence de la Garonne et Cahors a pu être aménagé. Au total, une vingtaine d'écluses sont édifiées et des ports sont construits. Pour la section en amont de Cahors, la circulation se faisait toujours grâce aux passelis établis sur les digues des moulins, le plus souvent dans de mauvaises conditions. Cependant, la rivière Lot est considérée à la fin du XVIIème siècle comme l'un des axes majeurs du commerce aquitain ; c'est d'ailleurs la seule voie par laquelle les provinces du Rouergue et du Haut Quercy pouvaient envoyer leurs productions à Bordeaux et se procurer en retour les sels, épiceries...

3) La seconde campagne au XIXème siècle

Au début du XIXème siècle, un rapport dressé par l'ingénieur en chef du Corps Royal des Ponts et Chaussées avertit le Préfet de l'état de délabrement des écluses et des digues existantes. À cette époque là, la rivière n'est navigable que pendant trois ou quatre mois et cela n'est même que par intervalles. Des moyens financiers sont donc débloqués pour permettre les travaux de rénovation et d'amélioration. Mais c'est l'exploitation industrielle du bassin houiller de Decazeville – Aubin qui lança véritablement la seconde phase de grands travaux. En effet dans les années 1830, le Duc Decazes, qui fonde la ville du même nom, fait installer des hauts fourneaux alimentés par le minerai de fer du causse Comtal et l'exploitation des mines de charbon est intensifiée. À ce nouveau centre industriel très performant, il fallait une voie d'eau irréprochable et sûre pour en amener les produits vers les plaines aquitaines, au moindre coût. Ainsi, on mettrait fin aux importations par Bordeaux, des charbons et fers Anglais, sans rivaux depuis 1815. En complément, on comptait sur un fort mouvement de denrées coloniales à la montée ; de bois, de vin, de céréales à la descente.

Le Ministère des travaux publics, créée en 1831, propose deux tranches de travaux votées par l'Assemblée. Pour un montant total de 6 000 000 de francs, une première section a été aménagée de Lévignac, port du bassin houiller en Aveyron, à Cahors. Sur ce tronçon, 33 ouvrages (18 barrages éclusés nouveaux et 15 dérivations et écluses en remplacement des pertuis) ont été construits. La seconde section aménagée est celle comprise entre Cahors et la confluence avec la Garonne. Là les travaux concernaient la rénovation d'ouvrages déjà existant (27 barrages éclusés) et la construction de 14 autres. En 1953, l'ensemble des travaux est terminé et le Lot est ainsi navigable sur un peu plus de 200 Km.

4) Le déclin

Mais très vite on se rend compte que l'on ne maîtrise pas complètement la rivière. En effet les écluses s'ensablent très vite au hasard des crues. En permanence de coûteux travaux d'entretien et de rénovation s'avèrent nécessaires. Et l'usage de la rivière demeure toujours saisonnier : à la descente, les bateaux à pleine charge pouvaient circuler 132 jours par an (contre 75 avant les travaux) et à demi-charge 239 jours d'usage. Cela s'avère trop peu et la voie d'eau devient très vite concurrencée à partir de 1863 par le développement du chemin de fer qui, pour des coûts équivalents de transport, proposaient une régularité du trafic. Les minerais d'abord puis les productions agricoles, forestières sont progressivement acheminés par les trains qui empruntent les voies ferrées réalisées : d'abord Capdenac – Périgueux – Agen puis Capdenac – Cahors – Agen. Au fur et à mesure de l'accroissement du trafic ferroviaire, l'entretien de la rivière est de moins en moins bien assuré jusqu'au déclassement du Lot navigable, le 28 décembre 1926.

La mise en navigabilité du Lot a aussi exigé d'autres aménagements sur ses rives pour faciliter les transports et mener à bien le développement économique

5) Les aménagements annexes

(a) Les cales de commerce

Ports et cales désignent indifféremment le lieu de déchargement du fret ou le point d'atterrissage du bac. Jusqu'au milieu du XVIII^{ème} siècle, le trafic intéresse un fret varié pour un tonnage considérable qui engendre de nombreuses installations rarement fixes pour répondre à la variation du niveau des eaux. Ce n'est qu'en 1830 que le premier port fût réalisé à Penchot pour répondre au commerce de charbon. Ensuite, de véritables quais pourvus de rampes d'accès ont été édifiés avec de vastes terre-pleins aménagés en arrière pour permettre le stockage des produits lourds (bois, charbons, barriques...). Au alentour de Faycelles, on peut retenir les ports de Capdenac, de Cajarc.

(b) Les bacs

Au début du XIX^{ème} siècle, seulement deux ponts permettent de franchir le Lot sur les 350 Km de rivière entre le confluent et Entraygues.

Les bacs occupent ainsi une place vitale dans l'existence des populations installées sur les deux rives du Lot. C'est



Figure 5 : La construction du Pont de La Madeleine marque la fin de l'utilisation du bac de La Madeleine.
Source : Mairie de Faycelles.

par eux que se font les échanges locaux ou de plus grande ampleur, comme par exemple au niveau du bac de La Madeleine situé sur la route de Toulouse à L'Auvergne par Figeac. Jusqu'à la Restauration, les bacs appartenaient à des particuliers. Mais à la vue du mauvais entretien de ces bacs, la Loi de Frimaire an VII transfère à la nation la propriété des passages d'eau. Au même moment la construction des premiers ponts suspendus puis leur multiplication enlève aux bacs du Lot leur intérêt économique.

6) Et après le déclassement de la rivière navigable ?

Après l'arrêt de la navigabilité sur le Lot, l'entreprise Electricité de France et d'autres opérateurs privés ont installées sur la rivière des micro centrales électriques ; on en compte aujourd'hui 23 sur la rivière dans la traversée du département. Souvent les écluses ont été utilisées à cette fin. Des barrages comme celui de Cajarc ont été aussi édifiés pour permettre entre autre la production d'électricité.

Depuis longtemps et encore aujourd'hui, l'eau du Lot est puisée pour l'irrigation des terres agricoles ou, après traitement, pour la consommation humaine.

Au cours du XXème siècle, la rivière Lot a aussi été exploitée pour le sable contenu dans son lit. L'ancienne sablière de la Madeleine en est un témoin majeur. Aujourd'hui, ses activités sont stoppées.

Enfin grâce à la hausse du pouvoir d'achat des français et des autres habitants des pays développés, grâce au raccourcissement de la durée du travail...l'économie des vacances s'est très rapidement développée dans la deuxième moitié du XXème siècle. Sur la rivière Lot, comme c'est le cas pour un bon nombre de voies d'eau en France, il est intéressant pour les élus, les professionnels... d'exploiter touristiquement les voies d'eau. Cela passe par toutes les activités liées au nautisme. L'ancien passé navigable du Lot apparaît comme être un véritable atout et c'est à partir des années 1970 que les réflexions sont lancées sur le sujet la remise en navigabilité.

7) Aujourd'hui, le tourisme fluvial

Cartes

(a) Une remise en navigabilité du Lot récente

La volonté initiale exprimée au début des années 1970 était de permettre à des embarcations légères (<1 tonne) de franchir les différentes chaussées aménagées par le biais de grues ou autres engins de levage. Ce projet là était au début défendu par messieurs Baboulène et Bernatte. En effet en 1968, ces derniers ont réussi, en trois jours, à redescendre la rivière en zodiaque depuis l'embarcadere de La Madeleine jusqu'au port de Luzech.

Parallèlement à cela, l'Association pour l'Aménagement de la Vallée du Lot est créée en 1969 ; elle sera remplacée en 1980 par l'Entente Interdépartementale du Bassin du Lot dont les missions restent identiques :

- Faciliter l'émergence d'une nouvelle destination touristique,
- Préserver la qualité de l'environnement et répondre aux principaux enjeux environnementaux.

Ainsi en 1990, une première tranche de travaux a permis de rouvrir le tronçon Luzech- St Cirq Lapopie (64 Km) à des fins touristiques, sous la maîtrise d'ouvrage du département du Lot, et accompagné par la Chambre de Commerce et d'Industrie.

En 1996, le département du Lot-et-Garonne ouvre la navigation sur 52 Km entre Nicole, à la confluence avec la Garonne, et Villeneuve sur Lot. Quelques années plus tard, la

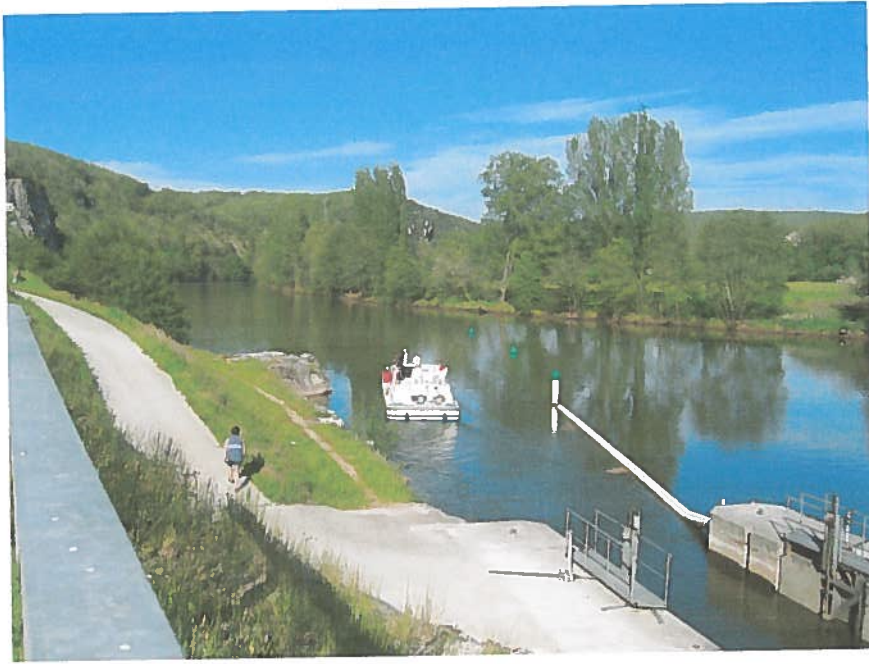


Figure 6 : Plaisanciers découvrant le cadre merveilleux de la vallée du Lot, à quelques Km en amont de Cahors.

navigabilité a été étendue de Villeneuve sur lot à Lustrac. Au total, ce sont donc près de 140 Km qui sont navigables sur la rivière Lot. Mais le projet initial de l'Entente du Bassin du Lot est de rendre le Lot complètement navigable de Nicole jusqu'à Pont de Coursavy (Aveyron). Nous verrons un peu plus tard où en est-on vraiment aujourd'hui et quel semble être l'avenir de ce projet ambitieux. Mais avant cela il apparaît intéressant de situer la navigabilité du Lot par rapport au reste de la France.

B. Les caractéristiques de la navigabilité sur le Lot

1) Que représente en France le tourisme fluvial sur le Lot?

carte ?

En 2001, le tronçon navigable entre Luzech et Saint-Cirq Lapopie sur la rivière Lot représente en terme de longueur, 0,75% de l'ensemble des voies d'eau navigables françaises (8500 Km de fleuves, canaux et rivières) qui est le premier réseau européen.

Aujourd'hui, on estime à plus de 50 000 le nombre de bateaux de plaisance privés basés sur les eaux intérieures. Plus d'une centaine d'entreprises proposent à la location une flotte de plus de 1000 « coches de plaisance » ; dans le département du Lot, on en compte cette année 45. Au total, 300 bateaux à passagers permettent des croisières sur bon nombre de cours d'eau français, le Lot en compte 5 sur le tronçon Luzech- Saint-Cirq Lapopie.

Le chiffre d'affaires de ce secteur d'activités est estimé en France à environ 170 millions d'€. La part du Lot s'élève à environ 1,5% ; en 2004, le chiffre d'affaires global généré par ces activités nautiques est estimé à 2,22 millions d'€ TTC (3,10 millions d'€ en 2003).

La navigabilité du Lot est rattachée à l'un des sept bassins français, celui du sud-ouest qui est dominé par le canal du midi permettant aux visiteurs d'éviter le détroit de Gibraltar pour passer de l'Atlantique à la Méditerranée. C'est la principale voie touristique fluviale française (a assuré dans les années 1990 plus de 1/5 du trafic français du tourisme fluvial). Sinon les autres voies navigables sont la Baïse et la Charente. Les principaux autres réseaux fluviaux français sont

- L'Ile de France (50% du chiffre d'affaires).
- La Bourgogne et la Franche-Comté (30% de la flotte des bateaux de location).
- Les 1600 Km de voies d'eau de l'Est (Meuse, Moselle, Rhin et les nombreux canaux de liaison).
- Le bassin des canaux de l'ouest (1100 Km)

Pour ce qui est des deux autres bassins restants, l'activité touristique y est plus limitée :

- La vallée du Rhône est difficilement navigable, seul des bateaux passagers et des paquebots fluviaux offrent des croisières sur le Rhône et la Saône.
- Le bassin Nord Picardie est le plus dense (1280 Km) mais est la région la moins recherchée en raison de la prépondérance des paysages urbains.

On peut donc voir ici que la France, de par son vaste réseau fluvial, propose aux touristes une navigation diversifiée dans des structures flottantes différentes et des paysages si variés. Naviguer constitue aujourd'hui un élément important du tourisme en France. Mais quelles sont les valeurs essentielles à l'accroissement des activités de plaisance, que recherchent vraiment les touristes ?

2) La tranquillité et la découverte

C'est principalement un tourisme de repos, presque un tourisme de santé pour se refaire après de longs mois passés dans la presse, le bruit et la pollution. Le tourisme fluvial est un tourisme de plein air et la voie offre souvent de multiples possibilités le long de ses berges : les chemins de halage sont l'occasion de randonnées à pied, à bicyclette, à cheval, de pique-niques

ou simplement de sommeiller, de pêcher ou de camper. Les produits touristiques développés autour de la voie d'eau comme les itinéraires balisés, les animations ou d'autres événements sont des éléments qui sont appréciés par les touristes.

Enfin on peut dire que le tourisme fluvial peut être aussi un tourisme éducatif : les différents paysages mais aussi des monuments historiques comme les châteaux, les églises, les cités... sont des éléments qui peuvent attirer la curiosité du visiteur : il apparaît donc intéressant de les considérer pour développer l'activité touristique.

Une étude réalisée à propos du tourisme fluvial sur le canal de Bourgogne a montré que les motivations étaient les

Figure 7 : un moment de détente sur les berges ombragées du Lot comme ici à Savanac (10 Km en amont de Cahors).



suivantes : pour 57% des personnes interrogées le calme, pour 47% l'originalité de ce type de vacances, pour 41% la symbiose avec la nature, pour 30% la découverte de la région, pour 29% le nautisme.

Ce constat semble bien avoir été compris par les différents acteurs du développement de la navigabilité sur le Lot. Aujourd'hui la flotte composée de bateaux habitables semble répondre à ce désir de tranquillité et de découverte. Mais nous allons voir que le potentiel ne concerne pas uniquement cette clientèle qui possède certains moyens financiers. Des voyages courts, en groupes, riches en commentaires et accessibles à des coûts bas sont aussi permis grâce aux bateaux passagers. On va donc à présent analyser ces deux types de flotte tant pour ce qui est des équipements proposés que sur les aspects clientèle et fréquentation.

