



Yves Pharipou

Les chemins de halage : nouveaux sentiers de la liberté

Les bœufs, les ânes et les hommes peinant pour halier les péniches ont disparu des chemins de halage depuis belle lurette. Ils sont désormais remplacés par des cyclistes et des randonneurs à pied. « *C'est si plaisant, nous confie un promeneur, de voir passer des bateaux.* »

Les voies vertes, véloroutes et autres "circulations douces" qui se développent le long des canaux et rivières navigables participent au développement touristique des régions et sont à l'origine d'un intérêt nouveau pour les voies d'eau.

TEXTE VIRGINIE BRANCOTTE

Si la 1^{re} voie verte de France a été aménagée en 1997 entre Givry et Cluny (Saône-et-Loire) sur une ancienne voie ferrée, ce sont aujourd'hui les berges des voies navigables qui ont la faveur des aménageurs. Praticables aussi bien à pied qu'en vélo, avec une poussette ou en fauteuil roulant, ces voies balisées et sécurisées sont adaptées à tous



À Laifour, le long de la Meuse.

J.M. Lecomte - dir. Dom. - C.G. 08

les publics. Cyclistes et piétons les parcourent pour des balades de quelques heures, des week-ends de randonnées ou des trajets de plusieurs jours, voire de plusieurs semaines. Depuis 1998 et l'adoption d'un schéma national véloroutes et voies vertes par le Comité interministériel d'aménagement du territoire, 7 000 km de voies vertes ont été créées en France ; 13 000 autres kilomètres pourraient être aménagés dans les années qui viennent. En 2007, le tourisme à vélo a représenté

en France 7,3 millions de séjours (5,5 millions de Français et 1,8 million d'étrangers), dont 1 million en tourisme itinérant. Grâce à son réseau de voies vertes appuyé sur le réseau fluvial, la France reçoit le tiers des séjours à vélo européens... Quoi de plus jubilatoire qu'une écluse en fonctionnement ! Certaines destinations - le Tour de Bourgogne, le canal entre Champagne et Bourgogne, le canal du Midi - attirent chaque année des milliers de cyclistes et de randonneurs. Des por-



À Châtillon-en-Bazois, sur le canal du Nivernais.

Aïain Doire - Bourgogne Tourisme

halage. L'aménagement en voies vertes du canal d'Ille-et-Rance, du canal du Blavet et de la Vilaine sont les prochaines étapes d'un processus de développement des véloroutes initié en 2001.

La Bourgogne, région pionnière dans l'aménagement de voies vertes, "recycle" par centaines de kilomètres les che-



Sur le canal du Nivernais.

Virginie Brancotte

tions de l'itinéraire La Loire à vélo ont vu jusqu'à 70 000 passages de cyclotouristes en 2009 !

Un enjeu touristique prioritaire pour les régions

Devant cet engouement nouveau pour la randonnée liée aux voies d'eau, toutes les régions qui disposent d'un réseau navigable ont développé des programmes d'aménagement de leurs chemins de halage. Généralement portés par les conseils généraux, les réalisations ou les projets concernent aujourd'hui la grande majorité des fleuves et canaux, de l'Alsace à la Bretagne et de la Picardie à l'Aquitaine.

En Champagne-Ardenne, 450 km de voies vertes sont déjà aménagés. Ces voies empruntent les chemins de halage de la Meuse, du canal Latéral à la Marne, du canal entre Champagne et Bourgogne ou encore du canal de l'Aisne à la Marne. Le canal de la Haute Seine est en cours d'aménagement. Le conseil général de la Marne prévoit d'aménager la totalité de ses canaux d'ici 3 ou 4 ans. En Bretagne, 700 des 2 000 km de voies vertes empruntent les chemins de



À Plobsheim, sur le canal du Rhône au Rhin.

