



RANDONNÉE SUR LA VÉLOROUTE DE LA VALLÉE DU DROPT

Du 7 au 10 juillet
de Monsempron-Libos à La Réole

**RAPPORT
FINAL**



**VILLENEUVOIS
À VÉLO**





Le mot du Président

Parcourir en groupe et en famille la véloroute de la vallée du Dropt, entre Monsempron-Libos et La Réole, c'est découvrir de jolis paysages et de magnifiques lieux, dans cette merveilleuse vallée du Dropt, connue depuis mille ans pour ses luttes historiques, ses terres fertiles, et son patrimoine d'une variété et d'une richesse exceptionnelles.

La véloroute de la vallée du Dropt, cet itinéraire au fort potentiel touristique, ne gagnerait qu'à être davantage promue et développée. C'est tout le sens de cette randonnée militante, organisée du 7 au 10 juillet 2025 par Villeneuvois à vélo et l'AF3V, afin de découvrir cette belle vallée et d'obtenir l'amélioration de son tracé et de ses services.

En préparant cet événement puis tout au long de cette aventure, nous avons échangé et rencontré avec de nombreux élus, agents de collectivités, personnels d'offices de tourisme afin de comprendre les enjeux et défis pour améliorer cet itinéraire. Le constat existant est celui d'une véloroute bienvenue, mais absente des cartes des collectivités, jugée par endroits trop dangereuse, se terminant en impasse en périphérie de Duras.

Comment développer cet itinéraire quand un office de tourisme nous informe ne pas faire la promotion de la véloroute, en raison du danger qu'elle représente ? Comment encourager à la mobilité douce en vallée du Dropt, lorsque les panneaux se perdent ? Las, les frontières de pays ont laissé place à des frontières administratives modernes, d'autant plus inextricables qu'elles nécessitent une coopération poussée entre acteurs.

C'est fort de ce constat que nous avons enfourché nos bicyclettes pour cette randonnée d'un indéniable succès. Une vingtaine de participants venant de toute la France, de 4 ans à 77 ans, ont parcouru les 130 km reliant Monsempron-Libos à La Réole, terminus souhaité pour cette véloroute.

En quatre jours, nous avons rencontré six Maires et Maires-adjoints, deux vice-présidentes du Conseil départemental de Dordogne, un président d'office de tourisme et quatre médias. Cette initiative a incité les collectivités à s'engager pour son amélioration, que ce soit par son prolongement en Gironde, une modification de l'itinéraire vers Biron, une promesse de réhabiliter le pont ferroviaire à Eymet ou des réflexions concernant les services à ajouter dans les villages.

Humainement, cette belle randonnée était remplie d'une cohésion sociale très forte entre les participants. Chacun, notamment les cinq enfants, restera marqué par cette belle expérience humaine.

Ce rapport marque la fin d'une randonnée militante, mais ne doit être que le point de départ d'une cohésion à conserver entre les différents acteurs concernés par cette véloroute (conseils départementaux, offices de tourisme, mairies et communauté de communes) pour faire de cette véloroute de la vallée du Dropt un très bel itinéraire reliant les bastides, comme un second fil d'eau parallèle à la rivière pour les mobilités douces. Charge à chaque acteur de participer activement à son développement, pour que la véloroute de la vallée du Dropt devienne un itinéraire aussi incontournable que le canal des Deux Mers ou la vallée du Lot.

— **Adrien Chaud**, Président de Villeneuvois à vélo.



PAGES 16-17
**Modifier le tracé
du détour à Duras**

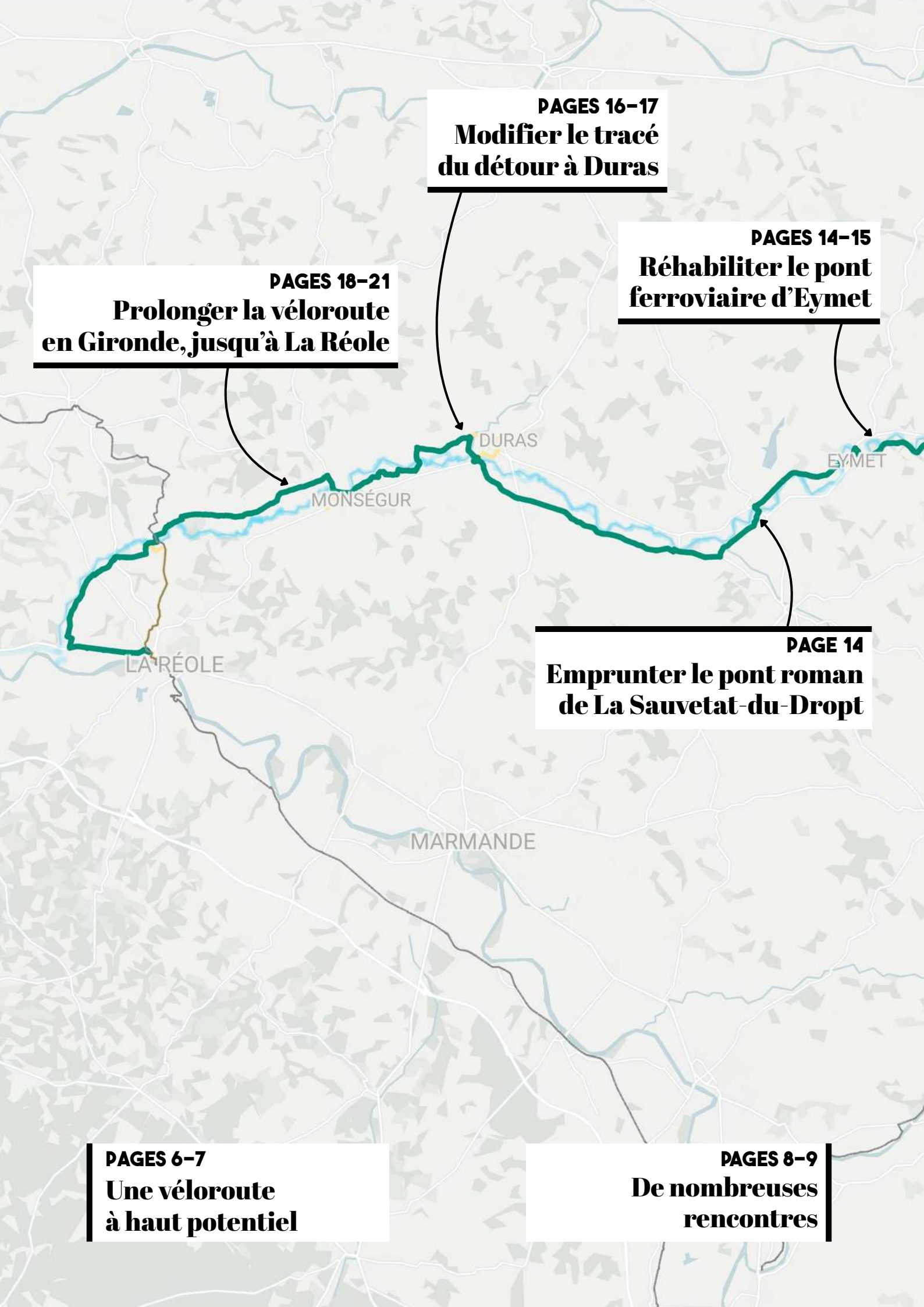
PAGES 14-15
**Réhabiliter le pont
ferroviaire d'Eymet**

PAGES 18-21
**Prolonger la véloroute
en Gironde, jusqu'à La Réole**

PAGE 14
**Emprunter le pont roman
de La Sauvetat-du-Dropt**

PAGES 6-7
**Une véloroute
à haut potentiel**

PAGES 8-9
**De nombreuses
rencontres**



-
- Tracé actuel de la véloroute de la vallée du Dropt
 - Itinéraire emprunté par la randonnée militante
 - Itinéraire suggéré pour la véloroute de la vallée du Dropt
 - Véloroutes du Canal des Deux Mers et de la vallée du Lot

PAGES 12-13
**Éviter la RN 21
en contournant Castillonès**

PAGE 11
**Détourner la véloroute
par le château de Biron**

PAGE 10
**Dévier l'itinéraire
par le vallon de Lestancou**

PAGES 22-26
**L'offre de services
autour de la véloroute**

PAGE 27
**Développer une mise
en récit de la véloroute**

La vallée du Dropt, une véloroute à haut potentiel

Au fil de notre randonnée, nous avons exploré une vallée du Dropt dont le potentiel touristique est très riche. On ne peut évidemment pas circuler le long du Dropt sans s'arrêter aux châteaux de Biron ou de Duras, contempler les moulins de Loubens, Bagas ou Mesterriex ou les bastides de Villeréal, Castillonès, Eymet, Duras, Monségur... toutes riches en bâti et en vie ! Cela a marqué par ailleurs notre randonnée : tout le long de l'itinéraire, la vallée du Dropt ne paraît pas comme une vallée endormie, mais comme une vallée pleine de vie, entre les marchés gourmands et traditionnels, les activités touristiques, les visites, les bars, restaurants, cafés, musées... La « vallée du Dropt » se développe, conférant une identité à cette vallée loin des grands axes de communication, et des vallées plus touristiquement dotées, comme celles de Garonne, du Lot et de la Dordogne.

Les villages de la vallée du Dropt bénéficient déjà aujourd'hui d'une population anglaise investissant dans la pierre de la vallée, et de nombreux campeurs itinérants s'arrêtant quelques jours au cœur du Dropt.

Outre les nombreux châteaux, les plus de soixante-quinze moulins, ou les églises signes d'une vallée autrefois prospère, d'autres éléments de « petit patrimoine » sont à valoriser le long de cette véloroute : les maisons à empilage du Haut-Agenais, dont une se situe en bord de véloroute à Saint-Dizier ; les pigeonniers ; les fresques de l'église Sainte-Eutrope à Allemans-du-Dropt ; le Pont-Roman de La Sauvetat-du-Dropt ... Plus de 53 bâtiments sont inscrits dans la base Mérimée du Ministère de la Culture, le long du Dropt.

