



COSTES Laetitia
Ingénieur 1
Département Aménagement

Etude de réalisation de liaisons douces dans le Bassin de vie de Mende (Lozère)



Projet Individuel - 2006



COSTES Laetitia
Ingénieur 1
Département Aménagement
Projet individuel - 2006

Etude de réalisation de liaisons douces dans le Bassin de vie de Mende (Lozère)

Tronçon : Balsièges -Badaroux

Mots clefs : aménagement cyclable, voie verte, véloroute.

Des annexes séparées de photographies et de cartes accompagnent ce rapport.

Figures : réalisations personnelles, sauf : couverture, 5, 6, 7, 9, 11, 13, 14, source : le rapport de présentation du SCoT.

Photos et cartes: réalisations personnelles, sauf carte IGN et plan de Mende.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les personnes que j'ai eu le plaisir de rencontrer pendant cette étude et qui ont eu la gentillesse de me fournir des informations, sans lesquelles je n'aurais pas pu progresser dans ce projet :

- Madame Ginette Brunel, responsable du personnel, DDE 48 (Direction Départementale de l'Équipement de la Lozère), conseillère municipale à la mairie de Mende, directrice du syndicat mixte pour l'élaboration du SCoT
- Monsieur Hervé Cesco, chef du service technique, Communauté de Communes de la Haute Vallée D'Olt
- Monsieur François Chabalière, chef de cellule, conseil en aménagement, DDE 48
- Monsieur Henry, secrétaire du vélo club Mende Lozère, Magasin Espace Bike
- Monsieur Emmanuel Inesta, Service gestion de la route, attaché administratif DDE 48, délégué Régional Sécurité Ligue Languedoc-Roussillon, délégué Départemental Sécurité Comité Départemental, délégué sécurité du Cyclo-Club mendois
- Monsieur René Malfettes, Maire de Badaroux
- Monsieur Philippe Mathis, professeur au CESA/DA, mon tuteur
- Monsieur Jean-Louis Maurin, Département Environnement, Conseil Général de la Lozère
- Madame Jeanine Rouvière, Maire de Balsièges
- Monsieur Jean-Marie Teissier, Service gestion de la route, cellule d'exploitation et de sécurité, DDE 48
- Monsieur Dominique Thonnard, chef du service aménagement, DDE 48
- Madame Sandrine Watremez, chef du Département Environnement, Conseil Général de la Lozère

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	5
RESUME	6
INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : LE CONTEXTE DE L'ETUDE	8
1. Présentation du territoire de l'étude	8
a. <i>Le contexte géographique et institutionnel : la confortable situation du Bassin de vie de Mende</i>	<i>8</i>
b. <i>Le contexte économique et social : un territoire polarisé</i>	<i>10</i>
c. <i>Un patrimoine bâti et naturel spécifique</i>	<i>12</i>
d. <i>Un relief de moyenne montagne</i>	<i>14</i>
e. <i>Peu de grands axes routiers</i>	<i>15</i>
2. Synthèse des constats et objectifs	18
a. <i>La RN88 : lieu de circulation quotidienne et de transit</i>	<i>18</i>
b. <i>La RN88 : lieu de pratique sportive</i>	<i>19</i>
c. <i>La RN88 : lieu de passage emprunté par les touristes</i>	<i>19</i>
d. <i>La vallée du Lot</i>	<i>20</i>
PARTIE 2 : LES AMENAGEMENTS CYCLABLES	21
1. Les différentes pratiques de cyclo	21
2. Quelles infrastructures pour ces pratiquants ?	22
a. <i>Le long de la RN 88 : une bande ou une piste cyclable</i>	<i>22</i>
b. <i>Dans la vallée du Lot : des véloroutes ou des voies vertes</i>	<i>26</i>
PARTIE 3. LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	28
1. Bande cyclable latérale à la RN 88	28
a. <i>Pourquoi une bande cyclable ?</i>	<i>28</i>
b. <i>Public concerné</i>	<i>28</i>
c. <i>Aménagements sur deux tronçons</i>	<i>29</i>
2. Voies vertes ou véloroute le long du Lot	34
a. <i>TRONCON A - Balsièges – Pont Neuf :</i>	<i>34</i>
b. <i>TRONCON B - Pont Neuf au Pont St-laurent</i>	<i>38</i>
c. <i>TRONCON C - Mende – Badaroux</i>	<i>41</i>
PARTIE 4 : LES INITIATEURS ET LES ACTEURS POTENTIELS	44
1. Les initiateurs potentiels	44
2. Les acteurs potentiels	44
CONCLUSION	45
BIBLIOGRAPHIE	46

RESUME

Au cœur de la Lozère, le Bassin de vie de Mende, jouit d'un remarquable patrimoine naturel qui en fait un lieu idéal pour toutes les activités de pleine nature et de tourisme vert.

Cependant, sur l'axe principal transversal du Bassin de vie, et notamment la traversée de Mende, les modes de déplacement non motorisé ont du mal à faire leur place et à s'effectuer en toute sécurité.

Ce dossier met en évidence les points noirs de cet axe, c'est-à-dire les endroits qui rendent la pratique du vélo dangereuse. Il propose des solutions pour les contourner et donc pour sécuriser les cyclistes.

Il décrit en outre des itinéraires envisageables de voies vertes (aménagement en site propre d'un circuit excluant toute circulation motorisée) dans la vallée du Lot.

Les voies vertes ou de simples aménagements cyclables peuvent être des outils de développement local et de mise en valeur du territoire traversé et environnant.

Il est question ici de montrer que cela peut être le cas à l'échelle du Bassin de vie de Mende.

Réaliser ce projet permettrait de favoriser les modes de transport écologique tout en augmentant les activités de loisirs et le développement local lié au tourisme.

INTRODUCTION

La Lozère a construit sa réputation autour d'un accueil authentique et de taille humaine mais surtout grâce à son patrimoine naturel remarquable. Cet environnement lui vaut d'être le siège de nombreux parcs naturels et d'attirer tous les amoureux de la nature.

Le Bassin de vie de Mende, au cœur de la Lozère, ne faillit pas aux attraits lozériens et fait du tourisme vert une de ses principales activités.

Dans un monde où, la qualité de la vie et l'environnement se dégradent, les traditions se perdent, les modes de déplacements non motorisés ont du mal à faire leur place, le tourisme vert est apprécié et tend à se développer avec une plus forte intensité.

Les voies vertes, véloroutes, et autres aménagements cyclables, peuvent être des outils de développement local et de mise en valeur du territoire traversé et environnant.

Le syndicat mixte pour l'élaboration du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) en est persuadé et a intégré cette idée dans les orientations du schéma.

Ce projet, réalisé dans le cadre du SCoT du Bassin de vie de Mende, a pour but de répondre à deux questions :

**Comment concrètement intégrer ces infrastructures à l'échelle du Bassin de vie ?
Et dans quels objectifs ?**

Le territoire du SCoT étant vaste, il est question ici d'étudier la mise en place de liaisons douces uniquement **entre Balsièges et Badaroux**, soit entre Mende et ses communes voisines dans l'axe de la vallée du Lot.

Cette réflexion s'articule en quatre parties :

- La première précise le contexte d'étude et ses objectifs
- La deuxième expose les différents aménagements possibles pour réaliser des liaisons douces orientées vers les cyclos
- La troisième consiste en une proposition d'aménagement pour redonner place aux modes de déplacements doux dans le Bassin de vie
- La quatrième présente les initiateurs et les acteurs potentiels.

PARTIE 1 : LE CONTEXTE DE L'ETUDE

Avant de proposer des aménagements, il est nécessaire de situer le projet dans son contexte et d'expliquer ses objectifs.

1. Présentation du territoire de l'étude

a. Le contexte géographique et institutionnel : la confortable situation du Bassin de vie de Mende



Fig. 1 : La France

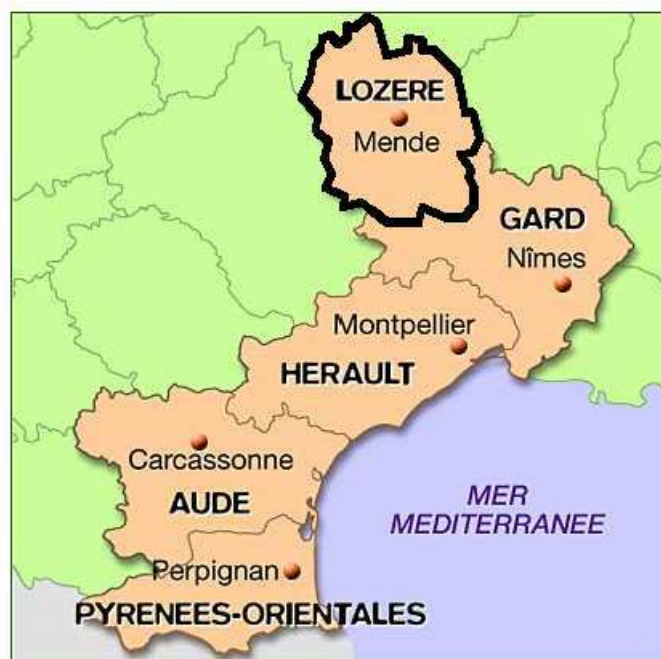


Fig. 2 : La Région Languedoc- Roussillon



Fig. 3 : La Lozère

Note :

Lozère : 73 509 habitants

Préfecture : Mende

Sous-préfecture : Marvejols

Le Bassin de vie de Mende se situe au centre de la Lozère, au plein cœur du Massif Central.

- **Le Bassin de vie de Mende, un territoire touchant plusieurs communautés de communes**

Le Bassin de vie de Mende, soit le territoire du SCoT, regroupe douze communes dont dix sont réparties sur trois communautés de communes (Haute Vallée d'Olt, Valdonnez et Terre de Randon). Les deux autres communes (Bagnols les Bains, St Julien du Tournel) n'appartiennent pas à un établissement Public de Coopération Intercommunale. La Communauté de Commune des Terres de Randon est composée de plusieurs communes mais seule celle du Chastel Nouvel appartient au territoire du SCoT.

Mon périmètre d'étude touche les communes de Mende, Badaroux et Balsièges, soit deux communautés de communes différentes : La haute vallée d'Olt et le Valdonnez.

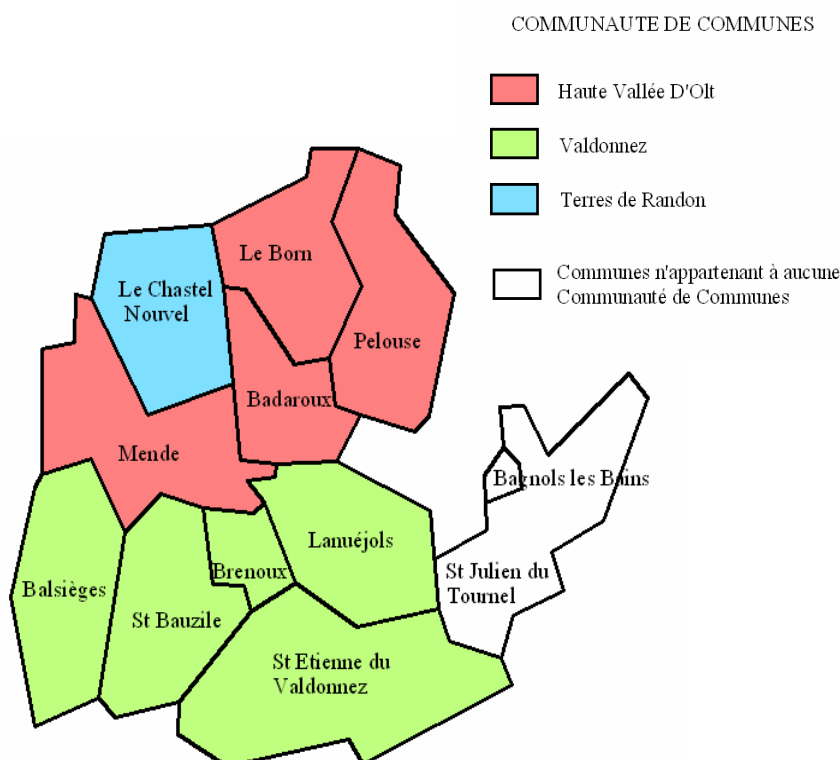


Fig. 4 : Le Bassin de vie de Mende

Le Bassin de vie de Mende en quelques chiffres (données de 1999) :

- Bassin de vie de Mende : 15 953 habitants
- Communauté de Commune de la Haute Vallée d'Olt (Mende, Badaroux, Le born et Pelouse) : 12 952 habitants
- Badaroux : 1 023 habitants
- Balsièges : 410 habitants
- Mende : 11 804 habitants soit 74% du bassin de vie ou 21,66% de la population départementale (73 509 habitants).

Nous comprenons, avec ces quelques chiffres, que la population du Bassin de vie est concentrée à Mende.

b. Le contexte économique et social : un territoire polarisé

• Un accroissement démographique sur le Bassin de vie

Le Bassin de vie de Mende voit sa population augmenter mais vieillir (Annexe 1). De plus, on voit apparaître une croissance des Communes périphériques : les gens veulent profiter des activités offertes par la ville de Mende sans forcément y vivre, et profiter d'un cadre proche à celui d'un village.

Il est à noter que les retraités représentent une part importante de la population : 20% pour Mende, 30% pour Balsièges, 35% pour Badaroux. Ce public, qui a souvent le loisir et le temps de se promener, serait éventuellement un utilisateur de voies douces : donc un public à prendre en compte.

• Mende : pôle économique

La ville de Mende, préfecture, centre de décisions et de consommation apparaît comme le pôle d'emploi mais aussi de service le plus important du département. Comme l'exprime le gros cercle au niveau de Mende sur le schéma, la préfecture joue le rôle de centre économique de son Bassin de vie en comprenant plus de 90% des emplois et des services. Les commerces de proximité (banques, distributeurs de carburants, Supermarchés,...) y sont concentrés. La ville de Mende est aussi le pôle de santé de l'ensemble du département : hôpital, laboratoires...

Bien que présente et en devenir pour certaines activités, l'industrie est peu représentée sur le Bassin de vie.

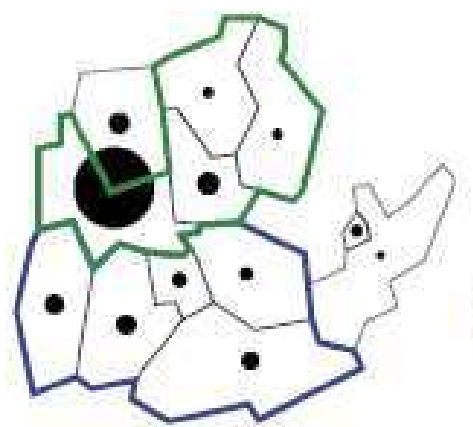


Fig. 5 : Répartition de la population active

• Mende : pôle sportif et culturel

La ville centre est le siège de la grande majorité des équipements sportifs et culturels. Un complexe sportif, le « Chapitre », comprend des terrains de tennis, tennis de table, football, rugby ainsi que la piscine municipale (la seule d'ailleurs dans le Bassin de vie), salles de musculation et de gymnastique. En parallèle, la ville de Mende possède un tissu associatif important. Seule ville, élue par deux fois « la plus sportive de France »¹, elle s'est forgée une solide réputation dans l'accueil de manifestations d'envergure nationale et internationale (passage du Tour de France...).

• Mende : ville de tourisme

L'activité touristique est importante pour l'économie du Bassin de vie de Mende. Mende concentre les structures adéquates (hôtellerie, restauration...) pour l'accueil des touristes. Sont aussi présents un centre et un village de vacances au Chapitre (le complexe sportif) et un camping à la sortie de la ville (côté Balsièges). Une auberge de jeunesse est en

¹ Chaque année, le challenge de « l'Equipe » de la ville la plus sportive récompense deux communes françaises pour la qualité et la cohérence de leur politique en matière de sport. Mende a gagné ce titre en 1988 et 1998.

construction, preuve de la volonté d'attirer un certain type de touristes susceptibles d'être des consommateurs de tourisme vert et sportif.

Remarque : Toutes les infrastructures d'accueil des vacanciers et sportives se situent non loin de la RN88 et du Lot ([Annexe 2](#)).

c. Un patrimoine bâti et naturel spécifique

- **Le patrimoine bâti de qualité**

Fig. 6 : La cathédrale de Mende

Mende, classée « ville d'Art et d'Histoire », concentre les merveilles du patrimoine architectural: une imposante cathédrale, des tours d'escaliers, de nombreux oratoires, des maisons à pans de bois du XVe au XVIIe siècle, l'hôtel de ville, des toitures en carènes de bateau renversé, le Pont Notre- Dame... L'omniprésence de la cathédrale (style gothique flamboyant) symbolise la puissance religieuse de Mende à partir du IIIe siècle.

