



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## voies navigables

Question écrite n° 19733

### Texte de la question

M. Armand Jung appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la politique des Voies navigables de France (VNF). Au moment où la pratique du vélo en famille constitue un loisir et un produit touristique en pleine expansion en France, au moment où l'on parle de la création d'un réseau européen de véloroutes permettant de circuler à vélo en toute sécurité à travers l'Europe, les berges des rivières et des canaux français représentent un potentiel d'itinéraires cyclables très important. Dans certains départements comme le Bas-Rhin ces berges ont été aménagées en superbes itinéraires cyclables, non seulement pour les habitants proches mais aussi pour les touristes. Le rôle du service de la navigation, maître d'oeuvre des aménagements bas-rhinois, a été déterminant. Dans d'autres régions, il semblerait que les services de la navigation soient beaucoup plus réticents à l'utilisation par les cyclistes des anciens chemins de halage. Par ailleurs, des ponts levants, gérés par Voies navigables de France (VNF), représentent, comme par exemple à Strasbourg sur le canal du Rhône au Rhin, un passage alternatif aux ponts routiers très utiles aux cyclistes. Or ce pont vient d'être enlevé sans préavis pour une durée indéterminée. En conséquence, il lui demande de bien vouloir préciser la politique actuelle menée par les Voies navigables de France en matière d'utilisation des berges par les cyclistes ainsi que sa politique de prévention et d'entretien des ouvrages d'art dont il a la responsabilité.

### Texte de la réponse

Comme le montrent les exemples cités par l'honorable parlementaire, l'établissement public Voies navigables de France (VNF), à qui a été confiée la majeure partie du réseau de voies navigables, n'a pas d'opposition de principe à l'utilisation des chemins de halage comme pistes cyclables, partout où elle ne paraît pas incompatible avec les contraintes d'exploitation de la voie d'eau. Il convient de préciser que VNF ne saurait aller, financièrement, au-delà des travaux de défense de berges strictement nécessaires pour rétablir l'assise des chemins de halage. La transformation de ces chemins en véritables cheminements cyclistes ou piétonniers sur de longues distances ne peut être envisagée que dans le cadre d'un schéma d'aménagement global, en partenariat avec les collectivités locales riveraines et les associations intéressées. Des conventions de superposition de gestion entre l'Etat, VNF et les collectivités locales, permettant de transférer à ces dernières l'entretien des chemins, sont également envisageables lorsque les longueurs en jeu sont insuffisantes pour justifier un tel schéma. En ce qui concerne le pont mobile de l'agglomération strasbourgeoise mis hors service au début de l'été 1998, il convient d'indiquer que les dégradations affectant les parties mécaniques ont rendu impossible toute manoeuvre de l'ouvrage qui, s'il n'avait pas été déposé d'urgence, aurait dû rester en permanence en position basse, interdisant ainsi tout passage de bateau. L'établissement public a immédiatement pris toutes les dispositions nécessaires pour que le désagrément ainsi apporté aux riverains du canal du Rhône au Rhin branche nord et à tous les autres utilisateurs du pont, soit de la plus courte durée possible. Compte tenu des délais minimaux prévisibles pour effectuer les études, l'appel d'offres et les travaux, la mise en service d'un ouvrage neuf devrait intervenir durant l'année 1999.

## Données clés

**Auteur :** [M. Armand Jung](#)

**Circonscription :** Bas-Rhin (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 19733

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 octobre 1998, page 5378

**Réponse publiée le :** 25 janvier 1999, page 477