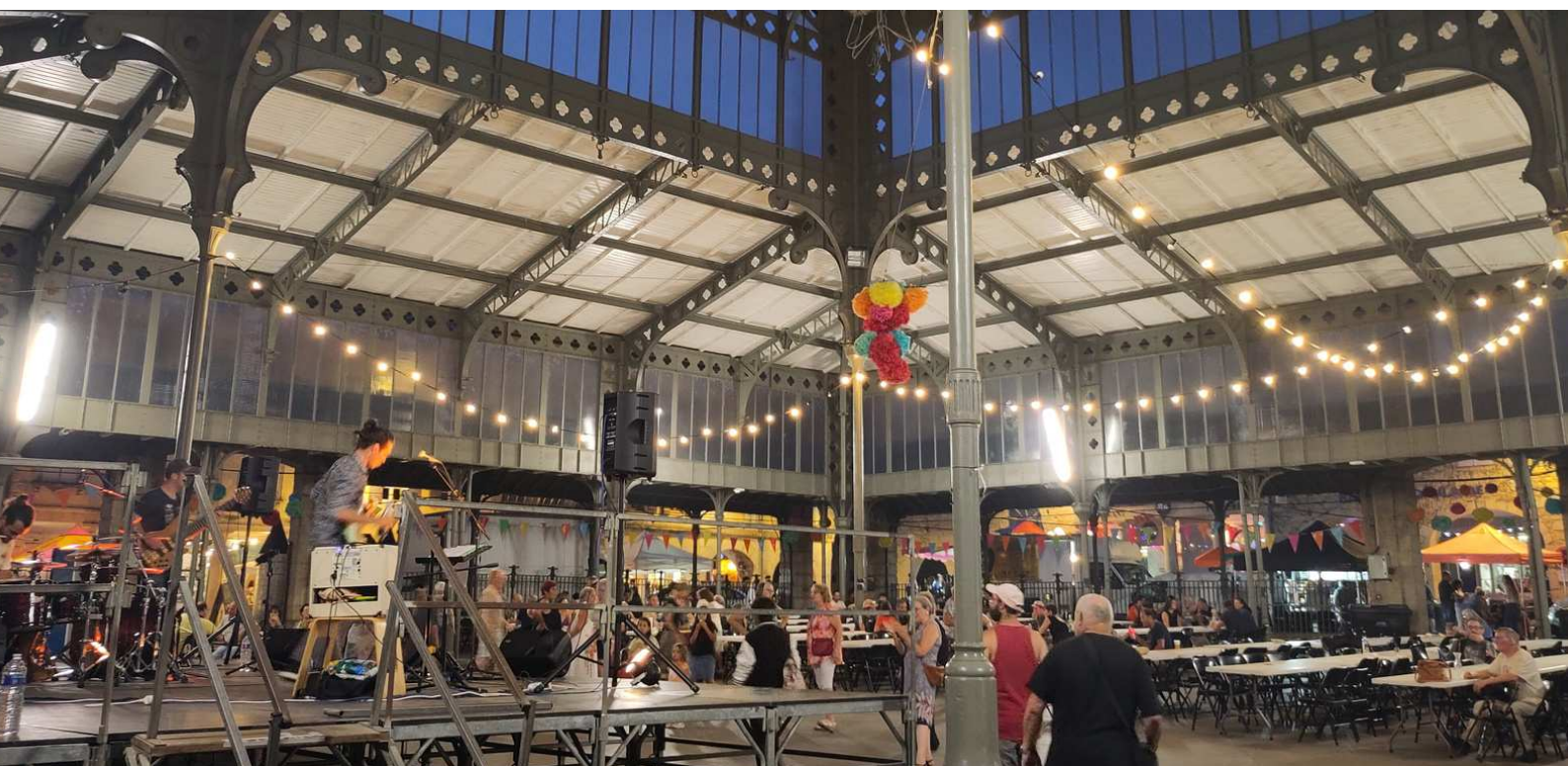
Ce patrimoine n'est pas le seul élément à valoriser. Les marchés de la vallée du Dropt sont encore riches, comme ceux de Villeréal ou de Monségur. Des activités traditionnelles se poursuivent encore, comme la meunerie à la Fage-Haute et Bretou, ou la vannerie du Bouyricou. Des artisans se sont installés dans la vallée, comme des tapissières à Duras et Eymet, une savonnerie à Castillonès, une céramiste aux portes de Biron. Des collectifs d'artistes se sont développés, comme le collectif Prise de Terre à Saint-Sulpice-de-Guilleragues. Les paysages de la vallée, terres arables riches ou plaines viticoles de la région de Duras, ne manquent pas de donner une identité à cette vallée.

Tous ces éléments sont à mettre en avant, afin d'inciter à l'éco-mobilité en vallée du Dropt. À vélo, les déplacements sont plus lents, plus tournés vers les paysages et la nature. Le patrimoine de la vallée du Dropt n'en est que plus vivifié.

La non-monotonie de la véloroute de la vallée du Dropt, contrairement aux nombreuses voies vertes aménagées sur anciennes voies ferrées ou aux bords de canaux, est à valoriser ! On passe de villages en villages, par des petites routes parfois tortueuses, en prenant le temps d'admirer les plaines, les coteaux, la rivière, le patrimoine : ce « tourisme lent » et le produit « vallée du Dropt » sont autant d'éléments distinguant la véloroute de nombreux itinéraires en France, pour les cyclotouristes à la recherche de vacances au long cours et d'authenticité ; de randonnées plaisir et pas de longs tracés donnant un effet tunnel...

Tous les participants à la randonnée militante l'ont dit : la vallée du Dropt est merveilleuse, par ses paysages, ses villages, ses animations, son bâti. La parcourir à vélo a été une formidable expérience, permettant de véritablement la découvrir ; alors que nous sommes nombreux à pourtant nous être déjà rendus à Villeréal, Castillonès ou Eymet pour le travail ou pour des services. La mobilité douce permet de se reconnecter avec son environnement : la véloroute de la vallée du Dropt possède un formidable potentiel, et elle constitue un fil vert, à développer et à promouvoir afin de créer un nouveau tourisme en vallée du Dropt, utile tant pour l'économie touristique dans la vallée que pour les communes gagnant en vivacité par l'activité estivale.

**Dans l'ordre : le château de Gavaudun, ►
une maison à empilage à Saint-Dizier,
l'ancienne gare de Mesterriex, le château de Biron
et la merveilleuse halle couverte de Monségur.**





De nombreuses rencontres

Notre randonnée se voulait avant tout familiale, grâce à des petites étapes sur lesquelles ont roulé cinq enfants dès 4 ans ; et militante, avec de nombreuses rencontres programmées tout au long de la randonnée pour échanger avec les élus locaux. Notre objectif était de remettre sur la table les enjeux et besoins pour le développement de cette véloroute, afin d'inciter les décideurs à s'engager pour l'amélioration de cette véloroute et la voir comme un réel outil de développement touristique de leur territoire. Une cinquantaine d'heures de préparation ont été nécessaires afin d'envoyer les courriers, de planifier les rencontres, d'organiser la randonnée militante et de maintenir le contact avec les élus et agents de collectivités.

Sur l'aspect militant, la randonnée a été un vif succès avec six Maires et Maires-adjoints, deux vice-présidentes de conseil départemental et un président d'office de tourisme rencontrés. Dans l'ordre, nous avons ainsi rencontré :

- **Marie-Lise MARSAT**, Vice-Présidente du Conseil départemental de Dordogne et conseillère départementale ;
- **Bruno DESMAISON**, Maire de Biron ;
- **Jean-Jacques CAMINADE**, Maire de Villereal ;
- **Jérôme BATAILLE**, Maire d'Eymet ;
- **Julien BERTHEUIL**, Maire-adjoint d'Eymet ;
- **Sylvie CHAVELLIER**, Vice-Présidente du Conseil départemental de Dordogne en charge du tourisme, et Présidente du Comité départemental de tourisme de Dordogne ;
- **Jean-Luc GARDEAU**, Maire de La Sauvetat-du-Dropt ;
- **Didier CARRÈGUES**, Maire-adjoint d'Allemands-du-Dropt ;
- **Sébastien DREUX**, Conseiller municipal de Duras et Président de l'Office de Tourisme du Pays de Duras.

Ces rencontres s'ajoutent aux contacts pris avec l'Office de tourisme des 4 cantons, le Comité départemental de tourisme de Lot-et-Garonne et le Conseil départemental de Gironde, avec qui nous avons considérablement échangé en amont de la randonnée.

La randonnée a également eu un bel écho médiatique, avec trois articles de presse et un entretien en direct à la radio :

- Intervention d'Adrien Chaud, président de Villeneuvois à vélo, sur **Radio 4**.
- **Sud Ouest**, Ils militent pour une véloroute plus sûre, 14 juillet 2025.
- **Sud Ouest**, Villeneuvois à vélo de passage en Vallée du Dropt pour valoriser la véloroute, 17 juillet 2025.
- **Le Républicain**, Laisse à l'abandon, une voie cyclable fait polémique en Lot-et-Garonne, 17 juillet 2025.

Enfin, nous ne pouvons parler des rencontres sans mentionner les cyclovoyageurs que nous avons croisé ou qui ont fait un bout de route avec nous. Une personne en vélo couché randonnant depuis Duras, un couple remontant le Dropt. Et notre plus belle rencontre : Emilio, un voyageur qui reliait Rocamadour à l'île d'Oléron, et qui a passé une journée avec nous ! Après nous avoir aidé pour une crevaisson, Emilio nous a suivis et s'est laissé convaincre par nous suivre, malgré notre lente vitesse, jusqu'à Eymet. D'histoires de cyclovoyageur en discussions sur son métier, nous garderons un souvenir de cette belle randonnée le long de la véloroute !

Car à vélo, on prend son temps, et il est bien plus aisé de faire des rencontres en bord de route, et de faire un bout du chemin ensemble...



MONSEMPRON-LIBOS

DÉVIER L'ITINÉRAIRE PAR LE VALLON DE LESTANCOU

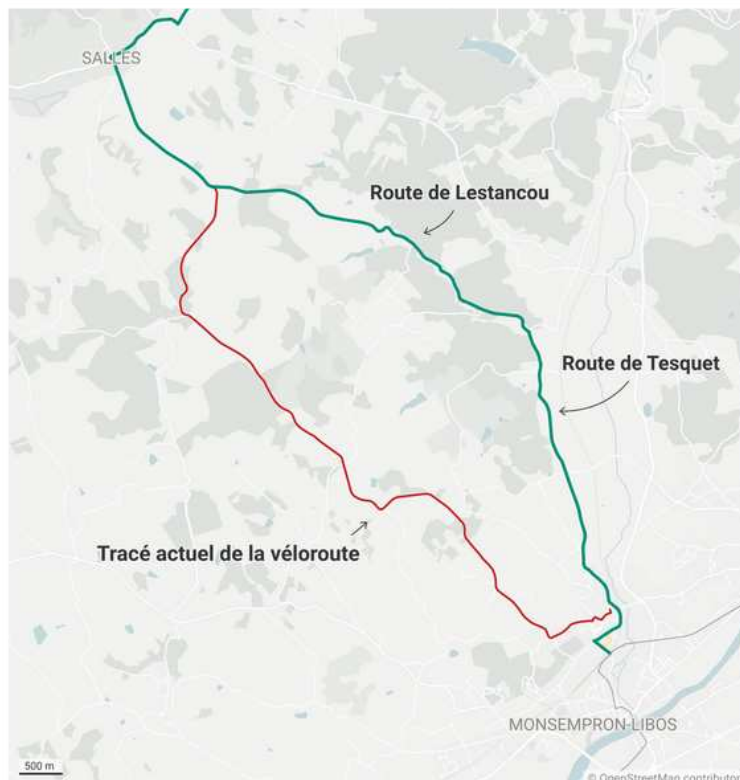
Au départ de Monsempron-Libos, la véloroute débute officiellement au niveau du passage à niveau près de la gare, avant de suivre la Route Départementale 276 jusqu'au village de Salles.

Si le passage par le village de Monsempron et son prieuré est intéressant, il semble opportun et adapté d'emprunter un itinéraire alternatif depuis Libos, longeant la voie ferrée sur la route de Tesquet, puis montant sur le plateau via la route de Lestancou. Cet itinéraire alternatif rejoint alors la RD 276 à deux kilomètres de Salles.

