

# Zoom sur un itinéraire



A la découverte d'une véloroute, en compagnie de l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes.

**L**e projet de véloroute des Deux-Mers a quinze ans. S'il est quasiment bouclé dans sa portion Aquitaine-Midi-Pyrénées, il coince en revanche du côté du Languedoc-Roussillon. Explications.

Sur le papier, le projet a du cachet. Le plus long site propre de France. Environ 550 km d'itinéraire cyclable en continu entre la pointe de Grave, Bordeaux, Toulouse et Sète, le long de la Gironde, du canal de Garonne, puis du canal du Midi. 90 % en voies vertes le long des chemins de halage, d'où l'appellation entendue parfois de "voie verte" ou "canal" des Deux-Mers.

L'itinéraire traverse trois régions - Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon - et valorise six départements (Gironde, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, Aude et Hérault). Il est retenu au Schéma national des véloroutes. Les partenaires de ce projet formulé au milieu des années 1990 et porté par l'association Vélo Toulouse, délégation régionale de l'AF3V, sont : Voies navigables de France, gestionnaire du domaine, d'une part, et les Conseils généraux des six départements traversés, qui assument la maîtrise d'ouvrage et la gestion de la véloroute, d'autre part. Voilà pour le papier glacé.

Dans les faits, la réalité est contrastée. Si la Région Aquitaine a bien inauguré en 2008 les 104 km d'itinéraire qui concernent son territoire, si les 81 km concernant la Haute-Garonne en général et Toulouse en particulier sont opérationnels depuis plusieurs années, et si le Tarn-et-Garonne devrait achever en juin 2010 la totalité des 65 km d'aménagements prévus sur ses terres, le rêve de relier symboliquement l'Atlantique à la Méditerranée patine sérieusement en Languedoc-Roussillon. De faibles avancées sont constatées sur le tracé dans les Départements de l'Aude et de l'Hérault. « Peut-être que, pour éviter les blocages, aurait-il fallu commencer par créer le circuit en véloroute, avant de le transformer en site propre ? » s'interroge à voix haute Jean-Marie DARMIAN, Conseiller général de Gironde...

**Cas de l'Aude.** A la seule évocation de ce département, l'enthousiasme des partenaires bons élèves a été si souvent douché au cours

de ces dernières années que l'explication de Bernard PUJOL, Directeur général adjoint du Conseil général de l'Aude et Directeur départemental des routes et des transports, mérite d'être retranscrite in extenso : « Il y a quinze ans, le Conseil général de l'Aude avait souscrit à un projet d'itinéraire cyclable en enrobé le long du canal du Midi. Cet itinéraire assurait la continuité avec celui réalisé par nos voisins du Conseil général de la Haute-Garonne. Il y a alors eu une discussion avec VNF à propos de la convention de superposition de gestion. La discussion a abouti à une impasse, certaines des clauses qui étaient soumises au CG11 apparaissant carrément léonines ! En cas d'effondrement des berges, par exemple, c'est le CG11 qui aurait eu la charge de les reconstituer... Or le contexte économique d'aujourd'hui n'est pas meilleur que celui d'il y a quinze ans. Une telle clause nous était apparue comme une épée de Damoclès, un risque excessif pour l'équilibre économique de notre département.

## VÉLOROUTE DES DEUX-MERS C'EST ENCORE LOIN LA MÉDITERRANÉE ?...



Blandine Verdier / CG31 ©

Nous n'avons donc pas donné suite ».

Comment sortir de ce cul-de-sac ? Du côté du Département de l'Hérault, confronté peu ou prou aux mêmes contraintes, « un plan de référence est à l'étude » indique Eric MELIN, chef du service déplacements au CG34. Son but ? « Préserver la qualité du site afin qu'il ne perde pas son classement Unesco, mais aussi le valoriser. » Côté CG11, Bernard PUJOL encore : « Un début de solution réside dans l'implication de certaines communautés de communes ou d'agglomération du département, comme celle de Narbonne ou Carcassonne, ces communautés prenant en charge la portion d'itinéraire