3) Les différents types d'embarcations

(a) Les bateaux habitables

(1) Très vite une stabilisation de l'offre

Lors de ma rencontre avec Monsieur Baboulène Jean-Jacques, représentant du syndicat des loueurs de bateaux sur la rivière Lot et dirigeant de l'entreprise Babou marine à Cahors dont l'une de ces activités est la location de bateaux habitables, on a pu retracer l'évolution récente de l'activité touristique liée à l'usage de ces types de bateaux.

À la fin des années 1980, en même temps que les travaux de remise en navigabilité du Lot sont conduits, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Lot a aménagé 4 ports en vue de les louer à des tours opérateurs, des professionnels loueurs de bateaux de croisière. C'est ainsi que les ports de Luzech, de Douelle, de Cahors et de Bouziès ont été, après travaux, mis à disposition. Quatre entreprises, depuis 1990, occupent ces ports. Au tout début de l'aventure, on comptait 75 bateaux habitables. Ce nombre a été constant les deux premières années d'exploitation. Mais très vite ce nombre s'est réduit. En effet, le tourisme fluvial est très dépendant de la météo et la navigation n'est permise que pour des conditions précises



Figure 9 : La création d'un port, comme celui de Douelle, a été conduite par la CCI.

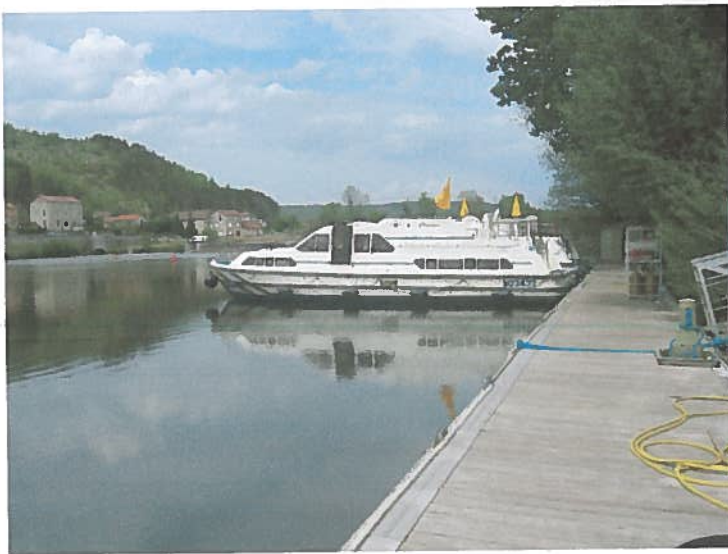


Figure 8 : Vue partielle du port de Douelle exploité par la société Crown Blue Line.

de courant ($< 160 \text{ m}^3 / \text{s}$). La période de navigation, comprise normalement entre le 1^{er} avril et fin octobre, se retrouve ainsi très vite réduite ; souvent de nombreuses semaines de location sont annulées. Les tours opérateurs, face à des coûts importants de maintenance des bateaux, du personnel se voient donc obliger à réduire leur flotte. Alors depuis une dizaine d'années, le nombre de bateaux habitables oscille autour de 50. Cette année, l'offre est composée de 45 bateaux : 17 pour la compagnie Crown Blue Line basée au port de Douelle, 12 pour l'entreprise familiale Babou Marine à Cahors, 10 pour l'opérateur Nicols à Bouziès et 6 enfin pour

l'entreprise Nautic à Luzech.

(2) Un accès à la navigation facilité

Avant il était indispensable de posséder un permis pour piloter des bateaux habitables. Aujourd'hui pour un usage privé cela est toujours indispensable. Mais à la vue de l'intérêt économique que peut représenter le développement d'une telle pratique, la législation a évolué et permet à quiconque, dans des conditions temporaires d'excursions, de piloter sans aucune justification de compétence, des bateaux accueillant un nombre maximum de 12 passagers. Une simple formation théorique et pratique d'une à deux heures environ est dispensée aux

passagers par le loueur. Cela permet donc aux opérateurs de diversifier leur offre et mettre à disposition des clients une gamme relativement étendue de bateaux pouvant accueillir de 2 à 12 personnes. Un guide de navigation est généralement fourni : ce dernier comprend des informations sur le bateau, son équipement, les écluses, les règles de navigation et recense un bon nombre d'informations concernant le potentiel touristique de la région visitée lors de la croisière.

(3) Des bateaux équipés

Le schéma ci-contre nous montre l'aménagement d'un bateau type pouvant héberger 8 personnes. Globalement, tous les types de bateaux que l'on peut louer sur la rivière Lot possède un équipement similaire (cuisine équipée, salon, salle de bain, WC, cabine de couchage et de nombreux rangements) permettant aux plaisanciers de vivre en autonomie sur le bateau le temps de la croisière.

(4) Les tarifs de location

Généralement les contrats de location sont à la semaine mais il est aussi possible de faire une croisière de deux ou trois jours. Les prix de location varient suivant les bateaux et les périodes.

Type de bateaux (capacité)	Tarif de location à la semaine suivant la période	
	<i>creuse</i>	<i>pleine</i>
2 / 4 personnes	596 €	1 088 €
10 / 12 personnes	2 645 €	4 130 €

Figure 10 : Tableau dressant un comparatif de tarifs de location de différents bateaux habitables.

Pour réaliser ce comparatif, j'ai contacté 2 opérateurs. En me référant à leurs offres de location, j'ai choisi de comparer le tarif minimal proposé et celui maximal. Ce dernier étant bien sûr atteint pour des bateaux à capacité maximale et en période pleine ; inversement pour les contrats de location minimaux. À noter ici que la période creuse correspond globalement aux quinze premiers (début avril) et derniers (fin octobre) jours de navigation permise. La période pleine est bien évidemment les mois de juillet et août. Quatre ou cinq périodes tarifaires sont fixées et les prix sont croissants de la période creuse vers la période pleine. Les tarifs présentés ici comprennent la location du bateau et son équipement, l'assurance ainsi que le parking surveillé mais la caution, le carburant ainsi que le plan annulation ne sont pas ici considérés.

À la vue des tarifs évoqués ci-dessus, on peut déjà se rendre compte que la clientèle louant ces bateaux doit constituer un budget, pour ces vacances, relativement élevé et qui est supérieur au budget vacances moyen des français à l'année. En effet, d'après un sondage effectué fin 2002 par l'Institut d'étude Européen Bluepanel, les personnes interrogées n'ayant pas séjournées en famille ou chez les amis ont déclaré avoir dépensé en moyenne 515 € (budget moyen par personne). Nous allons donc caractériser à présent la clientèle et évaluer le chiffre d'affaires dégagé par une telle activité.

(5) Fréquentation et chiffre d'affaires

	2002	2003	2004
Nombre moyen de semaines de location	18,4	15,6	14,2
Chiffre d'Affaires exprimé en millions d'€	1,07	1,20	1,05

Figure 11 : Tableau présentant l'évolution récente du chiffre d'affaires exprimé en millions d'€ en fonction du nombre moyen de semaines de location.

La baisse de fréquentation cette année (baisse de 9%) est principalement due au démarrage très tardif (mi – juin) de la saison en raison des crues : 120 semaines de locations ont été annulées.

La clientèle est ici composée à 75% de français pour les loueurs indépendants et à 75% d'étrangers pour les grandes sociétés de location en 2002. Ces chiffres évoluent les années suivantes : le nombre de clientèle étrangère est en diminution. Les étrangers sont ici principalement les allemands, suivis des britanniques, des suisses et des néerlandais.

Concernant les dépenses journalières des plaisanciers sur le Lot et compte tenu des caractéristiques et des spécificités du parcours navigable, la dépense est estimée en moyenne à 20,8 € par jour et par personne au lieu de 22 € en 2003. Au niveau national, celle-ci atteint 20,4 € par personne. L'ensemble des dépenses effectuées aurait généré pour 2004 un chiffre d'affaires de 484 365 € TTC (-31% par rapport à 2002). La baisse du chiffre d'affaire induit s'explique par une baisse des dépenses moyennes observées par certains loueurs, d'une fréquentation en baisse en 2004 de 9,8% et une perte induite liée au volume de semaines de locations annulées.

(6) Comment les plaisanciers organisent-ils leur séjour ?

Les séjours s'organisent le plus souvent sur une semaine. Ainsi en consacrant en moyenne 4 heures de navigation par jour, les touristes peuvent découvrir l'ensemble du tronçon navigable de Luzech à Saint-Cirq Lapopie. Compte tenu de cela, diverses zones aménagées en



Figure 12 : L'embarcadère situé en contrebas permet aux plaisanciers d'effectuer une pause et d'aller se promener, visiter des sites somptueux comme ici Saint-Cirq Lapopie.

bordure de la rivière permettent aux plaisanciers d'accoster et de découvrir la région visitée. L'aménagement d'une halte d'accueil est laissé à l'initiative des communes, des communautés de communes et autres syndicats d'initiative. Le plus souvent, ces zones sont constituées d'un simple espace vert avec possibilités de se restaurer sur des tables mises à disposition. Quelquefois les haltes nautiques sont rattachées à des campings, d'autres équipements sportifs (terrain de tennis...). Compte tenu de la richesse de l'équipement des bateaux, les professionnels et les plaisanciers rencontrés semblent

satisfaits par les sites aménagés. Toutefois, à la question posée : « Qu'est-ce qu'une halte nautique bien aménagée pour vous ? », les différents plaisanciers et professionnels rencontrés m'ont fait part quasi-unaniment de la même réflexion. Pour eux, une halte nautique doit être un lieu agréable et attirant. Etant situé en bordure de rivière, l'espace aménagé doit préserver un cadre naturel. Etant situé à la fois près des services, non loin d'un village, la halte nautique ne doit pas être la curiosité d'un nombre important de visiteurs afin de pas nuire aux plaisanciers à la recherche, je rappelle, de tranquillité, de repos. Ayant une certaine volonté de découverte, d'escapades, la halte nautique doit être aussi le lieu de départ et de connexion à

des sentiers de randonnées diverses (cyclisme, pédestre, à cheval...). Beaucoup de touristes fréquentant aujourd'hui la voie navigable n'oublient pas, avant de partir, de repérer les possibilités d'excursions, les sites à découvrir... Bon nombre d'entre eux se procurent des brochures sur la région visitée. Il est rare aujourd'hui ne pas voir embarquer sur le bateau des vélos. Le tourisme équestre semble aussi intéresser de plus en plus : d'ailleurs aujourd'hui certains équipages se divisent en deux : pendant qu'une moitié se concentre de relier, sur la rivière, deux points de transit en bateau ; l'autre moitié les rejoint en empruntant à cheval les sentiers équestres. Les possibilités d'agrémenter un tel séjour apparaissent alors multiples.

La halte d'accueil apparaît être au cœur de la diversification des possibilités d'excursions permises.

(b) Bateaux à passagers

On en compte aujourd'hui cinq dans le département du Lot, principalement autour de Cahors. Leur nombre reste inchangé depuis plusieurs années. Des indépendants ou le tour opérateur SAFARAID gèrent ces bateaux. Ils proposent à une clientèle diversifiée, des balades commentées d'une à deux heures sur la rivière. Le tarif d'excursion est ici fixée à une dizaine d'€ environ.

	2002	2003	2004
Nombre de passagers transportés	44300	51 953	39428
Chiffre d'Affaires exprimé en €	365 095	469 414	297 641

Figure 13 : Tableau présentant l'évolution récente du chiffre d'affaires en fonction du nombre de passagers des bateaux passagers.

La baisse de fréquentation notée en 2004 est en partie due à une durée d'exploitation fortement réduite en raison des crues du printemps ainsi qu'à de nombreuses annulations de groupes.



Figure 14 : Le bateau à passager, le Schmilblic, propose des visites d'une à deux heures autour de Cajarc.

Ici, contrairement à la clientèle des bateaux habitables, le but recherché est différent. Souvent ces balades relativement courtes dans la durée n'ont pour but que de compléter bien souvent un voyage, des vacances bien riches en visites, en excursions. Ainsi l'opérateur SAFARAID pour garantir une clientèle stable travaille beaucoup avec des agences de voyages : la promenade sur le Lot est incluse dans un programme de séjour bien planifié.

La clientèle des bateaux à passagers est composée à 85% de français. Les étrangers sont principalement les néerlandais et les anglais.

La billetterie individuelle fait état d'un attrait pour les sorties en famille tandis que les sorties de groupes sont majoritairement organisées pour les seniors. Sinon, les individuels représentent un peu plus de 50% de la clientèle totale.

Les dépenses commerciales de la clientèle des bateaux à passagers sont évaluées à 10 € par personne, soit un chiffre d'affaires induit de 394 280 €.

La navigabilité apparaît être un bon moyen pour dynamiser l'activité touristique. Cela génère des recettes mais nous allons voir que cela implique aussi de nombreuses dépenses.

4) La navigabilité, des coûts...

(a) ...Pour le maintien de la voie navigable.

La navigabilité sur le Lot, intéresse le Conseil Général du Lot, car comme le souligne Monsieur Sancon, Directeur du Service Aménagement, Tourisme et Environnement : « la navigation est un produit porteur en terme d'image et le Conseil Général souhaite participer au dynamisme de développement de cette activité et voir se mettre en place de réelles synergies ».

Ainsi sur le tronçon actuellement navigable, c'est le Conseil Général du Lot qui est en charge des opérations d'entretien, de réhabilitation ou la réalisation d'équipements pour maintenir et développer le tourisme fluvial sur la rivière Lot.

Pour l'année 2004, la maintenance de la rivière a atteint, sans compter les dépenses exceptionnelles liées aux crues, 600 000 € (Restauration de l'écluse de Saint-Géry, réhabilitation du canal d'Arcambal, amélioration des accostages, peinture...). Dans ce même objectif de maintenance, sont prévues de nouvelles opérations pour 2005 – 2006 (Consolidation et végétalisation des berges, rénovation et complément de signalisation sur les écluses...).

(b) ...pour étendre la voie navigable.

La tranche ferme du programme en cours concerne les deux tronçons Luzech aval et Saint Cirq Lapopie amont pour un montant des travaux estimé à 21 millions d'€. Le troisième tronçon Cajarc – la Madeleine est pour l'instant remis à plus tard. En effet pour qu'un tronçon navigable intéresse les touristes et donc les opérateurs, il faut que le parcours soit navigable en continu sur au moins une cinquantaine de kilomètres. Or les études ont montré que le franchissement de la boucle de Cajarc puis celle de Montbrun nécessitait des coûts très importants.