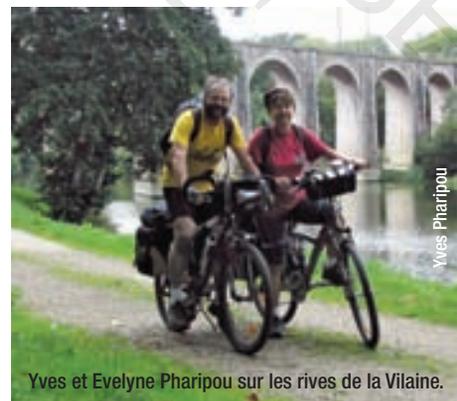
A.D.T. Bas-Rhin - C. Fleith

mins de halage délaissés. Le Tour de Bourgogne à vélo, qui emprunte les canaux de Bourgogne, du Centre et du Nivernais, compte déjà 800 km de voies aménagés sur les chemins de halage.

En Picardie, la grande majorité des voies d'eau de la Somme est aménagée. La création d'une véloroute et voie verte le long de la Somme est le chantier prioritaire du projet d'aménagement du territoire "Grand projet vallée de Somme". Dans le Sud-Ouest, le canal des Deux Mers est aménagé de la Haute-Garonne au Lot-et-Garonne. Les premiers pas sont en cours pour un aménagement du canal du Midi en Languedoc-Roussillon. Il faudrait encore citer le canal Latéral à la Loire, le canal d'Orléans, le canal de la Bruche en Alsace, le canal des Houillères de la Sarre à Sarreguemines..., dont les chemins de halage ont été aménagés et balisés en totalité ou en partie. Les canaux ne sont pas les seuls concernés. La vallée de la Seine, la vallée de la Mayenne, la vallée de la Loire, avec la Loire à vélo - partie intégrante de la véloroute des fleuves (Eurovélo 6) qui relie Nantes à Budapest -, la vallée du Lot, la Sèvre niortaise, la Charente sont également en cours d'aménagement.

« Ce n'est pas parce qu'on roule à plat qu'on est des dégonflés »

Les anciens chemins de halage qui longent canaux et rivières présentent des avantages nombreux, notamment pour les cyclistes qui en sont les premiers utilisateurs. Yves Pharipou, grand amateur de randonnées à vélo et créateur du site Vélo-Canaux-Dodo⁽¹⁾, a depuis longtemps accordé sa préférence aux voies vertes sur chemins de halage : « J'ai toujours fait du vélo, mais ma femme n'aime pas les côtes. Et comme nous ne sommes plus tout jeunes, l'absence de dénivelé le long des canaux nous convient parfaitement. » La devise d'Yves et Evelyne est d'ailleurs : « Ce n'est pas parce qu'on



Yves et Evelyne Pharipou sur les rives de la Vilaine.

Yves Pharipou

Le nombre réduit de trains acceptant les vélos est un obstacle au développement de la randonnée sur les chemins de halage.



Yves Pharipou



C.R.T. Picardie - Sam Bellet

Le canal est un espace à partager. Ici, en Picardie.

roule à plat qu'on est des dégonflés ! » Adaptée aux familles comme aux personnes âgées actives, la randonnée sur les chemins de halage a l'avantage de ne pas nécessiter de compétence sportive particulière. De plus, ces itinéraires, déconnectés de toute circulation automobile, sont parfaitement protégés, un argument de poids lorsque des enfants participent à la randonnée. Les randonneurs apprécient ce cadre bucolique, la fraîcheur de l'eau en été et le calme des berges, au sein d'un espace naturel, mais habité. « Espace paisible et reposant, les canaux et les rivières offrent un espace de loisir à proximité des villes et des villages », précise Catherine Girard, chargée de mission pour le développement territorial au Comité régional du tourisme de Bretagne. « Ce ne sont pas des "équipements" réservés aux touristes, mais des endroits où des gens vivent et travaillent, avec des marchés, des événements, des commerces. »

L'inconvénient majeur ? La S.N.C.F. ...