les concernant. Le problème, c'est que cela débouche sur des aménagements sectorisés, en contradiction avec l'idéal de continuité recherchée... ». Une objection qui fait bondir Julien SAVARY, responsable de la délégation régionale de l'AF3V : « Mais cette prise en charge de portions par des communes, c'est mieux que rien, non ? La véloroute des Deux-Mers, ce sont 193 km quasi-continus entre la Gironde et l'entrée de l'Aude, et puis pfffft... Au contraire, je pense que ces initiatives doivent être encouragées, sinon rien ne bougera jamais ! Et si cela comporte un risque de linéaire haché, raison de plus pour encourager une maîtrise départementale ! » En attendant, la circulation existe de fait sur les berges du canal - hormis les lendemains de pluie, les berges non-aménagées étant impraticables...

Pour Bernard PUJOL, le bilan reste néanmoins pour l'heure défavorable à son département. « D'une façon générale, le canal du Midi, de par son statut juridique et maintenant son ap-

partenance au patrimoine mondial de l'Unesco, génère de nombreuses contraintes, que ce soit en matière d'aménagement

ou en matière de responsabilités. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle certaines boucles de randonnée s'interrompent à hauteur du canal et reprennent plus loin... La solution la plus efficace passerait sans doute par les régions. Si les régions parvenaient à s'entendre entre elles pour prendre en charge ces questions, un grand pas aurait été effectué. Là encore, tout l'enjeu est de déterminer qui assume la maîtrise d'ouvrage, qui assume la responsabilité, etc. »

**Région(s).** Principale Région concernée par cette suggestion, le Languedoc-Roussillon n'en est pas encore à cette phase de prise en charge, loin de là. Selon Baptiste MAUREL, responsable du pôle presse au Conseil régional, « la Région Languedoc-Roussillon réalise actuellement une étude de 90 000 € sur l'approche paysagère et patrimoniale, afin d'implanter des arbres le long du canal du Midi, par exemple à proximité des zones artisanales ». Hormis trois aménagements de 4, 12 et 18 km, déjà réalisés, l'essentiel des 235 km de la véloroute compris sur le territoire languedocien devront attendre la fin de cette étude, qui n'a pour l'heure pas d'échéance précise.

« L'intérêt de l'itinéraire est avant tout touristique, conclut Bernard PUJOL. Or VNF ne se sent concernée que par la voie d'eau. Le problème pour nous, département, est que nous n'avons pas de route latérale parallèle au canal à proposer comme alternative. Le dossier devient par conséquent orphelin, et nous sommes les premiers à déplorer la situation de blocage qui ne permet pas la poursuite du projet de "voie verte" le long du canal du Midi - le terme "voie verte" étant désormais plus approprié aux contraintes liées au classement du canal et à la nécessité d'assurer la sécurité de tous les usagers cyclistes et piétons ».

A l'autre bout de l'itinéraire, il est déjà temps à présent de penser "enquête de satisfaction", "homogénéité du jalonnement", "capacité d'achat des rares emprises restantes" et "animation" ainsi que le soulignent tour à tour Eric BENECH du CG82, Julien SAVARY de l'AF3V