Les travaux actuels ont pour but d'étendre la navigabilité sur le Lot en amont de Saint-Cirq Lapopie jusqu'à Larnagol. Plus en amont, il semble difficile de rendre le Lot de nouveau navigable en continu. En effet, le franchissement des boucles de Cajarc et de Montbrun semble représentaient des investissements colossaux de remise en navigabilité puis après d'entretien. On évalue que tous les ans, plusieurs dizaines de milliers de tonnes de graviers devraient être extraits pour permettre le passage des bateaux. Or cette extraction demande de mobiliser des moyens techniques et financiers non négligeables avec d'importantes conséquences sur l'environnement. Cet élément est un frein considérable pour envisager la continuité de la navigation fluviale. Toutefois rendre le Lot de nouveau navigable en amont de Montbrun peut être envisagé tant sur les plans techniques et financiers. Mais le problème ici est de pouvoir, comme on l'a indiqué auparavant, remettre en navigabilité un tronçon d'au moins 50 à 60 Km pour intéresser les loueurs de bateaux habitables. Les départements du Lot et de l'Aveyron possèdent une limite départementale commune et qui est matérialisée par la rivière Lot. Les deux collectivités ayant à leur charge la maîtrise d'œuvre des opérations de réhabilitation de la rivière, ces dernières ont décidé, sur la partie fluviale commune, de déterminer deux tronçons où les travaux à engager seraient approximativement identiques pour envisager la remise en navigabilité de la rivière. Ainsi le département du Lot a en charge, les études et les travaux d'exécution sur la rivière, de la limite avec le Lot et Garonne jusqu'à La Madeleine (commune de Faycelles). En amont, c'est le département de l'Aveyron qui en a la responsabilité. Or ce dernier ne vient que d'engager les études. Par rapport au département du Lot qui vient de

Même une carte !

commencer les travaux, le Conseil Général de l'Aveyron a deux ans de retard. Ce dernier a pour objectif de rendre le Lot navigable de la Madeleine jusqu'à Port d'Agrès. Deux tronçons de travaux seraient établis et les travaux commenceraient sur la zone la plus en amont qui doit être entièrement équipée. Mais aujourd'hui la mise en navigabilité jusqu'à Port d'Agrès apparaît avoir un impact environnemental important ; les militants pour la préservation des écosystèmes sont farouchement contre ce projet. Les retombées économiques ne sont pas non plus évidentes ; les loueurs de bateaux hésitent quant à ce projet d'extension de la navigabilité après Cajarc. En effet en aval de Cajarc, le Lot d'une largeur relativement importante présente les caractéristiques d'un fleuve calme. C'est un élément très important pour les plaisanciers qui ne maîtrisent pas la navigation et qui cherchent le plus souvent la simplicité. Or plus on remonte la rivière, plus celle-ci s'étale sur une bande étroite et le débit de l'eau fluctue d'autant plus rapidement que l'on se rapproche des barrages hydroélectriques. Les opérateurs ont peur sur la zone en amont de Cajarc d'être limités en nombre de semaines de navigation permises.

Quoiqu'il en soit le Conseil général du Lot n'entreprendra des travaux sur le tronçon Cajarc- La Madeleine uniquement s'il est certain que le département de l'Aveyron étendra ensuite la voie navigable. Le bon déroulement des travaux étant aussi conditionné par le déblocage des aides Europe- Etat qui sont majoritaires pour ce type de projet et qui bien souvent, à la vue de la situation financière de l'Etat, sont débloquées très tardivement. Dans le plan de financement, les crédits Etat / Europe représentent 60% de l'investissement total ; 25% sont à la charge du Département et 15% pour la Région.

Le Lot navigable à La Madeleine est un projet certes ambitieux mais sa réalisation concrète n'apparaît pas être admissible au plus tôt en 2010.

La Madeleine, est depuis longtemps un lieu de passage pour les visiteurs voulant franchir le Lot. Aujourd'hui La Madeleine est un des lieux-dits principaux de la commune de Faycelles. Nous allons ici faire un petit diagnostic de ce hameau qui, étant situé de part et d'autre du chemin départemental 922 de Figeac à Villefranche de Rouergue, constitue un lieu de passage très fréquenté.

C. La Madeleine, un lieu de passage aux abords de la RD 922

1) La Madeleine, au carrefour de plusieurs voies de communication

C'est le développement de la navigabilité sur la rivière du Lot et le tracé de la route de Figeac à Villefranche de Rouergue qui a permis un relatif essor du village au cours du XVIIIème et XIXème siècle. Certes l'urbanisation du site était limitée : quelques habitations, des artisans, des aubergistes... de quoi faire une pause avant de franchir la rivière via le bac.

C'est ensuite l'arrivée du chemin de fer au XIXème siècle qui a contribué à augmenter l'activité dans le village où une gare a même été construite.

Mais c'est incontestablement au XXème siècle que le village connaît le plus de changement avec tout d'abord la construction du pont suspendu. Tout au long de ces dernières décennies le trafic routier n'a cessé de croître sur l'ancienne route Clermont Ferrand – Toulouse.

Mais en même temps où l'on a assisté à l'essor de la circulation automobile et du transport par camions, la voie ferrée a vu sa fréquentation vite diminuée. Le dernier train de marchandises, entre Cahors et Capdenac, a ainsi transité pour la dernière fois, par La Madeleine, en 1986. Après la ligne a été utilisée à des fins touristiques : c'était l'association Quercyrail qui proposait aux visiteurs des balades dans la Vallée du Lot. Cette association

n'existe plus aujourd'hui et la ligne n'est plus fréquentée depuis 2002. En effet, à la vue du nombre faible de visiteurs (environ 12 à 13000 entrées payantes par an) et des coûts importants mais nécessaires pour emprunter la voie, l'Association loi 1901 Quercyrail s'est vue dans l'impossibilité de reconduire ses activités. La voie est donc à l'abandon ; elle est toujours la propriété de Réseau Ferré de France qui envisage néanmoins de la vendre. Pour l'instant, le Conseil Général, possible acquéreur, envisage de réfléchir à d'éventuelles nouvelles utilisations touristiques de la voie qui, il est vrai, est située dans un cadre exceptionnel. La possibilité de rouvrir un tronçon à usage d'un nouveau train touristique peut être envisageable moyennant des coûts importants pour la rénovation des voies, des tunnels. D'autres possibilités comme



peut être une voie verte, des vélos rails pourraient être envisageables. Mais engager de tels travaux de remise en valeur quelconque nécessitent d'en évaluer d'abord son impact dans l'économie locale.

Pour l'instant la voie est à l'abandon et la gare est devenue, depuis la fin des années 1980, la propriété de l'entreprise Sud-ouest Système qui, spécialisée dans la réparation de Machines-outils, regroupe aujourd'hui sur son site de La Madeleine, une trentaine d'emplois. À proximité de la gare toujours, l'entreprise figeacoise Larnaudie (fabricant de produits régionaux) a installé

Figure 15 : Un aperçu, à La Madeleine, de la voie ferrée à l'abandon.

un dépôt. Sinon aujourd'hui, hormis ces quelques entreprises, on compte dans le village, un restaurant, Le Madelon qui propose des menus variés, un garagiste, un centre équestre et quelques résidences d'habitations qui peuvent souffrir du bruit induit par la proximité avec la route départementale 922.

2) Aujourd'hui à La Madeleine, un trafic routier relativement important

D'après les données transmises par la Direction Départementale de l'Équipement, les comptages effectués 4 fois la semaine nous montre un trafic routier, à proximité de La Madeleine, évalué en 2004 à 6183 véhicules par jour. Ce chiffre est en légère réduction par rapport à 2003 (en moyenne 6679 véhicules par jour). Autour de la ville de Figeac, ce résultat nous indique que la RD 922 est le troisième axe fréquenté à moins de 5 Km de la limite de ville, derrière :

- la RN 140 (route principale de Brive à Rodez) dont le trafic varie entre 12400 et 8907 véhicules par jour selon l'emplacement du poste de comptage.
- La RD 802 (route principale de Figeac à l'autoroute A20) dont le trafic moyen journalier est évalué en moyenne à 8459 à l'entrée de la ville.

Il est bon d'indiquer que pour l'ensemble des voies évoquées précédemment, le trafic mesuré diminue fortement à mesure que l'on s'éloigne de Figeac. D'ailleurs on peut estimer que plus de 50% du trafic concerne des petits déplacements autour de la ville.

3) La RD 922, un possible axe majeur entre l'Autoroute A20 et la Méditerranée via Rodez

Le projet de contournement de la ville de Figeac programmé depuis plusieurs années mais toujours reporté par manque de versement des crédits de l'Etat devrait cette année être opéré. Le tracé de la rocade prévoit de relier autour de Figeac la RD 802 à la RD 922 et de faire aussi le lien entre cette dernière et la RN 140 dont la procédure de déclassement en route départementale est en cours. Depuis plusieurs années déjà, des travaux sont menés sur la RD 802 qui a été entièrement rénovée depuis son embranchement avec le péage de Labastide-Murat (A 20) jusqu'aux portes de Figeac. Le département de l'Aveyron, en vue d'établir une voie rapide entre Rodez et l'Autoroute A20, a décidé d'établir une étude pour établir un tracé de Rodez via Rignac jusqu'à Villeneuve d'Aveyron. C'est d'ailleurs dans ce dernier village que le lien entre la nouvelle voie et la RD 922 devrait être opéré. Mais ce projet là ne fait pas l'unanimité dans le département de l'Aveyron. En effet, comme je l'ai indiqué auparavant la RN 140 est l'axe principal de liaison entre Brive et Rodez via Figeac et Decazeville. C'est la voie de communication majeure de la Mecanic Vallée (nom donnée à l'espace compris entre Brive, Figeac, Decazeville, Rodez et Albi pour l'importance des activités dans le domaine de la productique; cela concerne environ 14 000 emplois). Le contournement du trafic de Decazeville via Villeneuve d'Aveyron inquiète les élus de l'ancien bassin minier toujours à la recherche de l'essor du développement économique. Ne l'oublions pas, la RN 140 est aussi l'axe principal des touristes de la région et même d'ailleurs (Limousin) pour se rendre sur les plages languedociennes.

En tout état de cause, si le projet de liaison de Rodez à l'A20 via Villeneuve d'Aveyron est retenu cela ne fera qu'augmenter le trafic sur la RD 922. La Madeleine située à l'entrée du département du Lot pourrait bien bénéficier de cet attrait supplémentaire de voyageurs.



Figure 16 : La route départementale 922, au centre du développement économique de La Madeleine.

Synthèse

- Une rivière aménagée mais qui semble difficile à maîtriser. De tout temps, la rivière varie fortement. En effet, le bassin de la rivière Lot, dans sa partie la plus amont, est soumis à un climat de type méditerranéen. Les fortes précipitations qui peuvent se produire sont à l'origine des fortes variations du niveau de l'eau. De plus les différents lâchés opérés par les barrages EDF rendent difficile, dans la partie amont à Cajarc, d'envisager une période de navigabilité possible importante.
- De nombreux ouvrages d'art tout au long de la rivière. À proximité de La Madeleine, l'ancien port de Capdenac pourrait être réaménagé et permettre à des loueurs de bateaux d'installer leur flotte et les équipements annexes.
- L'embarcadere de La Madeleine, ancien passage sur la rivière via les bacs pourrait être réaménagé pour permettre aux plaisanciers d'accoster.
- Le réseau navigable français est très important en France. Les touristes ont donc le choix. La navigabilité sur le Lot ne représente qu'une infime part de l'activité française.
- Développer et promouvoir des activités diversifiées autour de la voie d'eau sont indispensables pour attirer les touristes. Dans ce sens, la randonnée en tout genre et la découverte du patrimoine sont des éléments essentiels.
- Une halte nautique est destinée pour les plaisanciers naviguant sur des bateaux habitables. Ils sont le plus souvent une dizaine à naviguer ensemble. La halte nautique est pour eux, un lieu de repos dans un cadre naturel. C'est aussi le point de départ des excursions.
- L'attrait aujourd'hui pour le tourisme équestre en lien avec la navigation est un élément intéressant à prendre en considération du fait de la présence d'une ferme équestre à proximité du terrain destiné à accueillir la halte nautique.

À partir des indications précisées, je vais vous présenter quelques pistes d'aménagements sur les parcelles réservées dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme pour établir une halte nautique.

*→
page suivante*

II. Pistes d'aménagement : Un projet de halte d'informations et de détente

A. Contexte administratif et réglementaire du projet

Conformément au Plan Local d'Urbanisme, les parcelles réservées pour accueillir la halte nautique se situent à une centaine de mètres de la rivière. D'un total de 1,29 ha, les terrains appartiennent aujourd'hui à deux propriétaires privés : Monsieur Cantaloube et l'ancienne entreprise qui exploitait la sablière de La Madeleine. Dans le zonage, les parcelles sont inscrites dans un territoire classé zone Np (secteur de la falaise) : d'après le règlement, dans ce secteur : «Les occupations et utilisations du sol interdites sont :

Les installations et les travaux divers soumis aux dispositions des articles R442.1 à R442.4.13 du code de l'urbanisme, sauf s'ils sont nécessaires à la vie ou à la commodité des occupants ou utilisateurs de la zone ; pour les affouillements et exhaussements du sol, sauf s'ils sont liés à la réalisation de construction, installations ou ouvrages autorisés de la zone. »

De plus il est bon de noter que le secteur Np est situé en zone inondable et est compris dans la zone du site inscrit.

1) Un site inscrit

C'est un monument naturel ou un site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, qui a fait l'objet d'une inscription sur la liste des monuments naturels du département. L'inscription a pour but la conservation de milieux et de paysages dans leur état actuel, de villages et de bâtiments anciens, la surveillance des centres historiques, le contrôle des démolitions, l'introduction de la notion d'espace protégé dans les raisonnements des acteurs de l'urbanisme. Elle entraîne, pour les maîtres d'ouvrages, l'obligation d'informer l'administration de tous les projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site quatre mois au moins avant le début de ces travaux. À Faycelles, le classement concerne l'ensemble du terroir qui peut être perçu de la rivière. Dans cette zone délimitée, les travaux sont sous le contrôle de l'Architecte des Bâtiments de France.

2) Une zone inondable

Actuellement 10 000 zones inondables sont répertoriées en France. Le classement en zone inondable entraîne des restrictions pour la construction. C'est le Maire qui décide s'il y a construction ou non sur ces zones là. Les élus ne sont donc pas toujours d'accord pour appliquer les mesures pour des raisons financières et trop souvent, ces risques ne sont pas pris en compte par les municipalités qui autorisent la construction de maisons, d'hôtels, camping ou autres. L'investissement de l'état pour la prévention des risques naturels, va dépendre de l'impact économique et humain.

Après avoir évoqué ces quelques détails réglementaires, nous allons évoquer quelques pistes d'aménagements envisageables sur le terrain réservé.

B. Le projet : un lieu d'accueil et de promotion touristique

Avant de vous exprimer quelques projets d'aménagements, il paraît essentiel d'envisager le contexte, l'ambiance du site.

1) Un espace ouvert

Comme on peut le voir sur la carte ci-contre, le site destiné à accueillir la halte nautique est entouré par deux vois routières, la RD 922 dont le trafic est relativement élevé et la voie communale n°101 qui, elle, ne voit transiter que peu de véhicules. C'est un élément important à prendre en compte pour respecter le repos des possibles usagers tout comme veiller à respecter une distance relativement suffisante de l'habitation située la plus proche du terrain réservé. L'espace environnant est relativement ouvert : la culture du maïs domine ; les prés situés de l'autre côté de la voie communale n°101 hébergent de nombreux chevaux du centre équestre. Seule l'ancienne voie ferrée présente aujourd'hui un espace conquis par les broussailles et protégé par une haie fermée.