L'ensemble de la Lozère possède une architecture authentique (calcaire des Causses et ses voûtes de pierre, granit de Margeride et ses grands corps de ferme, toits de lauze...).

Les ponts de la voie ferrée au dessus du Lot sont de véritables œuvres d'art et ses réalisations anthropiques s'intègrent parfaitement bien au paysage naturel ([Annexe photo 1](#)).

- **Le patrimoine naturel d'exception**

Le Lot, élément structurant du paysage

Entaillant les schistes et les calcaires, le Lot a donné à la vallée un profil tortueux et encaissé où viennent se rattacher les ramifications d'étroits vallons augmentant le découpage en dentelle des versants. Le Lot a créé une voie de passage, investie par la suite par la RN 88 puis par le chemin de fer. La vallée est donc devenue un véritable couloir de circulation et fut propice à l'établissement humain. Elle est rythmée par de nombreux villages et dans son plus vaste élargissement, elle accueille la ville de Mende.

Sur tous les versants de la vallée, même très abrupts, siègent des pins noirs d'Autriche provenant des reboisements du siècle dernier. Et ces reboisés accentuent le profil encaissé de la vallée.

La ville de Mende est cernée par les hauts versants boisés du causse. Aux pieds des escarpements calcaires de ce dernier, se trouvent des lanières de prairies qui assurent une respiration de la ville. La ville s'est développée sur les tous les versants.



Fig. 7 : Mende vue de la Croix de Mont Mimat



- **La vallée encaissée : le sillon de Balsièges**

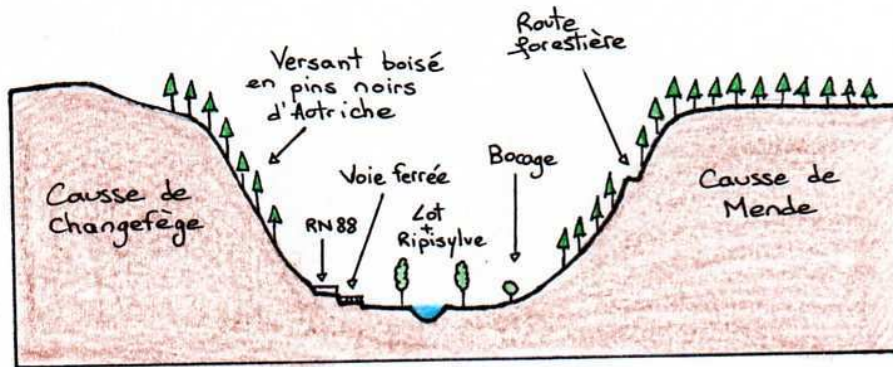


Fig. 8 : Coupe de la vallée du Lot entre Mende et Balsièges



Fig. 9 : Vallée de Balsièges, le Lot s'est creusé un passage entre les trois causses de Mende (à gauche), de Changefèges (à droite) et de Sauveterre (au fond).

Au-delà de la sortie de Mende, le Lot entreprend un trajet entre les causses calcaires de Changefège, Mende et Sauveterre. Au fond de la vallée, est présente la ripisylve du Lot. Au détour des méandres, de petites plages alluviales accueillent des prés-vergers.

- **La vallée du Lot de Badaroux à Mende**

La vallée du Lot, entre Mende et Badaroux, se trouve entre le Causse de Mende et les contreforts de la Margeride. La vallée entre Badaroux et Mende est un peu plus encaissée et plus touffue que celle de Balsièges.

Les Causses, particularité du paysage

Les Causses, grands espaces de nature, dominent la vallée du Lot et offrent de magnifiques panoramas. A noter : le bassin de vie de Mende est aux portes des causses et des Cévennes qui sont en attente d'être reconnus comme patrimoine mondial de l'UNESCO.

d. Un relief de moyenne montagne

Le Bassin de vie de Mende est au cœur d'une région de moyenne montagne donc les dénivelés sont relativement importants et les ballades en vélo ou à pied deviennent vite des efforts sportifs. Cependant, la vallée du Lot lui confère un tracé relativement plat et linéaire.

Par exemple, l'altitude entre Balsièges et Badaroux, en passant par la RN88, s'élève entre 650 et 800 mètres.

Villes	Altitude en mètres
Balsièges	686
Mende centre	742
Badaroux	802

Trajet	Dénivelé	Distance
Balsièges – Mende	56 m	7 km
Mende – Badaroux	60 m	6 km

Donc le dénivelé reste faible entre Balsièges et Badaroux

Le Lot, en période de crue annuelle, inonde bien souvent ses alentours. Cependant, des aménagements dans les villes ont été réalisés pour éviter d'importants dégâts, comme cela s'est produit en 2003 ([annexes photo 2](#)).

e. Peu de grands axes routiers

- Deux axes structurants : la RN 88 et la RN 106

Le Bassin de vie est organisé autour de 2 axes structurants : la RN88 et la RN106

- **LA ROUTE NATIONALE 88**

La RN88 est appelée « Route des Préfectures » car elle relie Lyon, St Etienne, Le Puy, Mende, Rodez, Albi et Toulouse. Elle traverse le département ainsi que le Bassin de vie de Mende d'Est en Ouest, dont le Centre Historique de Mende.

Son trafic est important car elle relie l'A75 (axe qui relie Clermont-Ferrand et Montpellier) et s'accroît depuis la présence du Viaduc de Millau.

- **La ROUTE NATIONALE 106**

Elle relie l'Arc Méditerranéen au Nord du Département de la Lozère par Nîmes, Alès, Florac.

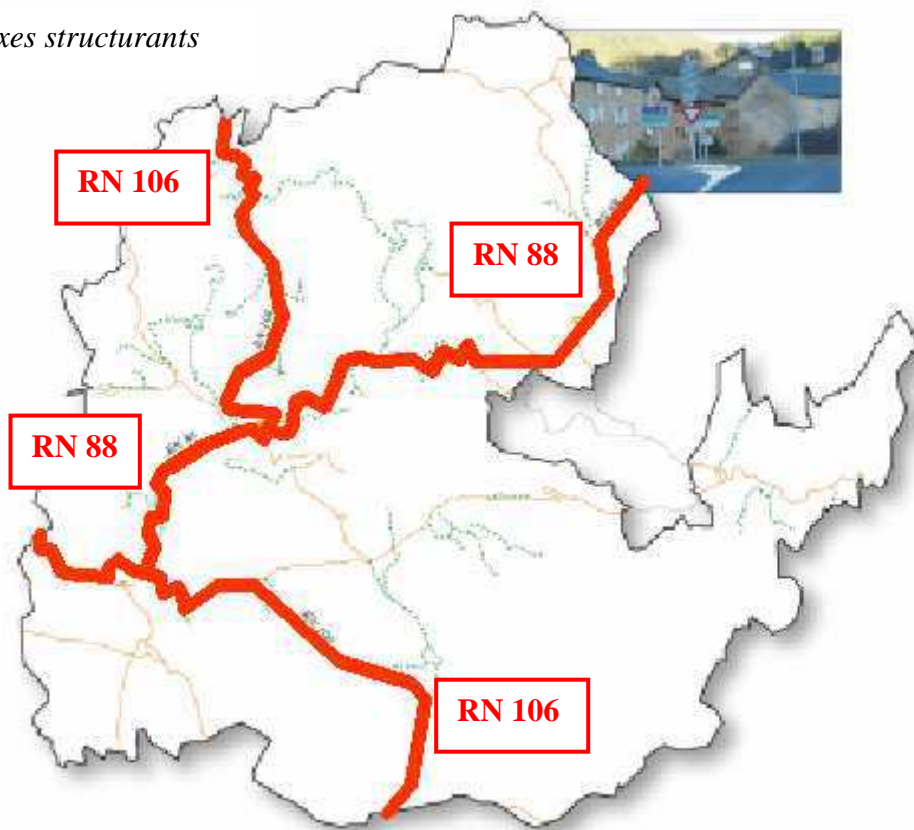
C'est un axe économique majeur qui accueille de nombreux trafics ([Annexe 3](#)).

Elle traverse le Valdognon, **rejoint la RN88 à Balsièges et traverse Mende** en direction de St Chély d'Apcher.

Son tracé actuel expose les territoires traversés aux risques de transport des matières dangereuses.

La confusion des trafics entre poids lourds et véhicules particuliers (pour les navettes domicile-travail) rend indispensable des aménagements afin de mieux assurer la sécurité des personnes et des territoires traversés.

Fig. 10 : Axes structurants



Les flux de déplacements, conséquences de l'attraction de Mende

De nombreux déplacements s'effectuent entre les communes du Bassin de vie et Mende. Les communes, appartenant au périmètre du Bassin de vie de Mende, voient une grande majorité de leur population active se déplacer quotidiennement pour le travail à Mende.

On ne s'intéresse ici qu'au trafic sur la RN88.

Nombre de véhicules en moyenne par jour dans l'année 2005 (dans les deux sens)² :

Tronçon	Véhicules / jour
Mende - Badaroux	4529
Mende – Balsièges	9012

Il est nécessaire d'analyser le trafic (Mende et Badaroux) durant les deux mois d'été :

Mois	Véhicules / jour
Juillet	6467
Aout	7377

(On retrouve cette même différence de flux pour le tronçon Mende-Balsièges.)

L'augmentation du trafic pendant l'été, nettement supérieur à la moyenne annuelle, est due en grande partie au tourisme. Ce qui augmente les risques d'accidents pendant cette période qui est aussi la plus propice aux ballades à bicyclette.

La proportion de poids lourds entre Badaroux et Mende s'élève à 8.7% en moyenne par jour. On peut considérer que le pourcentage de poids lourds entre Mende et Balsièges est sensiblement le même puisque bien souvent les tronçons appartiennent au même parcours.

• Les modes de déplacements : la voiture en tête

La forte prégnance de la voiture particulière, pour les navettes domicile/travail, est aujourd'hui incontournable compte tenu des modes d'organisation du territoire : périurbanisation, concentration des emplois sur Mende et faible capacité à disposer d'offre en transport en commun.

La marche à pied est un mode de déplacement très utilisé mais seulement à Mende en raison de la proximité des emplois et de l'habitat.

Les deux roues ne sont pas ou très peu utilisés : topologie, climat et absence d'offre d'aménagement adapté contribuent à cette situation. De plus, d'après les statistiques nationales, les personnes n'utilisent plus leur vélo pour se rendre à leur lieu de travail quand le nombre de kilomètres dépasse 10 par jour. La distance domicile - travail est d'au maximum 2.5 kilomètres, si la personne rentre le midi (soit quatre trajets par jour).

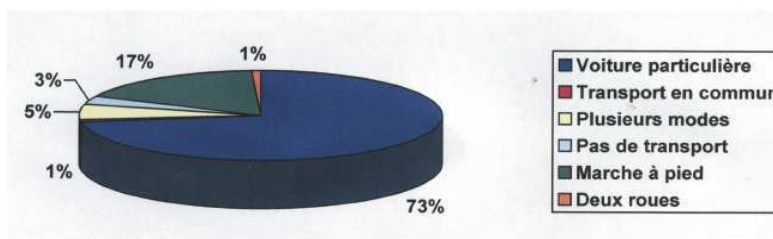


Fig. 11 : Modes de déplacement

² Données de la cellule départementale d'exploitation et de sécurité (DDE 48)

- **Des projets en cours : la RN 88 modifiée**

La RN88 va être déviée et fait l'objet d'un programme de mise à 2x2 voies. Cette dernière passera au Nord de Mende et permettra aux véhicules de rejoindre plus rapidement l'A75 (Annexe 4).

Ainsi le centre de Mende sera évité et le contournement nord de Mende sera réalisé par la rocade Ouest et un viaduc.

Ce contournement entraînera des mutations du trafic local : le trafic sur la RN 88 actuelle sera de bien moindre importance.

Le bassin de vie de Mende bénéficie d'une réelle opportunité de développer les liaisons douces et les activités associées.

Les qualités paysagères, architecturales, patrimoniales et naturelles du Bassin de vie de Mende constituent un atout incontestable au développement du tourisme vert et sportif : le Bassin de vie de Mende est le lieu idéal pour découvrir la région et pratiquer tout sport de pleine nature.

Si les labels viennent consacrer ces atouts (Pays d'Art et d'Histoire, Patrimoine Mondial de L'UNESCO, Grand Site...) il reste à les faire vivre, à les valoriser pour qu'ils deviennent un véritable vecteur de développement et d'aménagement.

2. Synthèse des constats et objectifs

Après avoir effectué le diagnostic et souhaitant me rapprocher le plus possible des orientations données par le SCoT, voici le résumé et les objectifs de mon projet :

a. La RN88 : lieu de circulation quotidienne et de transit

• Constats :

- Ces tronçons sont très empruntés avec de nombreux poids lourds, en particulier d'impressionnants transporteurs de grumes de bois et de pierres du côté de Badaroux. A Gardes, se trouve une zone industrielle et en face une scierie.
- La polarité du territoire rend les déplacements quotidiens obligatoires et nombreux entre Mende et les communes environnantes. Ces axes seront encore plus fréquentés par les véhicules à moteur, dans les années à venir, à cause de la croissance des communes périphériques.
- Ces tronçons ont un profil qui favorisent la vitesse des véhicules motorisés (surtout du côté de Badaroux): grandes lignes droites et grandes courbes, revêtement de bonne qualité, voies de circulation larges, possibilité de dépasser dans les grandes courbes, double voie du côté de Balsièges
- Ces tronçons sont peu fréquentés en vélo pour se déplacer dans un but utilitaire, en partie, à cause de l'insécurité routière et des distances assez importantes.

Trajet	Distance
Balsièges – Mende	7 km
Mende – Badaroux	6 km

- Pour l'avenir, avec le contournement nord de Mende, l'évolution de la RN88 sera à prendre en compte.

• Objectifs :

- Permettre aux jeunes de Badaroux et Balsièges de se rendre à leurs activités, à vélo ou avec un autre moyen de locomotion, en toute sécurité, sans être dépendants des parents ou des transports en commun
- Promouvoir les sorties sportives (course à pied, vélo...) encadrées dans le milieu scolaire et de colonies de vacances.
Exemple : les jeunes de Bec de Jeu – centre de vacances à Balsièges – pourraient venir avec leurs animateurs à la piscine au chapitre à pied ou à vélo en toute sécurité.
- Promouvoir les déplacements à vélo (et modes doux) des Mendois pour les trajets quotidiens domicile – école ainsi que pour leurs activités de loisirs.
- Promouvoir les déplacements doux contribue aussi à un objectif de santé publique : lutte contre la sédentarité et l'obésité croissante de la population et surtout des jeunes.

b. La RN88 : lieu de pratique sportive

• Constats :

- Ces tronçons sont les plus fréquentés par les cyclistes car la RN88 depuis Mende est le seul axe routier important.
- Le tronçon de la RN 88, le plus emprunté par les vélos, est le parcours Mende - Les Ajustons (en passant par Balsièges). Ce tronçon est aussi apprécié par les cyclistes à cause de son très faible dénivelé qui permet un échauffement ou une fin de parcours adapté. La fréquentation reste importante tout au long de l'année, même avec des températures négatives.
- Le tronçon Mende - Châteauneuf (en passant par Badaroux) est aussi très utilisé, mais de manière moindre à cause du fort dénivelé après Badaroux et de l'altitude qui rend plus difficilement praticable la route en hiver.

• Objectifs :

- Apporter la sécurité nécessaire à la pratique de ce sport.
- Développer la pratique du cyclisme.
- Faire en sorte que les infrastructures soient entretenues et de meilleure qualité.

c. La RN88 : lieu de passage emprunté par les touristes

• Constats :

- De nombreux touristes viennent demander des itinéraires cyclos à l'office du tourisme de Mende : le cyclotourisme est une attraction importante en Lozère. Après demande de renseignements et étude des parcours cyclistes, il s'avère que certains tronçons de la RN88 sont incontournables dans tous les itinéraires proposés par l'Office du tourisme.

• Objectifs :

- Proposer une sécurité maximale pour les touristes qui viennent se faire plaisir sur les routes Lozériennes
- Pérenniser et développer cette activité, importante pour l'économie du département
- Faire de la route un itinéraire de découverte et de valorisation des lieux

d. La vallée du Lot

- **Constats :**

- Le Lot, par la qualité de ses ambiances, peut constituer un axe de promenade
- La rivière représente un capital naturel et culturel fort mais elle est souvent peu lisible (quand la vallée se referme) et peu accessible, comme par exemple entre Badaroux et Mende
- Le faible dénivelé de la vallée du Lot est un atout incontournable pour un axe de promenade.

