

# LE CANAL DE BERRY



**C**e n'est pas sans fierté que j'aborde les premiers beaux jours avec ma nouvelle identité.

Je suis bien entendu assez heureux d'appartenir à la véloroute *Cœur de France* qui s'impose de Tours jusqu'à Montluçon. J'afficherai à partir de maintenant ma personnalité par un logo sympa et explicite car dans

ce *Cœur de France* à vélo je m'affirme en tant que *Canal de Berry*. Parce qu'il est bon de se souvenir d'où nous venons.

Si la date de ma naissance remonte au premier coup de pelle, je suis né avant la bicyclette. Certains mariniers m'appelaient le petit canal, eh bien le petit canal est devenu grand. Restons humble malgré tout, je revendique mes

origines. Souvenez-vous du premier numéro de mon journal, nous évoquions ce de qui est un dû.

**« il est bon de se souvenir  
d'où nous venons »**

Il y a deux siècles exactement, oui c'était en 1819, une ordonnance royale fixait mon tracé définitif. Aujourd'hui les vélos côtoient l'esprit des péniches et moi au *xxi<sup>e</sup>* siècle je vis au rythme de ces belles échappées. ■



# Petite histoire d'un remue-méninges

**Discours de la méthode ou comment l'agence Bigbang a travaillé pour créer le logo et les noms qui vont apparaître sur ma signalétique. Les acteurs du territoire ont été associés à la réflexion.**

Voilà c'est fait. Je viens d'obtenir ma carte d'identité. L'agence de communication Bigbang a eu la lourde tâche de me distinguer dans un itinéraire dont le sigle, attifé d'un chiffre, restait pour le moins impersonnel, pardon pour le département du Lot, je veux parler de la V46. Il fallait bien donner un nom à cette véloroute de 300 km qui traverse quatre départements et qui rejoint l'itinéraire de la Loire à Vélo.

Comment Bigbang, qui avait déjà réalisé ce type de travail avec la ViaRhona<sup>1</sup> a-t-elle procédé? C'est Julien Carrée son directeur conseil qui me l'a raconté. Il s'est agi tout d'abord de rassembler tous les techniciens des collectivités territoriales concernées.

« Nous voulions associer tous les acteurs des territoires. Il était nécessaire de travailler ensemble. Donc, lors d'une première séance nous avons abordé les couleurs associées à l'itinéraire, puis les lieux emblématiques, ensuite les mots qui revenaient à propos de ce territoire. Des mots comme : paisible, doux, insoupçonné, champêtre, bucolique, original... L'idée c'était aussi d'évoquer les faiblesses : la longueur du calendrier des travaux, ou la notoriété touristique. Tout cela nous a permis d'avancer sur le nom ».

« Une idée de bonne humeur et de plaisir »

Mais un nom pour deux identités, vous imaginez! Il n'était pas question pour Bigbang de jouer à plouf-plouf. Un cabinet spécialisé a donc réalisé un sondage et ce qui est ressorti du chapeau fut adopté. *Cœur de France à Vélo* est né. Jacques doit être content.

Cependant, comme me l'a expliqué Julien Carrée, si à l'échelle nationale et internationale cette formule parle mieux qu'une identité locale *ben d'cheu nous* il était normal de personnaliser les territoires sur lesquels roulaient nos cyclistes adorés. Donc nouveau remue-méninges qui a abouti à décliner deux appellations pour *Cœur de France à vélo*, à savoir : *Canal de Berry* ou *Val de Cher* selon où vous vous trouvez.



Une nouvelle appellation pour un itinéraire : Cœur de France à vélo, Canal de Berry

Côté dessin, Julien Carrée me l'a dit, l'agence a travaillé à partir « **de codes très grand public, avec une idée de bonne humeur et de plaisir** ». Voilà donc comment est apparu le symbole du vélo avec ce trait en forme de sourire. Un smiley plutôt sympa qui donne envie de faire tourner le pédalier.

