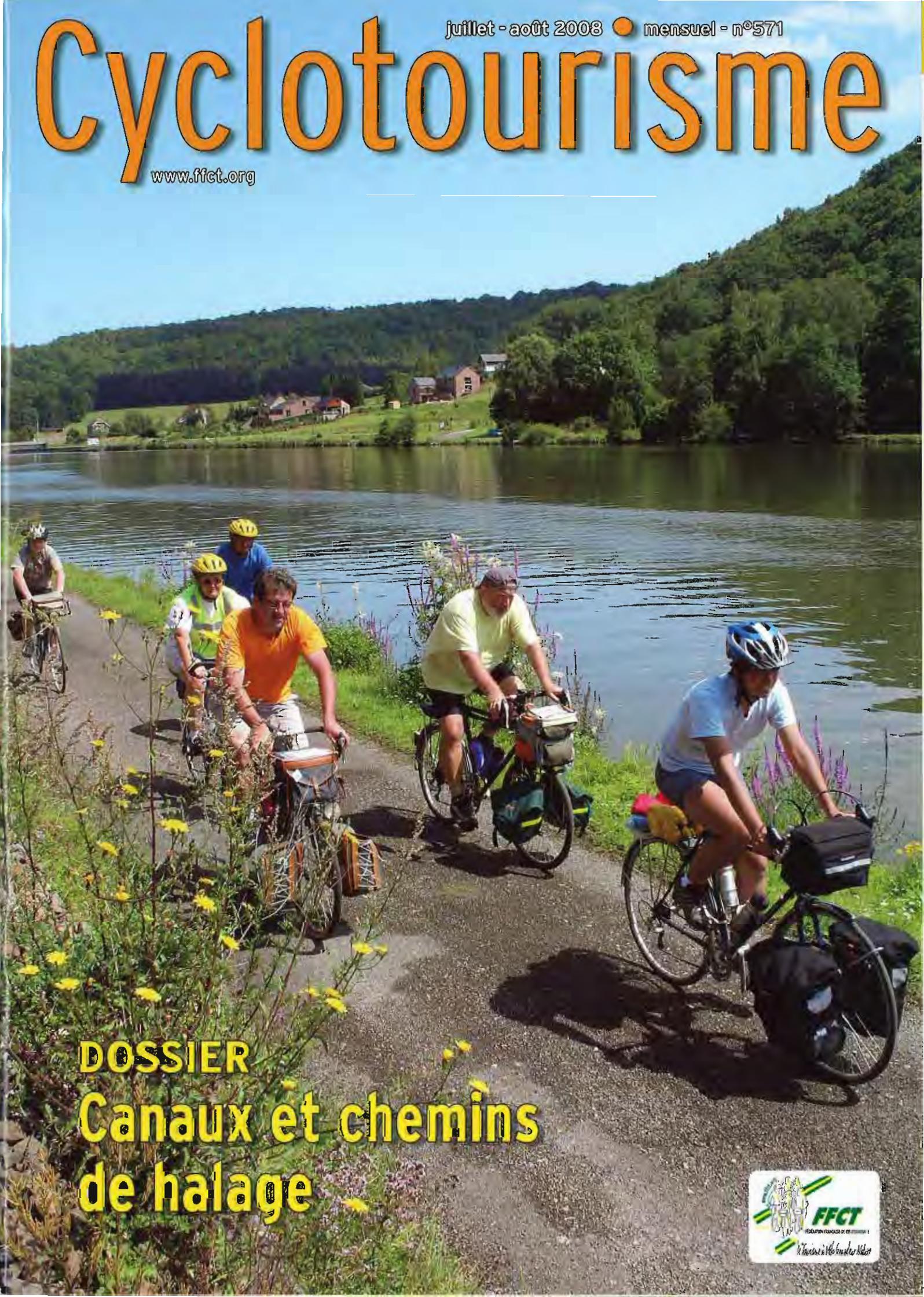


juillet - août 2008 • mensuel - n°571

Cyclotourisme

www.ffct.org



DOSSIER
Canaux et chemins
de halage



Pédaler au fil de l'eau



Les rives de nos cours d'eau ont toujours attiré l'œil des touristes ; et les haltes des bateaux au moment de passer les écluses ont souvent fasciné petits et grands. Partez à la découverte des chemins de halage et des nombreux ouvrages d'art qui jalonnent nos canaux.