Cet itinéraire alternatif, que la randonnée militante a emprunté, possède plusieurs avantages. Il passe par des routes moins fréquentées que la RD 276 tout en étant légèrement plus court (8,1 km contre 8,6 km). Surtout, son dénivelé est nettement plus doux que le tracé actuel (montée moyenne de 2,8 % sur 2 km, avec un pic à 5,5 % ; contre 4 % de moyenne sur 1 km avec des pics à plus de 8 %). Enfin, cet itinéraire alternatif, dont la vitesse est déjà en partie limitée à 50 km/h grâce à des dispositifs de ralentissement de vitesse installés pour les riverains, serait commun avec la véloroute prévue en vallée de la Lémance, qui figure dans le Plan Routes et Déplacements du Quotidien du Conseil départemental de Lot-et-Garonne (itinéraire n°5), et dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes de Nouvelle-Aquitaine (axe Agen – Fumel – Terrasson – Thiviers). Les véloroutes de la vallée du Dropt et de la Lémance auraient ainsi un début commun, permettant d'améliorer la visibilité et les connexions de la véloroute de la vallée du Dropt vers la Dordogne, et proposant un prolongement naturel le long de la Lémance.

La communauté de communes Fumel Communauté est d'ailleurs en réflexion concernant la réalisation d'une boucle entre vallée de la Lémance et pays de Gavaudun, comme un nouveau produit touristique dans le Fumélois.

Cette modification de tracé impose le déplacement de quelques panneaux ; la longueur de l'itinéraire reste inchangée.



La randonnée militante sur la route de Tesquet, ▲
avec l'église Saint-Géraud de Monsempron en fond.

BIRON

DÉTOURNER LA VÉLOROUTE PAR LE CHATEAU DE BIRON

L'itinéraire actuel de la véloroute de la vallée du Dropt emprunte la RD 255 entre Lacapelle-Biron et Villeréal, via Devillac, sans passer par le château de Biron. L'origine de cette situation semble être des raisons administratives, Biron étant en Dordogne là où la véloroute a initialement été jalonnée par le seul Conseil départemental de Lot-et-Garonne.

Pour autant, le château de Biron constitue pourtant un point d'intérêt majeur du secteur, dont le rayonnement sur la vallée semblerait imposer un passage de la véloroute par Biron. De plus, la RD 255 est une route départementale à faible intérêt touristique, sauf pour ses nombreux campings (Le Moulin, Las Patrasses, Laborde, Fontaine du Roc).

Fort de ce constat, **Villeneuvois à vélo suggère de modifier l'itinéraire officiel de la véloroute avec la traversée de Biron.** Cela implique un effort volontariste du Conseil départemental de la Dordogne, de jalonner cet itinéraire et ses connexions.

L'itinéraire actuel pourra éventuellement être conservé et jalonné comme « route des campings », si nécessaire. Cela permettrait ainsi aux campings existants de garder ou demander le label « Accueil vélo », nécessitant une véloroute à proximité.

À titre informatif, nous proposons un itinéraire entre Biron et Villeréal, ayant fait l'objet de plusieurs repérages et arbitrages entre différentes possibilités dans le secteur. Cette suggestion peut être amendée ou faire l'objet de contraintes techniques inconnues.

L'itinéraire emprunterait la route départementale de Lacapelle-Biron à Biron, puis la route de Las Planes jusqu'à Vergt-de-Biron. À l'ouest, nous suggérons d'emprunter le chemin de Mongru, route à très faible trafic dont une partie est d'ailleurs déjà réservée aux cyclistes. L'itinéraire rejoint alors la route d'Estrade, puis la route de Monpazier, sur 1 km, à plus fort trafic, jusqu'à Villeréal. Cela réclamerait un ralentissement du trafic de la route de Monpazier (RD104) jusqu'au carrefour avec la route d'Estrade.

À plus long terme, un itinéraire en site propre sur chemin rural pourrait être réalisé afin d'éviter la route de Monpazier : soit en reliant la route d'Estrade à la route de Perry puis la RD 255, par 650 m de voie verte à créer sur un chemin rural existant ; soit en reliant la route d'Estrade jusqu'au chemin de Gervais, par un chemin rural longeant un lac situé sur un ruisseau nommé « Vieux Dropt », au tripoint de Devillac, Saint-Etienne-de-Villeréal et Villeréal.

— Tracé actuel de la véloroute — Itinéraire emprunté par la randonnée militante — Itinéraire suggéré pour la véloroute de la vallée du Dropt Itinéraire à long terme ?





CASTILLONNÈS

CONTOURNER LA BASTIDE PAR LE NORD, POUR ÉVITER LA RN 21

La traversée de la RN 21 par la véloroute est, des avis unanimes de l'AF3V et des interlocuteurs rencontrés lors de la préparation de notre randonnée, le point noir majeur de la véloroute de la vallée du Dropt. Certains acteurs touristiques refusent de promouvoir la véloroute tant que ce point noir ne sera pas résolu. Pour rappel, l'itinéraire officiel emprunte la RD 121 (route d'Issigeac), passe devant le camping de Castillonnès, circule sur la RN 21 sur 300 mètres avant d'effectuer un tourne-à-gauche en direction de la RD 1 (route de Lauzun), puis de prendre la direction de Falgueyrat via la RD 288 (route d'Eymet). Cette circulation sur la RN 21 est particulièrement dangereuse : trafic important (plus de 4 000 véhicules par jour) dont de nombreux poids lourds (13 %)*, avec un tourne-à-gauche à réaliser. En direction de Castillonnès, celui-ci se situe dans un faux plat montant après un virage, et sans terre plein central. Dans l'autre sens, les vitesses sont élevées.

Dans le cadre de notre randonnée, nous avons dû interrompre la circulation automobile afin de sécuriser le tourne-à-droite puis le tourne-à-gauche, grâce à la clémence d'automobilistes.

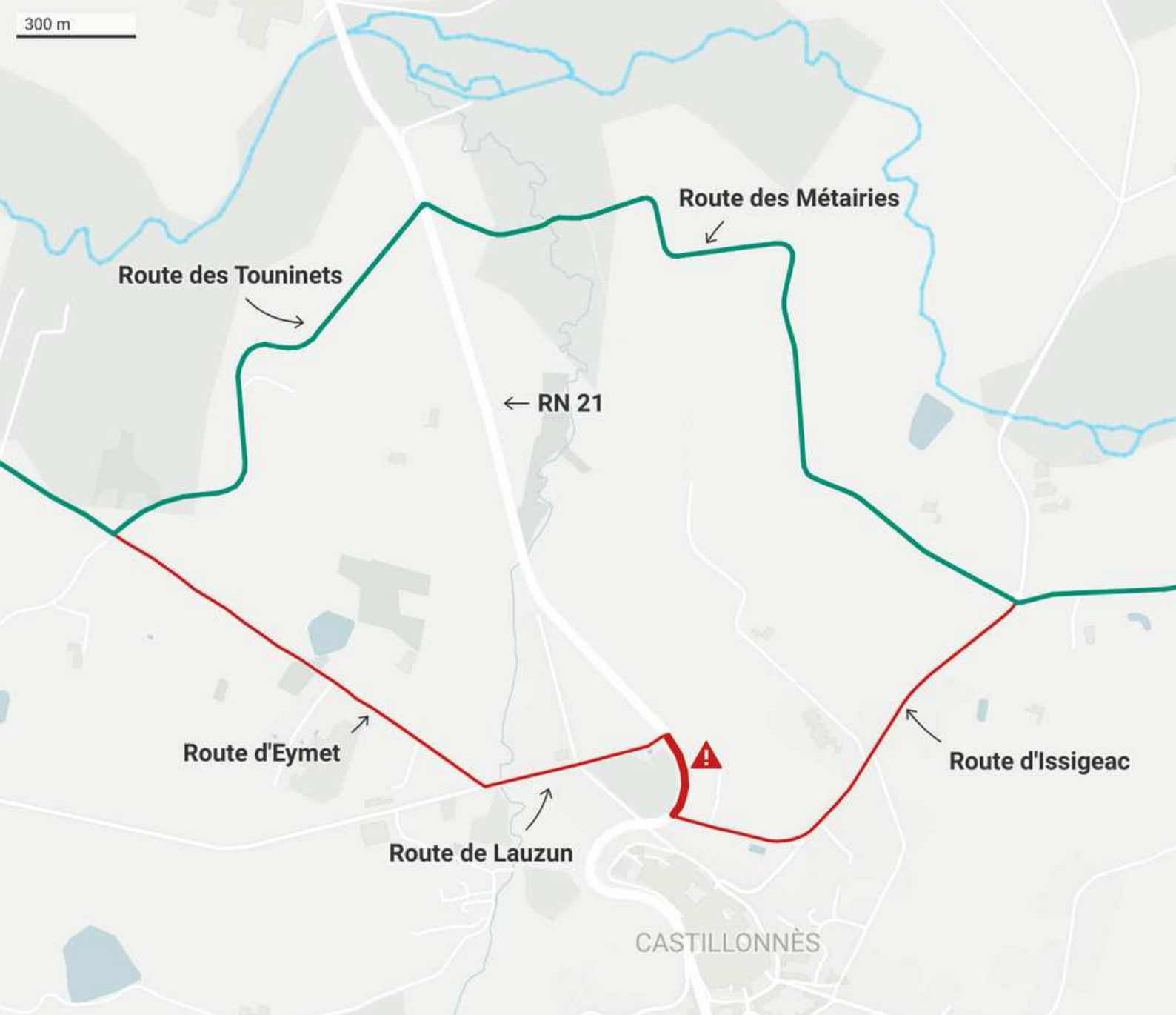
Ni l'État, ni la mairie de Castillonnès n'ont répondu à nos sollicitations depuis mars afin de sécuriser la véloroute. L'État a même engagé des travaux de requalification de la RN 21, sans penser aux cyclistes, ce qui est non conforme à la loi (voir ci-contre).

Face au danger que représente la traversée de la RN 21 à l'heure actuelle (ainsi que la route d'Issigeac, également circulée et peu agréable), à l'absence d'itinéraires alternatifs sérieux traversant Castillonnès, à l'absence de considération pour les cyclistes, et **dans l'attente de travaux de sécurisation de l'itinéraire, Villeneuvois à vélo préconise avec regret la déviation de la véloroute par le nord, évitant ainsi la bastide de Castillonnès.**

L'itinéraire préconisé emprunte la route des Métairies puis la route des Touninets, réduisant la traversée de la RN 21 à un simple croisement au cœur d'une ligne droite, et évitant ainsi la route d'Issigeac, la RN 21 et la route de Lauzun, toutes trois plus fréquentées.

Cette situation crée un vide de plus de 30 km en services, entre Villeréal et Eymet. Au carrefour entre les routes de Saint-Dizier, d'Issigeac et des Métairies, un mât de jalonnement complet doit être installé, donnant la direction de l'itinéraire dévié de la véloroute, et indiquant la direction de Castillonnès à titre informatif, pour ses services et son patrimoine (comme l'est Pujols sur la véloroute de la vallée du Lot).