À tous ces avantages, la randonnée le long des chemins de halage n'oppose que quelques rares inconvénients. Pour Y. Pharipou, le principal inconvénient « C'est la S.N.C.F. », dit-il en souriant. « Sur un chemin de halage, le parcours est linéaire, il est impossible de faire une boucle pour rejoindre son point de départ. La question de l'accès est donc primordiale. Le meilleur moyen est d'arriver à une gare avec son vélo et de repartir d'une autre gare. Or, trop peu de trains accueillent

aujourd'hui les vélos. » La circulation d'autant de touristes sur des chemins théoriquement réservés au service de la navigation et à l'entretien des voies d'eau peut parfois poser des problèmes à l'exploitant. « Nous avons eu des soucis il y a quelques années autour de Toulouse, où il peut y avoir 1 500 à 1 800 vélos par jour sur le canal du Midi », explique Jacques Noisette, responsable de la communication à la Direction interrégionale de Voies navigables de France (V.N.F.) Sud-Ouest. « Nos agents étaient agressés parce qu'ils encombraient la voie en entretenant le canal ! Nous avons procédé à des opérations de sensibilisation et changé le revêtement du chemin pour un revêtement plus souple, moins favorable à la pratique du vélo "chronomètre" et nous n'avons plus du tout de problèmes. »

Une loi de 1932 interdit de rouler en vélo sur les chemins de halage

Concilier entretien des canaux et randonnée sur les chemins de halage ne pose guère de souci hors des portions très urbanisées. Pourtant, l'article 62 d'une loi de 1932, toujours en vigueur, stipule que « nul ne peut circuler, si ce n'est à pied, sur les chemins de halage sans y avoir été autorisé par le Chef du Service de la Navigation ». Or, le vélo, qui mêle une lenteur suffisante pour observer le paysage à une rapidité nécessaire pour parcourir plusieurs dizaines de kilomètres par jour, est particulièrement bien

adapté à la circulation sur les chemins de halage. C'est donc, malgré la loi, à vélo que la plupart des randonneurs découvrent les canaux.

« En théorie, les cyclistes devraient nous demander une autorisation pour longer le canal du Midi, certains le font, mais la plupart ignorent totalement cette loi. Sans autorisation, ils circulent à leurs risques et périls », rappelle J. Noisette. « Pour éviter cet écueil, nous passons des conventions avec les conseils généraux pour que les chemins de halage soient aménagés en voies vertes, ce qui est le cas de Port-Lauragais (Haute-Garonne ; canal du Midi) à Castets-en-Dorthe (Gironde ; canal de Garonne), sur plus de 250 km. L'autorisation n'est alors plus nécessaire. Entre Port-Lauragais et l'étang de Thau (Hérault), le chemin de halage du canal du Midi est en revanche toujours soumis à autorisation. »

En Bretagne, où le domaine public fluvial a été transféré au conseil régional, un nouveau règlement a été établi pour autoriser la pratique du vélo sur les chemins de halage. Dans d'autres régions, des conventions sont passées entre V.N.F. et les conseils généraux pour contourner la vieille loi rabat-joie.

La demande d'autorisation est toujours nécessaire sur les chemins de halage non-aménagés en voies vertes (elle peut être téléchargée sur le site Vélo-Canaux-Dodo).

Pas de voies vertes sans hébergements ni services

Une fois ces formalités effectuées, les randonneurs sont prêts à profiter de la

beauté des paysages du bord de l'eau, d'un balisage efficace, et d'un chemin praticable et si possible recouvert d'un matériau confortable. Mais ces éléments sont loin de suffire pour assurer le succès d'une voie verte. « *Nous nous sommes aperçus que le manque de services sur et autour des voies vertes est la première limite à la fréquentation* », souligne Jacques Augustin, sous-directeur du Tourisme au ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. Parmi les services jugés indispensables, l'hébergement tient la première place. Les plaisanciers, usagers itinérants traditionnels des canaux et voies navigables, étant logés sur leur bateau, n'en avaient pas l'usage et ces services sont souvent à créer. Pour les randonneurs et les cyclistes, qui souhaitent voyager "léger" sans tente ni duvet, la possibilité de faire des étapes confortables, et si possible gourmandes, est une nécessité. « *Parallèlement aux aménagements, revêtement du chemin et balisage, il faut travailler sur la qualification des services pour offrir des hébergements adaptés avec garages à vélos, possibilité de laver son linge, mise à disposition de matériel de réparation, possibilité de transport des bagages...* », insiste Pierre Labadie, en charge du développement du réseau véloroutes et voies vertes pour la région Champagne-Ardenne.