→ Les chemins de halage



Des chemins du labeur aux chemins du bonheur

Les voies d'eau comptent parmi les premières grandes voies de circulation et ont de tout temps favorisé les implantations humaines. Au fil des siècles, la nécessité de nouvelles voies, artificielles, en complément des cours d'eau naturels, est devenue un défi.

Les canaux sont le fruit d'une volonté d'aménagement du territoire qui a bouleversé la vie des régions et des hommes ; mais avant de devenir les chemins du bonheur que nous connaissons aujourd'hui, ils furent d'abord des chemins de labeur.

Un peu d'histoire

Si l'on s'en tient au sens des mots, chemin de halage veut dire chemin où l'on tire - le chant des « haleurs de la Volga » fut célèbre en son temps ; en effet, la traction fut d'abord une traction humaine effectuée par des hommes de peine, parfois des prisonniers de guerre, des condamnés de droit commun et parfois par les mariniers eux-mêmes et leur famille. La navigation à voile avait des limites, non seulement à

cause de l'irrégularité du vent mais aussi en raison de la présence de ponts et de tunnels.

Au fil des ans, la traction humaine fut remplacée par la traction animale, même si les deux systèmes ont cohabité, certains mariniers n'ayant pas les moyens de se payer des ani-

maux de trait. Les bêtes, chevaux, ânes ou mulets, étaient logées à bord, ou pouvaient être louées dans des relais établis le long des voies d'eau. En 1935, la France comptait encore 1 500 bateaux écuries ! Ensuite, vint le temps de la traction motorisée, exercée par de petites locomotives spécialement dédiées à cette activité. Peu à peu, les péniches et chalandes ont eu leur propre moteur, l'activité du halage en elle-même a disparu ; les chemins sont restés, utilisés pour l'entretien des berges et des ouvrages d'art.

Déjà les Romains avaient commencé à creuser des rigoles pour l'irrigation et pour l'approvisionnement en eau de certaines cités. Il a fallu cependant attendre la Renaissance pour que Léonard de Vinci mette au point le système de l'écluse à sas. Entre 1538 et 1575 la Vilaine fut canalisée, vers 1560 Adam de Craponne fait creuser le canal d'irrigation sur la Durance.



Canal du midi.

On assiste donc dès le XVI^e à la canalisation de portions de cours d'eau afin de les rendre propres à la navigation.

À partir du XVII^e, une politique de percement et de creusement de canaux est mise en place. Il y a d'une part les canaux de liaison, par exemple pour relier le bassin de la



Loire et celui de la Seine et ainsi faciliter l'approvisionnement de la capitale, mais aussi dans le Sud avec le célèbre canal du Midi, destiné à relier Atlantique et Méditerranée. Un cours d'eau rendu navigable par des barrages présente généralement de très faibles profondeurs au pied du barrage ; l'écluse est alors prolongée assez loin vers l'aval pour éviter les fortes pentes ; le canal emprunte tantôt le cours d'eau lui-même, tantôt la voie creusée latéralement à la rivière ; on parle alors de canal de dérivation ; c'est le cas entre autres du canal du Nivernais en amont d'Auxerre.

Un peu de technique

Pour passer d'un bassin à un autre, d'une vallée à une autre, il fallait faire franchir aux bateaux des différences de niveau, parfois modestes, parfois imposantes.

L'écluse à sas est donc un bassin maçonné fermé de chaque côté par des portes, autrefois en bois, puis parfois en acier ; aujourd'hui on teste des matériaux composites. Une fois ouvertes, les portes s'effacent sur les côtés - appelés bajoyers - le bateau rentre dans le sas, on referme les battants de la porte dont l'angle est largement ouvert

pour mieux résister aux énormes pressions de l'eau. À l'aide de vannes, le niveau de l'eau est, selon le sens de navigation de la péniche, mis au même niveau que celui du cours aval ou amont. Une fois ce niveau atteint, les portes opposées sont ouvertes et le bateau peut quitter le sas.

La seule contrainte est l'adéquation entre la taille du bateau et celle de l'écluse. En 1879, l'ingénieur ariégeois Charles Louis de Saulces de Freycinet, va imposer un standard dit «Freycinet» de 40 m de long pour 5,20 m de large pour les écluses françaises.

Un vaste réseau

Voies navigables de France (VNF) gère, exploite, modernise et développe le plus grand réseau européen de voies navigables constitué de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 2000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau.