## Et les couleurs?

Ah, j'allais oublier les couleurs! De nombreux itinéraires de ce type et surtout quand ils sont liés au vélo, sont accompagnés de vert. Donc, Bigbang a choisi... le bleu.

Il fallait le trouver. Tenez-vous bien! Au XIV<sup>e</sup> siècle les premiers bleus français sont apparus grâce à... Jean de Berry<sup>2</sup> et les spécialistes les ont observés sur les carreaux en terre cuite du château de Charles VII à... Mehun-sur-Yèvre. Voilà la référence. Quant à l'ocre, il s'agit d'un clin d'œil aux carrières d'ocre de Saint-Georges-sur-la-Prée, dans le Cher. Avec une telle identité je peux aborder mon renouveau chargé d'optimisme. ■

<sup>1</sup> <https://www.viarhona.com/>

<sup>2</sup> <https://journals.openedition.org/archeosciences/441>



## UNE VRAIE STRATÉGIE TOURISTIQUE

Je ne vais pas dire que je vais créer la surprise, parce que ça ne sera plus une surprise. N'empêche, ma grande sœur, donc la Loire à vélo, j'aime bien l'appeler ma grande sœur, accueille sur son tracé qui s'inscrit sur une véloroute européenne qui va de Nantes à Budapest, près d'un million de personnes par an. Certes c'est beaucoup. Mais vous allez voir ce que vous allez voir. La Loire à Vélo passe par de grandes agglomérations, voire de très grandes, ce qui n'est pas mon cas. Mes villes sont à taille humaine.

« Le Canal de Berry à vélo, c'est un itinéraire de découverte d'autres territoires avec des passages dans les vignobles et puis la possibilité de visites historiques, mais aussi naturelles avec Vierzon proche de la forêt, et puis tout l'aspect patrimonial avec Mehun-sur-Yèvre, Bourges, Plaimpied, Dun-sur-Auron, Drevant, Ainay-le-Vieil, Noirlac qui est une étape majeure dans cette partie du département », m'a expliqué Sébastien Champault chargé d'étude à Tourisme & Territoires du Cher<sup>1</sup>.

C'est une vraie stratégie qui se met en place dans le Cher. « Nous allons proposer des expériences à vivre, comme des rencontres avec des viticulteurs, c'est l'idée d'un tourisme de l'immersion. Et c'est aussi à nous de travailler pour inciter les gens à sortir du circuit pour aussi visiter des petites communes qui ont un réel intérêt ».

Du côté de *Tourisme & Territoires du Cher* on mesure bien l'enjeu. Sébastien Champault rappelle que la Loire à Vélo pour la région Centre-Val de Loire c'est 21 millions d'euros de retombées économiques chaque année. En sachant que la dépense par jour et par personne se situe entre 90 et 100 euros (lire par ailleurs). Les aménagements qui avancent le long de mon tracé seront accompagnés d'un fort travail de communication pour donner aussi envie aux touristes qui longent la Loire en deux roues, de bifurquer et de venir visiter le Cher.

## Toute l'année

Quand on parle de moi et des aménagements pour le vélo, tout le monde pense aux loisirs, au développement touristique. Cette vision, tout en étant proche du but recherché est un peu réductrice. Le chargé d'étude à *Tourisme & territoires du Cher* rappelait récemment que grâce à un compteur placé sur une rive au Prado à Bourges, les techniciens ont pu constater une très forte augmentation du trafic vélo en semaine à des horaires qui correspondent aux horaires de travail, alors qu'il y a effectivement une augmentation également le week-end mais pas du tout aux mêmes heures. Donc mes rives servent aux usagers qui ne vont plus embaucher en voiture mais bien à vélo. Un aspect utilitaire qui participe à élargir mon rôle durant l'année, la fréquentation touristique s'étendant de mai à octobre. ■

<sup>1</sup> *Tourisme & Territoires du Cher* : Comité départemental du tourisme



L'abbaye de Noirlac est aussi une étape majeure pour les touristes à vélo.