Cette déviation est une solution de repli, décevante pour les mobilités dans les 4 Cantons, qui doit appeler à une prise de conscience pour la sécurisation des modes doux dans et autour de Castillonnès.



Villeneuvois à vélo engage un recours contre l'État

Hasard du calendrier, notre randonnée militante s'est déroulée durant des travaux de requalification de la RN 21, engagés par la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) entre les 16 juin et 18 juillet 2025. Ces travaux ont visé à reprendre la chaussée et sa structure de la RN 21 entre l'agglomération de Castillonnès (comprise) et la frontière Lot-et-Garonne / Dordogne, soit 4,5 km pour deux millions d'euros.

Ces travaux ont intégré des poses de bordures et de traitement des eaux pluviales, ce que nous avons pu constater durant notre randonnée. Se faisant, l'État aurait dû inclure des aménagements cyclables en agglomération, selon les lois existantes depuis 1998 (article L 228-2 du Code de l'Environnement), et aurait dû étudier les itinéraires cyclables hors agglomération (article L 228-3 du Code susvisé).

Pire, l'État a légèrement élargi la RN 21 au niveau de la traversée de la véloroute (carrefour avec la route d'Issigeac) ; et ce alors que l'emprise disponible sur le talus permettait la réalisation d'aménagements cyclables le long de la RN 21, sécurisant la véloroute.

Nous avons contacté la mairie et la DIRCO dès l'annonce de ces travaux en juin, afin de connaître les aménagements prévus ou d'échanger avec les services pour tenter de corriger ces travaux. Nous n'avons eu aucune réponse.

Compte tenu de ces travaux et de l'absence de réponse, Villeneuvois à vélo a écrit un recours gracieux auprès du Préfet de Nouvelle-Aquitaine, en charge du réseau national, et pourrait s'engager dans un recours contentieux, visant à obtenir des améliorations piétonnes et cyclables sur la RN 21 à Castillonnès.

EYMET

RÉHABILITER LE PONT FERROVIAIRE

Eymet est la seule ville non lot-et-garonnaise de l'itinéraire actuel de la véloroute ; ce qui se ressent sur la signalétique, défaillante tant à l'entrée qu'à la sortie de la ville. L'itinéraire officiel de la véloroute fait emprunter le pont roman, dit « pont du Bretou », puis retraverser le Dropt sur l'ancien pont ferroviaire d'Eymet.

Or, aujourd'hui ce pont n'est pas prévu pour la circulation de cyclistes : des panneaux imposent le pied à terre, et surtout des barrières de chaque côté entravent la circulation de certains vélos. Cela a été le cas du tandem ayant participé à la randonnée. Ce dispositif est lié notamment à l'absence de requalification de ce pont, resté dans son état de pont ferroviaire, sur lequel un platelage bois a été posé en partie.

La mairie d'Eymet nous a annoncés avoir été sélectionnée dans un programme de rénovation de pont, piloté par le CEREMA, concernant ce pont ferroviaire avec le souhait de le rendre plus accessible aux vélos et piétons. Cette réhabilitation, et la suppression de l'obligation de pied à terre, permettront de rendre attractif cet itinéraire pour les cyclistes, et de donner une très belle entrée de ville aux cyclotouristes de la véloroute de la vallée du Dropt.



LA SAUVETAT-DU-DROPT EMPRUNTER LE PONT ROMAN

À La Sauvetat-du-Dropt, la véloroute évite le village en empruntant la RD 19, puis tourne vers la route du Bout du Pont, en direction d'Allemans-du-Dropt. Se faisant, la véloroute ne passe pas sur le pont roman à 24 arches, pont en arc datant du XIII^e siècle et classé aux Monuments Historiques, véritable joyau de la commune.

En effet, il manque cent mètres de chemin à recréer, entre le bout du pont et... la route du Bout du Pont, qui sont aujourd'hui en terre, afin de pouvoir passer l'itinéraire de la véloroute sur ce pont, intéressant d'un point de vue touristique.

Le Maire de La Sauvetat-du-Dropt, rencontré durant notre randonnée militante, nous a confirmés son vœu de réaménager ce bout de chemin afin de le rendre circulaire à vélo. Nous sommes ravis de cette nouvelle qui permettra à terme de basculer l'itinéraire de la véloroute sur le pont, et ainsi d'éviter la circulation sur la route départementale.



DÉVELOPPER LES DOUBLES SENS CYCLABLES

La commune d'Eymet s'est engagée en 2025 dans un ambitieux plan d'apaisement du trafic en centre-ville et de sécurisation des déplacements doux, avec la création d'une grande zone de rencontre dans le cœur du village et le passage de presque toutes les rues à sens unique, afin de formaliser le stationnement sur voirie et non plus sur trottoir. Nous saluons ce plan et cette initiative, première en vallée du Dropt.

Seulement, la commune n'a pas souhaité dans un premier temps développer les doubles sens cyclables, pourtant la règle dans les zones de rencontre (article R110-2 du Code de la route). Ces doubles sens cyclables permettraient de simplifier grandement le tracé de la véloroute dans Eymet, et plus largement de rendre transparent pour les cyclistes le plan de circulation sans réduire les enjeux d'apaisement du trafic. Le trafic faible des véhicules est suffisant pour permettre ces doubles sens cyclables, règlementairement obligatoires, malgré la largeur des rues, et sans risques pour la sécurité. Nous appelons la municipalité à développer les doubles sens cyclables dans Eymet, qui ont fait leurs preuves partout en France.

ALLEMANS-DU-DROPT DANGER SUR LA ROUTE DÉPARTEMENTALE

La circulation sur la RD 668, entre Roumagne et Allemans-du-Dropt, constitue le second point noir de la véloroute aujourd'hui. Durant la randonnée militante, c'est sur cette portion que nous avons ressenti le plus important stress lié à la circulation, en raison de nombreux klaxons, d'automobilistes impatients allant même dépasser une file de véhicules attendant pourtant derrière nous car ne souhaitant pas nous doubler. Alors que le tronçon concerné n'est long que de 2 km, le ressenti collectif en a été mauvais et anxiogène. La RD 668 constitue en effet la route la plus directe entre Miramont-de-Guyenne et Duras, et est empruntée par 1 000 à 2 000 véhicules par jour.

Malheureusement, sauf à effectuer un crochet par les coteaux en direction de Puysserampion, rallongeant la distance de 3 km, aucune solution ne semble accessible à court terme. Une signalétique renforcée, ainsi qu'une limitation à 70 km/h des 2 km du tronçon, est nécessaire. Sur le long terme, il serait souhaitable de réaliser un aménagement en site propre le long de la route départementale permettant donc aux cyclistes de circuler à côté de la route, en site propre. Une possibilité intermédiaire serait la réalisation d'une piste cyclable le long de la route sur 800 m, jusqu'à la route du Tuquet où un chemin rural pourrait être réaménagé jusqu'au chemin de la Concade.





DURAS

MODIFIER LE TRACÉ DU DÉTOUR VERS DURAS

La véloroute de la vallée du Dropt se termine aujourd'hui à Duras ; plus exactement à 3 km au sud du village, au lieu-dit Grand Gargou (hors champ de la carte ci-dessous). À cet endroit, un itinéraire a été jalonné par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne pour faire la jonction avec le Canal de Garonne, via Lévignac-de-Guyenne, Saint-Barthélémy-d'Agenais et Le Mas-d'Agenais.

Pour rejoindre Duras, un jalonnement se poursuit jusqu'à la cité ducale, empruntant un itinéraire par des voies à faible trafic, sauf le passage sur le Pont Neuf (en Gironde) : RD 668, rue des Cavales, rue des Vignes du Château. Seulement, cette dernière a un dénivelé dont le pourcentage est rédhibitoire pour un usage familial, avec une portion à 14 %. Lors de la randonnée militante, des personnes avaient du mal à l'emprunter vélo à la main !

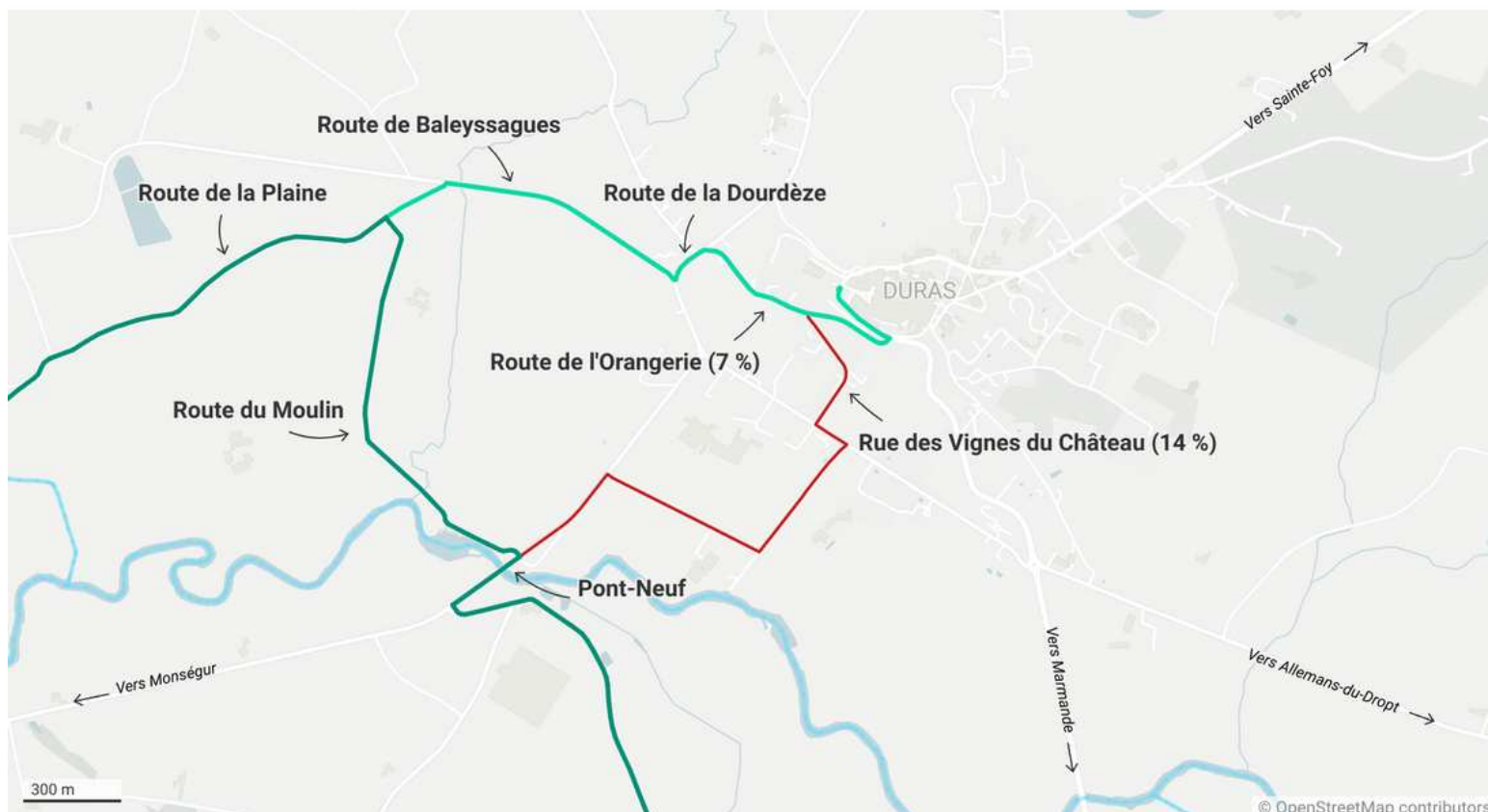
D'autres routes à faible trafic possèdent un rampant moins élevé : route du Camping (12 % max), route de l'Orangerie (10 % max, 7 % de moyenne). De ces routes, nous pensons que la route de l'Orangerie constitue la meilleure alternative, avec un rampant plus léger.