Porte verticale pour écluse à grand gabarit.

Cependant, les normes «Freycinet» sont aujourd'hui obsolètes, notamment chez nos voisins où des gabarits plus grands sont fréquents, comme en Belgique. Les déplacements transfrontaliers sur l'eau doivent prendre en compte cet aspect ; et bien souvent une péniche française aura l'air miniaturisée auprès de géants flamands. Et quand l'Escaut rejoint la mer, que dire des écluses du port d'Anvers qui ne se ferment qu'après avoir accueilli plus d'une dizaine de péniches !



Seuil de Naurauze. Felure vers l'atlantique canal du midi.

VNF : une vénérable institution

Établissement public sous la tutelle du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable, et de l'Aménagement du territoire, VNF agit en étroite collaboration avec les partenaires institutionnels et usagers de la voie d'eau. Les Voies navigables de France gèrent 2 300 ouvrages de navigation sur l'ensemble des voies d'eau, naturelles et artificielles, dont 1 595 écluses, 65 barrages réservoirs, 74 ponts-canaux et 35 tunnels spécifiques.

Curiosité : le touage de Riqueval

Parmi les nombreux ouvrages d'art et prouesses techniques, que l'on peut observer le long de nos canaux, se trouve le touage de Riqueval : situé dans l'Aisne à proximité de Saint-Quentin, il s'agit d'un tunnel de 5 670 mètres, creusé sur l'ordre de Napoléon 1^{er} de 1802 à 1810. Le canal de Saint-Quentin qui relie l'Escaut et le canal de la Sambre à l'Oise passe ainsi sous terre. Au début, les péniches étaient halées par des hommes, puis par un premier «toueur», bateau treuil qui tracte une rame de péniches pouvant compter jusqu'à 30 bateaux ; au début, le treuil était actionné par des chevaux qui tournaient sur une plateforme posée sur le pont du bateau, cet ensemble portait le joli nom de «rougaillou».



Lorsque la motorisation est apparue, les péniches devaient néanmoins traverser moteur arrêté, la ventilation du souterrain de Riqueval étant insuffisante pour pouvoir évacuer les gaz d'échappement des péniches, celles-ci doivent obligatoirement faire appel au «toueur». Le bateau treuil, de 25 m, doté de moteurs électriques, remorque les péniches à la vitesse de 2,5 km/h à l'aide d'une chaîne de 8 km, reposant sur le fond du canal et fixée à chaque extrémité du souterrain.

Un musée du touage a été aménagé dans un ancien «toueur» électrique de 1910 et fournit toutes les explications relatives à cette technique.

Service et servitude

Afin de garantir l'intégrité des chemins de halage, dans l'intérêt des marinières, les propriétés riveraines du domaine public fluvial sont grevées d'une servitude de halage (espace de 7,80 mètres en bordure du cours d'eau). La circulation des automobiles sur les chemins de halage est de ce fait en principe interdite et passible d'une contravention. Malgré le développement de la motorisation des bateaux, la servitude subsiste, mais pour l'agrément des promeneurs et parfois la création de pistes cyclables.

En France, via des *conventions de superposition de gestion*, VNF peut permettre à des collectivités d'y faire une gestion écologique. Une expérience de *gestion restauratoire*, intégrant l'abandon des pesticides et l'utilisation de moutons est par exemple en cours dans le parc naturel régional Scarpe-Escout, sur le modèle de ce qui se fait couramment sur les berges de certains canaux aux Pays-Bas, car les moutons présentent l'avantage d'être légers et de ne pas dégrader les berges ou talus fragiles.

Une contradiction subsiste : malgré la promotion touristique de certains itinéraires, la circulation des cyclistes demeure en principe interdite et il faut demander une autorisation pour emprunter le chemin de halage, soit à la direction régionale de VNF, soit au Conseil général ou régional selon l'organisme qui gère ce tronçon. Néanmoins, cette démarche concerne surtout les groupes, le randonneur isolé est toléré ; et de plus en plus souvent une voie verte emprunte le halage : dans ce cas, pas de souci, l'itinéraire de randonnée est officialisé.

Quelques conseils

Les chemins de halage ont un tracé plat et donc accessible à tous ; les usagers ne sont

pas tous des randonneurs avertis et la prudence est toujours de mise.

Le revêtement est très inégal : parfois parfait, il peut être également rugueux, voire complètement absent et donc praticable uniquement quand le sol est bien sec. Dans tous les cas, de bons pneus sont fortement recommandés.