- **Objectifs :**

- Faire de la vallée du Lot un axe de ballade et de transit remplaçant la RN88 pour les personnes se déplaçant en mode doux
- Faire de la vallée du Lot un attrait touristique
 - Créer une promenade le long des berges (nouvel axe touristique est/ouest) qui relierait les espaces déjà aménagés (jeux, campings, aires de pique-nique, complexe sportif) et les villes.
 - A plus long terme et à plus grande échelle, attirer les promeneurs pédestres et vélo à la journée et les cyclo-touristes itinérants.
 - Apport net à l'économie touristique de la vallée
- Mise en valeur et entretien du Lot
 - Révéler le Lot et mettre en valeur le patrimoine lui étant lié (ponts, moulins, ..)
 - Entretenir³ les berges et préserver les espaces naturels proches (jardins, vergers, prairie...)
 - Préserver la ripisylve et l'entretenir
 - Valoriser les milieux rupestres (espèces faunistiques et floristiques rares)
 - Protéger les trames de haies et de bosquets comme éléments structurants et couloirs écologiques

³ L'entretien des berges est pour l'instant de la responsabilité des propriétaires (droit commun). Il y a un projet pour le rendre d'utilité publique : la brigade, chargée de l'entretien des berges, pourra accéder aux berges et réaliser les travaux d'entretien à la place des propriétaires. La communauté de communes a pour compétences de s'occuper des berges du Lot, cette brigade est sous la responsabilité de la Communauté de Communes de la Haute Vallée d'Olt.

PARTIE 2 : LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Les infrastructures cyclables ne sont pas toujours adaptées au milieu et aux utilisateurs. Il est nécessaire de répertorier les différentes pratiques et les aménagements leur correspondant.

1. Les différentes pratiques de cyclo

Il existe quatre grands types de cyclistes:

- Le cycliste qui utilise son vélo pour se déplacer dans un but utilitaire. Il va à son travail, ou faire des courses avec un vélo dit de ville, mais aussi avec un vélo de randonnée, voire un VTT ou un vélo "de course".
- Le cyclo-sportif qui fait une ou plusieurs sorties par semaine, souvent en groupe, pour maintenir sa forme et par plaisir. Il utilise un vélo de course léger, prend souvent des libertés avec le code de la route et dans l'ensemble préfère circuler sur la route plutôt que sur des voies réservées aux cyclistes.
- Le randonneur qui est le cycliste aimant la promenade, seul ou en famille. Il utilise un vélo plus confortable que le précédent, parfois un VTT.
- Le pratiquant de VTT qui fuit les infrastructures routières autant qu'il le peut, mais doit cependant les utiliser pour des parcours de jonction.

Les différents types de cyclistes sont bien représentés à Mende, mais d'une façon moindre la première catégorie. Le cyclisme, en tant que sport, est lui très pratiqué dans le bassin de vie de Mende. Les clubs de vélo lozériens ont de nombreux adhérents et un grand nombre de personnes pratique le vélo sans être fédérées ([Annexe 5](#)).

.

2. Quelles infrastructures pour ces pratiquants ?

Il y a plusieurs types d'aménagements cyclables : piste cyclable sandwich, piste cyclable sur trottoir, piste cyclable sur accotement, bande cyclable, piste cyclable en site propre, piste cyclable éloignée, voie latérale multi usage, véloroute, voie verte, voie à priorité cycliste, contresens cyclable...

a. Le long de la RN 88 : une bande ou une piste cyclable

- **Distinction entre ces deux notions**

Pour les aménagements à réaliser entre Balsièges-Mende et Mende-Badaroux, des tronçons en rase campagne et hors agglomération, deux possibilités sont envisageables :

- **les bandes cyclables** : ce sont des parties latérales de la chaussée réservées aux cyclistes et séparées de la chaussée principale par une ligne de peinture continue.
 - L'avantage principal est la continuité avec la chaussée. Elle assure la vision du cycliste par les autres usagers et facilite la jonction avec les autres voies à l'arrivée dans une intersection. L'entretien est également facilité par cette continuité ;
 - les inconvénients sont liés à l'absence de séparation physique entre les différents types d'usagers. Elle favorise les empiètements des véhicules à quatre roues et le stationnement abusif sur la bande cyclable ainsi que les risques de heurts par l'arrière par un véhicule motorisé. De plus, les bandes nécessitent un renouvellement fréquent du marquage.

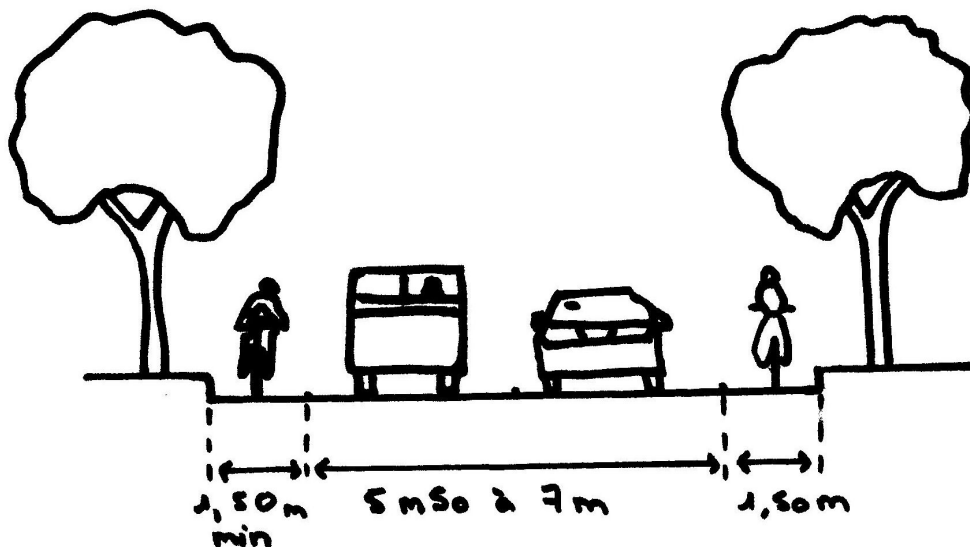


Fig. 12 : Bande cyclable

- **les pistes cyclables** : ce sont des infrastructures réservées aux cyclistes et séparées physiquement de la chaussée utilisée par les véhicules à moteur. La séparation peut être limitée à une bordure surélevée s'opposant aux franchissements volontaires, ou constituée par une surface engazonnée, voire plantée d'arbustes.

- les avantages sont une meilleure protection lors d'une perte de contrôle d'un véhicule à moteur sur la voie adjacente, une protection du stationnement abusif des véhicules à quatre roues et dans l'ensemble une plus grande tranquillité d'esprit pour le cycliste
- les inconvénients sont principalement la faible qualité de l'entretien, voire de la réalisation de la chaussée de ces pistes cyclables en France. Rarement balayées, elles associent gravillons et tessons de bouteilles à des nids de poule ou à des racines d'arbres en relief, faute d'un soubassement de qualité. La jonction avec les intersections des voies principales pose un problème difficile à traiter, notamment quand une végétation réduit ou supprime la visibilité de la piste cyclable. Le cycliste est alors mis en danger par les véhicules qui tournent sur leur droite sans être attentif à la venue d'un cycliste sur la piste qu'ils vont croiser, sauf si la fusion entre la piste et la chaussée principale a été assurée avant le carrefour, ce qui pose d'autres problèmes.

Il existe des solutions simples pour sécuriser le passage des carrefours par les pistes cyclables : par exemple, pour les petits carrefours, de maintenir le niveau du trottoir au carrefour, réalisant ainsi un plateau surélevé pour les voitures circulant sur la voie secondaire.

Remarque : le balayage des pistes se fait facilement, comme pour les trottoirs : il existe des balayeuses de la taille adéquate

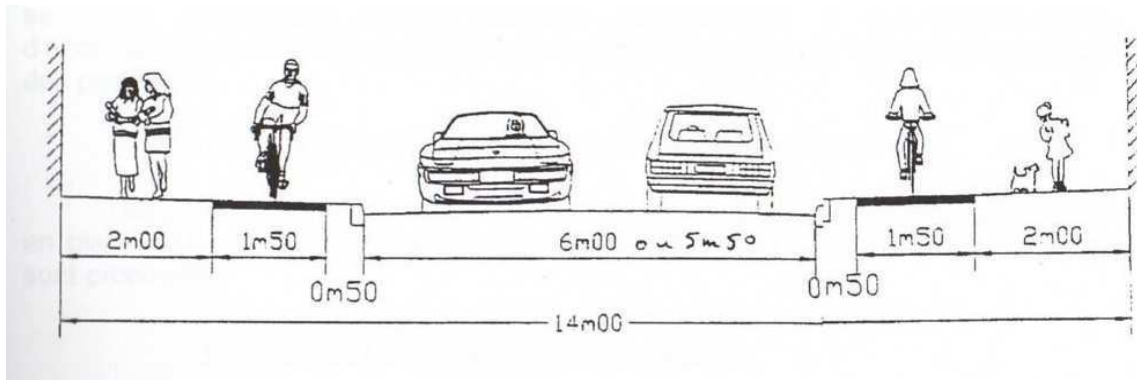


Fig. 13 : Piste cyclable

Au niveau du coût :

Les pistes cyclables ne sont pas forcément d'un coût plus élevé que les bandes cyclables, tout dépend du choix du type de piste cyclable: une piste sur trottoir n'est pas plus onéreuse qu'une bande cyclable. A terme la solution bande est assez onéreuse pour le renouvellement du marquage.

- **Le cadre législatif**

La réglementation de la pratique du vélo

La pratique du vélo a été intégrée, notamment, dans :

- le code de l'urbanisme qui propose la prise en compte des itinéraires cyclables dans le plan local d'urbanisme de chaque commune ;
- le code de l'environnement qui prévoit l'aménagement de pistes cyclables dans le cadre des aménagements à prévoir dans le plan de déplacement urbain ;
- le code de la route qui autorise, hors agglomération, l'utilisation des accotements équipés d'un revêtement routier.

Par ailleurs, le code de la route oblige le respect, par l'automobiliste, d'un écart de 1,50 m pour les dépassements hors agglomération.

Le caractère facultatif des aménagements cyclables

Le décret du 14 septembre 1998 a modifié l'article 190 du code de la route et a supprimé l'obligation pour les cyclistes d'emprunter les pistes cyclables et les bandes cyclables. L'obligation est seulement imposée, au coup par coup, lorsque le maire l'institue pour une section précise et ceci après avis du préfet : l'obligation est donc exceptionnelle.

Le caractère facultatif des pistes et des bandes cyclables constitue globalement une avancée vers la sécurité. En effet, les cyclistes sportifs (les plus influents, car réunis en associations) n'aiment pas circuler sur les pistes cyclables séparées, car ils ne peuvent pas y rouler aussi vite que sur la chaussée. Cette influence conduit souvent à ne pas réaliser de pistes cyclables séparées, bien qu'elles soient plus adaptées à la sécurité des enfants et des familles. Le caractère facultatif permet de satisfaire ces exigences opposées des deux types de cyclistes.

Le caractère obligatoire des aménagements cyclables

On peut rendre une piste cyclable obligatoire lorsqu'elle réunit deux conditions :

- Des caractéristiques très bonnes (afin que les cyclistes sportifs puissent y rouler vite, sans gêner ni être gênés)
- Peu de piétons aux abords.

En ce qui concerne les bandes cyclables trois conditions doivent être réunies pour les rendre obligatoires :

- Une largeur importante (au moins 1,70 m hors marquage).
- L'absence de stationnement de véhicules observé sur la bande cyclable.
- La rareté des carrefours
- La signalisation du caractère facultatif de la piste ou de la bande cyclable se concrétise par un panneau C113 : carré bleu représentant une bicyclette (qui remplace les panneaux ronds B22 obligation)

- **La sécurité en matière de cyclisme**

Une distance minimale à respecter

Les turbulences entraînées par les véhicules provoquent des déports latéraux d'autant plus importants que la vitesse des véhicules est élevée et que le gabarit est volumineux. Pour éviter les déports, tout automobiliste doit respecter, entre son véhicule et le cycliste qu'il dépasse, une distance de sécurité minimum (1 m en agglomération et 1.50 m hors agglomération).

Cette distance minimale n'étant pas toujours respectée, la DDE a installé des panneaux qui rappellent cette distance. Les cyclistes trouvent ces panneaux importants pour leur sécurité et souhaiteraient plus de prévention et de signalisation.



Fig. 14 : Signalisation

Le comportement adopté par les cyclistes en absence de voie leur étant réservée (propos de cyclistes)

Le cycliste préfère parfois rouler au milieu de la chaussée pour obliger le véhicule de le dépasser sur la voie de gauche. Les véhicules ont tendance à vouloir doubler trop rapidement et à se rapprocher de près des cyclos. De plus, le cycliste préfère éviter de se placer près de la glissière de peur d'être poussé contre elle.

Par groupe de deux personnes, ils préfèrent souvent se mettre côte à côte que l'un derrière l'autre.

Si le groupe est trop important, il doit se séparer en plusieurs équipes, d'environ 15 personnes, pour que les véhicules à moteur puissent les doubler avec moins de danger.

La sécurité mise à mal en agglomération

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les accidents en agglomération sont plus nombreux qu'en rase campagne même si la vitesse est moindre. Les personnes les plus accidentées sont les enfants de 0 à 15 ans, souvent en faisant de la bicyclette dans leur quartier ([Annexe 6](#)).

En ce qui concerne la RN 88, il y a eu un accident grave sur la période 1995-2004 entre Mende et Balsièges, mais plusieurs grosses frayeurs.

b. Dans la vallée du Lot : des véloroutes ou des voies vertes

- **Distinction entre les deux notions**

Les véloroutes

Le terme « véloroute » caractérise un itinéraire de moyenne et longue distance pour les vélorandonneurs. La véloroute est donc un itinéraire mais ne préconise pas tel ou tel aménagement cyclable. Certaines véloroutes passent par des pistes cyclables, des bandes cyclables, d'autres sur des routes utilisées par des automobilistes. Toutefois, le cahier des charges qui a permis de les sélectionner garantit une sécurité des déplacements à vélo.

Elles sont d'intérêt départemental, régional, national ou européen, relient les régions entre-elles et traversent les agglomérations dans de bonnes conditions.

Les voies vertes

Le terme « voie verte » désigne quant à lui un aménagement en site propre réservé à toute « circulation non motorisée » mais distant du réseau routier. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite, et parfois aux cavaliers. Et ce dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées. Les voies vertes ont donc un caractère loisir et nature plus fort et offrent un niveau de sécurisation très élevé.

- **Les véloroutes et voies vertes : objets de schémas à plusieurs échelles**

A l'échelle nationale et européenne

Un « schéma national des véloroutes et voies vertes » a été adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) en 1998. Ce schéma propose la réalisation en France d'un réseau structurant de 7 à 9 000 kilomètres d'itinéraires cyclables maillant l'ensemble du territoire et permettant de promouvoir toutes les pratiques du vélo. Les différentes fédérations cyclistes (FFCT, FFC, Fubicy, AF3V, etc) ont participé à la genèse de ce schéma. Un schéma plus large est également défini au niveau européen. La commission européenne finance des itinéraires vélo.

Une circulaire datée du 31 Mai 2001 cosignée par le Ministre de L'Equipement, des Transports et du Logement, le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, le Ministre de la jeunesse et des sports et le Secrétaire d'Etat au Tourisme fixe pour objectifs d'établir le volet régional du schéma national pour chaque région. Sa mise en œuvre est inscrite dans les Contrats de Plan Etat-Région.

Ce schéma a conduit certaines régions à lancer des projets de grands itinéraires comme la Loire à Vélo.

A l'échelle régionale et départementale

L'Etat a adopté la circulaire du 31 mai 2001, pour pousser les régions à développer les véloroutes et voies vertes, dans le cadre du schéma national.

Chaque région doit établir le volet régional de ce schéma dans le cadre d'un comité de développement des véloroutes et voies vertes, associant services de l'Etat, collectivités territoriales, organismes de développement économique et touristique, associations d'usagers.

Dans le Languedoc Roussillon, plusieurs projets ont été réalisés mais il n'y a pas réellement de voie verte ou véloroute en Lozère.

L'Entente Interdépartementale de la vallée du Lot, en 1999, a proposé un schéma directeur d'aménagement incluant la création d'une véloroute entre le confluent avec la Garonne et les sources du Lot. L'entente a mandaté l'AF3V pour étudier une pré faisabilité sur le terrain. Le département du Lot-et-Garonne en région Aquitaine a même créé l'itinéraire sur son territoire depuis 2002.