# À vélo, assistez-vous ! EN FIN CONNAISSEUR

**Je suis un canal moderne. Parmi les usagers qui longent mes berges, nombreux sont ceux qui ont opté pour le vélo et notamment le vélo à assistance électrique. Je vous propose un petit tour d'horizon sur ce moyen de locomotion qui a le vent en poupe et pour un deux-roues, ce n'est pas rien.**

ici, je ne vous parlerai pas de la VAE, validation d'acquis de l'expérience, mais du VAE, le vélo à assistance électrique. Le mot assistance a toute son importance, puisque sur un VAE il est nécessaire de pédaler pour que le moteur entre en fonction.

Après avoir inventé la roue vers la fin du néolithique et ensuite le vélo à peu près 5 300 ans plus tard, et enfin l'électricité, l'homme a imaginé qu'il pourrait associer les trois. Au contraire du Paris-Bourges, tout ça ne s'est pas fait en un jour, bien évidemment. Comme pour le refroidissement du fût du canon, il a fallu un certain temps. La première bicyclette électrique apparaît au milieu du xx<sup>e</sup> siècle. Puis il a fallu attendre quelques dizaines d'années pour que cette invention géniale fasse son entrée dans les objets de la vie quotidienne. Aujourd'hui le VAE est un biclou... branché.

## Il y a vélo et vélo

Il existe deux sortes de deux-roues électriques. Le premier, limité à 25 km/h, est considéré comme un vélo, le deuxième entre dans la catégorie des véhicules à moteur, il pourra atteindre 45 km/h. Pour celui-ci il faut que l'utilisateur installe une plaque d'immatriculation sur sa machine, qu'il ait une carte grise et qu'il se coiffe d'un casque adapté.

Revenons à notre premier spécimen, à savoir la classe 25 km/h avec une motorisation de 250 Watts, et intéressons-nous au moteur. Soit celui-ci se trouve à l'avant, soit dans le moyeu central, soit à l'arrière. Selon Franck Lecellier, responsable d'un magasin de cycles à Saint-Doulchard, « les bons vélos possèdent un moteur central. Il y a une vingtaine d'années on trouvait surtout des moteurs placés à l'avant. Il en existe encore, ils restent moins chers, parce que c'est plus simple à fabriquer. Mais la technologie dans ce domaine a beaucoup évolué ». L'utilisateur peut trouver différents modes d'assistance en fonction du terrain fréquenté.



Le vélo à assistance électrique est un véhicule quotidien idéal.

## Une clientèle avisée

La clientèle aujourd'hui vient souvent acheter un vélo après avoir sérieusement planché sur le sujet. Le gros morceau du vélo à assistance électrique, c'est la batterie. Inutile d'expliquer que l'autonomie dépend de l'utilisateur. Celui-ci doit se comporter avec sa bicyclette comme il se comporterait avec une voiture et ses vitesses. Car des vitesses il en possède. Cette autonomie peut se situer entre 50 et 200 km, tout dépend si vous êtes plus tortue que lièvre, plus Fangio que léthargique. Il en est de la vitesse comme

« Le vélo à assistance électrique est un véhicule complexe. »

FRANCK LECELLIER

de la durée de vie de la batterie qui s'étale entre 6 et 9 ans en fonction notamment des charges complètes comptabilisées. Une bonne batterie peut vous coûter entre 600 et 800 euros. « Le vélo à assistance électrique est un véhicule complexe », toujours selon Franck Lecellier. Aujourd'hui le réparateur de VAE intervient avec sa valise de contrôle électronique. Il peut même effectuer des mises à jour. « Celles-ci ne sont pas obligatoires mais, dans certains cas, elles peuvent vous faire gagner des kilomètres ». Franck Lecellier conseille : « un passage à l'entretien au moins une fois par an. »

En France les ventes de vélos à assistance électrique explosent. Un chiffre exponentiel depuis les dix dernières années mais boosté par le bonus écologique. Entre 2016 et 2017 ces ventes ont presque doublé, passant de 134 000 à 255 000 vélos vendus en France, et atteignent 338 000 en 2018 (+ 21%).