Attention à la signalisation ! Pour le randonneur, les écluses ont un grand avantage : elles indiquent de façon très précise la distance qui les sépare de la suivante en amont comme en val. En revanche, la signalétique mise en place pour favoriser la randonnée présente parfois des lacunes et peut se révéler trompeuse : elle indique bien la direction, même lointaine, sans préciser toujours que le chemin n'est praticable que sur quelques hectomètres !

Malgré le charme et l'aspect reposant du cheminement au bord de l'eau, il ne faut pas hésiter à quitter le halage pour aller visiter villes et villages ; cela permet de rompre une éventuelle monotonie et de découvrir le patrimoine local, qu'il soit historique, architectural ou gastronomique.

Nous vous proposons dans les pages suivantes quelques itinéraires, certes moins connus que ceux du canal du Midi ou du canal de Nantes à Brest, mais dans des régions dont le patrimoine peut tout autant satisfaire la curiosité des randonneurs.



Les plantations le long des chemins de halage

On peut dire que les plantations d'arbres le long des chemins de halage créent un paysage dans le paysage, elles captent la lumière et les couleurs des saisons. Elles répondaient surtout à des impératifs techniques : consolider les berges, donner de l'ombrage, ce qui diminue l'évaporation de l'eau et permet d'en maintenir le niveau, préserver les attelages du soleil et de la réverbération sur le miroir de l'eau, couper le vent si gênant pour les bateaux vides, guider la navigation aux périodes de brume. Les plantations d'arbres étaient aussi un bon moyen de marquer l'espace du domaine public et des propriétés riveraines.

Depuis toujours, le bois a été une matière essentielle à l'économie humaine. Son renouvellement posait un problème majeur auquel le XVIII^e siècle a dû faire face devant les besoins qui s'accroissaient pour alimenter l'armement et les nouvelles industries d'où une véritable politique de plantations le long des voies de communication routières et fluviales. Plusieurs essences d'arbres constituaient ces plantations : saules, frênes, ormes, acacias, mûriers, platanes et surtout peupliers, arbres tendres à croissance rapide. Au début des années soixante les plantations de peupliers furent confiées à la Société d'exploitation industrielle des tabacs et allumettes (SEITA)* et destinées à la fabrication des allumettes. Au XIX^e siècle, c'était aussi dans un souci d'esthétique que se faisaient les plantations d'arbres le long des chemins de halage, pour marquer le paysage et l'embellir par une architecture végétale.

Jacques Seive

(* aujourd'hui, Groupe Altadis

Dis-moi qui comment tu t'appelles...

C'est le goût des voyages à bicyclette, la chasse aux BPF, la détestation des grands axes de circulation, l'art de s'égarer, bref, le hasard, qui nous ont fait découvrir le chemin de halage du canal de la Marne à la Saône.

Ce n'est pas grand Joinville, mais, tournant bêtement en rond dans les rues de la ville nous avons réussi à nous y perdre. Notre chance fut un homme charmant qui nous suggéra d'emprunter le chemin de halage du canal de la Marne, direct pour Vignory et Bologne (d'où nous avions prévu de bifurquer pour nous diriger vers Andelot) plutôt que de nous égarer également (avec petit sourire taquin en prime) sur les routes entrelacées de son département.

Si les cartes routières sont formelles et désignent le canal du nom de « Canal de la Marne à la Saône », il a été rebaptisé « Canal entre Champagne et Bourgogne » dans un but de promotion touristique. Les marinières quant à eux l'appellent « canal d'Heuilley », sans doute par référence à Heuilley-Cotton, sur son bief de partage, ou à Heuilley-sur-Saône, où ils croient qu'il débute.

C'est probablement la deuxième option qui est la bonne ; c'est en effet un procédé assez classique chez les marinières que de nommer le canal par l'endroit où il commence.

Michel Jonquet



→ Canal de la Marne au Rhin



Quand les péniches prennent l'ascenseur

Le département de la Moselle offre une transition en douceur entre l'Alsace et les Vosges. Au pied d'un curieux rocher de grès rose surmonté d'une chapelle dédiée à saint Léon IX, Dabo sera le point de départ de cette randonnée au pays des forêts, de la verdure et d'un remarquable ouvrage d'art.