Un dernier élément important à relever est l'état du talus qui soutient la route RD 922 ; il est dans un état de délabrement inquiétant ; un enrochement semble nécessaire dans un futur relativement proche.

À la vue de ces quelques éléments, on peut envisager un projet d'aménagement.

2) Un embarcadère à réaménager

Le Lot de nouveau navigable, c'est le passage de bateaux touristiques habitables ou à



passagers. Le site de La Madeleine doit être envisagé dans le but de pouvoir faire accoster des bateaux habitables. Or en l'état actuel de l'aménagement de l'ancien embarcadère, il s'avère impossible de réaliser une telle possibilité. Un nouveau quai doit être conçu. À la vue de la place disponible, au maximum deux bateaux pourraient établir en même temps une pause à La Madeleine. Cela semble correct étant donné que l'arrêt maximal envisagé est de 24 heures et que le trafic de bateaux devrait être relativement limité. Les principales haltes nautiques déjà aménagées sur le tronçon navigable entre Luzech et

Figure 17 : Embarcadère, un quai à réaménager pour faciliter l'accostage et la descente des passagers du bateau.

Saint-Cirq Lapopie proposent les mêmes possibilités : souvent un seul bateau est établi à une halte nautique. Cela s'explique en raison d'une fréquentation limitée et aux nombreuses haltes aménagées aux abords de la rivière.

3) La halte nautique, un lieu de transit

Cet espace relativement grand doit pouvoir être considéré comme un lieu de transit et d'information à la fois pour les voyageurs empruntant la RD 922 et les plaisanciers. Pour ces derniers, le diagnostic précédent a fait état d'une recherche de lieu de repos. J'envisage donc, dans la partie la plus éloignée de la route départementale et des habitations, de réserver un espace pour accueillir les plaisanciers. Etant située dans la partie occidentale du terrain, l'accès le plus court envisageable serait le transit des voyageurs par la voie privée située sur la propriété de la ferme équestre. Sinon la seule autre voie possible serait de faire le tour par le

chemin départemental. Or cela demande d'aménager l'ensemble des abords de la voie routière pour sécuriser les piétons qui cheminerait à proximité d'un axe fréquenté ; cela constituerait une pause peu attrayante pour les plaisanciers, d'autant plus qu'il n'y a aucun commerce ou activité de loisirs, culturelle dans la traversée du village. Seul le restaurant La Madelon qui propose des menus variés, situé de l'autre côté de l'axe départemental est à considérer. Une bonne signalisation au niveau de la halte nautique devrait suffire à attirer les éventuels plaisanciers souhaitant se restaurer.

Le lieu de détente pour les plaisanciers doit être un lieu verdoyant où une végétation suffisante doit suffire à elle seule à créer un lieu de repos aspirant à une relative tranquillité. Pouvoir faire une sieste ou même passer une nuit sur ce site doit être possible. Des arbres correctement placés pourraient pourquoi pas permettre de fixer un hamac. Ensuite des tables de grandeur différente doivent permettre d'attabler ensemble les plaisanciers (De 4 à 12 places). Les séjours sur l'eau étant le plus souvent effectués en famille, la mise en place de jeux pour enfants peut être un bon élément. Dans la mesure où les plaisanciers décident de passer une soirée, une nuit sur le site, un éclairage du lieu, même partiel, doit être envisagé pour éclairer les tables ou un terrain de pétanque ou autres que l'on aura pris soin d'aménager entre les arbres. Sinon une pelouse verte et des espaces fleuries recouvriraient le sol.

De plus, cela doit être un lieu où les plaisanciers peuvent se suffire à eux-mêmes pendant quelques heures sans avoir à revenir sur le bateau ; la mise en place d'un bloc sanitaire (WC, douches) apparaît essentiel. Ce petit bâtiment pourrait être un prétexte pour établir une certaine limite mais aussi un lieu de transition avec l'autre espace réservé pour accueillir les automobilistes désirant faire une halte dans leur voyage. Selon cette hypothèse, le bloc sanitaire doit donc posséder deux entrées, une sur chaque façade.

De l'autre côté de ce bâtiment, un lieu de pause mais surtout de promotion. La Madeleine étant située aux portes du département du Lot, sur un lieu de transit très fréquenté, il apparaît intéressant d'attirer les touristes qui souvent traversent le département d'un seul trait. L'emplacement du terrain réservé est, comme on l'a dit, un espace relativement ouvert et visible d'accès loin pour les automobilistes en particulier ceux qui transitent par la RD 922 dans le sens Villeneuve d'Aveyron – Figeac. On doit donc, si on veut attirer les automobilistes qui remontent de la Méditerranée ou d'ailleurs, susciter chez eux la curiosité. Le Département du



Figure 18 : Entrée du département du Lot aux abords de la route nationale 122, quelques Km avant Bagnac.

Lot valorise, à mon sens, peu ses entrées. Seuls de simples panneaux d'informations nous indiquent que nous sommes bien dans ce département où l'on recense 420 sites ! Mon idée serait de réaliser une certaine œuvre d'art, suffisamment grande mais pas immense qui de par sa caractéristique et sa mise en évidence se suffirait à elle-même pour que les automobilistes choisissent de faire une halte à La Madeleine. Ainsi un travail conduit par un ou plusieurs artistes locaux pourrait consister à réaliser sur un plan incliné, la reproduction du département du Lot avec les principaux sites touristiques. Etant à proximité de la rivière du Lot, celle-ci et les différents centres d'intérêts qui la

bordent seraient mis en évidence. Le matériau utilisé pour réaliser cet ouvrage serait, pourquoi

l'usage civil ≠ l'usage public

pas, de la pierre, mais pas n'importe laquelle. Des prélèvements de roche effectuaient dans les différentes régions naturelles du département pourraient constituer la base du monument. Le département du Lot doit miser sur ses atouts. Or le lien à la pierre est très fort dans la région ; je pense ici à la richesse du patrimoine bâti que l'on pourrait mettre en évidence sur cet ouvrage. La disposition et l'orientation du monument doivent être établies de sorte que les automobilistes aient un bel aperçu depuis la route ; un éclairage doit permettre de le mettre en évidence la nuit (la carte ci-contre nous donne l'emplacement envisageable). Autour de cet espace, les gens doivent pouvoir circuler. Des panneaux d'information correctement placés doivent permettre aux touristes d'apprécier la région, d'avoir envie d'y séjourner et donc trouver les informations nécessaires à cela. Des bancs et quelques tables à l'ombre doivent permettre de prolonger le moment de pause. Mais ici il faut veiller à conserver un espace relativement ouvert et la végétalisation doit être limitée ; toutefois l'enrochement du talus de soutien de la RD 922 peut être entièrement recouvert par des végétaux telles des mousses qui recouvriraient entièrement les roches.

Le public visé ici est les automobilistes. Il est donc nécessaire de prévoir sur le site des places de parking. À la vue de la faible largeur de la voie communale n° 101, il est nécessaire de prévoir un espace relativement grand où l'on peut faire demi-tour.

Enfin on a indiqué dans la synthèse que l'espace réservé de la Madeleine doit être le point de départ des différentes excursions dans la région. Il faut donc permettre aux différents visiteurs de pouvoir faire une randonnée à pied, à vélo ou même en cheval. Pour ce dernier point, la proximité de la ferme équestre est un atout pour développer le tourisme équestre. Pour l'ensemble des types de randonnée évoquée, il faut prévoir des pistes, des sentiers balisés ; le but étant de proposer une balade dans la commune de Faycelles. Un tableau d'information spécifique à la randonnée doit donc être établi.

Puis, il ne faut pas oublier l'ancienne voie ferrée : dans l'objectif d'une possible réouverture, un arrêt aménagé pourrait permettre aux touristes de partir faire une balade en train ou pourquoi pas en vélo rails ou alors sur une voie verte de randonnée pédestre, à vélo.

Enfin, les plaisanciers profitant de leur arrêt à la Madeleine, dans la perspective du développement du tourisme culturel, pourraient aller visiter la ville médiévale de Figeac, cité de Jean-François Champollion. Pour cela des navettes en bus doivent être instaurées entre les deux sites. Un arrêt de bus doit donc être envisagé dans l'aménagement de la halte de repos et d'informations.

Voilà les grandes lignes d'aménagement exprimées. Maintenant ce travail a l'intérêt de pouvoir être discuté et envisager pourquoi pas la réalisation d'un projet d'une telle halte.

Toutefois la perspective d'un tel aménagement est conditionnée avant tout par le projet de remise en navigabilité du Lot qui pour l'instant est incertain.

Kop de lauz

I. Diagnostic : Un vieux réseau communal de chemins discontinus.

A. À la recherche des anciennes voies de communication

À partir du réseau de sentiers de terre recensés sur le plan cadastral, j'ai essayé de déterminer les possibilités de réaliser un parcours en continu ou du moins en majorité sur des chemins en terre. Cela s'est avéré vite impossible.

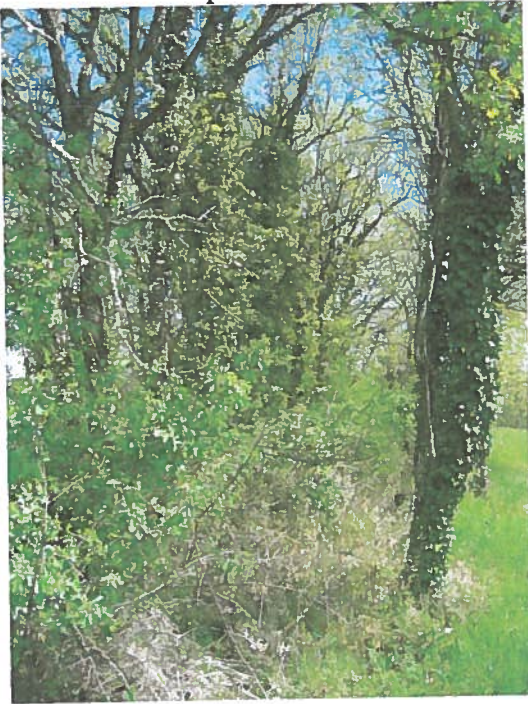


Figure 19 : Comme ici, de nombreux chemins à Faycelles ne sont plus praticables, conquis par les broussailles et autres végétaux.

Cependant lors de mes promenades sur la commune, j'ai pu remarquer, en analysant le paysage, la présence d'anciens chemins aujourd'hui envahi par les broussailles où même des arbres (le plus souvent des chênes pubescents) se sont installés. Ces itinéraires là, pour la plupart, ne sont pas aujourd'hui indiqués sur le cadastre actuel. Alors c'est pourquoi, il m'est apparu intéressant de voir les possibilités de rouvrir d'anciennes voies. Pour cela, j'ai tout d'abord effectué des recherches sur les anciens plans cadastraux aux archives communales. Ainsi j'ai pu me rendre compte de la richesse du réseau établi à l'époque. Ensuite je suis retourné sur le terrain où j'ai essayé de retracer les anciennes voies utilisées autrefois par les paysans pour les différents déplacements liés au travail de la terre, au transport des marchandises... Mais aujourd'hui ces voies, souvent encadrées par des murets en pierre, se terminent au départ d'une prairie, d'un champ puis semblent ressurgir dans le bois, un peu plus loin. Très fréquemment, il semble alors impossible d'envisager d'établir une possible réouverture. La discontinuité de ces chemins est due au remembrement parcellaire qui

a été opéré dans les années 1970. Cependant, toujours en étudiant le paysage, le parcellaire, les sentiers existants, une zone de coteaux orientés plein sud à attirer mon attention. Celle-ci est encadrée à son extrémité sud par le chemin de Paramelle qui débouche sur le chemin départemental n°21 et à son autre extrémité nord par le chemin qui débouche sur la voie communale n°331 du Causse au Mas du Noyer, à l'endroit prévu pour établir la zone d'hébergement. Ce terrain à l'abandon présente un véritable réseau de petits sentiers qui relient les deux voies précédemment indiquées. Il me semble alors intéressant d'étudier plus précisément ce secteur et voir les possibilités de rouvrir un sentier de liaison qui ainsi permettrait d'obtenir un cheminement continu entre la halte nautique et la zone d'hébergement et cela dans un cadre naturel, calme.

B. Le site de Larnaudière

1) Un lieu préservé

En se référant au cadastre, on peut se rendre compte que le réseau de sentiers évoqués précédemment est situé sur une propriété privée : la parcelle n°49 d'une superficie totale de 1ha97 appartenant à Monsieur Longuevergne Georges.

De plus, d'après le zonage effectué dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme, cette parcelle est située en zone Nc. Selon le règlement, ce secteur correspond à des espaces naturels à conserver où il existe des constructions pour lesquelles ne seront admises que des extensions limitées.

2) Un site d'intérêt floristique ?

Lorsque je me suis rendu sur le terrain, très vite, j'ai été attiré par la diversité floristique. J'ai pu apercevoir entre autres la présence d'orchidées. J'ai décidé alors de prendre quelques clichés et de les présenter à un botaniste professionnel, Monsieur Esslinger Marc. Avec lui nous avons pu dresser un diagnostic partiel de la flore présente :

- Chêne pubescent *Quercus humilis*,
- Noisetier *Corylus Avellana*,
- Pin noir d'Autriche *Pinus nigra austriaca*,
- Troène *Ligustrum vulgare*,
- Lierre *Hedera Hederae helix*,
- Genévrier *Juniperus communis*,
- pelouse sèche (mesobromion)
- Orchis bouffon *Orchis morio*,
- Orchis pourpre *Orchis purpurea*,
- Orchis brûlé *Orchis ustulata*,
- Ophrys jaune *Ophrys lutea*,
- Molinie bleue *Molinia caerulea*,
- Fougère aigle *Pteridium aquilinum*,
- Brachypode penné *Brachypodium pinnatum*,
- Listère à feuilles ovales *Listera ovata*,
- Cornouiller sanguin *Cornus sanguinea*,
- Globulaire ponctuée *Globularia bionagarica*,
- Stéhéline douteuse *Stahelina dubia*,
- Corrogène à feuilles de Myrte *Coriaria myrtifolia*,
- Viorne lantane, mancienne *Viburnum lantana*,



Figure 20 : Orchis pourpre et en arrière plan de nombreux pieds de stéhélines douteuses.



Figure 21 : Ophrys jaunes et globulaires ponctuée.



Figure 22 : Moliniaie (molinies bleues).

Ce diagnostic nous amène à considérer quelques plantes intéressantes avec tout d'abord l'Ophrys jaune dont la présence sur le site a fait l'objet d'un recensement. En effet, l'Ophrys jaune est une petite orchidée que l'on rencontre dans la région méditerranéenne, surtout dans le Languedoc. Elle croît, parfois en colonies denses, dans les pelouses, les garrigues et les bois clairs. Sa présence ici, sur le site de Larnaudière à Faycelles, constitue à l'époque du relevé (29 avril 2005) sa limite nord identifiée dans le département du Lot. Jusqu'à maintenant sa présence dans le département était limitée au Quercy Blanc (région naturelle au Sud de Cahors). Mais depuis l'an dernier, les botanistes se rendent compte de l'extension de l'aire écologique de cette plante vers le nord, en raison du réchauffement climatique actuel.