Afin de réduire le passage sur la circulée RD 668 à son minimum, nous proposons de déplacer l'accès à Duras depuis la véloroute à l'ouest, dont le détour débiterait au niveau de la route de la Plaine, emprunterait la route de Baleyssagues (RD 134), la route de la Dourdèze (RD 311) puis monte à Duras par la route de l'Orangerie (RD 237). Cette suggestion met à profit le prolongement de la véloroute vers la Gironde, en déplaçant ainsi le point d'entrée de ce détour par l'ouest, et non comme aujourd'hui par le sud.

Le détour sera ainsi naturel pour les cyclistes empruntant la véloroute d'ouest vers l'est. Dans l'autre sens, le détour rallonge l'itinéraire de 1 km par rapport à aujourd'hui.

Dans tous les cas, Duras ne doit rester qu'un « village-étape » pour cette véloroute, c'est-à-dire un village jalonné mais que l'itinéraire officiel ne traverse pas, à l'instar de Pujols sur la véloroute de la vallée du Lot. L'itinéraire vers la Gironde emprunte naturellement la route du Moulin puis de la Plaine, afin de rester en contrebas de Duras.

— Tracé actuel du détour vers Duras — Itinéraire suggéré pour la véloroute de la vallée du Dropt — Détour suggéré vers Duras



Prolongement de la véloroute en Gironde

Le jalonnement réalisé par le Conseil départemental en direction de la piste cyclable Roger-Lapébie s'arrête subitement au niveau du ruisseau de Dousset, frontière administrative entre la Gironde et le Lot-et-Garonne. Le Conseil départemental de Gironde s'est engagée récemment à jalonner la continuité de Duras jusqu'à Loubens, dans le cadre de son plan vélo des «1 000 km». Nous nous réjouissons de cette nouvelle. Le Conseil départemental nous a transmis le tracé prévu pour information, mais celui-ci reste perfectible. En ce sens, nous donnons par la suite l'itinéraire que nous recommandons pour cette véloroute.

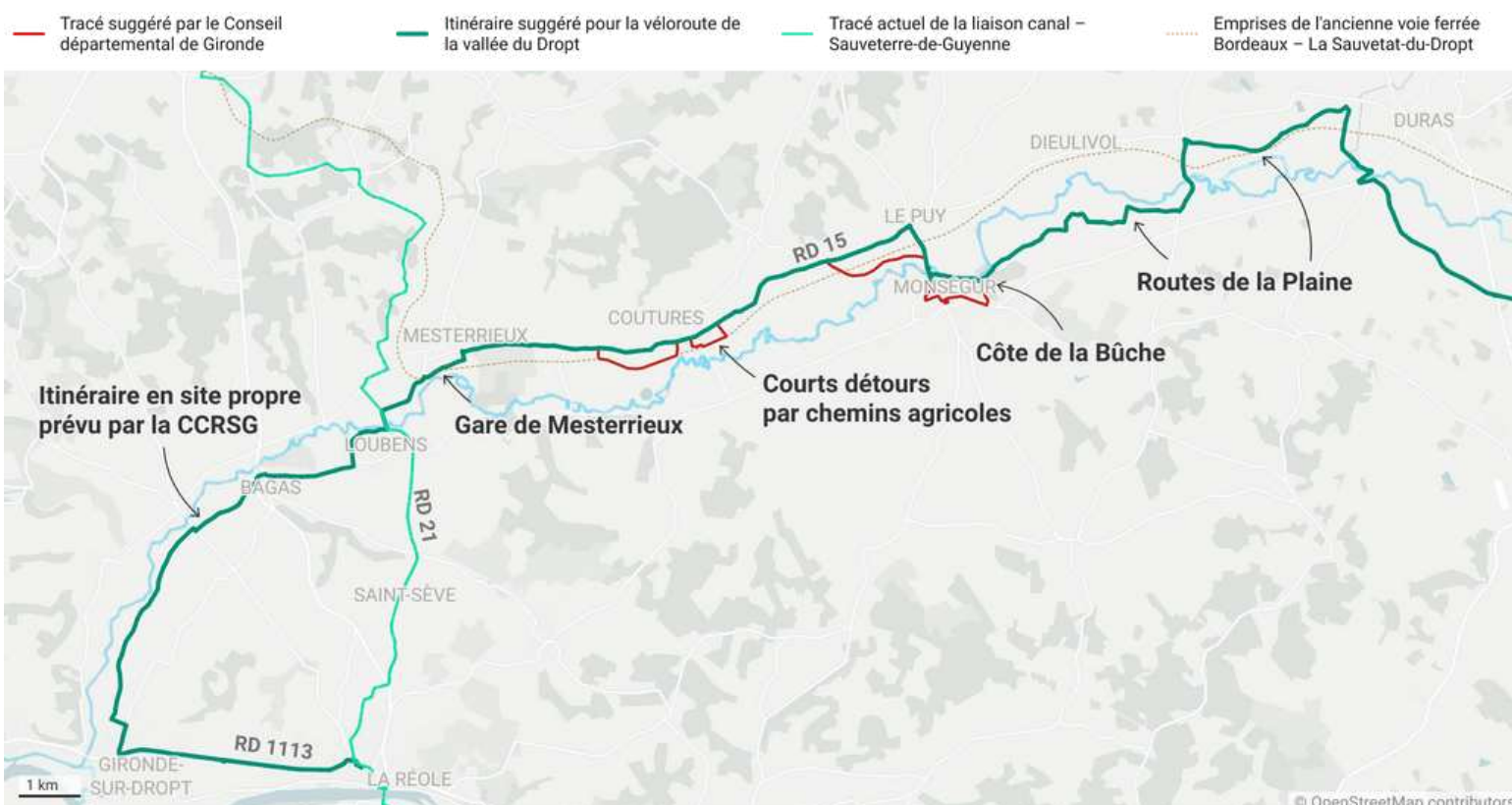
Depuis le Pont-Neuf sur le Dropt, la véloroute emprunte les routes du Moulin puis de la Plaine, en direction du département de Gironde. Nous préconisons, comme le Conseil départemental de Gironde, d'emprunter ensuite des routes à très faible trafic, entre champs, longeant le Dropt jusqu'en bas de Monségur (s'appelant de nouveau route du Moulin et route de la Plaine !).

L'accès à Monségur est très problématique : les deux possibilités aujourd'hui proposées, entre route à très forte pente, discriminante pour les familles, et chemin de terre, constituent des points durs, freinant considérablement tout le potentiel de cette véloroute. Nous suggérons le passage par le chemin de halage en bord de Dropt, à réaménager (voir ci-contre).

Après Monségur, nous préconisons d'emprunter la RD 16 jusqu'au Puy, puis la RD 15 tout le long jusqu'à l'ancienne gare de Mesterrieux (plutôt que la RD 230 bien plus circulée). Après Coutures, un décroché peut éventuellement être fait afin de prendre un chemin rural, vestige de l'ancienne voie ferrée en vallée du Dropt : pour que ces décrochés soient intéressants, ils doivent être suffisamment longs pour que le temps perdu à quitter puis revenir sur la route départementale soit faible comparé à l'intérêt d'un chemin à trafic nul, compte tenu du trafic déjà faible de la RD 15 (580 véhicules par jour à Dieulivol, par exemple). C'est pourquoi nous ne préconisons pas d'emprunter le premier détour suggéré par le Conseil départemental de Gironde, évitant le centre-bourg de Coutures et imposant un détour important pour quelques centaines de mètres évités. Le second détour, à l'approche de Mesterrieux, peut être envisagé.

À Mesterrieux, la véloroute emprunterait le chemin devant la gare (RD 21E9), puis rejoindrait Loubens par la RD 21E8, où elle croise alors l'itinéraire du Canal des Deux mers à vélo, liaison entre La Réole et Sauveterre-de-Guyenne.

À moyen terme, la Communauté de Communes du Réolais en Sud-Gironde prévoit la réalisation d'une voie verte en site propre, longeant le Dropt, afin de relier Fontet à Loubens et ainsi sécuriser la véloroute du Canal des Deux Mers. Ce nouvel itinéraire sera très utile pour la véloroute de la vallée du Dropt également.



MONSÉGUR

ÉVITER LA CÔTE DE LA BÛCHE

En bas de Monségur se pose le point le plus problématique de cette véloroute : comment accéder à Monségur ? Deux chemins existent depuis l'est : une route communale remonte la « côte de la Bûche », 360m à plus de 10 % de moyenne (13 % au max) ; en contrebas, un chemin de halage existe le long du Dropt, chemin de terre reliant deux espaces baptisés « pôle nature ». Durant la randonnée, le groupe s'est divisé en deux afin de tester les différentes possibilités. Depuis l'ouest, deux routes existent également : la RD 16, avec un très fort raidillon ; et la RD 668 au trafic plus important.

Nous considérons inenvisageable de faire passer la véloroute par la côte de la Bûche, dont le rampant est rédhibitoire pour la plupart des usagers de la véloroute (cyclotouristes, familles), et ne répondant pas aux critères du cahier des charges des véloroutes écrit par Vélo & Territoires et l'AF3V*.

Nous préconisons la requalification du chemin de halage le long du Dropt, permettant au pôle nature, au parc du chemin de halage, à l'aide a minima d'un stabilisé ou d'un revêtement plus roulant que la terre actuelle.

Cette requalification peut s'intégrer dans un projet plus large de réaménagement des bords du Dropt. Elle permettrait de faire passer la véloroute au bas de Monségur, sans obliger les cyclistes à monter pour redescendre juste après. Monségur, tout comme Duras, pourrait n'être qu'un village-étape de la véloroute.

Dans le cas où un réaménagement du chemin de halage ne serait pas envisagé, **un double jalonnement est nécessaire afin d'indiquer en amont aux usagers quel chemin prendre selon leur condition physique et la météo** : côte de la Bûche (10 %) ou chemin de halage (chemin de terre). La possibilité d'un double jalonnement est ainsi permise par le guide JALRIC de Vélo & Territoires. Un jalonnement « bis » pourrait également être proposé, par la route de l'Agua, à la déclivité plus faible (mais imposant un plus long passage par la RD 668, route assez circulée et dangereuse). Ce jalonnement bis pourrait être utile pour les cyclotouristes avec sacoches et familles, les jours où le chemin de halage est impraticable.