La route emprunte en partie des secteurs ombragés à travers les forêts de sapins. Laissez-vous d'abord glisser vers Schaeferhof avant d'aller à l'ouest rejoindre la Canal de la Marne au Rhin à Hesse. Vous pouvez alors choisir entre la tranquille départementale ou le chemin du halage qu'il faudra néanmoins quitter peu après Niederviller car il n'est pas possible de suivre les rives dans le tunnel. En revanche, après Arzviller, vous retrouverez le canal et vous avez encore le choix entre la départementale et le halage. Prolongez jusqu'à Lutzelbourg située à l'intersection de plusieurs vallées dont celle de la Zorn. Forêts de sapins et parois de grès rose alternent pour le plaisir des yeux, mais la localité elle-même recèle d'autres trésors : c'est en effet le domaine des tailleurs de cristal et de leurs superbes créations ; certes, les sacoches se prêtent mal au transport de ces petits bijoux, mais le spectacle de ces artistes est toujours fascinant.

Sur le retour, arrêtez-vous au plan incliné de Saint-Louis Arzviller pour observer le plus grand élévateur à bateau transversal du monde (45 m de chute).

Ensuite, il sera temps de quitter la vallée et de s'enfoncer à nouveau dans la forêt en grim pant vers Haselbourg ; après la Hoube, les amateurs de cols peuvent s'offrir le Valsberg (656 m) au prix d'un petit détour avant de regagner Dabo. Si le ciel est dégagé et que vous n'êtes pas fatigués, allez jusqu'à la chapelle qui domine le village, le panorama vaut bien quelques efforts.

Le plan incliné

Artère fluviale essentielle entre le Bassin parisien et l'Alsace, le Canal de la Marne au Rhin se heurte, du côté de Sarrebourg, à une topographie complexe et accidentée ; depuis sa mise en service en 1853, il fallait 17 écluses échelonnées sur 4 km dans la vallée du Teigelbach pour franchir un dénivelé de

45 m en une journée de manœuvres délicates. Après de nombreuses études et réflexions, il fut décidé de construire un « ascenseur à bateaux ». Cet ouvrage d'art, de 108 m de longueur, a été construit de 1964 à 1969 ; il s'agit d'un élévateur à bateau transversal dont le bac métallique permet de faire passer en 20 minutes une péniche d'un bief à l'autre.

Seules deux réalisations de ce genre existent, toutes deux de type longitudinal :



▲ Dabo.

l'une sur le cours de l'enissee en Russie et l'autre à Ronquières sur le canal Charleroi-Bruxelles en Belgique. Saint-Louis Arzviller est le seul en Europe de type transversal.

Si le bac est conçu pour une péniche, plusieurs petits bateaux de plaisance peuvent y entrer en même temps. ■

| | Km partiel | Km total |
|------------------------|------------|----------|
| Dabo (BPF) | | |
| D 45 Schaeferhof | 4 | 4 |
| D 97 Hommert, Sitifort | 4 | 8 |
| D 96d Hartzviller | 4 | 12 |
| Hesse | 4 | 16 |
| D 45 Niederviller | 5 | 21 |
| D 97 Rehtal | - | |
| Guntzville, | | |
| Arzviller | 8.5 | 28.5 |
| Lutzelbourg | 8 | 29.5 |
| D 98 Plan incliné | 3 | 32.5 |
| Haselbourg | - | |
| D 45 La Hoube | 10 | 42.5 |
| Dabo | 6 | 48.5 |

Carte IGN N° 12



▲ Arzviller.

ITINÉRAIRE 2

→ Canal du Nivernais



© Communauté de communes entre Loire et Forêt

Trésors méconnus de la Nièvre

Entre Orléanais et Bourgogne, le Nivernais offre des paysages variés. Construit de la fin du XVIII^e au début du XIX^e, le canal du même nom relie le bassin de la Loire à celui de la Seine, de Saint-Léger-des-Vignes à Auxerre.

Comme tous les canaux à petit gabarit, il est aujourd'hui déserté par les péniches de transport mais fréquenté par les plaisanciers de nombreux pays qui viennent profiter du paysage et de la richesse du patrimoine des villes traversées.