Ensuite, la présence de moliniaies et de fougères aigles nous permet de mettre en évidence l'acidification superficielle des sols calcaires. Leur présence, principalement sur les zones situées les plus à l'Est de la parcelle est à corréliser avec la présence d'eau en surface, lieu de résurgence de plusieurs sources.

Une étude approfondie de la flore mais aussi de la faune associée à cet espace préservé semble être intéressante à mener.

3) Un ancien terroir viticole

Cette parcelle, aujourd'hui plus exploitée depuis plusieurs décennies, semble avoir été un lieu agricole très convoité il y a cela un peu plus d'un siècle. En effet, en observant le site, on peut se rendre compte de la présence de nombreux aménagements : l'ancienne trace de cultures en terrasses. En se référant aux travaux de Georges Delbos, on peut prendre connaissance du passé viticole de Faycelles et le site de Larnaudière semble avoir été destiné à cela. Ce terrain relativement en pente mais orienté plein sud était favorable à la culture de la vigne. L'aménagement en terrasses avait pour but de faciliter le travail des vignerons, ne serait-ce que pour la récolte du raisin. Ainsi on peut s'apercevoir de la présence sur la parcelle d'un véritable réseau de chemins.

Il apparaît important maintenant de caractériser cette production dont son essor au XIX^{ème} siècle est à lier avec le point culminant de l'économie et de la population faycelloise.

(a) Aux temps où la vigne faisait vivre les hommes

(1) Un paysage marqué par le vignoble

Aux XIX^{ème} siècle, on estime à quelques centaines d'hectares le vignoble de Faycelles. Pour cette époque, je n'ai pas pu obtenir de valeur précise. Le phylloxéra qui a touché en 1881 l'ensemble du vignoble figeacois aurait détruit plus de la moitié des plantations. Les recherches conduites aux archives municipales ont toutefois permis de collecter quelques données concernant les surfaces cultivées au XX^{ème} siècle. Ainsi en 1914, on recense 111,6 ha de vignoble à Faycelles puis en 1963, les pieds de vigne ne représentent plus que 20,8 ha et aujourd'hui, une à deux hectares sont cultivées en vignes. Bien souvent, après l'arrêt de la production, les terroirs viticoles, le plus souvent dans les coteaux en pente ont été laissés à l'abandon ; les landes à genévriers puis des forêts dominées par le chêne pubescent ont conquis ces espaces.

(2) Les cépages

Avant que le phylloxéra ne détruise le vignoble, le vin rouge provenait de plants divers :

- Le vin rouge était tiré de :

- « Lo pè perdic de Caors » (pied de perdrix), appelé aussi Auxerrois, en souvenir d'un évêque de Cahors, originaire de cette région qui aurait importé des plants qui ont fait la fortune du vignoble cadurcien. Mais « lo pè perdic » de Faycelles était distinct de biens des autres vignobles. Il comportait plusieurs variétés, en particulier « lo ram roga » et « lo ram vert » selon la couleur du pampre. Il prospérait dans les terrains de qualité médiocre. Trop vigoureux, dans les bonnes terres il coulait. Les ménagères le sélectionnaient pour faire le « ratafia », sorte de pineau local à base de moût de raisin dont la fermentation a été bloquée par un alcool du cru, eau de vie de prunes notamment.

- « Lo mal pè » également diversifié en plusieurs variétés, abondait au terroir du Rocher.

- « Lo cargamiol », c'est-à-dire le charge-mulet.

➤ Le vin blanc, quant à lui, provient de :

- « Lo figon ».

- « Lo plant cereis » appelé ainsi à cause de sa ressemblance avec la cerise par sa couleur à la fois jaune et rouge.

- « Lo bolhent » qui était particulièrement juteux mais qui pourrissait vite et qui prospérait sur les pentes de Settemont et de Ferrières.

- Le chasselas doré plutôt utilisé comme raisin de table et d'hybrides dits « anciens ».

Le phylloxéra a sévit durant les années 1880 et on n'a pu maintenir après que les cépages résistants : l'Auxerrois. C'est à partir de cette époque là que les avancées agronomiques ont permis de créer des hybrides tels l'Othello et le Carigan. Sur des sauvageons résistants à la maladie, on insérait (greffage) des plants vulnérables. On obtint ainsi l'Aramont à la peau dure, le Grand Noir et l'Alicante aux grains allongés. Puis, on a aussi importé le Lemoza aux grappes roses que l'on rencontrait en abondance du côté de Gaillac.

(3) Le matériel utilisé

Au jour décidé pour les vendanges, panier au bras (« guirba »), serpette en main, une bande joyeuse d'hommes, de femmes et d'enfants prenait d'assaut « les paradons » s'étagant au flanc des collines. Les vendangeurs étaient débarrassés de leurs paniers trop pleins par des hommes vigoureux qui s'empressaient d'aller les vider dans des comportes « comporta » déjà hissées sur le char. Là, avec un « grudador » ou « grudaire » (bâton dépouillé de son écorce se terminant par une fourche à trois branches), ils égrenaient soigneusement la grappe (grudar lo bèrpi), séparant le fruit de son support végétal (lo bèrpi) que l'on gardait ou que l'on éliminait. Le soir, les charettes arrivaient dans la cour de la ferme, à proximité de la cave. On se contentait de vider les comportes dans la cuve, renvoyant au lendemain les premières opérations de vinification.

Préalablement la futaille était remise en état (houillage de la cuve, des vaisseaux).

Le lendemain des vendanges, il fallait crever la croûte superficielle qui avait tendance à se dessécher et devenir le repère des moustiques. Pour cela, on utilisait un manche muni d'une planche clouée au bout. Après cela, on arrosait la vendange en soutirant le liquide par un robinet au bas de la cuve que l'on recueillait dans une conque « conca » de cuivre ou dans « las gresales » en terre cuite. Le but était de clarifier le vin. L'ensemble de ces opérations était répété pendant 8 jours. Après quoi, on laissait reposer jusqu'à ce que le jus soit devenu clair.

Ensuite, on le transférais (« couler le vin ») dans les tonneaux houillés. La première cuvée était réputée la meilleure.

Mais la vinification se faisait aussi dans « los vaissèls » qui étaient d'énormes tonneaux percés dans la partie supérieure d'une ouverture en demi-lune dénommée « l'issòl » par où on introduisait la vendange.

Le vin, une fois soutiré, venait le temps du pressage. Un pressoir ambulant passait alors de ferme en ferme. Le marc sortant était souvent utilisé pour faire de l'eau de vie. Le vin, quant à lui, était mis en vente dès que la vinification était terminée. Bien souvent le vin rouge était vendu aux auvergnats qui descendaient le chercher en charrette. Le vin blanc, quant à lui, était vendu sur les marchés de Figeac.

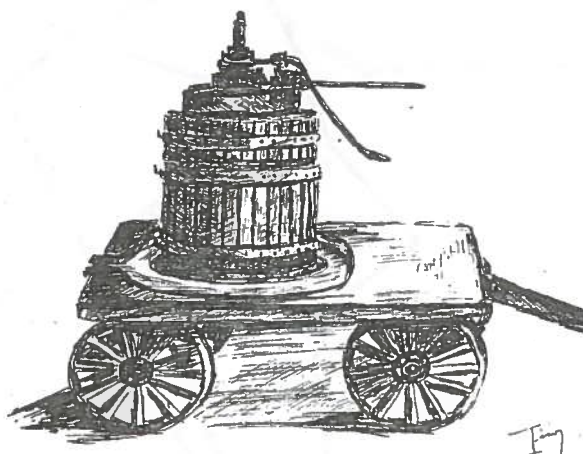


Figure 23 : "Lo trèlh" (pressoir ambulant).

Synthèse

- Un réseau actuel de sentiers discontinu.
- De nombreuses et anciennes voies, aujourd'hui oubliées.
- Le site de Larnaudière constitue un cadre naturel préservé avec un passé historique riche qui pourrait être valorisé.
- Le site de Larnaudière permettrait d'établir la liaison la plus directe entre la halte nautique dans la vallée et la zone d'hébergement prévue sur la plateau. La continuité du tracé ainsi établi dans un cadre naturel, loin des activités humaines, assurerait aux promeneurs une belle promenade.

Ces quelques données synthétiques nous permettent d'envisager un tracé possible de liaison entre la halte nautique et la zone destinée à de l'hébergement.

II. Pistes d'aménagement : La réouverture d'un ancien sentier à travers d'anciennes terrasses viticoles.

Le projet de sentier de liaison doit permettre aux promeneurs de relier assez rapidement la halte nautique dans la vallée et le projet de centre d'hébergement sur le plateau. Au départ, mon idée était d'établir un sentier qui permettrait aux visiteurs de prendre connaissance des nombreux patrimoines historiques recensés sur la commune. Mais à la vue de la dispersion des sites d'intérêt sur la commune, cela m'est apparu vite impossible. La volonté que je me suis fixée au départ est d'établir un sentier qui doit être le plus souvent sur terre nue. J'envisage, en effet que le chemin puisse être emprunté par des chevaux ou autres mulets ; le centre équestre de La Madeleine et l'attrait pour ce genre de balades justifient entre autre cet objectif. Or, à la vue de la discontinuité du réseau de chemins, il apparaît intéressant de rouvrir d'anciens tracés, autrefois utilisés par les nombreux paysans. La nature de ces chemins, très fréquemment entourés de jolis murets de pierres constitue, à mon avis, des lieux de fréquentation plaisants pour les randonneurs à la recherche d'un cadre naturel préservé. Le site de Larnaudière, aujourd'hui à l'état de l'abandon mais avec d'anciennes traces de terrasses aménagées, semble être un lieu propice pour la réalisation d'un réseau de sentier. La richesse floristique du site peut être un élément à promouvoir mais aussi à préserver. Dans ce cadre, la mise en place de panneaux d'information sur la reconnaissance de la flore me semble être une bonne chose. Il ne faut pas oublier aussi le passé historique. Pour cela, les travaux menés par Georges Delbos, auteur d'une thèse sur la commune, apparaît être intéressants à étudier pour connaître la vie, le travail des anciens vigneron qui ont aménagé les coteaux exposés plein sud afin de produire différents vins appréciés dans la région. Une petite grangette, aujourd'hui à l'état de l'abandon, pourrait dans ce sens, être réaménagée et servir de lieu d'exposition : on pourrait expliquer entre autres aux visiteurs à quoi servait à l'époque ce petit bâtiment, quels étaient les principaux matériels utilisés.

Quoiqu'il en soit, le cheminement des randonneurs au départ de la halte nautique serait le suivant : « Au départ de la halte nautique, suivre la voie communale goudronnée n° 101 en direction du Pas del Rieu. Après avoir traversé l'ancienne voie ferrée, prendre le premier chemin à gauche et remonter l'ensemble du vallon, le long du ruisseau Paramelle. Lorsque vous rejoignez la voie départementale n°41, prendre à droite et continuez sur quelques dizaines de mètres. À gauche, empruntez le chemin qui vous conduit sur le site de Larnaudière. Là vous pouvez découvrir d'anciennes terrasses aménagées autrefois pour cultiver la vigne. En remontant les sentiers balisés, vous pouvez prendre connaissance de la richesse floristique du site tout en profitant de jolis points de vue sur la vallée. En haut du coteau, une petite grangette réaménagée vous présente le passé historique de l'ancien vignoble faycellois. Ensuite continuez votre promenade en empruntant le sentier derrière la grangette. Quelques centaines de mètres plus loin, vous débouchez sur un nouveau chemin. Prenez à droite, et laissez-vous guider jusqu'au site du causse... »

Je n'oublierais pas d'indiquer que le sentier établi emprunte au tout début du cheminement, un tronçon déjà balisé pour l'itinéraire de Petite Randonnée qui est déjà établi sur la commune. Ce sentier, dit « des mulets » offre aux différents promeneurs un circuit de 9,6 Km autour et dans le village même de Faycelles. Les randonneurs, au départ de la halte nautique, qui ne désireraient pas dormir sur le site du Causse pourraient simplement emprunter ce sentier, découvrir le village, le temps d'une après-midi, voir d'une journée. Au milieu du parcours, pourquoi pas ne pas imaginer une pause pour se restaurer dans le cadre merveilleux de la Bastide de Faycelles.

Le sentier via le site de Larnaudière pourrait être présenté comme une variante à celui déjà établi (site de Larnaudière, le Causse et retour vers la Bastide de Faycelles le long du GR 65).

Enfin, le long du parcours, il me paraît être intéressant de disposer des panneaux fléchés pour inciter les gens à aller découvrir les sites classés de la commune. Ces panneaux pourraient être implantés aux abords de tous les sentiers balisés de la commune (GR 65, PR). Le nom du site ainsi que la distance pour le rejoindre pourrait être indiqués sur ces panneaux.

Le projet ainsi établi nécessite qu'une réflexion soit menée par les élus de la commune. Le fait de rouvrir d'anciennes voies sur le site de Larnaudière, nécessite tout d'abord de discuter avec son propriétaire. Le sentier de découverte de Larnaudière, s'établirait sur la parcelle n°48 appartenant à Lafon Lucien et dont la superficie est de 3,84 ha. Deux possibilités s'offrent à la commune, soit elle peut acheter le terrain et ainsi aménagé à sa guise un réseau de sentiers. Soit, sur un seul tracé, une servitude est établie mais dans ce cas la mise en valeur de la flore, la réhabilitation de la grangette apparaît plus difficile à mener. Enfin, il n'y a pas d'accord possible et un autre sentier de liaison doit être envisagé. Dans ce sens là, rétablir une liaison sur des voies communales peu fréquentée entre la vallée et le plateau est permise via le village du Mas du Noyer. À mon sens, la balade serait moins agréable, moins pittoresque. Mais au vu de la faiblesse et la discontinuité des chemins sur la commune, c'est la seule autre possibilité qui me semble permise.

I. Diagnostic : Une clientèle pour chaque type d'hébergement.

Les études montrent que l'hébergement est le premier poste de dépense des touristes. En effet pour en revenir à l'enquête effectuée fin 2002 par l'institut européen Bluepanel, sur un budget moyen de 515€ alloué par an aux vacances, 200€ sont consacrés pour se loger. Le second poste de dépense est lié à la restauration (140€) mais pour ce dernier il est bon d'indiquer que 56% des personnes interrogées déclarent préparer eux-mêmes leurs repas de midi et du soir. Les autres postes de dépense, en ordre décroissant concernent les activités de loisirs (70€), le transport (65€) et le poste lié aux souvenirs, aux produits régionaux (40€).

L'hébergement est un poste clé dans l'activité touristique. D'ailleurs c'est principalement sur la fréquentation des diverses infrastructures d'hébergements touristiques que l'on évalue les activités touristiques. Il est donc intéressant de voir à présent comment se porte le tourisme à la fois à l'échelon international, national puis local.