— Tracé suggéré par le Conseil départemental de Gironde — Itinéraire suggéré pour la véloroute de la vallée du Dropt Itinéraire bis possible



* « A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 %. Des exceptions peuvent être faites pour des franchissements courts de moins de 15 mètres et les zones de montagne, où il convient cependant de rechercher les déclivités les moins fortes. Si la déclivité est supérieure à 3 %, le niveau de praticabilité doit être identifiable (signalisation ou brochure, etc.) pour permettre de savoir par quels types de cyclistes et de vélos elles peuvent être utilisées. »

DE LOUBENS À LA RÉOLE

À TERME, LONGER LE DROPT

À court terme, la véloroute suit cet itinéraire de liaison jusqu'à La Réole, via Loubens et Saint-Sève. L'itinéraire existe déjà et, même s'il est vallonné, permet de découvrir les paysages girondins. L'entrée à La Réole nécessite tout de même de grandes améliorations (voir ci-contre).

Cependant, l'objectif de la véloroute de la vallée du Dropt est bien de longer le Dropt. Ainsi, à moyen terme la véloroute devrait être prolongée jusqu'à Gironde-sur-Dropt, ce qui offrirait par ailleurs une alternative bien moins vallonnée à la liaison actuelle entre la piste cyclable Roger-Lapébie et le canal.

Nous avons découvert après la randonnée militante que **la Communauté de Communes du Réolais en Sud-Gironde prévoit déjà la réalisation d'une piste cyclable entre Loubens et Fontet**, de 18,8 km dont 14 km en site propre, par la vallée du Dropt, ce qui est remarquable. Le projet, en partenariat avec le Département de Gironde, servirait également (et avant tout) à la véloroute du Canal des Deux Mers, qui ferait ainsi tronçon commun avec la véloroute de la vallée du Dropt jusqu'à Loubens. Si le projet fait parler de lui depuis une décennie, les premières réalisations ont débuté avec la traversée de la RD 1113 à Gironde-sur-Dropt déjà réaménagée en créant une voie verte, l'an passé.

Le seul obstacle à ce prolongement est en réalité la sécurisation de la route entre Gironde-sur-Dropt et La Réole, un enjeu qui dépasse le cadre-même de cette véloroute, mais serait également utile pour les cyclistes au quotidien.

Deux routes relient Gironde-sur-Dropt et La Réole : la route départementale directe, la RD 1113, au profil très large et disposant d'ailleurs de vieilles bandes cyclables existantes ; et la déviation de La Réole par les bords de Garonne, la RD 9E1, itinéraire obligatoire pour les poids lourds, à la largeur et au trafic faible avec cependant un fort taux de poids lourds.

La création de véritables pistes cyclables (et non de bandes) le long de la RD 1113 permettrait de satisfaire les enjeux locaux, régionaux et nationaux, et de basculer ainsi les différents itinéraires (véloroute de la vallée du Dropt, liaison du canal) par les bords du Dropt. Le jalonnement de l'itinéraire actuel pourrait être en partie préservé, afin de proposer une boucle cyclotouristique locale.

À beaucoup plus long terme, le prolongement de la piste cyclable Roger-Lapébie jusqu'à Monségur serait d'un grand intérêt pour la véloroute. La piste cyclable Roger-Lapébie, créée par le Conseil départemental de Gironde dans les années 1990, réutilise les emprises de l'ancienne voie ferrée de Bordeaux-Benauge à La Sauvetat-du-Dropt, uniquement jusqu'à Sauveterre-de-Guyenne. Au-delà de Sauveterre, le foncier a été revendu aux riverains dans les années 1950, mais les emprises existent encore jusqu'à Mesterrieux, et partiellement jusqu'à Monségur. Ce prolongement était d'ailleurs d'actualité dans les années 2010, mais semble avoir été abandonné par réticence d'élus locaux. Nous reprenons les revendications du collectif Étendre la voie, et **recommandons le prolongement à moyen terme de la piste cyclable Roger-Lapébie jusqu'à Mesterrieux**. La véloroute de la vallée du Dropt serait ainsi très bien valorisée en Gironde, comme prolongement naturel depuis Bordeaux de la piste Lapébie.



LA RÉOLE

L'ENJEU DU PONT DU ROUERGUE

À La Réole, les véloroutes Eurovelo 3 et du Canal des Deux Mers arrivent par le chemin de Peyrette, avant d'emprunter la RD 1113 très circulée, assez étroite et dont une partie est à sens unique. Elle descend enfin jusqu'aux quais de Garonne, avant de déboucher sur le pont du Rouergue, au-dessus de Garonne.

Depuis plusieurs années, le pont du Rouergue est fermé à la circulation automobile, et même à la circulation piétonne et cyclable l'hiver lorsque la température descend sous les 5°C. En cause : corrosion avancée, matériaux sensibles au froid, charge routière trop importante, impact du changement climatique, accentués au fil des décennies.

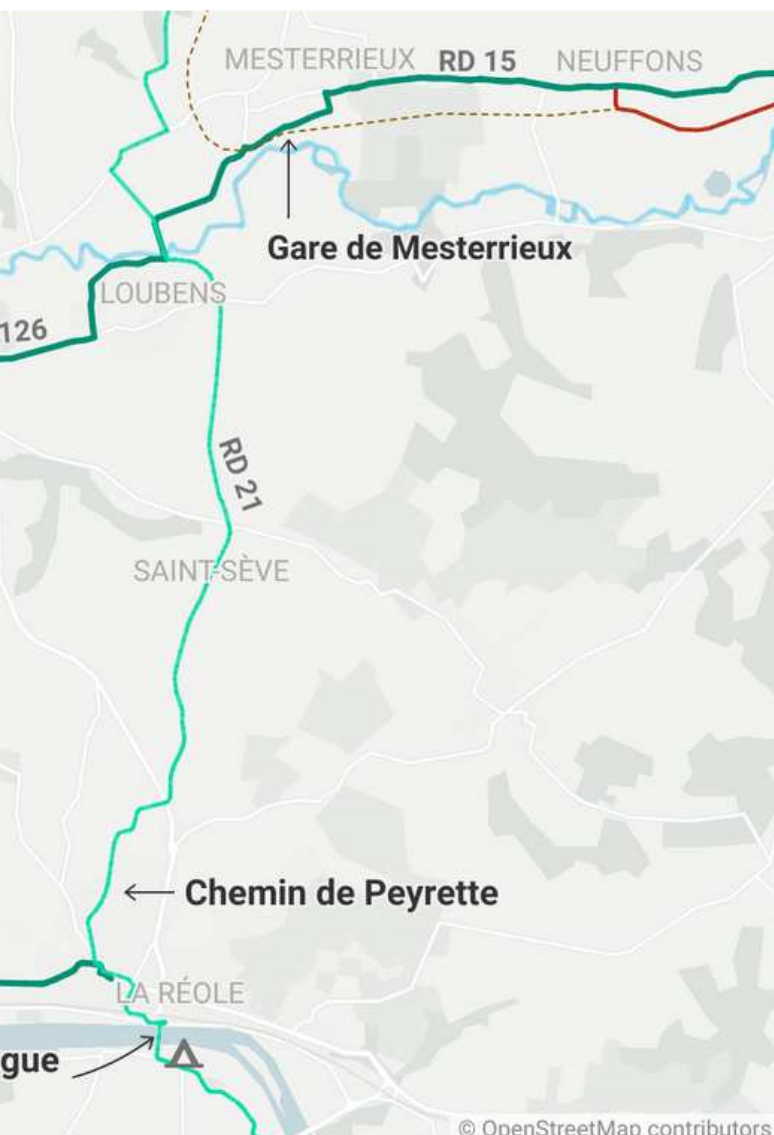
Le département de Gironde a lancé une concertation entre les 14 juin et 14 juillet 2025, durant la randonnée militante, afin de demander aux habitants leur avis sur le devenir du pont : reconstruit intégralement, solidifié, avec ou sans circulation automobile... Cette démarche de concertation a été unanimement saluée.

Nous ne pouvons que souligner le caractère essentiel pour la circulation des cyclistes de ce pont, qui a constitué le lieu d'arrivée de notre randonnée. Plus qu'un lien entre deux rives de Garonne, ce pont est essentiel pour relier la vallée du Dropt, La Réole, à Fontet et au canal latéral à la Garonne. En cela, nous nous associons aux souhaits des habitants de maintenir une circulation cyclable en site propre sur ce pont. N'étant pas locaux, nous ne nous positionnons pas concernant l'intérêt ou non de conserver un sens unique de circulation automobile sur ce pont ; même si le caractère très agréable et convivial de l'aménagement actuel du pont nous tend à penser qu'un pont piéton et cyclable marque une magnifique porte d'entrée pour La Réole, tant pour les riverains que pour les cyclotouristes.

Dans l'attente des lourds travaux de requalification ou de reconstruction du pont, le Conseil départemental de Gironde a travaillé à une déviation sécurisée des cyclistes lors des épisodes de froid entraînant une fermeture de pont, qui sera effective à partir de l'hiver 2025 - 2026. Cette prise en compte des cyclistes durant des travaux est à saluer.

ré pour la véloroute
Dropt

Emprises de l'ancienne voie ferrée
Bordeaux - La Sauvetat-du-Dropt



Au-delà de l'enjeu du pont du Rouergue, la circulation des cyclistes doit être nettement améliorée dans La Réole, tant à court terme sur l'itinéraire actuel qu'à plus long terme pour les connexions vers la gare ferroviaire et Gironde-sur-Dropt. Aujourd'hui, l'itinéraire de la liaison entre le canal et la piste cyclable Roger-Lapébie emprunte une voirie limitée à... 45 km / h, puis arrive à La Réole en sens interdit avec un trafic non négligeable et des girations de véhicules inadaptées à une circulation cycliste arrivant dans l'autre sens. La municipalité réolaise a en effet instauré en 2023 un sens giratoire autour du quartier du Martouret sans penser à changer le jalonnement cyclable d'un itinéraire pourtant inscrit au schéma national des véloroutes et voies vertes.

La circulation cyclable dans La Réole est sensiblement complexe : le sentiment d'insécurité des familles de la randonnée militante était grand. Nous nous sommes également perdus à chercher l'ascenseur urbain, très bel équipement mais encore très mal jalonné. Ce nouvel ascenseur urbain peut en effet être utile pour des cyclistes de la véloroute ne se sentant pas à l'aise dans la circulation réolaise, et souhaitant descendre en bord de Garonne.

La réalisation d'un plan de circulation à La Réole semble nécessaire, tant pour améliorer l'itinéraire de la véloroute que pour les déplacements du quotidien.



L'offre de services sur la véloroute

Une véloroute ne peut être attractive pour les cyclo-touristes sans une gamme de services accompagnant les cyclistes le long de l'itinéraire : points d'eau, toilettes, épiceries, aires de campings, lieux Accueil vélo... De nombreuses véloroutes et voies vertes de France contribuent à la revitalisation de villages traversés par ces itinéraires cyclables, grâce à l'afflux de cyclistes consommant dans les bourgs, participant à l'économie locale*. De plus, la saison touristique le long des véloroutes est plus étendue que la saison estivale. Les cyclotouristes, enfin, dépensent plus dans les commerces locaux que la moyenne des vacanciers (en moyenne 68 € par jour, contre 55 € pour les vacanciers en voiture*).