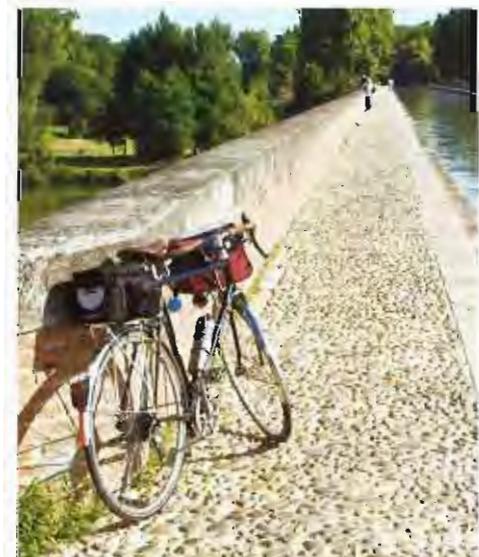
Quelques tronçons du halage ne sont pas praticables, mais une petite route balisée permet de faire les jonctions sans difficultés. Une chance pour les cyclotouristes : l'itinéraire a le statut de véloroute - Voie verte sur 180 km, il est donc accessible sans démarche spéciale, mais bien entendu le personnel qui entretient le canal et travaille sur ses rives est prioritaire sur le chemin de halage. Comme toujours, soyez prudents lors de votre randonnée !

Bien qu'il soit possible de suivre l'intégralité de cet itinéraire, il existe de nombreuses possibilités de réaliser des circuits en boucle autour du canal, alliant halage et routes tranquilles.

Nous vous proposons de partir de Decize, au confluent de la Loire et de l'Aron, mais aussi lieu de jonction du canal du Nivernais et du canal latéral à la Loire. À l'abri des anciennes fortifications, de vieilles demeures se dressent encore et le hasard vous fera peut-être

passer devant le buste de Saint-Just. Traversons les différents cours d'eau pour gagner la rive nord à Saint-Léger-des-Vignes ; difficile de se l'imaginer aujourd'hui, mais le nom indique bien la présence ancienne de la vigne dans la région. Face à la mairie, un ancien toueur, remorqueur à chaîne noyée, rappelle qu'il effectuait jadis le remorquage des péniches allant du canal du Nivernais au canal latéral à la Loire. Pour changer un peu, nous allons quitter les bords de l'eau au «port de la Copine» à Champvert par la véloroute (ancienne voie ferrée) aménagée qui mène à la base de loisirs de l'Étang Grenetier et au musée de la Mine de La Machine (BPF). Les efforts sont compensés par l'ombre bienfaisante du Bois des Glénons.

Contrairement à ce que certains pourraient penser, les mines de charbon n'étaient pas limitées à la seule région Nord - Pas-de-Calais. De moindre importance, d'autres gisements ont été exploités, notamment sur le site de cette commune nommée la Machine, nom de l'engin venu de la Belgique qui permettait la descente au fond des hommes, chevaux et matériaux nécessaires à l'extraction du précieux minerai. La visite du musée de la Mine et des galeries permet de relativiser les efforts fournis par les cyclistes ! Notre circuit va doucement rejoindre la vallée ; un panneau attirera peut-être votre attention : «Avril les loups», mais apparemment aucune disparition de cyclotouriste n'a été signalée dans la région et nous retrouvons le canal du Nivernais et son halage peu après le lieu-dit «l'Usage» ; au niveau de la commune de Verneuil une petite escapade dans le village permet de découvrir une église romane du XII^e siècle et quelques belles demeures anciennes avant de rejoindre notre point de départ. ■



© Didier Le Gall

| | Km partiel | Km total |
|-------------------------------------|------------|----------|
| Decize | | |
| Saint-Léger-des-Vignes | 2 | 2 |
| D 34 La Machine | 7,5 | 9,5 |
| D 271 Bussièrès | 3,5 | 13 |
| D 169 Proximité d'Aubigny-le-Chétif | 5 | 18 |
| L'Usage - Verneuil | 6 | 24 |
| Halage Champvert | 5,5 | 29,5 |
| Decize | 6,5 | 36 |

Carte IGN N° 36-B4

RENSEIGNEMENTS UTILES :

Deux superbes plaquettes présentant l'une l'intégralité du canal et l'autre 15 circuits autour du canal sont éditées par :
 Agence de développement touristique de la Nièvre
 2, av. Saint-Just, BP 10318 - 58003 Nevers Cedex
 Tél. : 03 86 36 39 80
 E-Mail : doc@nievre-tourisme.com



Puits Glénons.