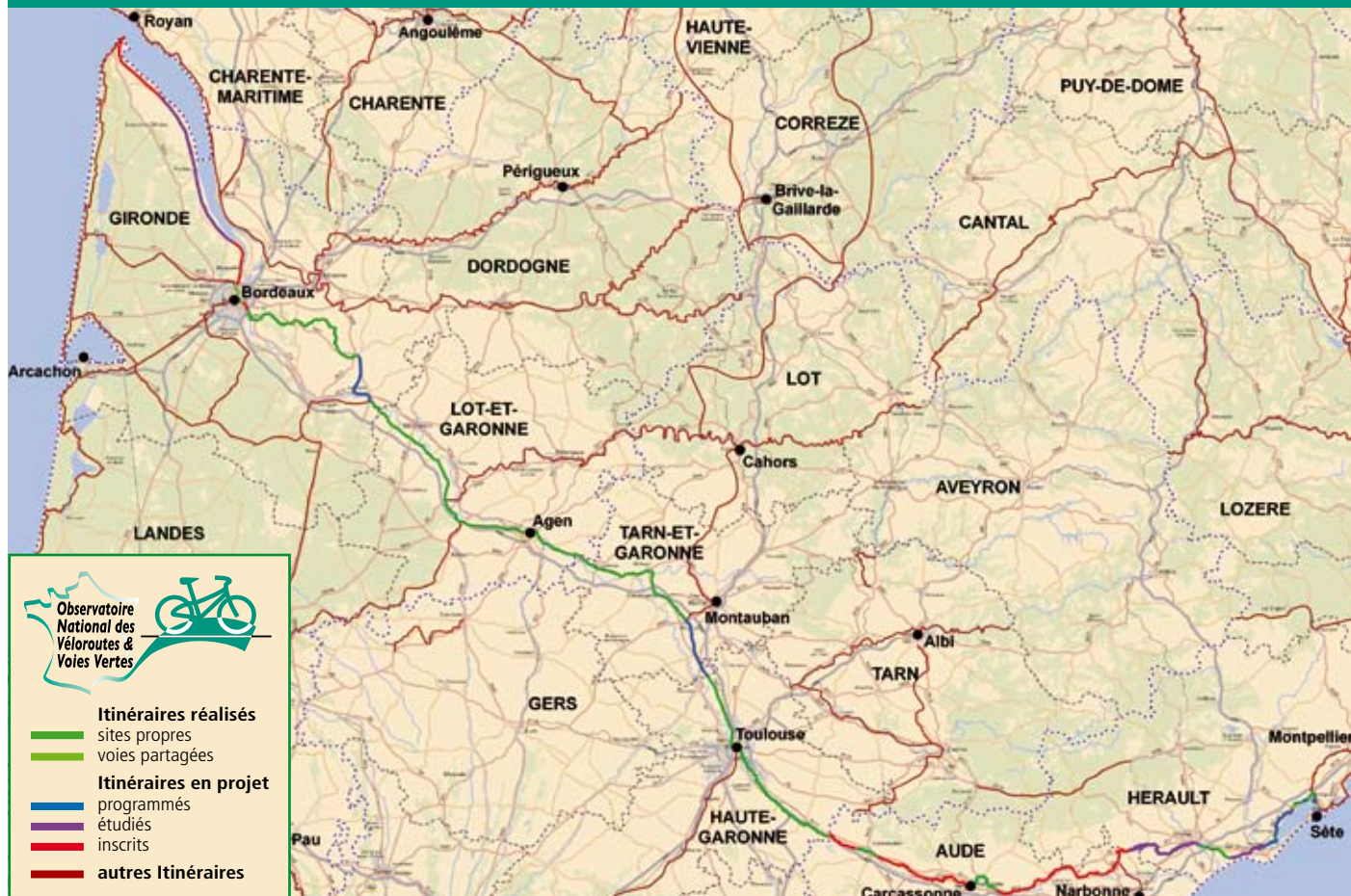


- de retour de vacances à vélo sur l'itinéraire en question -, Blandine VERDIER du CG31 et Isabelle PREVOST du Conseil régional d'Aquitaine. Le 16 juillet 2009, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, l'Etat et VNF ont ainsi signé une charte répondant en partie aux attentes

en matière de promotion touristique, d'amélioration et valorisation de la connaissance du patrimoine, et de services rendus aux usagers. Martin MALVY, Président du Conseil régional de Midi-Pyrénées, indique qu'une étude est en cours auprès des randonneurs et des usagers. Le but est d'optimiser les services, points d'accueil, d'informations et autres espaces thématiques envisagés. « J'ai en outre décidé de participer au financement des rénovations de "péniches logements" ayant un caractère patrimonial, poursuit l'ancien ministre du Budget. L'état de certaines d'entre elles est parfois tel qu'elles dévalorisent le canal, alors qu'elles devraient contribuer à son image, telles des façades restaurées dans les espaces publics des secteurs protégés. Cette mesure bénéficiera donc indirectement aux usagers de la voie verte, qui pourront apprécier d'autant plus le canal, et participera à l'amélioration du paysage ».



## LA VÉLOROUTE DES DEUX-MERS



Blandine Verdier / CG31 ©