Ceci n'est qu'une proposition de schéma, ce sont les Collectivités Locales qui doivent s'impliquer et être maître d'ouvrage.

Le Conseil Général de la Lozère, qui a comme domaine de compétence les routes départementales, a décidé en parallèle d'adopter un plan d'amélioration de la sécurité des cyclistes sur les axes d'intérêt départemental dont la RN88 reliés au schéma national. Pour ceci, il prévoit l'aménagement d'accotements de 1 mètre environ, de qualité de roulement et d'entretien identiques à la chaussée, la pose de panneaux « 1,50 m partageons la route » sur les axes et boucles.

En ce qui concerne la RN88, les panneaux sont déjà présents.

• Le cadre juridique

Les véloroutes et voies vertes ne constituent pas de nouveaux concepts juridiques de routes, mais définissent un usage touristique de voies, existantes ou à créer, aux statuts juridiques divers. Les règles applicables à ces itinéraires dépendent du régime juridique propre au domaine emprunté (domaine public ou privé, routier ou non routier). Donc il est impossible de définir, à priori, un statut juridique de ces itinéraires.

Il existe différentes pratiques de cyclisme et pour chacune d'elles des aménagements adaptés pour permettre leur sécurité et leur développement.

Le cyclisme étant une activité très pratiquée dans le Bassin de vie de Mende, il est nécessaire de mettre en place des dispositifs permettant sa réalisation dans les meilleures conditions possibles.

PARTIE 3. LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

1. Bande cyclable latérale à la RN 88

a. Pourquoi une bande cyclable ?

Cet aménagement cyclable est surtout destiné aux cyclistes sportifs et non au grand public, contrairement à la voie verte (ou véloroute) proposée dans la vallée du Lot.

Les accotements ne sont pas très larges et il est souvent difficile d'élargir la voirie. Aucun véhicule ne stationne sur le bas côté. Il n'y a pas de carrefour.

Les cyclistes étant particulièrement sensibles à l'état de surface des chaussées construites à leur usage, on préférera les dispositions constructives qui limitent les interventions d'entretien (bande cyclable) à celles qui nécessitent des interventions difficiles (pistes cyclables).

De plus, la mise en place d'une bande cyclable peut être plus facile et plus rapide qu'une piste cyclable.

Tous ces arguments me font croire qu'une bande cyclable serait plus adaptée ici.

b. Public concerné

A cause de la vitesse des véhicules, de la forte fréquentation et de la présence importante de poids lourds, la bande cyclable sera adaptée aux cyclistes sportifs, mais inadaptée pour des cyclistes grand public, des familles, des cyclo-randonneurs touristes. Même avec la mise en place d'une bande cyclable, il n'est pas souhaitable de faire passer une véloroute sur un tronçon aussi dangereux.

c. Aménagements sur deux tronçons

• De Balsièges à Mende – CARTE N°1

1. Analyse et solutions proposées

Sur ce tronçon (5 km):

Présence de sur-largeurs cyclables créés par la DDE sur une bonne partie de cet axe (**Annexe 3 des photographies, photo 1**).

Cependant, il reste des discontinuités, des parties sans sur-largeurs, très dangereuses :

Remarque : Se référer à la carte et à l'annexe des photos

POINTS NOIRS	PHOTOS	SOLUTIONS PROPOSEES
1. De la sortie de Balsièges jusqu'au Luxembourg	2	Aménagement 1 Ce passage est le plus délicat. La seule solution serait d'élargir les bas cotés ou de transformer les trottoirs existants en passages mixtes.
2. Passage sur le Pont Neuf (au dessus du Lot)	3	Aménagement 2 (Voir CARTE 2 , Annexe des cartes) 2 possibilités : - 1) raccorder la bande cyclable aux passages piétons (1.10 m de large) du pont, donc faire du passage piéton un passage mixte (piéton/ vélos) - 2) contournement par l'autre pont. Les personnes venant de Mende, tourneront à droite et rejoindront la bande cyclable le long de la RN88 après le pont. Nécessité de créer une bande cyclable sur cette partie.
3. Passage sous la voie ferrée: absence de sur-largeur et vitesse de circulation élevée	4	Aménagement 3 Pour les cyclistes venant de Mende, possibilité de contourner le pont : créer une voie à droite qui descend sur la prairie en contre bas (propriété privée), remonte après le pont et rejoint la bande de contournement du pont sur le Lot. Il y a deux possibilités pour les personnes venant de Balsièges : - 1) soit elles utilisent l'embranchement à droite pour traverser la route (comme pour aller à Changefège) (solution à éviter car peu de visibilité) - 2) soit il faut créer un passage à droite qui descendrait, passerait sous le pont Neuf et remonterait de l'autre côté. Dans les deux cas, elles doivent retrouver la bande cyclable de contournement. Cette voie devra donc être assez large pour être à double sens. Cependant, les cyclos allant sur Mende devront par la suite retraverser

		<p>la route pour revenir de l'autre côté de la chaussée. Donc un passage devra être aménagé pour la traversée de la nationale.</p> <p>Cette traversée pourra se faire plus facilement et surtout moins dangereusement au niveau du giratoire prévu dans le cadre des aménagements de la déviation du centre de Mende. Il devrait se situer entre le centre technique municipal et la Boissonade.</p>
<p>4. L'entrée/ la sortie de Mende est très dangereuse car la chaussée est étroite et il n'y a plus de surlargeur.</p>		<p>Il n'y pas de réelle solution.</p> <p>Le mieux serait d'éviter la Tibaide, le pont SNCF ainsi que l'entrée/sortie de Mende, et faire passer les cyclos par le chemin qui mène au chapitre au niveau de l'embranchement de Changefège (après le pont Neuf).</p> <p>Cette partie de la RN 88 pourrait être aussi évitée si des aménagements cyclos sont prévus et réalisés au moment de la construction de la déviation.</p>
<p>5. A plusieurs endroits : présence de gravillons et pierres sur les accotements</p>	5	<p>Mettre en place de meilleurs « pièges à cailloux » et tout simplement mieux entretenir les accotements.</p>

Ces solutions proposées permettront de faire une bande cyclable continue de la sortie de Balsièges à l'entrée de Mende.

La bande aura pour dimension minimum:

- 20 cm : bande blanche qui fait la séparation
- 1,30 m : bande verte.

Une bande de 1,50m peut être facilement réalisée car en moyenne les surlargeurs mesurent 1.30m et il y a souvent des bas côtés. Il sera, à certains endroits, nécessaire d'élargir la voie au niveau du bas, de stabiliser, de changer le fossé en cuvette bétonnée ou de retracer le marquage de la chaussée afin de décaler les axes et d'avoir des deux côtés la même largeur d'accotement.

Remarque : cette bande ne pourra pas être obligatoire puisqu'elle ne répond pas aux critères pour qu'elle le soit (voir partie 2). Elle reste suffisante pour sécuriser les cyclistes.

Remarque :

Quand la déviation de la RN88 sera réalisée, il y aura certainement moins de véhicules sur ce tronçon et le trafic sera différent. Avec un changement de statut, il sera possible de diminuer la largeur de la chaussée au profit des bandes cyclables.

En général, c'est le cas de la RN88, les routes nationales ont une chaussée de 7m et des accotements de 1m. Avec la réduction du trafic, la largeur de la chaussée pourrait passer à 6m et les accotements pourraient s'élargir de 50 cm. Par conséquent, les accotements mesureraient 2 mètres.

2. Estimation des coûts de la bande cyclable

Il n'est indiqué dans ce dossier, que l'enveloppe financière approximative nécessaire aux maîtres d'ouvrage pour réaliser ces aménagements. Un devis devra être réalisé.

L'estimation des coûts s'est appuyée sur les prix de base énoncés en annexe (Annexe 7).

Le coût ne comprend pas les aménagements de contournement des points noirs.

Aménagement	Coût
Création d'une bande cyclable entre Balsièges et Mende sur 5 km	500 000 €

• De Mende à Badaroux (4.4 km) – CARTE 3

1. Analyse et solutions proposées

Sur ce tronçon, présence :

- de sur-largeurs cyclables de bonne qualité : continues, large de 1.20 en moyenne, au même niveau que les voies, bon revêtement identique à celui des voies (*Annexe 3 des photographies, photo 6*).
- présence fréquente de bas côté de 1m s'ajoutant à la sur-largeur

POINTS NOIRS	PHOTOS	SOLUTIONS PROPOSEES
1. Au niveau du Pont St-Laurent, les sur-largeurs mesurent 90 cm à droite et 60 cm à gauche, à cause de la présence d'un gros trottoir.	7	Aménagement 1 mise au même niveau chaussée et bande cyclable ou élargir le trottoir jusqu'à la chaussée et en faire un passage mixte piétons/cyclos
2. L'entrée, la sortie ainsi que la traversée (1 km) de Badaroux sont dangereuses car la chaussée est rétrécie à deux voies de 2.80m de large (avant : 3.20m), bordée de trottoirs. De plus, les deux extrémités de villes sont d'autant plus dangereuses que les véhicules arrivent très vite.	8	Aménagement 2 - faire ralentir les véhicules avant les entrées et pendant la traversée car les 50 km/h ne sont pas respectés (surtout dans la ligne droite) - faire passer les cyclistes sur les trottoirs peut être une solution en attendant de gros aménagements.

Il n'y pas de « gros points noirs » avant Badaroux et les conditions sont bonnes pour réaliser une bande cyclable.

La bande cyclable pourrait avoir les mêmes dimensions que celle entre Balsièges et Mende. Et les remarques faites précédemment sont aussi valables pour ce tronçon.

2. Estimation du coût des aménagements

Aménagements	Coût
Création d'une bande cyclable entre Mende et Badaroux sur 3,5 km	360 000 €

- **Proposition de programmation des différentes étapes**

Pour permettre, aux futurs initiateurs du projet, un engagement progressif de moyens financiers en fonction des priorités et des objectifs, quelques étapes d'aménagement sont proposées ici :

Etape 1 : Entretenir les surlargeurs déjà présentes afin de les améliorer.

Objectif 1 : Rendre praticable les surlargeurs.

Etape 2 : Réalisation des aménagements pour surpasser les points noirs actuels et réaliser une surlargeur continue et praticable.

Objectif 2 : Sécuriser les cyclistes et leur offrir une qualité de roulement équivalente à celle de la chaussée

Etape 3 : Transformer la surlargeur en bande cyclable avec le marquage et la signalétique appropriée.

Objectif 3 : Sécuriser au mieux les cyclistes en rendant très visuelle la voie réservée aux cyclos.

2. Voies vertes ou véloroute le long du Lot

Dans tous les cas, ces aménagements sont destinés au grand public.

a. TRONCON A - Balsièges – Pont Neuf :

- Itinéraires, aménagements et publics

Il y a 2 itinéraires possibles : « La route forestière » et « Les berges du Lot »

- « La route forestière » (déjà itinéraire balisé en jaune, circuit VTT) :

Itinéraire avec des croix sur la CARTE A	Aménagements	Photos
<p>- Dans Balsièges, monter par le lotissement de Julhers (A1)</p> <p>- Rejoindre la route forestière qui peut être prise à partir des Fonts (cela pourrait éviter la traversée de Balsièges de l'autre côté) (A2)</p> <p>- Suivre la route forestière : La route forestière continue à flanc de colline, en surplomb de la voie ferrée et du Lot et offre de magnifiques vues. Elle suit la courbe d'altitude 750m, il n'y donc pas de dénivelé. La route forestière descend, il y a ici deux routes forestières possibles : (A3)</p> <ul style="list-style-type: none">- une qui suit encore la courbe de niveau et rejoint la RN88 au niveau de repos de la Boissonnade (A5)- une autre qui descend assez rapidement avec des virages, qui longe ensuite la voie ferrée et rejoint la RN88 juste après le pont SNCF. (A4) <p>La deuxième me semble mieux car elle est plus plate et rejoint la nationale au plus proche de l'embranchement pour le Chapitre (voir PARTIE 3.1).</p> <p>Dans les deux cas, les deux routes forestières peuvent être raccordées à la bande cyclable de la RN88.</p>	<p>Revêtement de bonne qualité pour les VTT et randonneurs. Cependant pour les parties en pente des aménagements devront être réalisés pour éviter les ravinements.</p> <p>Enfin d'éviter cette série de virages, un chemin plus progressif peut être tracé.</p>	<p>9</p> <p>10</p> <p>11, 12</p>

- **Public concerné :**

Vu le revêtement de la route forestière, cet itinéraire ne concerne que les VTT, les randonneurs, éventuellement les cavaliers car la route forestière est très large.

- **Estimation du coût**

Etant donné la bonne qualité de la route forestière, il n'y a pas d'investissement à réaliser pour qu'elle soit fréquentée tout de suite.

Les coûts importants se limiteraient à la réalisation de la pente progressive (environ 200 000 €).

- **« Les berges du Lot »**

(La création d'un chemin et des acquisitions foncières sont nécessaires)

Itinéraire, 4.2 km, CARTE A	Aménagements ponctuels à prévoir	photos
<ul style="list-style-type: none"> - descendre au bord du Lot, soit par la route à gauche ou à droite, avant le pont de Balsièges - Longer le Lot, en remontant la rive droite, en bordure des champs de luzerne Parfois, chemin plus ou moins tracé par les traces des tracteurs - Passer au dessus d'un ruisseau - Longer le Lot en bordure des champs - Passage sous le pont SNCF : ouvrage imposant - Suivre la rive droite 	Petite passerelle	<p>13</p> <p>14</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Passage au bord du Lot impossible rive droite: (A6) <ul style="list-style-type: none"> - soit changement de rive, puis on longe le Lot rive gauche - soit monter par le chemin, passer devant les habitations, et rejoindre la petite route goudronnée de la Farelle (centre de colonies), pente importante jusqu'au pont sur le Lot. (A7) (Possibilité aussi de se raccorder à la bande cyclable de la RN 88) <p>Le changement de rive, éviterait le fort dénivelé de la route.</p>	Pont	15

<ul style="list-style-type: none"> - Suivre la route plate qui mène à la Farelle - Arriver à la Farelle (centre de colonies de vacances) - Prendre le chemin derrière la Farelle (chemin de 2m de large) : le chemin longe un canal. - Passer sur le pont au dessus du canal - Puis le chemin se rétrécit (40 cm) et s'arrête au Lot. Il faut passer sur l'autre rive (A8) - Longer le Lot en bordure de champs <p>(Possibilité de se raccorder à la bande cyclable de la RN 88)</p>	<p>Possibilité de réaliser une piste cyclable séparée mais cette route est peu fréquentée</p> <p>Pont</p> <p>Difficulté : le Lot est large à cet endroit</p>	<p>16</p> <p>17</p>
<p>Ensuite, il y a deux possibilités :</p> <p>1^{ère} possibilité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivre le Lot rive droite jusqu'à que les berges se rétrécissent () - Suivre le Lot - Arriver au camping du Rocher de Moise - Rejoindre la RN88 et la traverser <p>En restant sur la même rive, l'achat du foncier se fait sur un même champ.</p>	<p>Consolider et élargir le passage</p> <p>Raccordement à la bande cyclable (voir PARTIE 3A)</p>	
<p>2^{ème} possibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passer rive gauche au niveau de l'aire de repos (A9) - Passer sous la voie ferrée - Rejoindre la route forestière qui longe la voie ferrée (définie dans l'itinéraire « La route forestière ») <p>Retrouver la route forestière, chemin déjà autorisé au public (chemin VTT) est un avantage (pas de rachat de foncier)</p>	<p>Pont</p>	

• **Pour les deux itinéraires déjà décrits, il y a deux grands niveaux de finitions possibles en fonction des publics concernés**

- Finition 1 : chemin de terre battue empierrée d'au moins 1.50m et fort dénivelé possible.
Public 1 : VTT, randonneurs pédestres
- Finition 2 : revêtement lisse (type goudron), chemin élargi à 2 m et fort dénivelé à éviter
Public 2 : public 1 + personnes à mobilité réduite, poussettes, vélo

Remarque : il ne sera peut-être pas possible de « bétonner » au bord des berges du Lot à cause du PPRI. C'est la police des eaux (la MISE) qui jugera et qui donnera l'autorisation. Au point de vue paysagé, il est peut – être préférable de ne pas bétonner.