Selon la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), « le VAE est la solution idéale pour le cycliste qui effectue des trajets quotidiens de 8 à 10 km », y compris pour franchir des pentes jusqu'à 10 %. Alors certes, ce vélo est idéal pour la balade, mais il peut être également l'occasion de rouler en toute sécurité pour aller au boulot. Le VAE est considéré comme un moyen de transport, surtout par les femmes. Les hommes aussi, mais ils sont surtout attirés par l'image sportive. Ce type de bicyclette représente aujourd'hui 40 % des ventes pour un magasin comme Nancy à Saint-Doulchard. Au regard du prix (2 500 euros en moyenne pour un vélo de qualité) mieux vaut choisir une bonne batterie, l'utilisateur n'aura pas de mauvaise surprise quant à la durée. Et après quelques mois d'utilisation il pourra lui-même faire sa VAE du VAE, car il aura de l'expérience. ■

Laurent Robinet est berruyer, marcheur, randonneur, il pratique l'hydrospeed et il est cycliste. Un cycliste avisé qui fait du vélo à la fois en sportif mais aussi en touriste curieux des paysages qu'il traverse. Pour lui la saison va commencer et quand il vous parle de petites distances en vélo, il faut comprendre de 60 à 120 kilomètres. Et moi Canal de Berry il me connaît bien. « C'est un espace naturel où on circule sans la problématique des voitures. Une zone protégée qui nous donne accès à une faune sauvage merveilleuse ». Laurent apprécie ces environnements, comme la Loire à vélo, un itinéraire qu'il parcourt régulièrement. « Ce que je trouve intéressant avec le Canal c'est que nous avons là une liaison verte entre les grandes villes et les petits villages qui nous relie aussi à la Loire à vélo et c'est une source de développement. Quand je fais la Loire à vélo je ne mange pas de sandwich, je vais au restaurant, il peut m'arriver sur le retour de manger une glace ou de boire une bière. Ce n'est pas parce qu'on fait 150 kilomètres à vélo qu'on ne profite pas de la vie. Le cyclotouriste que je suis profite des bons moments ».

## Les équipements nécessaires

Notre épiqueur, touriste sportif est aussi photographe amateur et il a ses préférences : « j'aime beaucoup le Saint-Amandois. Nous sommes là dans un territoire bien préservé. C'est un territoire d'élevage et puis il y a des châteaux, le pont

canal. Sur certains secteurs, les élus ont vraiment joué le jeu. C'est le cas à Drevaux. Il faut espérer que tous les maires fassent pareil. Cet aménagement c'est du bien-être et c'est du gagnant-gagnant. Le canal c'est le plus beau projet de développement touristique dans la région. »

Le vélo de Laurent n'est pas électrique, mais son épouse a opté pour le VAE<sup>1</sup> et contrairement à Étienne Leborgne (lire par ailleurs) il opte pour des bornes électriques. « Il faudra sûrement sur le canal des abris pour pique-niquer avec des chargeurs pour les batteries des vélos et pour les portables, parce que ceux qui font plus que de la balade journalière, c'est-à-dire du tourisme, ils ont besoin de terrains de camping, de points d'eau, de bornes électriques et de toilettes. Quand vous êtes avec des enfants vous faites une trentaine de kilomètres par jour alors vous avez besoin de ces équipements ».

Laurent est convaincu, je suis, moi Canal de Berry, une perle rare : « il faut non seulement donner aux gens l'envie de venir, mais aussi l'envie de rester ». Et cerise sur le gâteau le passionné apporte un dernier conseil : « ne pas oublier le péché du promeneur à savoir : le noisetier, le noyer, la baie d'églantier, le murier. L'avantage de la haie sauvage est multiple, et si on ajoute le plaisir de picorer les baies et les fruits secs au plaisir du vélo, c'est le succès assuré ». ■

<sup>1</sup>VAE : vélo à assistance électrique (lire ci-contre)



Laurent Robinet, un cycliste berruyer avisé.