Six ans après sa création, la véloroute de la vallée du Dropt ne dispose toujours que des équipements déjà présents dans les villes et villages traversés, à l'exception notable de la commune d'Allemans-du-Dropt qui a ajouté des services pour les cyclistes traversant la commune. S'ils sont régulièrement espacés, la véloroute gagnerait à être équipée d'autres services afin de s'adapter à tous les profils de cyclotouristes.

L'offre en camping s'est également réduite ces dernières années, plusieurs communes ayant choisi de déléguer la gestion à une société privée spécialisée dans l'accueil de campings-cars, Camping-Car Park, avec son lot de désavantages. **Il en subsiste alors des « zones blanches » pour les cyclistes**, qui gagneraient à être complétées.

L'expérience de la randonnée militante en est un exemple : nous avons respectivement dormi à Parranquet (à 7 km au nord de la véloroute), Eymet et Monségur ; et avons déjeuné à Monsempron-Libos, Castillonnes, Duras et La Réole. Les points d'eau ont manqué et il a fallu à deux reprises interpellé des habitants afin de ravitailler les troupes.



La commune d'Allemans-du-Dropt s'est équipée de ▲ bornes de recharge pour vélos à assistance électrique.

Les véloroutes participent à l'économie locale, grâce aux dépenses régulières des cyclistes. ▼



* À ce sujet, lire la très riche étude du Ministère chargé des transports et ADEME, « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », 2020.

De nombreux articles de presse quotidienne régionale confirment cet engouement : lire par exemple la très bonne série de La République du Centre, publiée cet été, consacrée aux retombées économiques de la véloroute du canal d'Orléans : « Comment la nouvelle véloroute du canal d'Orléans "arrose" le petit village de Combreaux », 27/12/2025.



SERVICES

UNE OFFRE DE SERVICES RÉGULIÈRE

La vallée du Dropt étant riche en bastides, héritage d'une vallée riche en histoire, l'offre de services parcourant la véloroute y est naturellement importante : d'ouest en est, Monségur, Duras, Eymet, Castillonès et Villeréal constituent les principaux villages de la vallée, proposant une offre conséquente de services, boulangeries, épiceries, supérettes, toilettes, marché et restaurants. Ces villages, avec les villes de La Réole et Monsempron-Libos, sont espacés d'une vingtaine de kilomètres. L'offre de services principaux est ainsi bien répartie le long de la véloroute.

Il est à noter que, dans le cas où la véloroute serait déviée au nord de Castillonès en raison du manque de sécurité de la traversée de la RN 21, il en résulterait un manque de services sur plus de 30 km. Le jalonnement depuis et vers Castillonès, pour ses services notamment, serait alors essentiel.

Entre ces bastides, plusieurs villages ou hameaux possèdent des points d'eau, toilettes voire cafés. Cette offre est importante entre Monségur et Eymet, ainsi qu'entre Villeréal et Monsempron-Libos, permettant de ne pas avoir à se soucier durant l'itinérance d'un manque d'eau ou de sanitaires, y compris en période estivale. L'offre est plus faible à l'ouest de Monségur, et inexistante entre Villeréal et Eymet, mis à part les robinets de cimetières, quand ceux-ci ne sont pas coupés.

L'offre en tables de pique-nique est quant à elle assez importante, sauf là encore entre Castillonès et Eymet (20 km) et en bas de Duras (pour les cyclistes ne souhaitant pas monter les difficiles accès à Duras). Notre proposition de modification de l'itinéraire du détour vers Duras résout en partie ce problème, si un jalonnement est installé menant aux tables de pique-nique situées en contre-bas du château de Duras.

CRÉER DES AIRES DE SERVICES DÉDIÉES

Contrairement à d'autres véloroutes en Lot-et-Garonne, la véloroute de la vallée du Dropt ne dispose pas encore d'aires de services complètes, dédiées aux cyclistes. La seule initiative, remarquable, est celle de la commune d'Allemans-du-Dropt, ayant installé à l'occasion du réaménagement de la place de la Liberté des arceaux vélo et stations de recharge de vélos à assistance électrique, ce qui est une première dans le département. Comme signalé à M. l'adjoint au Maire, il manque encore d'un point d'eau afin d'en faire une aire de services complète pour les cyclotouristes.

Aucun commerce ou acteur de l'économie touristique ne s'est créé ou n'a développé de gamme de services à destination des usagers de la véloroute de la vallée du Dropt. Parmi les initiatives existantes à noter sont celles du vélociste Station Bee's à Villeréal, proposant des circuits vélo spécifiques en vallée du Dropt, dans et hors véloroute ; et le vélociste GoodTurn Cycles à Eymet, avec un atelier de réparation ouvert, et dont une partie des bénéfices sert à former des jeunes dans le cadre d'un programme de formation professionnelle, grâce à une association dédiée.

Ainsi, la véloroute de la vallée du Dropt gagnerait à disposer d'aires de services pour cyclistes venant compléter les différents équipements disponibles dans les villages. Ces aires sont autant d'éléments venant inciter des cyclotouristes à rester un peu plus dans une commune. Parmi les services nécessaires sur ces aires : table de pique-nique, stationnement vélo, point d'eau, sanitaires. Elles peuvent être complétées par un point d'information, un point de recharge pour vélos à assistance électrique voire un pied d'auto-réparation. Ces services bénéficieraient alors également aux habitants, souvent éloignés d'un vélociste. On pourra se référer à la fiche développée par Vélo & Territoires « Équipements, aires de services et haltes repos ».

CONNEXIONS

DÉVELOPPER DES BOUCLES ET LIAISONS VERS LA VÉLOROUTE

La création d'itinéraires bis, de boucles et autres liaisons entre la véloroute de la vallée du Dropt et d'autres villages d'importance permet de développer une offre de voyage à vélo plus importante en vallée du Dropt et d'allonger la durée de séjour en vallée du Dropt de cyclorandonneurs. Pour les locaux, ces variantes et rabattements permettent également de jaloner des itinéraires cyclables par des routes à faible trafic, offrant des itinéraires alternatifs aux grandes routes et facilitant l'usage du vélo lors de trajets du quotidien.

La communauté de communes du Pays de Lauzun l'a bien compris, en jalonnant deux boucles autour de la véloroute, permettant de la relier à Lauzun, Miramont-de-Guyenne ou Bourgoynague. Ces itinéraires disposent d'un jalonnement de qualité respectant les recommandations du guide Jalonnement des Réseaux et Itinéraires Cyclables de Vélo & Territoires, et n'induisant pas d'erreur par rapport à des cyclistes suivant la véloroute de la vallée du Dropt. Cette belle initiative permet de rejoindre les bourgs depuis la véloroute, et peut être utile au quotidien.

Ce n'est pas partout le cas : parfois, un jalonnement de boucles locales se superpose au jalonnement de la véloroute de la vallée du Dropt, sans le compléter. La volonté d'économies lors de l'achat des panneaux conduit alors à des doublons, des erreurs, des points d'incompréhension et vient perdre les touristes.

En 2021, la Communauté de Communes Portes Sud-Périgord a créé huit circuits «voie-vélo partagées», reliant la bastide d'Eymet et la cité médiévale d'Issigeac en continuité avec les territoires voisins. Ces nouveaux circuits, à visée touristique, permettent de relier au nord la voie des coteaux et au sud la voie de la vallée du Dropt, avec 3 barreaux transversaux. Ont ainsi été jalonnés huit itinéraires sous la forme de boucles, le plus souvent dans une seule direction. Seulement, ce jalonnement n'est composé que de panneaux Dv21c, munis d'un simple pictogramme vélo et d'une flèche, sans indication de direction (sauf aux endroits où des boucles se séparent). Notamment, lors d'une intersection entre la véloroute de la vallée du Dropt et une boucle, la communauté de communes a installé son panneau de jalonnement « par-dessus » l'itinéraire de la véloroute sans la compléter, amenant donc les cyclotouristes suivant la véloroute sur un mauvais itinéraire. Nous en avons été les premières victimes, routés vers le lac de l'Escourrou, dont l'accès n'est pas aussi plat que la vallée du Dropt !

Ces boucles constituent pourtant une excellente initiative, permettant déjà des rabattements vers Saint-Capraise-d'Eymet ou vers le lac de l'Escourrou. Afin de corriger ces erreurs et de faciliter également les déplacements locaux, **nous demandons à la Communauté de communes Portes Sud-Périgord de revoir le jalonnement**, en installant des panneaux avec nom de village et direction aux intersections avec la véloroute de la vallée du Dropt, afin de garantir une lisibilité du jalonnement et une cohérence avec les territoires traversés. Dans le futur, ces erreurs peuvent être évitées, en jalonnant la véloroute de la vallée du Dropt avec un véritable logo et/ou numéro d'itinéraire, en jalonnant les boucles avec leur numéro (comme l'a fait la communauté de communes du Pays de Lauzun), et en suivant le guide Jalonnement des Réseaux et Itinéraires Cyclables (JALRIC) de Vélo & Territoires.



Différence de taille dans le jalonnement de boucles. ▲
Ci-dessus, le Pays de Lauzun a posé des panneaux numérotés, et indiquant lorsque nécessaire les noms de ville et la direction de la véloroute.

Ci-dessous, les Portes Sud-Périgord ont implanté des panneaux sans nom à un carrefour avec la véloroute. Ici, le seul panneau de jalonnement présent indique de tourner à droite en direction du lac d'Escourrou... alors que la véloroute continue tout droit. ▼