• **Estimation du coût des aménagements**

Aménagements	Coût en €
Itinéraire Berges du Lot (1 ^{ère} possibilité)	
Création (ou re-création) d'un chemin	180 000
Petite passerelle	20 000
Pont pour changer de rive	60 000
Pont	200 000
Consolider et élargir le passage	20 000
Document d'arpentage et notaire	21 000
Foncier	1 000
Etude géomorphologiques et hydrauliques pour les ponts	80 000
Coût avec la finition 1	582 000
Couche de béton	420 000
Coût avec la finition 2	1 002 000

Aménagements	Coût en €
Itinéraire Berge du Lot puis route forestière (2 ^{ème} possibilité) (8)	
Création d'un chemin (3 km)	1 29 000
Petite passerelle	20 000
Pont pour changer de rive	60 000
Pont	200 000
Pont	80 000
Document d'arpentage et notaire	15 000
Foncier	700
Etude géomorphologiques et hydrauliques pour les ponts	120 000
Coût avec l'option 1	504 700

b. TRONCON B - Pont Neuf au Pont St-laurent

Traversée de Mende (6.5 km)

Itinéraire en vert sur la CARTE B	Aménagements	Photos
<p>Du Pont Neuf au Chapitre</p> <ul style="list-style-type: none"> - prendre la route non goudronnée avec du dénivelé (B1) - A partir du passage, la route devient goudronnée (B2) - Passer sous le pont SNCF -Longer les jardins familiaux - Arriver au Chapitre. 	<p>Poser un revêtement lisse pour que les vélos de course puissent circuler. (impraticable pour les rollers à cause du dénivelé)</p> <p>Il n'est pas nécessaire de faire une bande cyclable car cette route est peu fréquentée.</p>	
<p>Du Chapitre au Pont Raupt : la route du Chapitre</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utiliser la « Voie verte » (B3) (piéton/vélo/roller...) déjà aménagée qui longe les stades - Grand trottoir large Mais il y a des discontinuités dans la largeur du trottoir à cause des places de stationnement - Grand trottoir continu jusqu'à la bande cyclable : <ul style="list-style-type: none"> - Largeur bande verte : 70 cm - Largeur bande blanche : 22 cm La bande cyclable actuelle n'est pas assez large. La bande cyclable s'arrête jusqu'au passage à droite sous le Pont Raupt 	<p>Transformer les grands trottoirs en passages mixtes (piéton, cyclo, roller) et à double sens.</p> <p>La bande est à élargir, en diminuant la largeur des trottoirs et en supprimant les bords bétonnés du trottoir Ou poursuivre le trottoir en passage mixte.</p>	<p>18 19</p> <p>20</p>
<p>Du Pont Raupt au Pont de Berlière</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passage à droite sous le Pont Raupt - Quai Grande Roubeyrolle (B4) 	<p>Revêtement à poser sous le Pont Raupt pour que tous les publics puissent y circuler. Cela va être réalisé.</p> <p>Voie mixte en cours d'aménagement</p>	

<p>- Promenade du Vieux Pont (B5)</p> <p>- Chemin de Bressal jusqu'au pont de berlière : Le revêtement n'est pas toujours parfait pour des vélos de courses ou roller, car sable/gravier au niveau de l'espace public, avec terrain de boules (B6)</p> <p>- Pont de Berlière Des escaliers débouchent directement sur la voie publique.</p>	<p>promenade du Vieux Pont réservée piéton/vélos et riverains</p> <p>revêtement à améliorer pour une utilisation tout public</p> <p>Possibilité de construire une passerelle sous le pont. Cela éviterait les escaliers et le rond point. Solution actuellement en projet.</p>	<p>22</p> <p>23</p>
<p>Du Pont de Berlière au Pont Paulin Daudé</p> <p>1 ère solution</p> <p>- Changement de rive</p> <p>- Quai Berthier (B7) La route n'est pas très large, puisqu'une partie de la voirie est réservée pour le stationnement. Les trottoirs sont assez larges mais pas assez pour en faire un passage piéton/Vélo.</p> <p>- Rue du Torrent Au début de la rue du Torrent jusqu'à l'embranchement, les trottoirs sont larges : possibilité d'un trottoir « mixte circulation »</p> <p>-Chemin aménagé au bord du lot (B8)</p> <p>-Chemin au bord de l'avenue du Père Coudrin (B9) Ce chemin, relativement ancien, est pour l'instant réservé aux piétons. Espace disponible à droite et en hauteur du passage piéton.</p> <p>Au bout de cette promenade, il y a un escalier assez important.</p> <p>2^{ème} possibilité</p> <p>- Ne pas changer de rive</p> <p>- Itinéraire qui suivrait la route et desservirait le collège, le lycée et la Vernède (plusieurs infrastructures sportives)</p>	<p>Réaliser en encorbellement un passage cyclo en plus du trottoir.</p> <p>La commune de Mende a déjà prévu d'aménager ce passage pour créer une voie cyclable.</p> <p>L'ouvrir au vélo</p> <p>Créer une voie cyclable soit en hauteur du passage piéton, soit en élargissant ce dernier.</p> <p>Prévoir un aménagement pour que les cyclos et les personnes à mobilité réduite puissent monter.</p> <p>Création d'une bande cyclable et passage piéton mixte.</p>	<p>24</p> <p>25</p>

- Rond Point de Fontanilles Point noir : la voirie n'est pas large, les trottoirs sont assez larges, mais difficile de conjuguer les deux.	Point noir : Rond point à aménager Ou l'éviter en passant sous le Pont Paulin Daudé et cela permettrait de rejoindre Mirandol.	
Du Pont Daudé au Pont St-Laurent -Après rond point, tournez à gauche - longer le terrain de roller - prendre la route goudronnée qui longe le stade Mirandol (4 m de large) : route privée qui amène à deux maisons. (B10) - Suivre ce chemin - redescendre : arrivée au Pont St Laurent	Point noir : Passage à sécuriser	26

- **Coûts des aménagements non réalisés car l'essentiel est déjà en projet.**

- **Les étapes d'aménagement**

Etape 1 : Aménagement de la bande cyclable et voie verte de la traversée de Mende

Objectif 1 : sécuriser et promouvoir les déplacements doux dans la ville, notamment des jeunes pour se rendre à leurs activités scolaires et de loisirs

Etape 2 : Création des itinéraires de voie verte sur les deux tronçons en finition 1

Objectif 2 : Créer des itinéraires de randonnée pédestre et VTT (public 1) totalement sécurisés, agréable (ombragés, silencieux et avec de beaux paysages)

L'étape 2 peut se réaliser en plusieurs tronçons qui rejoignent la bande cyclable de la RN88.

Etape 3 : Amélioration de la finition des itinéraires au bord du Lot

Objectif 3 : Rendre praticable les itinéraires à tous les publics: accès aux handicapés, poussettes, cylo-touristes, cyclo-sportifs, rollers...

c. TRONCON C - Mende – Badaroux

Itinéraire vert, 4.7 km, CARTE C	Aménagements proposés	photos
<p>Du pont St-Laurent au pont de Gardès (1.5 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Venant de Mirandol, traverser la RN 88 - Monter à droite par la route goudronnée qui dessert une maison. (C2) - Traverser alors le champ (propriété privée), longer le lot jusqu'à rejoindre le départ du chemin de Gardès. - Emprunter le « chemin de Gardès » rive gauche - Arriver (léger dénivelé) dans la Zone Industrielle de Gardès – entrepôt d'une entreprise 	<p>Passage sur la RN 88 (C1) Ou passage sous le pont St laurent, rejoindre l'aire de jeux</p> <p>Créer un chemin pour contourner la maison et rejoindre le chemin de Gardès (C3)</p> <p>le « chemin de Gardès » est à re-crée sur la rive gauche (actuellement présence de broussailles, troncs d'arbres au milieu du passage)</p> <p>Se raccorder à la route goudronnée qui dessert la route industrielle</p>	<p>26</p> <p>27</p>
<p>Du pont de Gardès au pont de Sirvens (km)</p> <ul style="list-style-type: none"> - traverser le pont de Gardès (pont submersible) (C4) pour accéder à la rive droite - tourner à droite juste après le pont et traverser le ruisseau Le Rieucros - longer le Lot, en passant derrière l'entreprise ENGELVIN (C5) - arriver au niveau du camping jusqu'au pont de Sirvens <p>A Sirvens, on peut se raccorder à la bande cyclable sur la RN 88</p>	<p>Créer une passerelle sur le Rieucros (environ de 3.50 m)</p> <p>Chemin à créer (acquisition de foncier)</p>	<p>28</p> <p>29</p>
<p>Du pont de Sirvens au pont SNCF</p> <ul style="list-style-type: none"> - traverser le pont de Sirvens : passage rive droite - arriver au centre équestre : possibilité de 	<p>Re-crée ce chemin</p>	

<p>ratrapper le chemin occupé par le terrain de polo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emprunter chemin existant au bord du Lot toujours présent (C6) - Après le chemin n'est plus marqué - Longer le Lot mais la vallée se rétrécit jusqu'à ne plus pouvoir passer au niveau d'une falaise. La falaise se trouve juste avant l'entrée du tunnel SNCF. (C7) 	<p>Créer un chemin proche du Lot</p> <p>Pont en encorbellement qui longerait la falaise. (sinon il faudrait créer un pont pour aller sur l'autre rive où est présente la maison forestière, mais à cet endroit le Lot est très large)</p>	30
<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre rive gauche - Il faut alors passer sur l'autre rive du Lot (C8) 	<p>Créer un chemin. C'est plat et large.</p> <p>Créer une passerelle au niveau du passage à gué, large d'environ 8 m</p>	31
<p>Du pont de la SNCF à la gare de Badaroux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ainsi on rejoint le chemin (2 m de large) déjà tracé de la rive droite. - Passer sous le pont SNCF - Suivre le chemin (C9) - Puis on rejoint le chemin communal qui est empierré et qui mène à la gare de Badaroux, au niveau du quartier Les Combes. (C10) 	<p>Le chemin devra être amélioré surtout dans sa partie boueuse (800 m)</p>	

Remarque :

Un autre itinéraire serait possible après la Zone Industrielle de Gardès. Il y a chemin communal qui monte à droite après le pont de Gardès et qui redescend jusqu'au ruisseau La Valette. On pourrait ensuite rejoindre Sirvens.

L'avantage de cet itinéraire est qu'il permettrait de faire revivre ce chemin communal, qui est facilement approprié par les agriculteurs.

Cependant, son fort dénivelé reste un désavantage certain, sauf pour une véloroute VTT ou chemin de randonnée.

- Estimation des coûts

Aménagements	Coût en €
Avec le pont sous la falaise	
Création (ou re-création) d'un chemin (4.7 km)	200 000
Débroussaillage (chemin de Gardès, 300 m)	1 500
Pont sur le Rieucros	35 000
Pont pour passer la falaise	500 000
Pont pour passer sur l'autre rive	80 000
Document d'arpentage et notaire	24 000
Foncier	1 000
Etude géomorphologiques et hydrauliques pour les ponts	100 000
Bureau d'étude	94 100
Coût avec finition 1	1 035 600
Couche de B�ton	470 000
Coût avec finition 2	1 505 600

Remarques générales :

Certains tronçons de la voie verte sont en zone inondable. Les aménagements réalisés doivent prendre en compte le bon écoulement des eaux.

Cette voie verte peut servir d'accès aux berges à l'équipe chargée de l'entretien du Lot.

Si le chemin est recouvert d'un revêtement spécifique (option 2 ou 3), un simple nettoyage avec un véhicule adapté, après la période de crue et régulièrement, suffira pour rendre parfaitement praticable la voie.

Pour passer d'une rive à une autre, il serait possible de construire des ponts submersibles mais pour des raisons de sécurité, de conflits entre les différents utilisateurs de la rivière (*), il est préférable de réaliser des ponts en hauteur.

(*) Un pont submersible peut empêcher le passage de cano s, la remontée des poissons...

Ce projet propose des aménagements pour réaliser une bande cyclable continue latérale à la RN 88 entre Balsièges et Badaroux. Et ce, dans le but de sécuriser les cylo-sportifs.

De plus, pour un plus large public, des itinéraires de voies vertes sont suggérés.

Des compléments techniques apportés par des professionnels seront nécessaires pour une bonne mise en œuvre de ce projet.

PARTIE 4 : LES INITIATEURS ET LES ACTEURS POTENTIELS

1. Les initiateurs potentiels

Les structures potentielles pour être porteuses de ce projet sont :

- Les communautés de communes :

Les différents EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) ont chacun des groupes de compétences allant de la gestion technique à la dynamique de projet. Ces compétences ont toutes pour objectif de favoriser la valorisation du territoire.

La mise en place d'une bande cyclable et d'une voie verte rentre bien dans le cadre de leurs compétences puisqu'il s'agit d'aménagement de l'espace communautaire et de développement de politique touristique.

- Le pays de la RN88

La mise en place d'une voie verte ou cyclable pourrait tout à fait s'intégrer dans les orientations de ce pays inauguré depuis peu.

- Un syndicat mixte (peut-être celui du SCoT)
- Office de tourisme
- ...

2. Les acteurs potentiels

Le projet de bande cyclable et de voies vertes peut être subventionné par :

- L'Europe
- L'Etat par l'intermédiaire des contrats de plan Etat-Région.
- La région Languedoc Roussillon
- Le département de la Lozère
- Les communes Mende, Badaroux et Balsièges
- Les associations de véloroutes et de voies vertes (AF3V, AEVV (Association Européenne des voies vertes et des véloroutes...))
- l'association du Lot Colagne qui aide les projets concernant les aménagements du Lot. Si le projet est accrédité par l'association, il peut recevoir des subventions du FNADT (Fond National à l'Aménagement du Territoire).
La commune de Balsièges y est adhérente.

CONCLUSION

Ce dossier propose des aménagements cyclos sur deux tronçons de la nationale 88 ainsi que des itinéraires de voies vertes dans la vallée du Lot susceptibles d'amener des répercussions :

- **Sur le plan écologique et environnemental :**
 - En valorisant les modes de transports « propres », au moment où la question de la réduction des émissions des gaz à effet de serre est au cœur de l'actualité. Et ce, en améliorant et en sécurisant les communications et le trafic local non motorisé.
 - En créant des lieux propices à des actions pédagogiques et à des classes vertes
 - En encourageant la pratique d'un exercice sportif régulier, bénéfique pour la santé.
 - En permettant à la population locale de pouvoir les utiliser pour se rendre dans les bourgs, les écoles, les établissements sportifs, pour faire du jogging, pour se promener le week-end...
- **Sur le plan technique :**
 - En assurant la pérennité de la voie verte, son entretien étant indispensable.
- **Sur le plan économique et touristique :**
 - En augmentant les possibilités de loisirs et de découvertes de la région et en favorisant l'emploi local grâce au tourisme
 - En mobilisant tous les acteurs concernés dès le début de la réflexion de la création de la voie verte : élus locaux, responsables associatifs, commerçants, hôteliers, représentants de structures d'accueil touristique...
 - En suscitant une véritable dynamique autour des itinéraires de voies vertes. Par exemple, en créant des « attractions » à thèmes le long du parcours : le bâti de la vallée du Lot, l'eau et sa dynamique (parcours au « fil de l'eau »), la santé (parcours santé), la végétation des rivières...
 - Et surtout, en accentuant cette dynamique avec la mise en place d'un véritable réseau de véloroutes et de voies vertes le long de la vallée du Lot. Ce projet aura une dimension bien supérieure au local et pourra ainsi devenir un véritable produit de tourisme vert attractif au niveau européen. Les cyclo-randonneurs et randonneurs se déplaceraient plusieurs jours dans la vallée du Lot pour découvrir tous ses charmes naturels et culturels.

Pour conclure, aménager une voie verte ne suffit pas à en assurer une fréquentation soutenue et avoir des retombées économiques directes, ce n'est que le premier pas d'une longue démarche ...