## ECONOMIE

## Le coût et les couleurs



Comme tous les matériaux, le revêtement va se patiner.

Je ne suis pas bordé par ce que les spécialistes appellent une voie verte qui fait, en général, 3,5 mètres de large. Ma piste cyclable est plus modeste car il s'agit bien d'une piste cyclable, sa largeur n'excède pas plus de 2 mètres. Alors, bien sûr, les goûts et les couleurs ne se discutent pas, mais en matière de revêtement, d'autres critères pèsent dans la balance. Si une piste peut être composée de matériaux naturels, comme la grave par exemple ou le concassé, on appellera cela un itinéraire cyclable. Ce type d'aménagement se trouve souvent sur les chemins communaux, son confort de roulement est loin d'être idéal et sa durée de vie est limitée. Il existe d'autres types de revêtements comme l'enrobé, avec une durée de vie beaucoup plus importante et un confort de roulement très appréciable. Au bout d'une dizaine d'années et en fonction de la qualité du sol, il peut y avoir quelques mouvements perceptibles, mais selon Sébastien Colnot, du bureau d'étude OGI : « une piste cyclable peut durer de vingt à trente ans en fonction des facteurs qui rentrent en jeu ».

Alors évidemment, les sceptiques pourraient penser que la proximité des arbres

avec leurs systèmes racinaires va provoquer en terme des dégâts, comme on peut le voir parfois en ville. Mais, toujours selon Sébastien Colnot, cela n'est pas très impactant à l'échelle du projet : « Nous sommes sur des sols naturels, les racines trouvent leur chemin sans problème et n'ont pas tendance à venir sur l'enrobé. En milieu urbain ce n'est pas pareil car les racines n'ont pas de place pour se développer ».

Quant à la couleur, elle fait souvent débat en la matière. Tout cela dépend bien évidemment des matériaux utilisés, en l'occurrence granulats et liant. Alors, c'est vrai, il existe des bitumes clairs, mais « ils sont très coûteux », explique Sébastien Colnot, à l'échelle du projet avec 190 kilomètres de piste, le coût serait colossal, ce n'est pas imaginable. Nous sommes partis là sur un liant noir, mais nous avons intégré un granulats rose. Ce granulats au bout de quelques années réapparaît en surface grâce à l'oxydation du liant et à son usure. Comme tous les matériaux il va se patiner. Avec l'âge le matériau va s'éclaircir pour devenir gris clair, comme pour la Loire à vélo dans le Cher ». ■

## En France, le vélo décolle !

Étienne Leborgne est chef de projet à l'agence Inddigo, une agence implantée dans toute la France. Installé dans un bureau à Nantes il intervient dans plusieurs pays européens. Il connaît son sujet car il est avant tout cycliste et il connaît bien le canal de Berry car c'est lui qui prépare la section dans le Loir-et-Cher.

■ **Peut-on parler d'un retour du vélo comme mode de déplacement ?**

■ « Il existe en effet une vraie reprise depuis une dizaine d'années en France et en Europe. Les Français aujourd'hui n'achètent pas un vélo juste pour se faire plaisir. Le développement des grands itinéraires, l'effort des collectivités dans ce sens, a beaucoup joué. Ces itinéraires sont utilisés en loisir et pas uniquement en itinérance, c'est-à-dire qu'ils sont utilisés tous les jours, le mercredi, les week-ends... Pour les longues distances, nous étions habitués à accueillir des touristes allemands ou néerlandais, eh bien nous voyons maintenant de plus en plus de français ! »

■ **Mais il n'y a pas que ces itinéraires qui ont favorisé le développement de l'usage du vélo ?**