© Communauté de communes entre Loire et Forêt

→ Canal de Briare



© Martine Cano

Le prestige du pont canal

À l'est du val de Loire et des châteaux qui ont fait sa renommée, le département du Loiret recèle lui aussi des sites majestueux comme le pont-canal de Briare.

Conçu dès 1604 pour relier la Loire à la Seine, le canal de Briare qui joint cette ville à Montargis sur le Loing est le résultat de la volonté du roi Henri IV et de son ministre Sully ainsi que des travaux de l'ingénieur Cosnier. En 1642, le canal est enfin mis en service, environ 12 000 hommes ont travaillé à ce gigantesque chantier qui doit permettre aux bateaux de gagner du temps, mais aussi de bénéficier de meilleures conditions de navigation, évitant à la fois les immobilisations forcées dues aux basses eaux et les crues dangereuses. Une promenade attentive sur les bords du canal permet d'ailleurs de noter sur d'anciennes maisons le niveau impressionnant atteint parfois par la Loire : en 1846, 1856 le fleuve était sorti de son lit et dépassait la hauteur d'homme !

Le chemin de halage n'est de nos jours guère facile à pratiquer, même si un vélo possédant des pneus de bonne section permet de l'utiliser. On peut cependant randonner à proximité du canal et observer deux ouvrages particulièrement intéressants.

Après avoir parcouru une trentaine de kilomètres vers le nord - nord-est par les forêts, on rejoint Châtillon-Coligny, patrie entre autres du physicien Becquerel. Le château n'a plus son lustre d'antan, mais abrite néanmoins des collections intéressantes. Après avoir pointé le BPF, on rejoint les rives du Loing et un arrêt s'impose à Rogny-les-sept-écluses.

Le nom est à lui seul tout un programme : une succession de sept écluses permettait autrefois aux bateaux de franchir un dénivelé important - avec en contrepartie de nombreuses manœuvres, des temps d'attente... ; l'eau est aujourd'hui déviée mais on peut très bien observer ce long escalier.

Au XIX^e les sociétés Pilté et Eiffel réalisent un pont-canal de 600 m de long ; cet ouvrage spectaculaire est orné à chaque extrémité de piliers monumentaux portant des plaques avec le nom des villes que les bateaux peuvent rejoindre.

À Briare, il faut prendre le temps de flâner le long des quais de ce qu'il convient désormais d'appeler «port de plaisance» et ne pas oublier le musée consacré aux émaux qui firent la renommée de la ville. ■



▲ Rogny-les-sept-écluses.



L'éclusier est un passionné !

L'écluse de Gazonne, située sur un bief supérieur du canal de Briare, est gérée de père en fils depuis 1956, autant dire que Philippe connaît son univers. Il a pris la relève de son père en 1980 et est un vrai passionné du canal. Aujourd'hui, le travail est en partie automatisé et Philippe surveille plusieurs écluses depuis son poste de contrôle.

Il accueille avec gentillesse les quelque 2000 bateaux de plaisance qui passent chaque année à Briare, mais aussi la centaine de péniches de transport de marchandise. Il donne également des renseignements sur la région aux nombreux touristes, qu'ils soient plaisanciers ou non. 73 % sont des étrangers, en majorité des Britanniques, mais aussi des Néerlandais, Allemands et Suisses.

Outre la circulation des bateaux, le fonctionnement des portes et de la mécanique, l'éclusier a aussi pour tâche d'entretenir les abords de «son» écluse et il fait si bien qu'il a remporté le 1^{er} prix régional d'excellence du fleurissement décerné par Voies navigables de France.

Dès qu'il le peut, Philippe s'adonne à la pêche à la mouche et à la photo animalière ; l'environnement de la Gazonne est son terrain de prédilection et il veille farouchement à sa préservation. Briare a d'ailleurs obtenu le pavillon bleu pour le bon état de son port de plaisance.