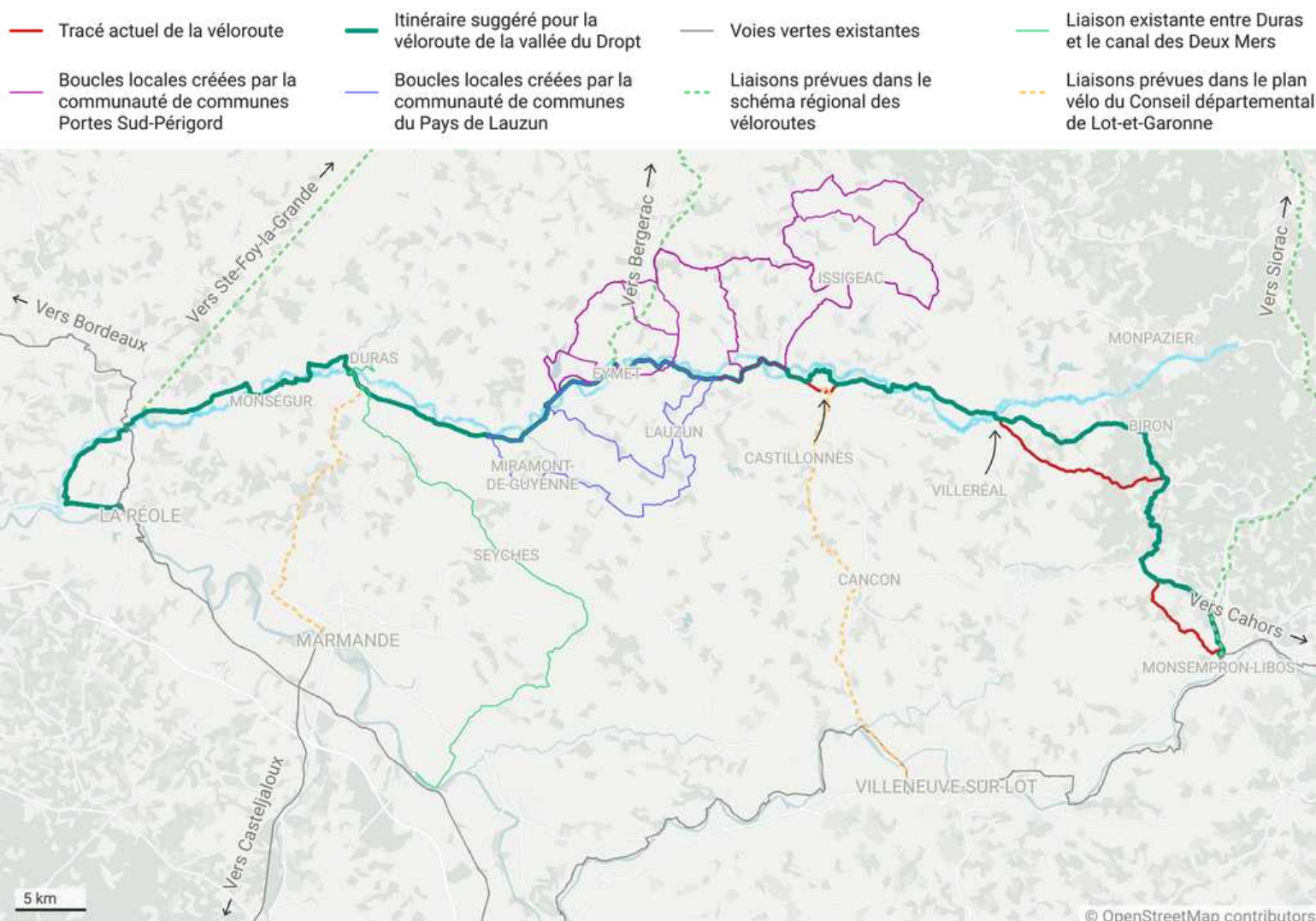


Également à noter, plusieurs itinéraires jalonnés par le Comité départemental de tourisme de Lot-et-Garonne il y a plus de dix ans croisent la véloroute : circuits « Duc de Lauzun », « vignes et vergers en Duraquois », « pruniers d'Ente », « bastide royale ». Leur jalonnement, très spécifique et coloré, ne peut pas se confondre avec celui de la véloroute, mais n'est plus maintenu à jour. Ces itinéraires offrent des possibilités sur la longue distance (d'une centaine de kilomètres, non indiquées sur la carte) autour de la véloroute.

Le reste du territoire ne possède pas encore de rabattement, mais cela ne saurait tarder : en Fuméolois la communauté de communes et le département prévoient la réalisation d'une véloroute dans la vallée de la Lémance, proposant ainsi une nouvelle connexion pour la véloroute de la vallée du Dropt. Plus à l'ouest, la création d'un itinéraire reliant Castillonès à Villeneuve-sur-Lot fait partie du plan Routes & Dépla-

cements du Quotidien porté par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne ; tout comme l'est la réalisation d'un nouvel itinéraire, plus direct, entre Duras et Marmande, afin de relier la véloroute de la vallée du Dropt à la nouvelle So'Vélo. En Gironde, le prolongement de la véloroute de la vallée du Dropt s'inscrit dans le plan 1 000 km du Département. En Dordogne, la réalisation d'un itinéraire cyclable entre Eymet et Bergerac fait partie du plan vélo départemental et du schéma régional des véloroutes.

Enfin, la réalisation d'une liaison entre Sainte-Foy-la-Grande et Fontet, via Duras et la vallée du Dropt, est inscrite depuis 2020 au schéma régional des véloroutes et voies vertes, comme partie intégrante de la véloroute nationale Saint-Jacques à Vélo, numérotée V56. Ces nombreux itinéraires permettraient de créer davantage de connexions vers la véloroute de la vallée du Dropt, participant à son développement par l'effet réseau alors créé.



CAMPINGS ET HÉBERGEMENTS

UNE OFFRE PLÉTHORIQUE MAIS ENCORE PEU ADAPTÉE AUX CYCLISTES

L'offre de campings est importante autour de la véloroute de la vallée du Dropt, notamment dans le massif fuméolois à l'est de la véloroute (avec cinq campings autour de Lacapelle-Biron), mais a tendance à se réduire au fur et à mesure de l'abandon de campings municipaux par les communes.

C'est le constat que nous avons dû faire lors de la préparation de la randonnée militante, dont les réservations n'ont pas été simples à préparer. Si certaines communes ont conservé la gestion de leur camping (La Réole, Monségur, Duras, Allemands-du-Dropt) et propose une offre légère adaptée aux cyclotouristes en itinérance, plusieurs communes ont fait le choix de déléguer la gestion du camping à une société privée spécialisée dans les aires de camping-car automatisées, Camping-Car Park. Ce choix a été souvent dicté par l'abandon de délégations précédentes, tout en souhaitant garder la propriété des campings. Il pose cependant plusieurs contraintes aux cyclotouristes : obligation théorique d'utiliser un smartphone, et tarification inadaptée aux campeurs. Le séjour au seul camping d'Eymet coûte 15,82 € la nuit, auxquelles doivent s'ajouter 5 € de carte.

Les réservations sont quant à elle très lourdes : il nous aura fallu plusieurs semaines afin de réserver pour le groupe, auxquels se sont rajoutés des frais de réservation de groupe. Nous avons cependant pu ne payer que 8 emplacements, car « un emplacement compte[rait] pour 3 tentes ». Qu'il n'y ait qu'une ou trois tentes, le tarif serait ainsi le même. Face à tous ces problèmes et au manque d'information du délégataire pour les cyclistes, **nous suggérons aux communes d'Eymet et de Castillonnes de revoir la tarification votée avec Camping-Car Park**, afin d'y inclure des tarifs spéciaux pour les campeurs sans véhicules motorisés, en adéquation avec les politiques tarifaires des autres campings. Des forfaits à 7,50 € la nuit sont par exemple proposés dans d'autres aires gérées par la société. Sans cela, les campings d'Eymet et de Castillonnes n'en sont que peu visibles et inadaptés aux cyclistes, alors qu'ils disposent pourtant de commodités et de confort. Le camping d'Eymet en est un merveilleux exemple, avec une zone dédiée aux campeurs située en bord de Dropt !

À l'est de la véloroute, l'offre est composée de campings privés, souvent trois voire quatre étoiles, proposant majoritairement des séjours longs. Si elle plaît à une certaine catégorie de cyclorandonneurs, elle peut ne pas être adaptée pour tous, notamment en raison d'une gamme tarifaire élevée pour des touristes sans véhicule motorisé. De plus, l'offre manque parfois de lisibilité : nous n'avons découvert le camping où nous avons dormi la première nuit, à Parranquet, que quelques semaines avant notre randonnée. Il a également été compliqué de communiquer avec certains campings.

L'offre de gîtes est quant à elle pléthorique autour de Biron, et assez importante en vallée du Dropt.

À ce jour, seul le camping Huttopia (près de Villereal), l'Hostellerie des Ducs et la chambre d'hôtes Ô Vieux Moulin à Duras sont labellisés **Accueil vélo**. Le développement d'une offre d'hébergements et de campings adaptée aux cyclistes serait un nouveau plus pour le développement de cette véloroute. Le label Accueil vélo est utile comme gage de bon accueil des cyclistes et de respect d'une certaine vision de produits d'emplacement et hébergement adaptés aux cyclotouristes.



Les campings de Parranquet (en haut) et Eymet (en bas) sont de formidables lieux de couchage, ombragés et merveilleusement situés au bord du Dropt.

Développer une mise en récit de la véloroute

Notre randonnée militante avait un objectif premier : amener les acteurs locaux, communes, intercommunalités, départements, offices de tourisme, à parler de cette véloroute, et ainsi créer un début de synergie autour de cet itinéraire. Sur ce point, l'objectif est réussi : notre randonnée a permis de remettre l'amélioration de la véloroute en haut des dossiers, et de donner des idées aux collectivités territoriales.

Au-delà de l'amélioration de l'itinéraire et à terme de l'infrastructure, la clé du développement de cette véloroute de la vallée du Dropt sera en effet la fondation d'une synergie d'acteurs politiques, économiques et touristiques autour de cet itinéraire. Cette démarche permettra, sur le court terme, de corriger certaines erreurs qui nous avons découvert en termes de jalonnement ; sur le moyen terme, de servir de rampe de lancement à des initiatives locales visant à communiquer ou organiser des événements autour de la véloroute. L'initiative « L'Art Voyageur en Vallée du Dropt », organisée en 2022 conjointement par les offices de tourisme du Pays de Lauzun et du Pays de Duras, en est un parfait exemple : une opération d'itinérance culturelle le long de la véloroute, à travers différents villages, portée par deux acteurs qui ont décidé pendant deux mois d'organiser plusieurs événements le long du Dropt et de faire parler de cette véloroute.

Nous appelons donc de nos vœux à la **création d'un comité d'itinéraire** regroupant les principaux territoires et acteurs concernés par cette véloroute afin de mettre en commun les voix et les efforts pour le développement de la véloroute. Ce comité d'itinéraire aura pour tâche de prolonger et concrétiser les efforts et engagements menés à l'occasion du passage de notre randonnée militante, afin que vivent les initiatives locales.

Au-delà de l'aspect familial et de la belle expérience humaine que constituait cette randonnée militante, elle n'aura de réel impact que si les différents acteurs se mobilisent pour l'amélioration de cette véloroute. L'un des premiers apports sera de mettre en récit la véloroute de la vallée du Dropt, dans son contexte historique, géographique, patrimonial et artistique, si riche et qui gagnerait à être valorisé.

La véloroute dans la merveilleuse vallée du Dropt a un immense potentiel, celui de vacances à vélo par des très petites routes, au caractère rural et sans ennui, loin des grands itinéraires que sont les bords de canaux ou les anciennes voies de chemin de fer. Charge à tous, aux communes, aux communautés de communes, aux offices de tourisme et aux départements de poursuivre ce travail, pour que vive la véloroute de la vallée du Dropt !



REMERCIEMENTS

Cette randonnée militante n'aurait pu avoir lieu sans l'investissement de tous les bénévoles de Villeneuve à vélo qui ont aidé pour l'organisation : Francis Cazeils, Adrien Chaud, Philippe Guignard, Faustine et Julien Lamard, Gwénaél Lebeau, Benoît Lefèvre, Florentin L'Hommedé, Annick Marquet, Françoise Riss-Cazeils. Les photographies viennent de Francis Cazeils, Adrien Chaud et Florentin L'Hommedé. Les cartes ont été réalisées grâce au site Datawrapper, à partir des données d'OpenStreetMap. Remerciement particulier à Jimmy Polesello, pour l'ADRT 47, pour son appui à la randonnée militante. Et merci à Emilio pour son aide, son sourire et sa gentillesse !



**VILLENEUVOIS
À VÉLO**