Dans cette Région, comme en Bretagne ou en Bourgogne, des politiques de labellisation des prestataires sont engagées. Ces labels ont pour noms Champagne à vélo, Ardenne à vélo ou Étape Rando Bretagne ; ils attestent de la qualité de prestataires situés généralement à moins de 5 km de la voie. Ces prestataires ne proposent pas tous des hébergements, mais offrent des services multiples, également jugés indispensables. « *Les randonneurs ont des attentes au-delà de la pratique du vélo : toilettes, points d'eau, commerces, loisirs, points de baignade, jeux pour enfants, cafés et restaurants doivent*

être bien répartis le long des itinéraires », constate J. Augustin. Depuis quelques années, V.N.F. permet à des porteurs de projets touristiques de s'installer dans les maisons éclésières qui ne sont plus affectées à l'exploitation des canaux. Ces dernières accueillent désormais des gîtes, des cafés, des restaurants, des loueurs de vélo, mais aussi des espaces d'exposition, des artisans, des boutiques de produits locaux, des musées, des pâtisseries...

Navigation et randonnée, des pratiques complémentaires

Écologique et non-consommateur d'espace, répondant à un besoin de pratique sportive légère, à une envie de nature et à un désir de vacances "déstressantes", les voies vertes et véloroutes le long des voies d'eau sont appelées à se développer. Comment les plaisanciers, qui ont longtemps été les plus nombreux des usagers itinérants des canaux et rivières navigables, voient-ils l'arrivée parfois massive de ces nouveaux venus ? « *Très bien !* », répond Gilbert Valentin, président de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures (A.N.P.E.I.). « *Un canal est un pôle d'attraction qui doit être partagé. Les randonneurs et les services qui se développent autour de la randonnée amènent de l'animation dans les ports, les villages, aux écluses. Plus il y a de développement touristique, mieux c'est, même si nous*

continuons à considérer que la navigation touristique est le pôle le plus important. »

Pour André Barre, président de l'Arecabe (Amicale pour la réouverture du canal de Berry), le développement de la randonnée sur les chemins de halage peut même être porteur d'espoir pour les canaux déclassés. « *La véloroute est une occasion de reconquérir le linéaire. Pour que les randonneurs viennent, il faut que la ligne d'eau soit continue, que le linéaire soit reconstitué. Le projet de canal à vélo du conseil général du Cher est pour nous une étape importante vers une réouverture du canal de Berry.* »

Randonneurs et plaisanciers, même combat ? Peut-être même encore plus qu'il ne le semble puisqu'un randonneur sommeille dans chaque navigant. « *Sur la plupart des bateaux, il y a des vélos et il est courant de voir les enfants pédaler à côté du bateau où voyagent leurs parents* », rappelle Philippe Coupy, directeur de Véloroutes et Voies vertes Grand Ouest. L'inverse est également valable comme le montre l'exemple d'Y. Pharipou : « *À force de discuter avec les éclusiers et les gens sur les bateaux, nous avons eu nous aussi envie de faire du bateau.* » Pour sa prochaine expédition, il a prévu de "faire" la Baïse. L'aller en vélo, le retour en bateau... ■

^①velocanauxdodo.free.fr, une mine de renseignements sur la randonnée le long des voies d'eau.



Le canal de Berry n'est plus navigable que sur de rares portions réduites à quelques kilomètres. Mais son chemin de halage peut être parcouru.

Arecabe



Virginie Brancotte

Un salon de thé à la décoration foisonnante sur le canal du Nivernais Les anciennes maisons éclésières devenues cafés, salons de thé ou ateliers d'art offrent d'agréables possibilités de pauses et de découvertes.