Lors des cyclo-découvertes organisées par le club de l'USB de Briare-le-Canal, vous ferez halte à l'écluse de la Gazonne et vous pourrez aussi vous laisser captiver par les récits de Philippe.

| | Km partiel | Km total |
|------------------------------|------------|----------|
| Briare (BPF) | | |
| D 121 Dammarie-en-Puisaye | 11 | 11 |
| D 48 Bléneau | 7 | 18 |
| D 64 Champcevais | 5,5 | 23,5 |
| D 150 Aillant-sur-Milleron | 5,5 | 29 |
| D 41 Châtillon-Coligny (BPF) | 8 | 37 |
| Dammarie-sur-Loing | | |
| Rogny-les-sept-écluses | 11 | 48 |
| D 46 Ouzouer-sur-Trézée | 11 | 59 |
| Briare | 6 | 65 |

Carte IGN N° 27



© Didier Le Gai

© Jean-Claude Cano

© Club Briare

ITINÉRAIRE 4

→ Canal d'Ille-et-Rance



Autour des 11 écluses

Moins connu que le canal de Nantes à Brest, le canal d'Ille-et-Rance est un maillon important des voies navigables de Bretagne. Cette randonnée facile commence à Héde, bourgade d'Ille-et-Vilaine à une vingtaine de kilomètres au nord de Rennes.

Choisissons de partir par la D87 qui franchit une première fois le canal et se dirige d'abord vers Bazouges-sous-Hédé ; au lieu de tourner directement à droite, prenons le temps de flâner le long de l'étang : on aperçoit la maison sur pilotis de la Madeleine, ancien hangar à bateaux construit vers 1920, puis transformé en cabanon de vacances et qui sert occasionnellement de décor pour le cinéma. La Maison du canal vous attend, elle présente des expositions et organise visites et activités liées au patrimoine. Ensuite, si le temps est beau et le sol sec, il est agréable de suivre le chemin de halage jusqu'à Montreuil-sur-Ille puis Saint-Médard-sur-Ille avant d'emprunter la route et de revenir vers Bazouges ; le revêtement est certes meilleur et la circulation réduite mais, après avoir goûté le calme du canal, mieux vaut être doublement vigilant et ne pas oublier que nous ne sommes plus seuls.

Le rôle de la marine anglaise

Parmi les plaisanciers qui naviguent aujourd'hui, il ne serait pas surprenant de rencontrer des Britanniques, toujours nombreux à profiter du calme de la campagne



française. Ironie du sort, c'est en partie pour avoir voulu se prémunir des Anglais que ce canal fut construit : il importait alors de pallier les risques d'isolement dus aux menaces que représentaient les blocus successifs de la marine anglaise. On pensa alors à ravitailler les ports de l'ouest par l'intérieur : il fallait donc créer un réseau de canaux reliant la Manche à l'Atlantique. Louis XVI ordonna le creusement du canal entre la Vilaine et la Rance, mais c'est seulement en 1804, sous Napoléon que les travaux commencèrent, et après son règne que le trafic fut enfin possible, en 1832. Deux ans après, une terrible sécheresse empêcha toute navigation ! La paix avec nos voisins d'Outre-Manche revenue, les échanges par voie fluviale se multiplièrent jusqu'au début des années soixante. Aujourd'hui, la marine anglaise est pacifique et contribue aux activités touristiques du canal.

C'est entre Bazouges et Héde que nous retrouvons le canal et une succession de onze écluses, véritable escalier à péniches : ouvrage complexe qui permet de franchir un dénivelé de 27 m en 2 km ; à titre de comparaison, les 85 km de l'ensemble du canal comptent une centaine d'écluses. Difficile aujourd'hui d'imaginer les souffrances des ouvriers, des prisonniers et forçats qui, tous ensemble, ont permis le creusement du canal !

Notre cheminement n'a rien d'un travail de bagnard et nous arrivons sans encombre à Tinténiac où il est possible de visiter le musée de l'Outil et des Métiers. Il ne reste plus qu'à regagner le point de départ soit par la route via la Besnelais, soit en revenant sur nos pas, par le halage. À environ 6 kilomètres à l'ouest, la chapelle des Ifs et le château de Montmuran peuvent constituer un agréable complément de visite. ■



| | Km partiel | Km total |
|--------------------------|------------|----------|
| D 87 Héde | | |
| Bazouges-sous-Hédé | 2.5 | |
| Halage | | |
| Saint-Médard-sur-Ille | | |
| D 521 Montreuil-sur-Ille | 10.5 | 13 |
| D83, D87 Dir. Dingé | | |
| Dir. Bazouges-sous-Hédé | | |
| Halage La Palfrère | 14 | 27 |
| Tinténiac | 5.5 | 32.5 |
| La Besnelais | | |
| Héde | 5.5 | 38 |

carte IGN n° 16

RENSEIGNEMENTS UTILES :

La maison du Canal
La Madeleine, 35630 Héde - Tél. : 02 99 45 48 90