A. Quelle est la situation actuelle du tourisme ?

1) Dans le Monde

Après une année 2003 difficile en raison d'un contexte international peu favorable (guerre en Irak, SRAS, tassement de l'activité économique), l'année 2004 devrait être meilleure avec en moyenne une augmentation de 10% de l'activité touristique par rapport à 2003. Tous les continents sont concernés par cette hausse qui est au maximum de + 37% pour l'Asie Pacifique et au minimum de + 6% pour l'Europe. Pour 2005, L'Office Mondial du Tourisme estime que la croissance du tourisme international devrait frôler les 4%.

2) En France

La fréquentation touristique reste mitigée en 2004 après avoir connu une forte baisse en 2003. En deux ans, les nuitées touristiques marchandes auraient reculé de 12%, soit une perte de 5 milliards d'euros de recettes. Ce serait le quart Sud – Est qui aurait enregistré les plus fortes baisses de fréquentation. La fréquentation étrangère est stable en 2004 ; on enregistre des valeurs comparables à 2003 qui avait connu un recul de 10% par rapport à 2002.

3) En Midi-Pyrénées

Le premier trimestre de l'année 2004 est satisfaisant grâce à une très bonne saison d'hiver 2003 / 2004, une hausse de la clientèle française durant la période (+ 1,5% de progression dans l'hôtellerie) et particulièrement lors des congés de Printemps.

Par contre la saison estivale a été tardive, les touristes étaient peu nombreux avant le 20 juillet.

4) Dans le Lot

On peut faire les mêmes constations qu'auparavant si ce n'est que le département ne bénéficie pas des effets des sports d'Hiver. La fin de l'Eté (août) et le début de l'Automne (septembre) ont connu un essor de l'activité touristique. Sinon en 2004, on note une reprise de l'activité groupe en hôtellerie et des vacanciers nord européens plus nombreux.

B. Quel est le comportement des touristes ?

Les pratiques de consommation évoluent et la saison 2004 ne fait que confirmer les observations faites déjà depuis quelques années.

Ainsi, aujourd'hui la tendance semble être à des réservations de dernière minute avec souvent une recherche de la meilleure opportunité et profiter de conditions climatiques les plus favorables possibles.

Les vacanciers sont de plus en plus sensibles au rapport qualité / prix. Ainsi, après une comparaison avisée de l'offre, les touristes, pour une qualité qui leur semble équivalente, vont choisir systématiquement le prix le plus bas. Le budget vacances reste donc resserré d'autant qu'il finance de plus en plus aujourd'hui des séjours multiples. L'euro et ses fluctuations ont aussi des conséquences sur les touristes étrangers : sa mise en place favorise les déplacements intra européens et facilite les comparaisons de tarifs mais un euro fort n'est pas favorable et renforce cette tendance à l'économie. Ces restrictions s'expriment dans l'engouement pour les animations gratuites. Les professionnels doivent donc veiller à proposer une gamme élargie d'offres touristiques correspondant à tous les budgets. De plus, on assiste à une montée en puissance de l'utilisation d'Internet comme premier média d'information pour préparer ses vacances mais également pour réserver. Ainsi en France, les entreprises de voyages par Internet font état en 2004 d'un taux de croissance de l'ordre de 40 à 70%. Enfin concernant les activités, les demandes portent de plus en plus sur les activités nature et particulièrement le tourisme de randonnée. Les activités culturelles ne sont pas non plus boudées.

L'année 2003 où l'on a vu une baisse de la fréquentation des touristes étrangers notamment les américains et les britanniques nous montre que l'activité touristique est sensible aux mouvements internationaux.

À présent, il est intéressant de voir si les généralités constatées pour le comportement des touristes se répercutent dans la fréquentation des hébergements touristiques de la région.

C. Les hébergements touristiques lotois

Trois types d'hébergements touristiques sont considérés : l'hôtellerie classique (hôtels), l'hôtellerie de plein air (campings) et les locations de vacances (gîtes). Pour chacun, on évaluera le taux d'occupation et la clientèle. Les données présentées ici concernent uniquement les hébergements référencés par le Comité Départemental du Tourisme du Lot et qui disposent donc du label Tourisme.

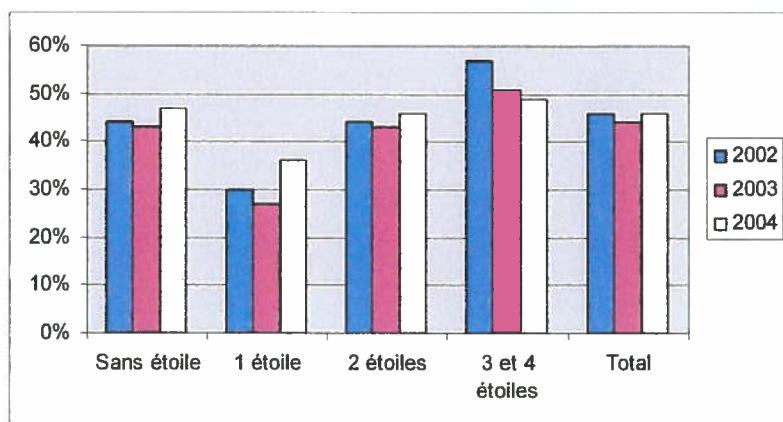


Figure 24 : Taux d'occupation dans les hôtels lotois classés tourisme.

inférieure (2 étoiles et moins) enregistrent de meilleurs résultats que l'hôtellerie 3 et 4 étoiles qui subit une perte de 2 points entre 2003 et 2004.

1) L'hôtellerie

L'année 2004 a enregistré 683000 nuitées (dont 28% concerne la clientèle d'affaires). Cela représente une augmentation de 4% par rapport à 2003, c'est 7% des nuitées totales enregistrées en Midi-Pyrénées après les Hautes-Pyrénées (42%), la Haute-Garonne (29%) et l'Aveyron (8%).

Le taux d'occupation annuel est de nouveau en hausse en 2004. Toutefois, on peut remarquer que les établissements de gamme moyenne et

De plus, en 2004 on assiste à un retour de la clientèle étrangère (+ 27% par rapport à 2003). Avril et Juillet sont les mois où le plus d'étrangers fréquentent les hôtels : ce sont les anglais qui représentent le premier marché étranger de l'hôtellerie lotoise (53 000 nuitées en 2004 soit une hausse de 20% par rapport à 2003), ensuite suivent les belges, les allemands. Les américains sont revenus en nombre en 2004 après avoir boudé la France en 2003 pour les raisons que l'on connaît (ils sont classés en quatrième position avec en 2004, 22000 nuitées, soit une augmentation de plus de 50% par rapport en 2003). Le cinquième marché est détenu par les espagnols.

Cette activité hôtelière est souvent associée à la restauration. Ainsi elle est souvent dépendante de l'activité liée à l'hôtel. Mais on peut noter aujourd'hui des évolutions intéressantes. Ainsi on constate globalement que le service de midi poursuit sa régression dans les restaurants et hôtel – restaurants à la faveur des pratiques de grignotage et la fréquentation de la restauration rapide (snack, brioche, pizzeria). Les brasseries rencontrent un certain succès en particulier dans les sites touristiques et on assiste donc à un transfert de clientèle du restaurant traditionnel vers cette formule plus économique. Par contre, pour la restauration du soir, certains restaurateurs notent une évolution de la consommation en faveur des menus gastronomiques au détriment de l'entrée de gamme.

2) L'hôtellerie de plein air

On a enregistré 793 508 nuitées pour ce type d'hébergement courant 2004. Ce chiffre est stable par rapport à 2003 et représente 18% des nuitées consommées en Midi-Pyrénées derrière l'Aveyron (23%) et les Hautes-Pyrénées (21%).

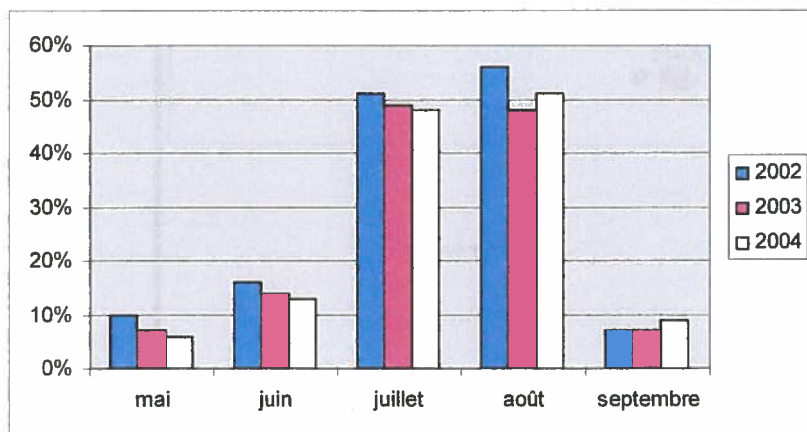


Figure 25 : Taux d'occupation dans l'hôtellerie de plein air lotoise.

nuitées), largement devant les britanniques qui occupent la seconde place avec 40 000 nuitées.

3) Les locations de vacances

L'analyse est faite ici à partir de résultats collectés auprès de 210 locations ce qui ne représente qu'environ 15% des hébergements collectifs labellisés.

Les données sont ici transmises par le service départemental Loisirs Accueil.

Le taux d'occupation moyen est de 28% ; il atteint 41% pour les établissements 3 et 4 étoiles. Ce même taux d'occupation de 41% est aussi atteint pour les emplacements équipés d'hébergements locatifs (10% du parc) soit une occupation moyenne de l'ordre de 9 semaines.

La proportion de clientèle étrangère est relativement importante soit 41%. Toutefois celle-ci est en baisse par rapport à

2003 suite à une régression de la clientèle néerlandaise qui reste toujours majoritaire (227 000

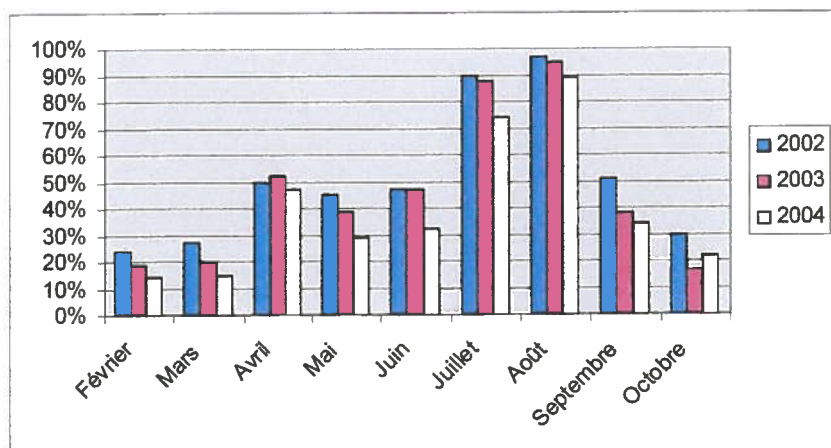


Figure 26 : Taux d'occupation dans les locations de vacances considérées.

Globalement, on peut noter une fréquentation en baisse sur le Printemps qui se poursuit jusqu'à la première quinzaine de juillet. La saison estivale affiche ensuite une occupation maximale du 31 juillet au 21 août ce qui représente une perte de 15 jours par rapport à l'été 2003. Les résultats de septembre poursuivent la régression débutée en 2002 tandis que cette année octobre a bénéficié d'une hausse des réservations pour les congés scolaires de Toussaint.

Après avoir évoqué ces quelques données, il apparaît intéressant de localiser les différents types de logements classés tourisme. Pour cela il est nécessaire de fixer une aire d'étude qui est comprise autour de Faycelles.

D. Les possibilités en hébergements touristiques dans le Pays Figeac- Cajarc

Nous avons vu dans la partie précédente que la vallée du Lot et son éventuelle remise en navigabilité jusqu'à La Madeleine représente un potentiel de développement touristique. Les nombreux chemins de randonnée localisés dans la région et en particulier le GR 65 et sa variante dans la vallée du Célé représentent un attrait touristique fort. Pouvoir proposer entre autre un circuit touristique qui associerait la navigabilité sur le Lot et la randonnée autour de la vallée du Célé apparaît être un projet touristique intéressant et correspondant à la demande des touristes. C'est pourquoi, j'ai décidé de recenser les possibilités en hébergements dans la région qui, entre Figeac et Bouziès, englobe à la fois les vallées du Lot et du Célé. J'ai délimité ainsi une zone de 32 communes.

La carte ci-contre a été réalisée grâce aux données transmises par le Comité Départemental du Tourisme du Lot (CDT). Seul les hébergements classés tourisme par le CDT sont donc indiqués sur cette carte. Sur l'ensemble de la zone d'étude établie, on peut recenser fin 2004 :

➤ 10 hôtels restaurants et 8 hôtels. Le nombre total de chambre est 328 pour 1167 places disponibles pour se restaurer.

➤ 12 campings et une résidence de tourisme. L'équipement de ces campings est composé d'un total de 38 caravanes, 57 mobil homes, 22 Bungatoiles, 48 chalets. Les campings disposent tous d'emplacement en plein air pour fixer sa tente ou dormir à la belle étoile mais aucun ne dispose de bungalow ou de gîte.

➤ 748 places en gîtes (labels clévacances et Logis de France).



Figure 27 : Camping *** de la plage à Saint-Cirg Lapopie. Ici, un parc de 11 chalets.

En analysant bien la localisation de l'ensemble des hébergements touristiques, on peut se rendre compte que ces derniers sont principalement situés au niveau de la vallée du Lot entre Bouziès et Cajarc ; dans la vallée du Célé, Figeac puis Brengues sont les principaux sites d'hébergements touristiques. La commune de Faycelles, quant à elle, concentre un bon nombre de gîtes mais ne dispose d'après les données transmises par le CDT, d'aucun autre mode d'hébergement touristique. Il convient toutefois de, réaliser une enquête personnelle pour se rendre compte du nombre total de possibilités d'hébergements à Faycelles.

E. L'hébergement touristique à Faycelles

D'après les données transmises par le CDT ou lorsqu'on demande des renseignements auprès des offices de tourisme locaux, on peut recenser à Faycelles 10 gîtes de tourisme offrant un total de 54 places. L'enquête menée à la Mairie de Faycelles nous permet de recenser 14 gîtes individuels offrant 62 places, un gîte de groupe pouvant accueillir près de 50 personnes, 2 restaurants dont la capacité totale s'élève à 100 places disponibles. À noter toutefois pour ces deux restaurants, que la clientèle touristique peut tenir une place non négligeable en saison estivale, mais elle n'est pas essentielle. En effet, étant ouvert toute l'année, la clientèle ouvrière, d'affaire ou des repas de groupes constituent les activités principales. La carte ci-contre nous situe les principales possibilités d'hébergement et de restauration sur la commune.



Figure 28 : À Faycelles, de nombreux gîtes comme ici au coeur de la bastide.

F. Aux abords du GR65, deux hauts lieux d'hébergements fréquentés par les randonneurs.

La parcelle retenue dans le Plan Local d'Urbanisme pour aménager une possible zone d'hébergement est située à proximité du GR65. Il est donc apparu intéressant de rencontrer, autour de l'espace réservé du Causse, les possibilités immédiates d'hébergements pour les randonneurs.