BIBLIOGRAPHIE

- Projet individuel d'I.U.P 2 de LECOINTRE Baptiste
Etude de la réalisation d'une liaison verte dans le pays du Vexin normand (Eure)
- Projet individuel de magistère 1^{ère} année de TURQUOIS Benoît
Création d'une liaison cyclo-pédestre à St Etienne de Chigny (37)
- Projet individuel de magistère 1^{ère} année de GUIMARD Jean-Charles
La voie verte Maunon-Questembert (Morbihan)
- Pré-étude de la faisabilité de la Véloroute « Vallée du Lot », réalisée par l'Association de Développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)
- Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Bassin de vie de Mende en cours d'élaboration

ANNEXES

- **Annexe 1** : Un accroissement démographique sur le Bassin de vie de Mende, p.2
- **Annexe 2** : Localisation des infrastructures sportives et d'accueil de touristes, p.2
- **Annexe 3** : Les trafics de la RN 106, p.3
- **Annexe 4** : Des projets pour la RN 88 en cours, p.3 et 4
- **Annexe 5** : Les fédérations et les clubs présents dans le Bassin de vie de Mende, p.4
- **Annexe 6** : Etude sur les accidents impliquant une bicyclette en Lozère, p.5
- **Annexe 7** : Informations sur l'estimation des coûts des aménagements, p.6




- **Annexe 1** : Un accroissement démographique sur le Bassin de vie de Mende

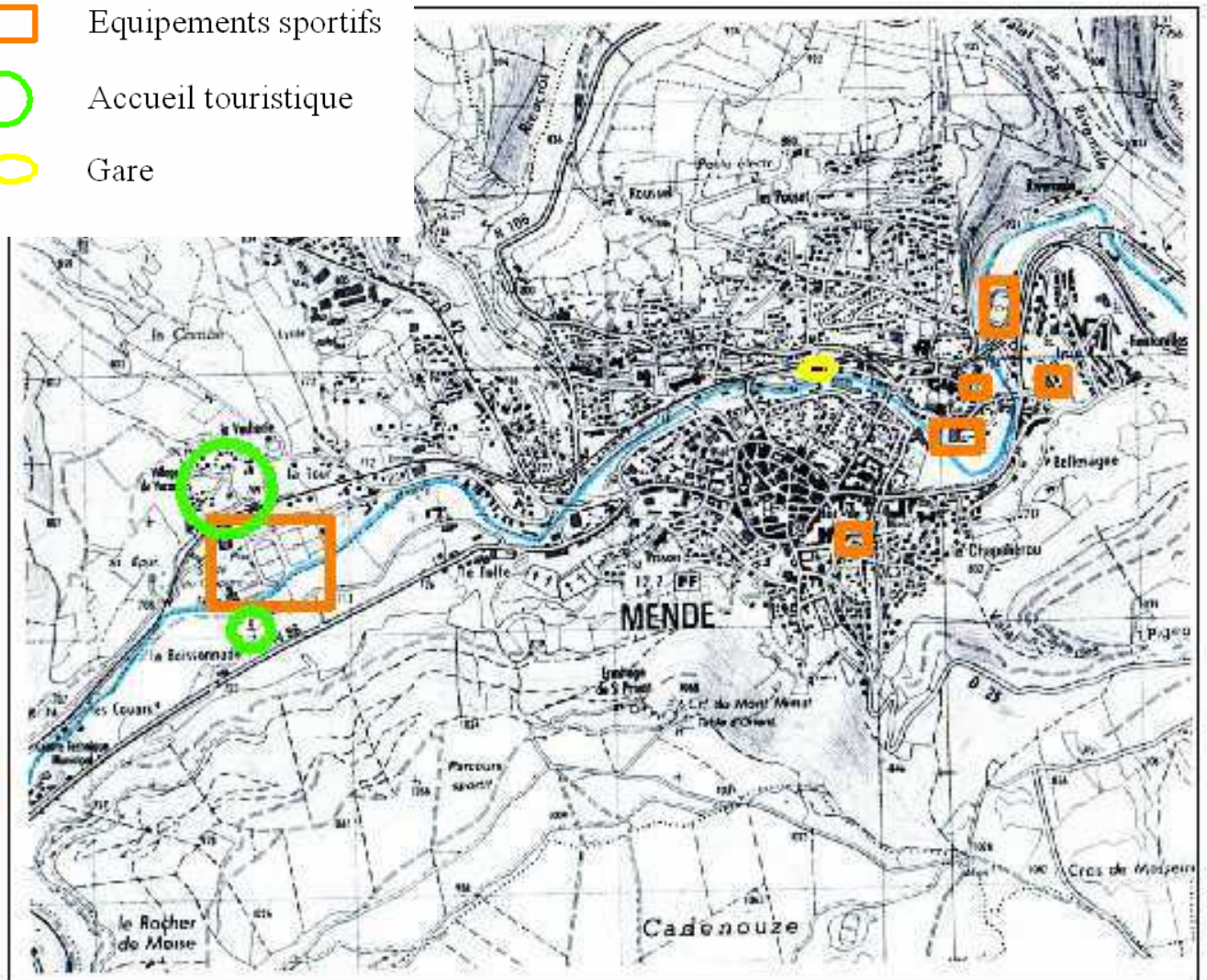
De 1990 à 1999, le Bassin de vie de Mende connaît un taux de croissance annuel moyen de + 0.6%, alors que la moyenne française est à 0.37% et celle de la Lozère est juste positive (+ 0.10%). Cela met en perspective les dynamiques du bassin de vie.

En parallèle, se crée une dynamique démographique « inverse » qui traduit le vieillissement de la population :

- chute des moins de 20 ans et des jeunes ménages
- croissance importante des plus de 40 ans.

- **Annexe 2** : Localisation des infrastructures sportives et d'accueil de touristes

-  Equipements sportifs
-  Accueil touristique
-  Gare



- **Annexe 3** : Les trafics de la RN 106

Les trafics effectués sur la RN 106 et rendant dangereux la traversée du territoire sont:

- Transports de matières dangereuses depuis l'étang de Berre
- transport de bois à destination de l'usine à papier de Tarascon
- à partir d'Ispagnac, acheminement de l'eau de Quezac vers les sites de distribution
- trafic lié au tourisme par les Gorges du Tarn trafic de desserte du Valdonnez vers Mende

- **Annexe 4** : Des projets pour la RN 88 en cours

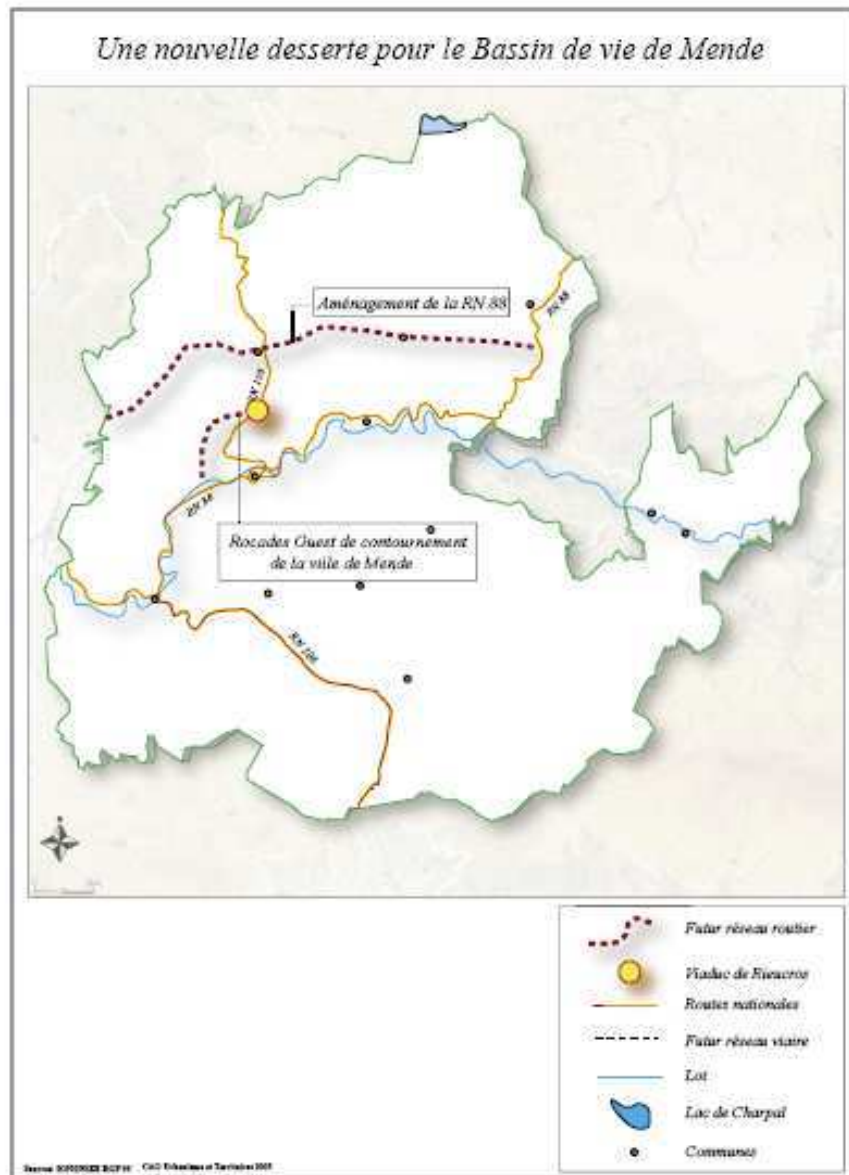
Des réalisations, de nature à désenclaver le territoire et à favoriser les échanges sont programmées :

- trois viaducs dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région :
 - le viaduc de la Colagne reliera l'A75 à la RN 88 en passant au dessus de la RN 9. Il constitue le premier maillon de la mise en place de 2x2 voies de la RN 88 en Lozère. Il réduira le temps d'accès du bassin de vie à l'A75 et inversement.
 - Le viaduc de Fourmens
 - Le viaduc de Rieucros (Viaduc de Mende) qui permettra de relier les parties Nord et Sud de la RN 88 et de la RN 106 en contournant le centre de Mende.
- aménagement de la RN88 dans sa partie lozérienne

La RN88 fait l'objet d'un programme de mise à 2x2 voies.

Ainsi le centre de Mende sera évité, le contournement nord de Mende sera conforté par la rocade Ouest et le viaduc de Rieucros.

Ce contournement entraînera des mutations urbaines et économiques à l'échelle du Bassin de vie.



- **Annexe 5** : Les fédérations et les clubs présents dans le Bassin de vie de Mende

Ces différences de cyclistes se retrouvent à travers les différentes fédérations. A Mende, trois fédérations sont représentées :

- la Fédération Française de CycloTourisme (FFCT) avec le club « Cyclo-Club Mendois », pour qui le vélo est uniquement un sport de loisir. Le Club de CycloTourisme comprend 35 licenciés à Mende, 116 en Lozère. La moyenne d'âge est de 52 ans.

- Fédération Française de Cyclisme (FFC) avec le « vélo Club Mendois », spécialisé dans les compétitions.

Le vélo club Mendois comprend 120 adhérents (uniquement dans le Bassin de vie de Mende), c'est ainsi le club le plus important de Lozère et même de la région en cyclisme/VTT. La moyenne d'âge est 35 ans (hors prise en compte de l'école de vélo : enfants entre 8 et 12 ans).

- L'association sportive des PTT (ASPTT) Section VTT

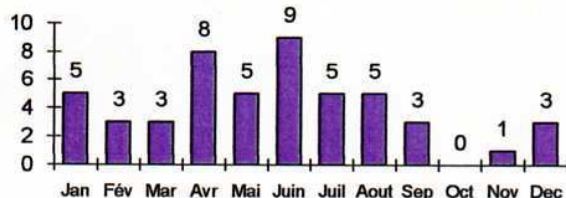
- **Annexe 6** : Etude sur les accidents impliquant une bicyclette en Lozère

Étude sur les accidents impliquant une bicyclette

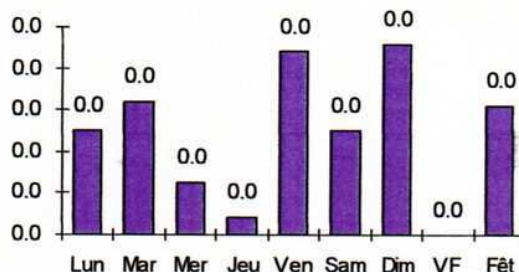
Période de 1995 à 2004

- Un bicyclette est impliquée dans 3 % des accidents corporels.
- Les usagers « bicyclette » comptent pour 0 % des tués et 3.5 % des blessés graves.
- Les accidents « bicyclette » se produisent en courbe dans 43 % des cas, contre 54.6 % sur l'ensemble des accidents.
- Les accidents « bicyclette » se produisent en agglomération dans 53 % des cas, contre 23.8 % sur l'ensemble des accidents.
- Au moins un VL est également impliqué dans 66 % des accidents bicyclette.
- Ils se produisent les fins de semaine veille de fêtes et fête dans 38 % des cas, contre 38% sur l'ensemble des accidents.
- Ils se produisent également du mois d'avril au mois d'août dans 64 % des cas.

- Nombre d'accidents



- Nbre d'acci / Nbre de jours



- L'alcool est présent dans 2 % des accidents contre 8.2 % sur l'ensemble des accidents.
- Les impliqués bicyclette sont des jeunes de 0 à 15 ans dans 53 % des cas, et de 18 à 64 ans dans 41 % des cas.
- Les accidents bicyclette se produisent dans 88 % des cas sur une chaussée normale, le jour dans 92 % des cas.
- Les impliqués bicyclette sont des hommes dans 83.7 % des cas.

- **Annexe 7** : Informations sur l'estimation des coûts des aménagements

Les coûts concernant la mise en place de la bande cyclable sont estimés en fonction des valeurs suivantes :

- peinture pour la bande cyclable (du blanc réfléchissant et du vert) : 2 € / m linéaire
- reprofilage (reprenre la surface d'un accotement) : 20 € / m linéaire
- traitement du fossé (changement du fossé en cuvette bétonnée et stabilité) : 60 € / m linéaire

Je compte 50% de traitement de fossé.

Schéma : reprofilage de l'accotement + traitement du fossé



Les coûts concernant la mise en place des voies vertes sont estimés en fonction des valeurs suivantes :

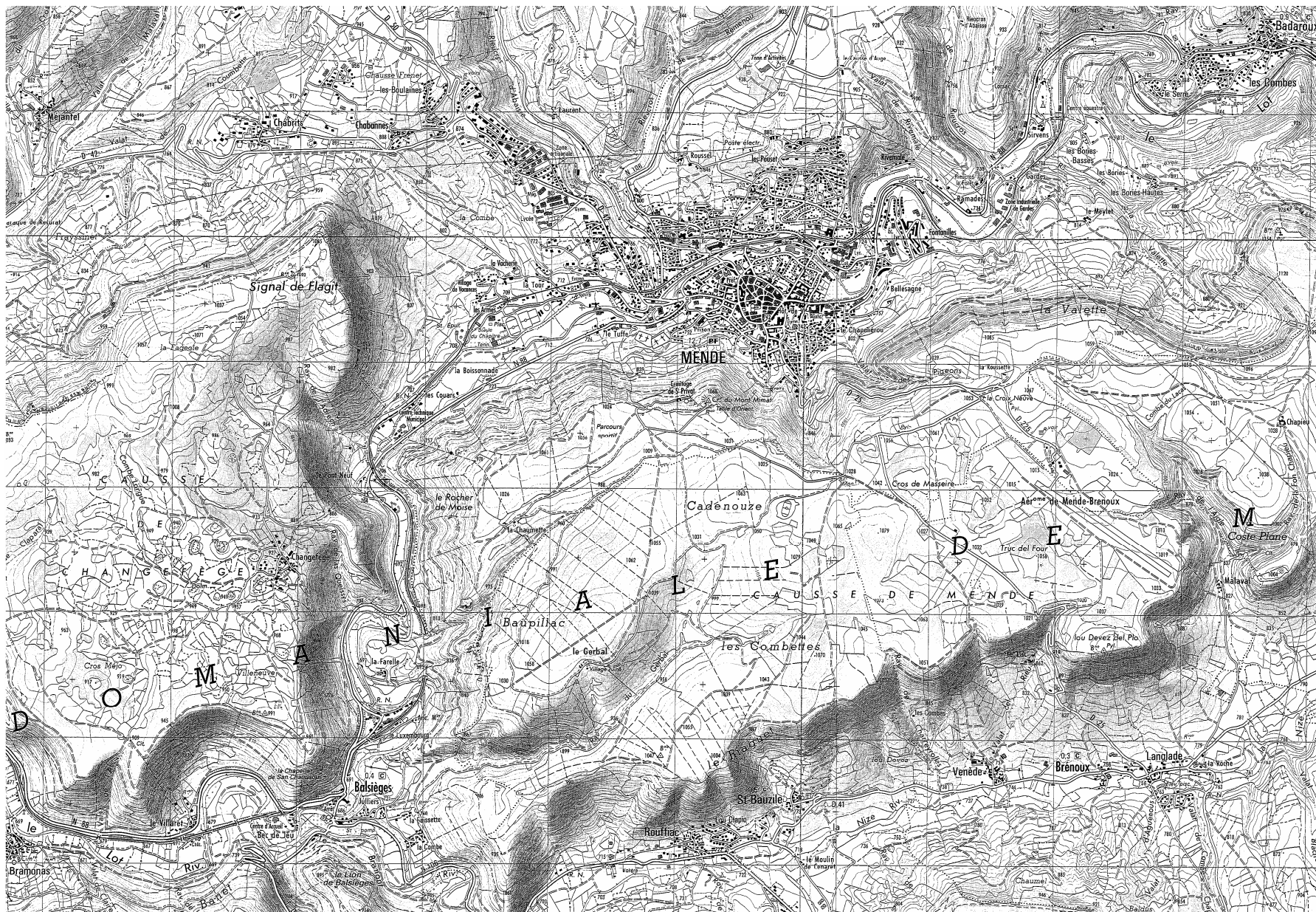
- pont/passerelle : 5 000 € / m²
- pont en encorbellement : 3 000 € / m linéaire
- étude pour un pont : 40 000 € / m²
- mur d'enrochement : 800 € / m linéaire
- garde corps : 200 € / m linéaire
- élargissement et terrassement (travail à la pelle) : 8 € / m linéaire
- cailloux/graviers et mise en place : 35 € / m²
- débroussailler : 10 € / m si beaucoup embroussaillé sinon 5 € / m
- couche de béton de 20 cm : 50 € / m²
- couche de béton bitumineux (goudron) : 25 € / m²
- documents d'arpentage et frais de notaire : 10 000 € / km
- étude d'un bureau d'étude : 10 % du coût des travaux

Il est considéré dans ce dossier que 50% des terrains traversés par la voie verte appartiennent à des privés et devront faire l'objet d'acquisitions foncières et d'actes notariés.