1) Le gîte d'étape de La Cassagnole

La Cassagnole est un lieu-dit situé à l'extrême nord est de la commune de Faycelles.

(a) Une halte à ne pas manquer ?

Il y a 13 ans, Monsieur et madame Lefrançois et leurs jeunes enfants entreprirent une longue randonnée qui allaient les conduire du Puy en Velay à Saint-Jacques de Compostelle. Au total ils ont donc parcouru plus d'un millier de Km. Ainsi pendant quelques semaines, ils se sont retrouvés face à eux-mêmes, luttant les jours de pluie avec un paquetage quelquefois trop lourd, appréciant les paysages si diversifiés découverts sur leur chemin, rencontrant de nombreuses personnes aux passés si différents. Au retour de leur séjour, ils décidèrent de tout recommencer à zéro ; Monsieur Lefrançois, alors menuisier, cherche un lieu paisible au bord du GR 65 et toute la famille décide alors de s'implanter au lieu-dit la Cassagnole, à l'extrême Nord – est de la commune de Faycelles. Là, un ancien corps de ferme à l'état de l'abandon, attirent leur attention. Très vite ils l'achètent et entreprirent eux-mêmes la rénovation. Leur but, créer un lieu d'accueil, d'hébergement pour les nombreux randonneurs qui transitent par le GR. Leur formule est simple, aménager des dortoirs où n'importe quel randonneur peut se reposer, se restaurer le temps d'un soir, d'une nuit. La Cassagnole n'est pas un restaurant, encore moins un hôtel où les gens auraient tout à leur service. La Cassagnole

est un lieu de transit, un lieu de rencontre, de partage, un endroit convivial où chacun participe aux différentes tâches ménagères. On vient de partout ici et qu'on soit australien ou suisse, américain ou allemand, français ou québécois, on a les mêmes désirs, une envie à un moment donnée de son existence de faire une pause, de revenir un peu aux choses essentielles. La Cassagnole, c'est donc le lieu de rencontre de tout le monde, que l'on soit étudiant ou retraité, ouvrier ou cadre, même pour de célèbres artistes, s'arrêter à la Cassagnole s'avère obligatoire. C'est principalement le bouche à oreille qui a fait la réputation de cette halte d'hébergement. Monsieur Lefrançois n'effectue pas d'ailleurs de promotion particulière ; il est toutefois référencé dans quelques guides de randonnée comme le livre de référence des randonneurs vers Saint-Jacques de Compostelle, MiamMiamdodo.

Ainsi, il apparaît bien loin le temps où les seuls pèlerins empruntaient ces chemins pour aller prier au sanctuaire espagnol. Aujourd'hui n'importe qui et dans des buts différents empruntent ces voies. On ne recherche pas forcément à visiter les villes, découvrir les grands sites touristiques mais plutôt être au calme, prendre le temps d'observer la nature, effectuer un certain retour sur soi en quelque sorte.

(b) Un équipement simple et convivial

Comme on l'a dit auparavant, La Cassagnole est un ancien corps de ferme que Monsieur et Madame Lefrançois ont rénové eux-mêmes afin de limiter les coûts. L'aménagement a été progressif et la clientèle très vite au rendez-vous.

Aujourd'hui, La Cassagnole, c'est un gîte d'étape où l'on compte des dortoirs pour les marcheurs individuels qui souvent, réservent au dernier moment, au mieux la veille. Pour ces chambres individuelles, la clientèle est uniquement composée de marcheurs. Le coût de location s'élève à environ 9€ par nuit et par personne. Mais Monsieur et Madame Lefrançois ont aussi aménagé des chambres individuelles. Là par groupes de 3 ou 4, les marcheurs ou, aujourd'hui, les simples visiteurs qui viennent découvrir la région peuvent se loger dans l'une des 17 chambres mises à disposition. L'ensemble des résidents ont la possibilité de commander leur repas auprès d'un traiteur local ; Monsieur et Madame Lefrançois ne font que s'occuper de préparer le petit-déjeuner. Au total, la clientèle totale par an qui fréquente le gîte d'étape de la Cassagnole est de 4000 personnes. Le couple Lefrançois n'a pas aujourd'hui l'intention de s'agrandir véritablement ; les revenus tirés de leur activité leur permettent de vivre simplement, c'est là pour eux l'essentiel.

Mais à proximité du GR65, il existe bien d'autres façons de se loger, de faire une halte. L'autre lieu d'hébergement que je vais évoquer à présent n'est plus situé sur la commune de Faycelles mais, seulement à 8 Km de la Cassagnole, à proximité du village de Bédier.

2) Le camping de Pech-Ibert

Le camping de Pech-Ibert est un camping deux étoiles situé à quelques centaines de mètres du GR65 dans un espace naturel boisé. Monsieur et Madame Chassain ont eux aussi, au départ de leur aventure, choisi de réaménager d'anciennes bâtisses. Le camping a été initié ensuite autour, dans le vaste espace vert. Le couple Chassain mise aussi sur un accueil convivial mais s'adresse à un type de clientèle plus élargie. En effet, alors que le relais de la Cassagnole se distingue principalement à accueillir des randonneurs, le camping de Pech-Ibert s'adresse aux personnes désirant, le plus souvent en famille, venir découvrir et visiter la région. Pour attirer cette clientèle famille, Monsieur et Madame Chassain ont tout prévu : cela passe par des équipements très appréciés aujourd'hui : une piscine, des jeux pour enfants. Ensuite, c'est pouvoir héberger ensemble un couple et ses enfants : pour cela, des chalets de 4 à 6 personnes, des caravanes de 4 personnes et des mobil homes de 5 personnes sont mis à disposition pour un coût à la semaine variant entre 290€ et 455€ suivant l'hébergement choisi et la période de fréquentation.

Mais le camping Pech-Ibert, c'est aussi profiter de la proximité du GR65 et donc pouvoir accueillir les randonneurs. Pour cette clientèle, il est possible de louer les différents chalets ou mobil homes une nuit : là, le coût de la nuitée varie de 11€ à 20€ suivant l'hébergement choisi et le nombre de personnes qui logent ensemble. Les randonneurs peuvent aussi être hébergés dans une tente de collectivité (de 7,50 à 14€ la nuitée suivant le nombre) ou simplement choisir la formule de l'emplacement nu. Là, les prix varient suivant les options choisies (électricité, présence d'animaux de compagnie...) et la période. Globalement avec cette formule, il est possible de passer une nuit pour moins de 10€.

Enfin, Monsieur et Madame Chassain ont choisi réellement de diversifier leur clientèle en aménageant des aires camping-car et en offrant la possibilité, pour ceux qui pratiquent la randonnée équestre, d'accueillir les chevaux qui peuvent passer la nuit soit en box aménagé (7€ la nuit) ou en pré (1,70€ la nuit).

Pour assurer une clientèle, le couple Chassain a misé sur la diversification tout en assurant une bonne promotion de leur camping. En effet ce dernier est classé 2 étoiles, possède la charte RANDO ACCUEIL qui garantit aux clients une certaine qualité d'accueil, de prestations. Le camping assure sa promotion dans de nombreux guides mais édite aussi ses propres brochures et un site INTERNET permet de faire connaître l'établissement à un grand nombre de personnes. Mais, comme pour le Relais de la Cassagnole, l'activité y est satisfaisante sans pour autant être exceptionnelle. La fréquentation est très dépendante de la météo.

Quoiqu'il en soit, gérer un espace d'hébergement demande d'être disponible, de répondre donc aux nombreuses attentes des touristes pour ne pas les décevoir et bien évidemment leur donner envie de revenir. À partir des différents constats établis, nous allons pouvoir établir une synthèse qui nous permettra de dégager des pistes d'aménagements de la zone d'hébergements prévue sur le site du Causse à Faycelles.



Figure 29 : Le camping Pech Ibert, un accueil convivial dans un cadre agréablement mis en valeur.

Synthèse

- **Le comportement des touristes est influencé par le contexte général (géopolitique, économie...).**
- **Le budget vacances est bien évalué par les touristes qui ne s'autorisent que peu d'imprévus. Dans ce sens, les activités gratuites sont appréciées. Les activités de nature et culturelles sont de plus en plus convoitées.**
- **La promotion, surtout aujourd'hui par le développement de l'utilisation d'Internet, est un élément à ne pas négliger pour s'assurer une clientèle.**
- **L'hôtellerie de plein air est celle qui représente le plus de nuitées mais les taux d'occupation sont les plus bas de tous les complexes d'hébergement. Les gîtes sont aujourd'hui très appréciés mais la saison est courte.**
- **Faycelles possède une capacité importante en nombre de gîtes.**
- **Que l'on dispose d'une clientèle précise ou diversifiée, la convivialité et la disponibilité pour les touristes sont les éléments essentiels pour pouvoir tirer des revenus satisfaisants d'une activité d'hébergement.**

II. Pistes d'aménagement : Une offre difficile à compléter.

A. Un contexte difficile

À la vue du contexte actuel de l'hôtellerie, des possibilités dans la région et des caractéristiques liées à cette activité, il me paraît difficile d'envisager la réalisation d'un complexe d'hébergement sur la commune de Faycelles en l'état actuel du tourisme local. La réalisation d'un véritable projet touristique dans la région me semble essentiel pour pouvoir imaginer un jour établir une zone d'hébergement sur la commune de Faycelles. Ne miser que sur les randonneurs fréquentant actuellement les Chemins de Saint-Jacques Compostelle me semble un risque, du fait de la présence de plusieurs possibilités d'hébergement à proximité du site retenu.

La remise en navigabilité du Lot et le développement d'activités touristiques associées sont des éléments majeurs pouvant attester la faisabilité de la réalisation d'hébergements. Un travail avec des professionnels du tourisme doit donc être mené préalablement pour déterminer les enjeux du développement touristique local. Cette région du Quercy, comprise entre les vallées du Lot et du Célé, doit tirer profit de son potentiel nature – randonnée ainsi que de la richesse du patrimoine historique et culturel. Ainsi des circuits touristiques pourraient être proposés en associant la navigabilité sur le Lot, l'ensemble des activités nautiques (Canoë kayak en particulier sur le Célé), le tourisme de randonnée, des visites de sites plus ou moins réputés (Grottes de Pech-Merle, Saint-Cirq Lapopie, cité de Figeac...). À partir de la diversité constatée, des tours opérateurs pourraient ainsi établir des séjours touristiques différents selon une clientèle bien définie. C'est, selon moi, uniquement dans ce sens, dans cette hypothèse d'organisation du tourisme que l'on peut envisager, toujours en travaillant avec des professionnels, la réalisation d'un complexe d'hébergement.

Le logement touristique le moins coûteux en terme d'investissements est la réalisation d'un camping simple en proposant des emplacements nus mais cela ne représente que très peu de retombées économiques, or ce dernier point est celui recherché principalement par les collectivités. Il n'est d'ailleurs pas rare dans la région de voir de tels types de campings complètement désertés. Des infrastructures d'hébergement plus complexes comme des chalets ou même la réalisation de bâtiments hôteliers importants nécessitent un investissement lourd et ensuite un travail de gérance relativement important pour satisfaire les clients. Dans la mesure où un tel projet est envisagé, il me semble difficile pour une collectivité territoriale telle la communauté de communes de Figeac de financer seule un tel projet dans un avenir qui est aujourd'hui incertain. La rétrocession de la parcelle réservée du Causse à un promoteur immobilier touristique me semble être l'une des meilleures solutions. Or aujourd'hui personne n'est intéressé pour un tel projet dans la région. De plus, la parcelle du Causse, d'une superficie de 1,42 ha n'autorise pas l'installation d'un équipement trop important. Cet espace ne peut donc être considéré comme un lieu unique d'hébergement de transit ; la construction d'équipements de loisirs ne me paraît pas évidente.

À présent, je vais vous présenter comment on peut imaginer une possibilité d'aménagement du site retenu du Causse en prenant bien en compte l'environnement immédiat.

B. Miser sur la diversité de l'hébergement

1) Un site de qualité

L'étude du milieu environnant fait état d'un site remarquable. Le zonage du Plan Local d'Urbanisme situe le Causse dans la zone N correspondant aux espaces naturels et forestiers de la commune. La parcelle du Causse est située dans un cadre naturel où les activités agricoles sont dominantes ; aucune habitation n'est à signaler dans un environnement de plusieurs centaines de

mètres. Le Causse présente donc un cadre naturel remarquable. Des petits bosquets, des haies et plusieurs jolis murets en pierre jalonnent les chemins, délimitent les parcelles. D'ailleurs, on peut remarquer qu'un ancien chemin fait le tour de la moitié du terrain réservé. Quelques éléments patrimoniaux bâtis sont à signaler dans la zone : une petite grangette à moitié détruite est présente sur la parcelle.

2) Trois types d'hébergements



Figure 30 : Exemple de l'aménagement d'un chalet en bois présenté par le Groupe FABRE 2012.

L'hébergement que l'on peut envisager doit bien s'intégrer dans le cadre naturel du site.

Si on envisage de créer des logements susceptibles d'accueillir tout type de clientèle, il faut proposer aux touristes trois types d'hébergements. Les potentiels clients peuvent être : des individuels ; des familles ou des couples d'amis ; et enfin des groupes de voyageurs, très fréquemment les séniors.

Pour la clientèle individuelle, le plus fréquemment des randonneurs sur les chemins de Saint-Jacques de Compostelle, on peut envisager des possibilités d'hébergements en emplacements nus pour ceux qui le désirent et qui ont un budget limité ou bien proposer des chambres individuelles avec hall de restauration commun. Le bâtiment destiné à

accueillir ces résidents doit toutefois rester à l'écart des autres formules d'hébergements. Les randonneurs aiment bien rester entre eux, être à l'écart des autres touristes.

Pour la clientèle famille ou groupe d'amis, un hébergement en chalet en bois me paraît être intéressant. De plus, c'est cette clientèle qui majoritairement aujourd'hui réalisent des croisières sur les voies fluviales. L'équipement d'un chalet se rapproche de celui d'un bateau habitable, cela permettrait de constituer une certaine continuité... dans une perspective longs séjours.

Enfin, la clientèle groupe est à la recherche d'un hébergement en chambres. Souvent ce sont des séniors qui effectuent des petits séjours (3 jours) à la découverte de la région. Il faut, pour ces clients, des chambres couples et individuelles et disposer d'une véritable salle à manger pour permettre de longs et copieux repas gastronomiques et cela dans une ambiance chaleureuse. Les déplacements de ces jeunes retraités sont majoritairement effectués en car de tourisme. Il faut donc envisager la possibilité de recevoir un autobus sur le site. Mais dans cette perspective, il est bon de noter que le réseau routier autour du Causse n'est constitué que de petites routes étroites. Le passage d'un autobus ne pourrait être envisageable uniquement sur la voie communale n°204 entre le Causse et le bourg de Faycelles. Encore que cela demande d'effectuer un préalable élagage des nombreux arbres qui bordent la route.