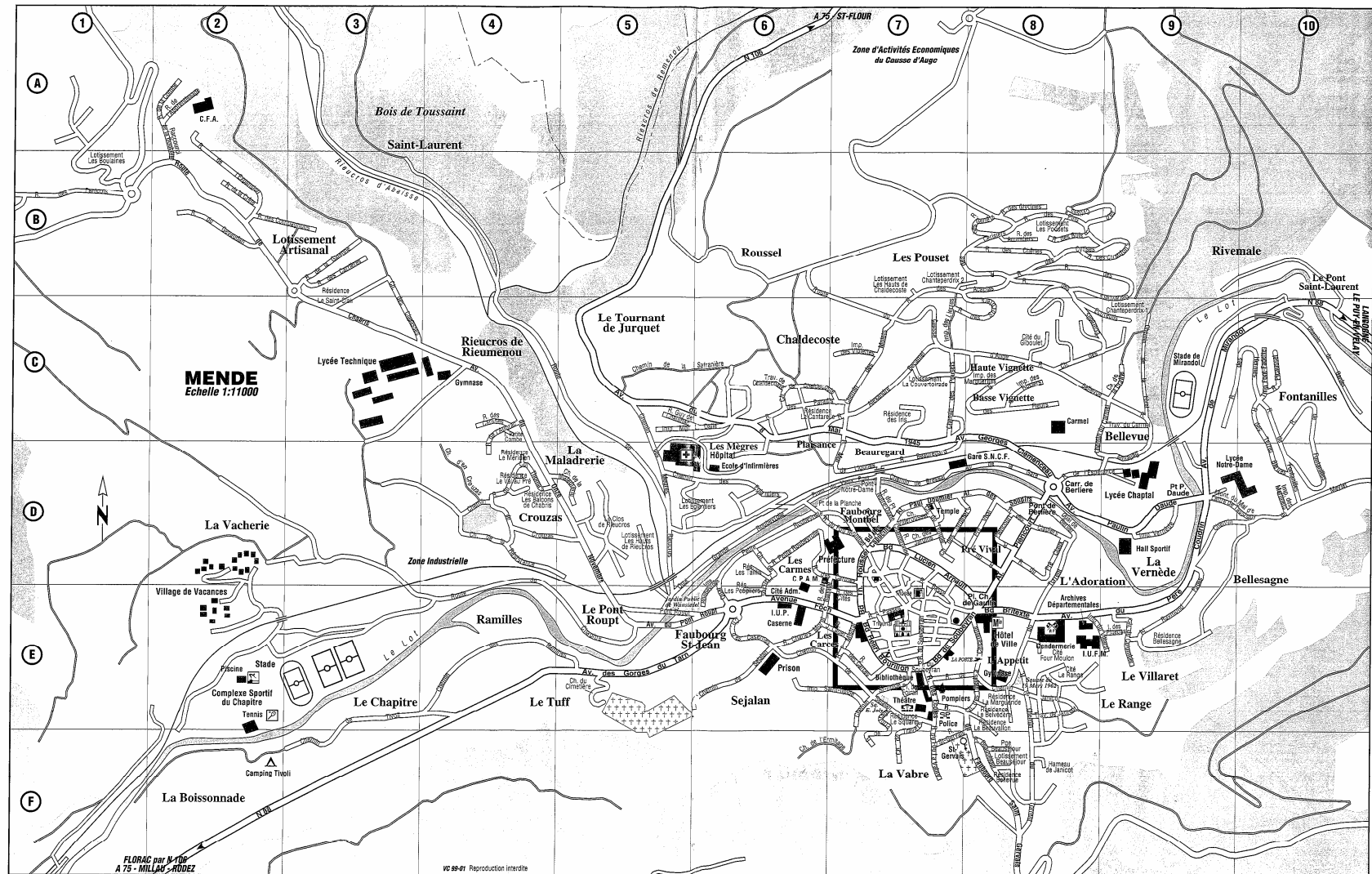
ANNEXE DES CARTES

- **CARTE 1** : Secteur entre Balsièges et Badaroux, carte IGN, p.2
- **CARTE 2** : Plan de la ville de Mende, p.3
- **CARTE 3** : Tronçon Balsièges – Mende par la RN 88, Les points noirs, p.4
- **CARTE 4** : Tronçon Balsièges – Mende par la RN 88, Schéma des aménagements 2 et 3, p.5
- **CARTE 5** : Tronçon Mende – Badaroux par la RN 88, Les points noirs, p.6
- **CARTE A** : Tronçon A, Balsièges – Mende par voie verte, p.7
- **CARTE B** : Tronçon B, Traversée de Mende par voie sécurisée, p.8
- **CARTE C** : Tronçon C, Mende – Badaroux par voie verte, p.9

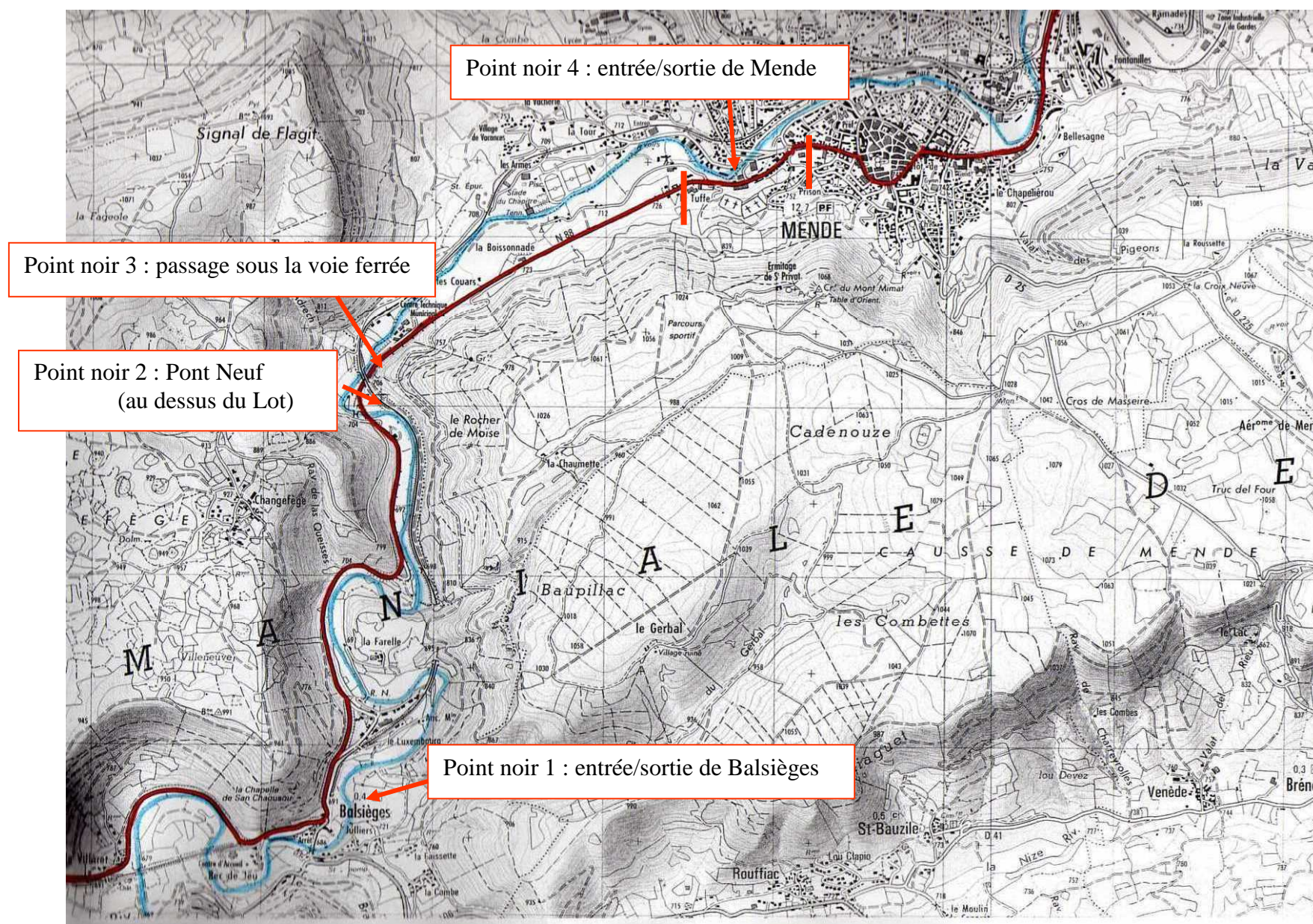
CARTE 1 : Secteur entre Balsièges et Badaroux, carte IGN, Echelle 1 : 35 000



CARTE 2 : Plan de la ville de Mende



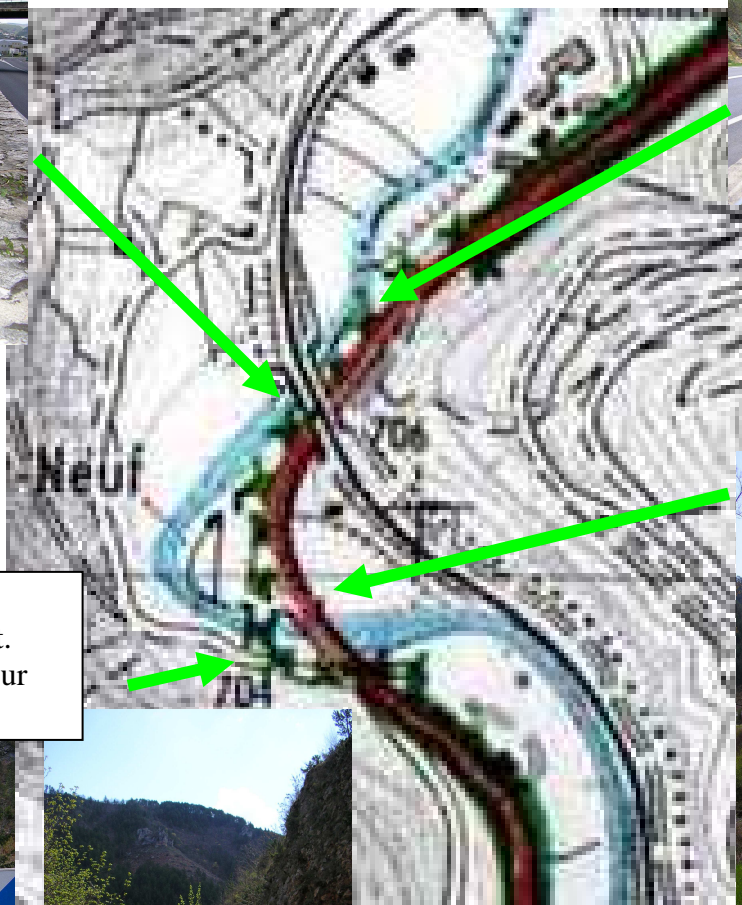
CARTE 3 : Tronçon Balsièges – Mende par la RN 88, Les points noirs, Echelle 1 : 25 000



CARTE 4 : Tronçon Balsièges – Mende par la RN 88, Schéma des aménagements 2 et 3



Aménagement 3
La voie cyclable à double sens remonte après le pont.



Aménagement 3
Créer une voie (à double sens) qui descend à droite dans la prairie en contre bas.

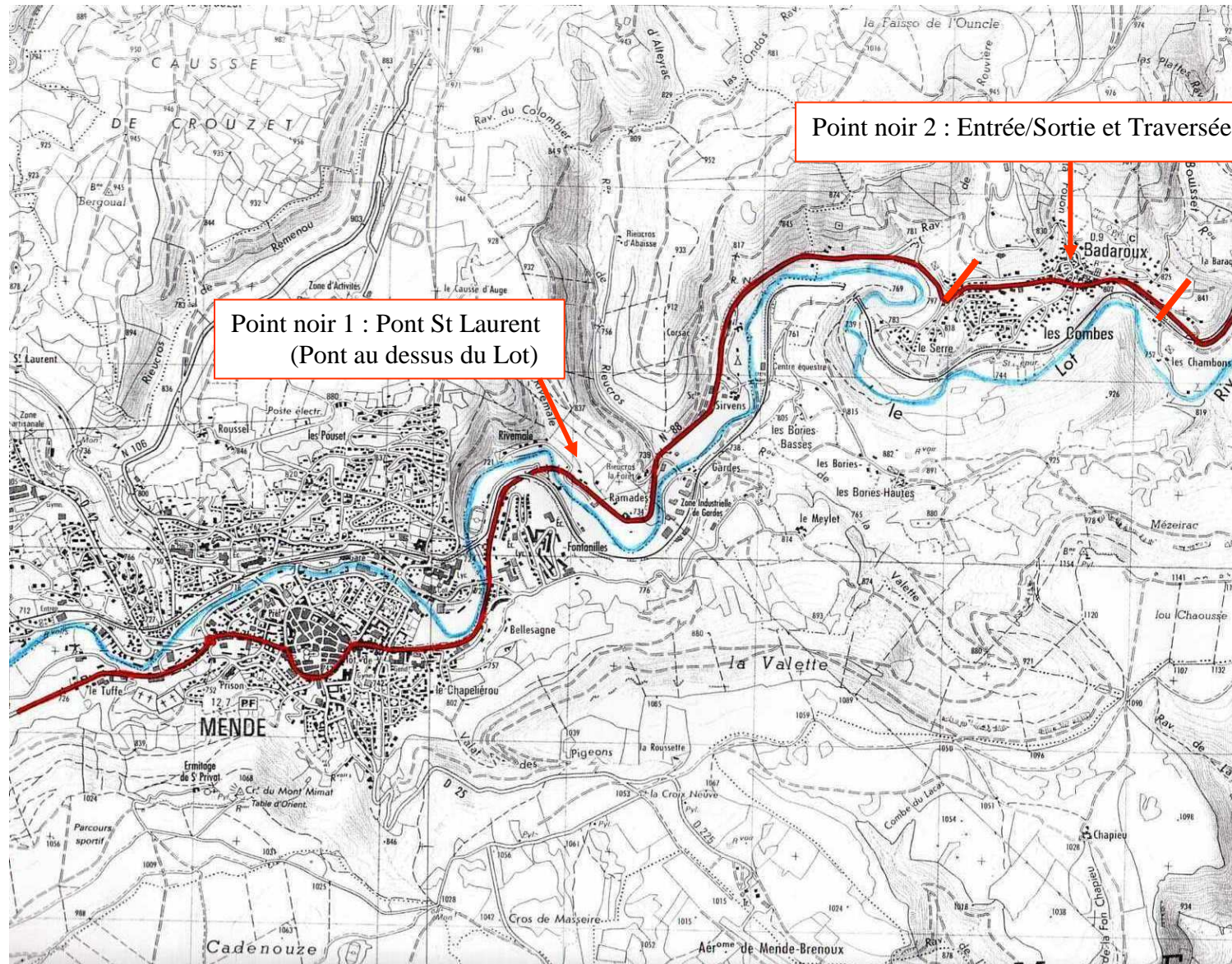
Aménagement 2, Possibilité 1
Contournement à droite par l'autre pont. Nécessité de créer une bande cyclable sur cette partie.



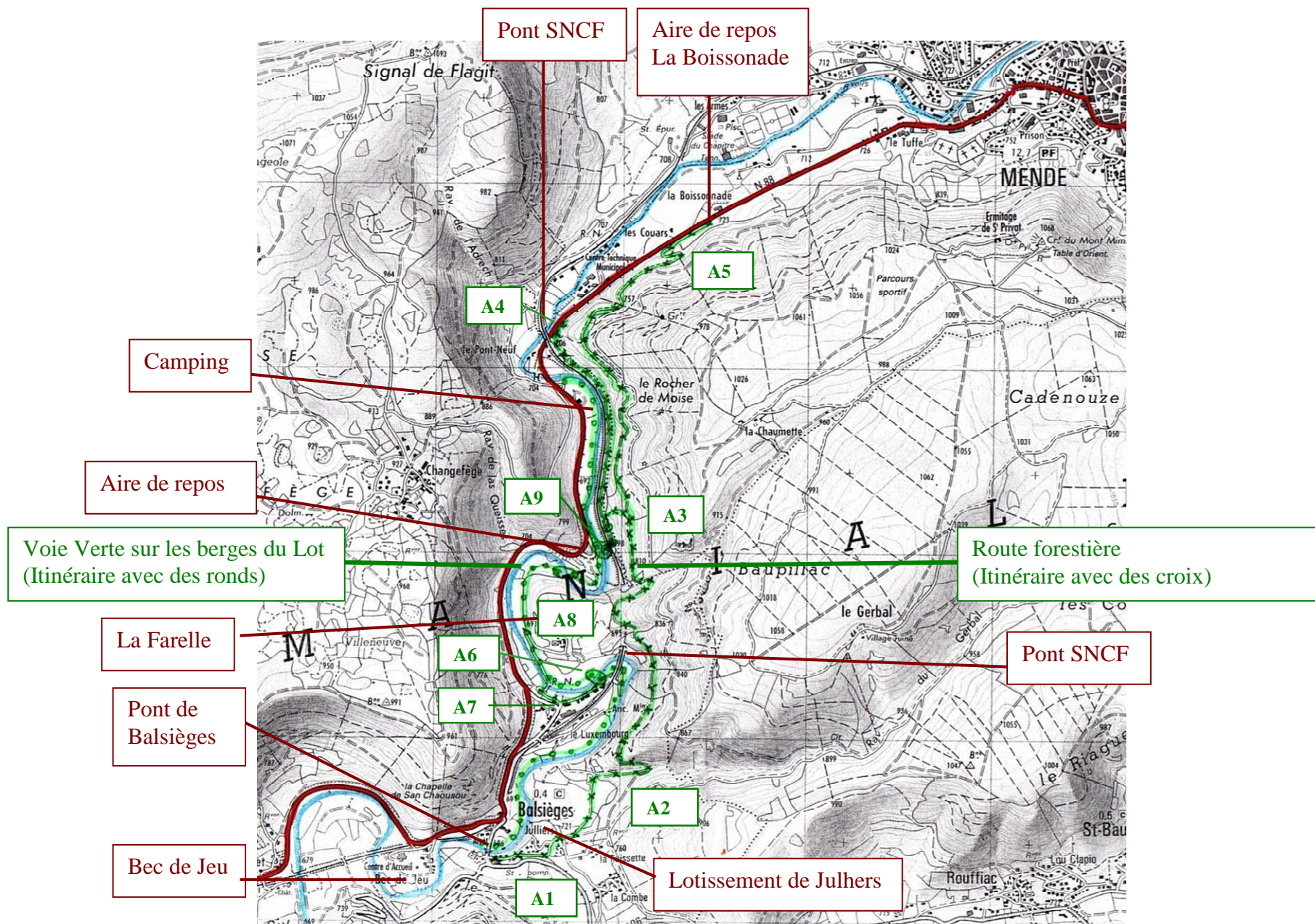
Aménagement 2, Possibilité 2
Raccorder la bande cyclable aux passages piétons et en faire un passage mixte.

Aménagement 3, Possibilité 2
Créer un passage qui descendrait, passerait sous le pont Neuf et remonterait de l'autre côté

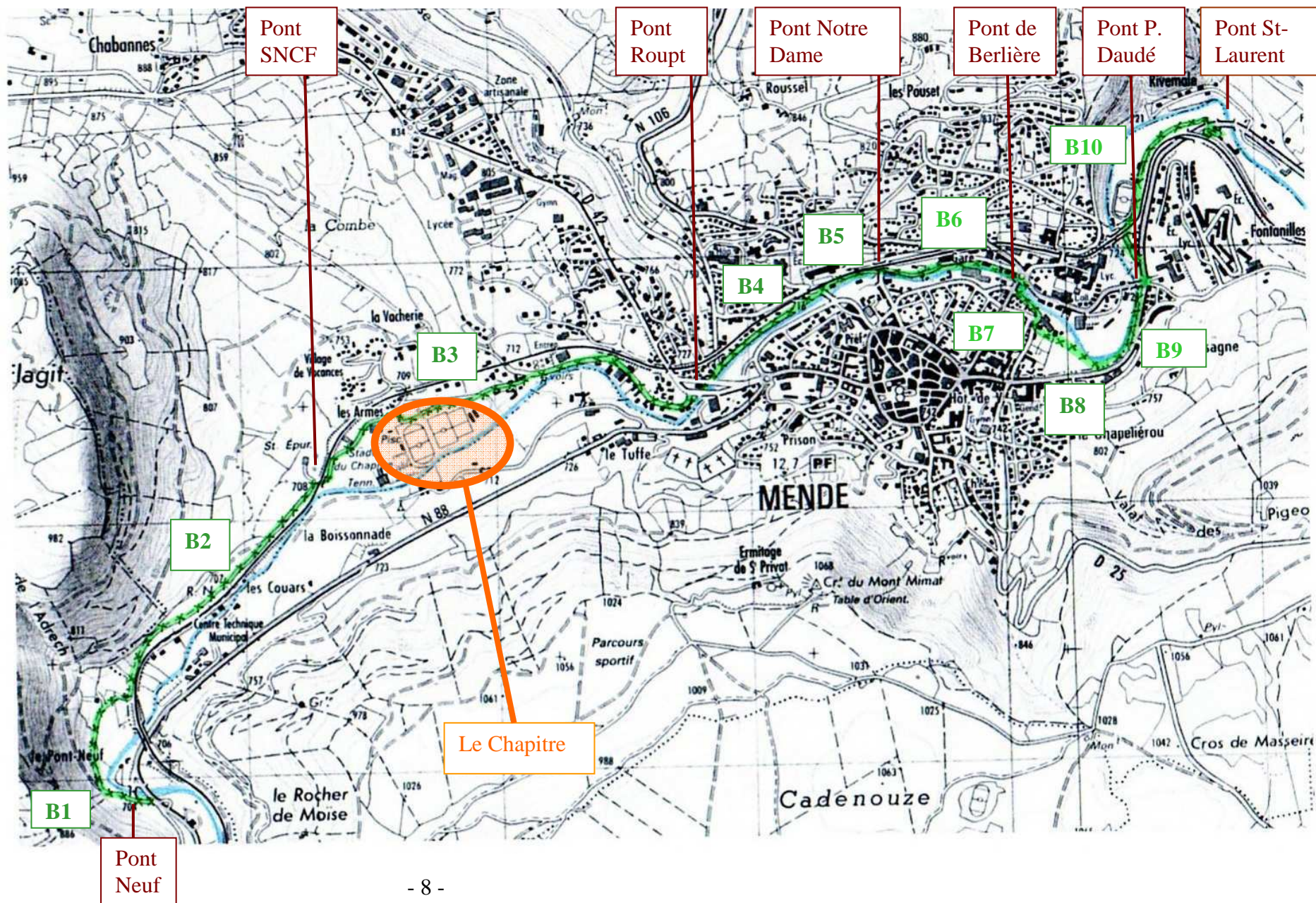
CARTE 5 : Tronçon Mende – Badaroux par la RN 88, Les points noirs, Echelle 1 : 25 000



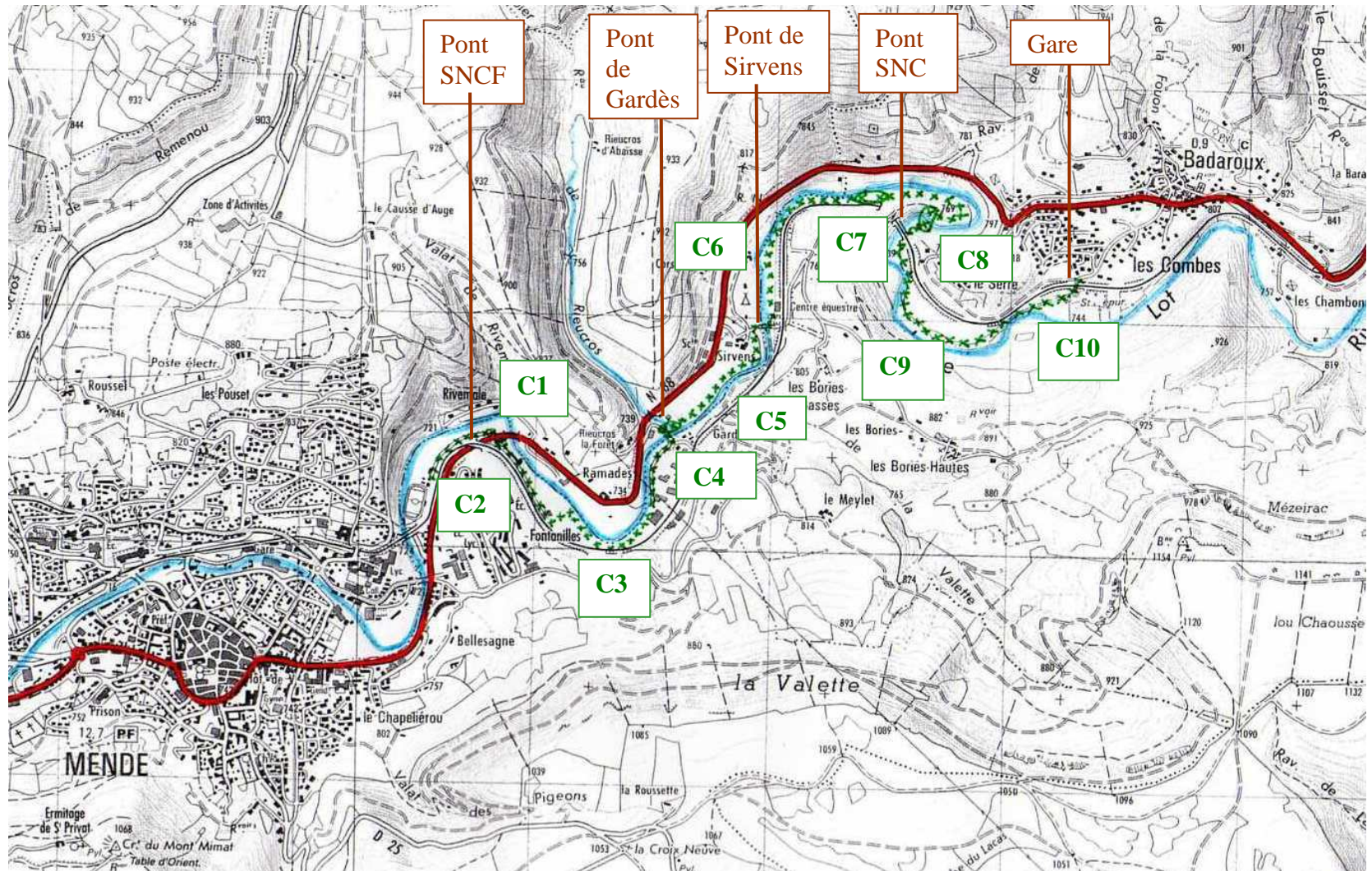
CARTE A : Tronçon A, Balsièges – Mende par voie verte, Echelle 1 : 25 000



CARTE B : Tronçon B, Traversée de Mende (Pont Neuf – Pont St Laurent) par voie sécurisée,
Echelle 1 : 25 000



CARTE C : Tronçon C, Mende – Badaroux par voie verte, Echelle 1 : 25 000



ANNEXES DES PHOTOGRAPHIES

- **Annexe 1** : Pont SNCF dans la vallée du Lot entre Mende et Badaroux, p.2
- **Annexe 2** : Crue du Lot, p.2
- **Annexe 3** : Photos de la PARTIE 3, p.3 à p.12

- **Annexe 1** : Pont SNCF dans la vallée du Lot entre Mende et Badaroux



- **Annexe 2** : Crue du Lot, Mende

Le Quai de la Grande Roubeyrolle, Mende

Inondé en 2003



Etat normal, Mai 2006



- **Annexe 3** : Photos de la PARTIE 3



Photo 1 : présence de sur-largeurs à plusieurs endroits



Photo 2 : point noir 1 : Entrée/sortie de Balsièges



Photo 3 : point noir 2 : Passage sur le Pont Neuf (au dessus du Lot)



***Photo 4** : point noir 3 : Passage sous le Pont SNCF*



***Photo 5** : point noir 5: pierre sur les sur-largeurs*



***Photo 6** : Badaroux-Mende : présence de sur-largeurs larges, de bonne qualité et de bas côtés*



***Photo 7** : point noir Badaroux-Mende 1 : Passage sur le Pont St-Laurent (au dessus du Lot)*



***Photo 8** : point noir Badaroux-Mende 2 : Entrée/sortie et traversée de Badaroux*



***Photo 9** :Balsièges-Mende par la route forestière, chemin juste après le lotissement de Julhers*



Photo 10 : Balsièges-Mende par la route forestière, vue de la route forestière



Photo 11 : Balsièges-Mende par la route forestière, route forestière qui longe la voie ferrée

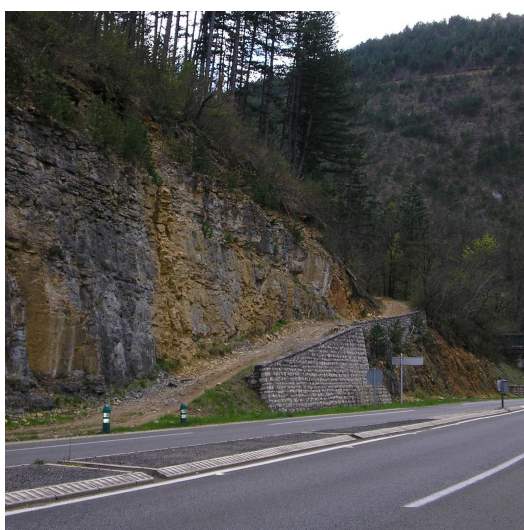


Photo 12 : Balsièges-Mende par la route forestière, la route forestière rejoint la nationale 88 après le pont SNCF



Photo 13 : Balsièges-Mende par les berges du Lot, longer le Lot en bordure de champs



Photo 14 : Balsièges-Mende par les berges du Lot, passer sous le pont SNCF



Photo 15 : Balsièges-Mende par les berges du Lot, créer une passerelle pour passer sur l'autre rive



Photo 16 : Balsièges-Mende par les berges du Lot, route de la Farelle



Photo 17 : Balsièges-Mende par les berges du Lot, pont nécessaire pour passer sur l'autre rive



Photo 18 : Traversée de Mende, large trottoir, à en faire des voies mixtes (piéton, cyclos, rollers, personnes à mobilité réduite...)



***Photo 19** : Traversée de Mende, discontinuité de la largeur des trottoirs*



***Photo 20** : Traversée de Mende, bande cyclable actuelle trop étroite*



***Photo 22** : Traversée de Mende, Promenade du Pont Notre Dame*



Photo 23 : Traversée de Mende, Chemin de Bressel et Pont de Berlière, passage sous le pont à réaliser pour passer de l'autre côté



Photo 24 : Traversée de Mende, chemin aménagé au bord du lot, l'ouvrir aux cyclos



Photo 25 : Traversée de Mende, chemin aménagée au bord du lot, av. du Père Coudrin. Créer une voie pour les cyclos.



Photo 26 : Traversée de Mende, arrivée au Pont St Laurent (en face : départ de la voie verte entre Badaroux et Mende)



Photo 27 : Mende-Badaroux par voie verte, « chemin de Gardès » à re-cr  er



Photo 28 : Mende-Badaroux par voie verte, Pont submersible de Gard  s



Photo 29 : Mende-Badaroux par voie verte, Faire un pont au dessus du ruisseau Le Rieucros après le Pont de Gardès et passer derrière l'entreprise ENGELVIN



Photo 30 : Mende-Badaroux par voie verte, chemin entre le Lot et le centre équestre



Photo 31 : Mende-Badaroux par voie verte, pont nécessaire au niveau du passage à gué