3) Un aménagement qui tient compte de l'environnement

Les anciens chemins signalés autour de la parcelle pourraient être de nouveau ouverts ; ils sont fermés mais toujours signalés sur le plan cadastral actuel. Ces chemins pourraient servir d'accès aux différents chalets en bois que j'imagine placés le long de la haie ; ces derniers possèderaient une terrasse orientée plein sud.

À l'extrémité du chemin, aux abords de la parcelle, j'envisage de créer la zone pour les emplacements nus. Ainsi, situé en contre bas, cet espace me semble le plus propice à un lieu de repos en plein air. Le hall prévu pour les randonneurs serait situé tout près.

Enfin le bâtiment d'hébergement groupe serait situé le plus près de la route. Pour préserver le sommeil des autres touristes, l'ensemble des équipements de restauration et de détente doivent être situés dans la partie retour, le plus près de l'extrémité de la parcelle. Les chambres étant situés ensuite dans la partie qui se poursuit vers le hall d'accueil des randonneurs ; cependant il faut bien

veiller à ce que les deux types de clientèle ne logent pas ensemble en raison d'une organisation différente du séjour, des horaires de sommeil qui ne sont pas identiques. Toutefois, il est important que l'ensemble des occupants du site du Causse puisse se retrouver ; pour cela, j'envisage un aménagement central propice à la rencontre. Un chemin de promenade avec plusieurs bancs pourrait faire le tour de la partie centrale qui serait réservée aux amateurs de pétanque ou autres jeux de plein air.

Voilà les grandes lignes de l'aménagement ; là aussi mes propositions doivent être sujettes à diverses réflexions. La première, combien peut coûter un tel aménagement. Malheureusement je n'ai pas eu le temps de l'estimer. Ensuite comment envisager la construction : promoteur public ou privée ? ... Si on veut envisager un véritable développement touristique, un gros travail de concertation et de définition de projets communs et cohérents doit être mené à l'échelle communautaire et même au-delà. La région a un potentiel mais pourra t-elle le valoriser ?

Conclusion

À l'issue des différents diagnostics établis, des pistes d'aménagements sommaires ont pu être envisagées. Il apparaît que la remise en navigabilité du lot est l'élément majeur qui pourrait conditionner le développement de multiples autres possibilités d'activités touristiques. Faycelles, dans cette perspective, semble posséder de véritables atouts à mettre en valeur : son riche et diversifié patrimoine historique mais aussi son cadre naturel préservé semblent être des éléments non négligeables à prendre en compte. Les travaux du Père Georges Delbos regorgent d'éléments intéressants qui méritent d'être pris en considération mais qui demandent aussi qu'à être complétés. Grâce à ses recherches, tout comme celles menées par les archéologues Georges Ipiens et Thierry Salgues, on peut prendre connaissance du riche passé historique de la commune.

Toutefois, on a pu voir que le projet de remise en navigabilité du Lot à La Madeleine est pour l'instant très incertain. Dans ce cas là, la remise en valeur de l'ancienne voie ferrée Cahors Capdenac apparaît comme étant nécessaire si on veut espérer un développement harmonieux du tourisme local. Mais en l'état actuel des choses, l'élément qui me semble le plus important à prendre en considération, c'est l'aménagement de l'entrée du Lot, à la Madeleine. Le département du Lot, disposant peu de point d'information attrayant tout comme beaucoup d'autres départements, créer des éléments promotionnels originaux pourraient avoir une bonne répercussion pour attirer les voyageurs. Par contre, en l'état actuel des choses, créer une zone d'hébergement sur le site du Causse n'apparaît pas opportune. Seuls des projets touristiques cohérents sur l'ensemble du territoire compris entre les vallées du Lot et du Célé pourraient, pourquoi pas, envisager la création d'un complexe de logements touristiques.

Les travaux menés au cours de mon projet individuel m'ont permis déjà d'établir des premières pistes de réflexion quant aux possibles aménagements à développer pour assurer un réel développement touristique de la région à partir d'un projet de remise en navigabilité du Lot. Mais ce travail doit être effectué sur l'ensemble des communes de la région ; les responsables de la Communauté de Communes du Pays Figeac- Cajarc ont d'ailleurs demandé à toutes les communes situées près de la voie d'eau de réfléchir à des projets touristiques qui pourraient être initiés à partir de la rivière rendu navigable. Cela s'avère nécessaire si on veut attirer les touristes. Mais il faut ici bien faire attention à proposer des activités diversifiées, qui restent liées aux potentiels naturels, culturels...des différentes communes et qui soient facilement accessibles d'un point de vue financier, à la fois pour les touristes et donc aussi pour la collectivité. Développer des sentiers nature, de découverte du patrimoine historique, en lien avec le GR65 semble être une bonne chose à Faycelles qui dispose d'un potentiel le permettant. Mais il faut veiller à développer d'autres possibilités sur les autres communes ; aujourd'hui, on semble bien prendre en compte le désir des touristes en misant beaucoup sur les différentes possibilités de randonnée. Mais il me semble qu'il y a d'autres atouts qui seraient intéressants à promouvoir et à ne pas oublier : je veux parler ici de la gastronomie, des traditions, des fêtes locales que l'on pourrait de nouveau redynamiser, les festivals... en bref ne pas négliger tout ce qui peut faire l'animation d'un territoire. Un projet touristique cohérent à l'échelle d'un pays composé de plusieurs communes demande de mobiliser de réelles synergies. Mon travail n'est qu'une première réflexion à compléter pour que continue à vivre à ces espaces ruraux en quête d'un renouveau, d'une redynamisation tant sur les points de vue économiques que moraux.

BIBLIOGRAPHIE

➤ Principales références documentaires :

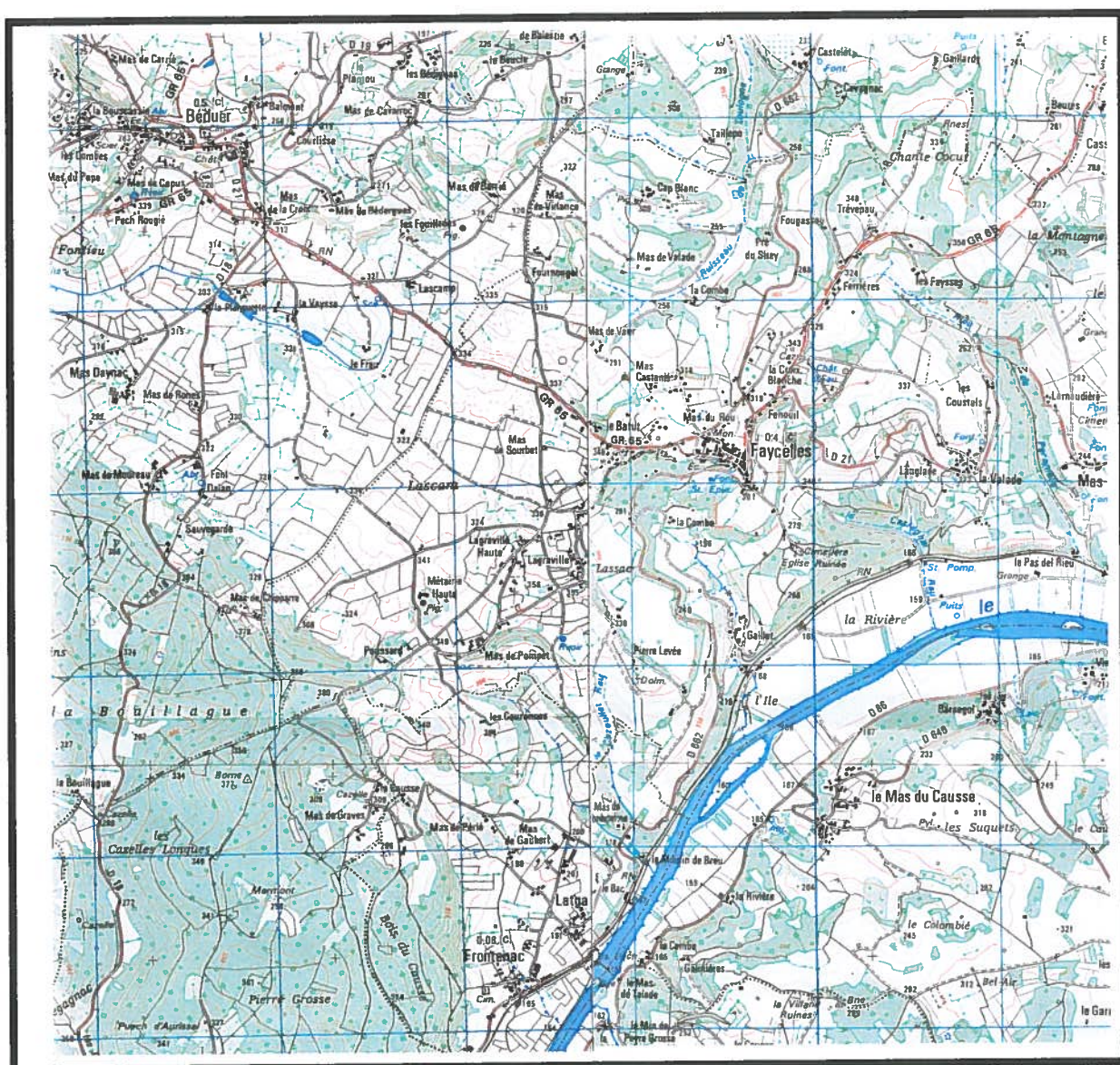
- Agence Fresquet – Frauciel _ avril 2002 _ Plan Local d'Urbanisme ; Revision ; Phase Diagnostic.
- Agence Fresquet – Frauciel _ Plan Local d'Urbanisme ; Règlement du Plan Local d'Urbanisme.
- Georges Delbos _ 1969 _ Faycelles en Quercy _ Doctorat du Troisième Cycle, Faculté des Lettres et sciences humaines de Toulouse.
- Georges Delbos _ Les quatre saisons d'un siècle _ Le Laurier _ Janvier 2003.
- André Ipiens et Thierry Salgues _ décembre 1999 _ Rapport d'évaluation : abri orné paléolithique de Lagrave à Faycelles.
- Jean-Luc Obereiner _ Maisons et paysages du Quercy _ Editions Privas _ 1994.
- M Damien _ 2001 _ Le tourisme fluvial _ Editions PUF, collection « Que sais-je ? ».
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Lot _ 2004 _ Le département du Lot, chiffres clés.
- Chambre de Commerce et d'industrie du Lot _ 2004 _ Bilan de la saison Tourisme fluvial 2004.
- Comité Départemental du Tourisme du Lot _ avril 2004 _ L'année touristique 2003 dans le Lot.
- Comité Départemental du Tourisme du Lot _ mars 2005 _ Bilan provisoire : L'année touristique 2004 dans le Lot.
- Office de Tourisme du Pays de Figeac Cajarc _ juin 2004 _ Rapport d'activités 2003.
- Direction Départementale de l'Équipement du Lot _ Recensement de la circulation 2002, 2003 et 2004.

➤ Principaux sites INTERNET consultés :

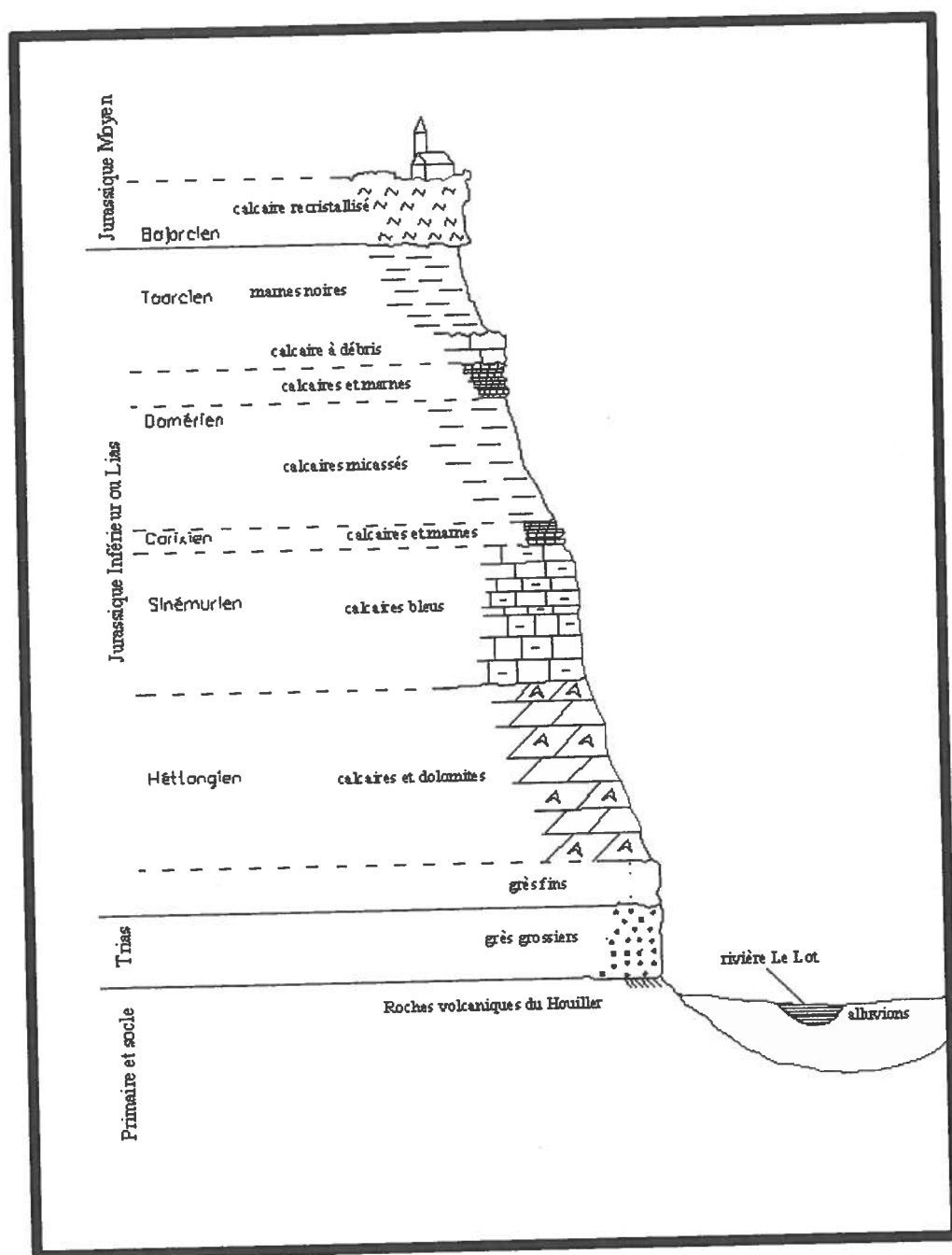
- www.lot.cci.fr
- www.quercy.net:figeac
- www.tourisme-lot.com
- www.crdp.fr
- www.valledulot.com

Annexes

- Carte IGN Faycelles.
- Profil géologique de Faycelles.
- Plan de la Bastide de Faycelles.



Carte IGN : Faycelles et sa région



Profil géologique de Faycelles réalisé à partir des données de Georges Delbos.



Plan de la bastide de Faycelles. Source : Agence Fresquet – Frauciel.