■ « Pour les déplacements urbains, les vélos en libre-service dans les grosses agglomérations ont aussi changé la donne. Nous voyons aujourd'hui des petites villes qui s'y mettent. Et puis il y a un troisième facteur qui joue beaucoup sur le développement du vélo c'est le VAE, le vélo à assistance électrique. Depuis trois ans il y a un vrai boom des ventes. En 2018 il s'est vendu en France plus de vélos électriques que de scooters et plus de vélos tous modèles confondus que de voitures. »

■ **Le vélo électrique attire-t-il plus les aînés ?**

■ « Non il n'y a pas d'âge. On se rend compte que les jeunes couples qui n'ont pas trop envie de peiner sur un vélo choisissent le VAE. En Allemagne et en Suisse il existe des VAE pour les jeunes de moins de quinze ans. Mais en France nous n'en sommes pas encore à un niveau de pratique équivalent à celui de nos voisins. Pour le vélo la part modale en France est de l'ordre de 5 % dans certains pays elle est de 15 ou 20 %, voire plus. »

■ **Avec les VAE la capacité des batteries n'est-elle pas une vraie contrainte ?**

■ « Quand vous avez une voiture normale vous regardez votre jauge à essence ? Vous faites attention. Non, il n'y a pas de problème par rapport à la charge. Nous avons fait beaucoup d'enquêtes d'usagers et nous nous sommes aperçus que la recharge électrique pour un



Étienne Leborgne, de l'agence Inddigo, confirme une très forte hausse de fréquentation des véloroutes en France.

vélo c'est un faux problème. Sur ces longs itinéraires vous allez au restaurant, vous rechargez, sur une aire un peu importante où vous vous arrêtez pendant une heure, vous rechargez aussi »

■ **Alors faut-il installer plus de bornes de recharge ?**

■ « Non ce n'est pas la peine de mettre des blocs de recharge partout. Ce n'est pas ce que nous conseillons, c'est inutile et en plus ce sont des bornes qui coûtent cher. Aujourd'hui les hubs de recharge sont équipés de branchements USB et vous pouvez aussi recharger votre portable. Mais en installer partout cela ne sert à rien. »

■ **Vous confirmez que les retombées économiques liées aux voies vertes et aux véloroutes sont importantes ?**

■ « La fréquentation sur les véloroutes et les voies vertes explose en France. Sur la Vélodyssée qui longe l'Atlantique nous avons la même fréquentation que sur la Loire à vélo, c'est-à-dire pas loin d'un million de cyclistes à l'année. Ce n'est pas rien en termes de retombées économiques. Sur la Loire à Vélo, la consommation journalière était autour de 70 euros par personne. Aujourd'hui nous sommes entre 90 et 100 euros. Pour les restaurateurs, les hébergeurs, les boulangers, les sites touristiques, c'est très positif. Si vous regardez le parking à vélos de Chenonceau qui peut accueillir 400 deux roues, il est plein. Et il y a un étalement de la fréquentation d'avril à novembre sans compter les périodes de vacances scolaires. »

## Le vélo en chiffres

• 2,8 millions de vélos vendus en France en 2017

• 338 000 VAE vendus en 2018

• 1,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires dans les ventes de vélos et pièces détachées

• 21 millions de Français font du vélo pendant leurs vacances



# Hop ! c'est parti !

Ce samedi 18 mai, j'étais un canal heureux. Faune et flore en éveil, j'avais tout préparé pour l'ouverture officielle de mon tronçon de Saint-Amand-Montrond à Épineuil-le-Fleuriel ! Certes, le soleil nous avait envoyé un mot d'excuse, il ne pouvait être présent, mais ce n'est que partie remise. En revanche, à part lui, tout le monde était là : les présidents du Département et de la Région, Michel Autissier et François Bonneau, et évidemment la présidente du Syndicat du Canal, Véronique Fenoll, ainsi que de nombreux élus, et des cyclistes.

## Mes cyclistes, les miens, les premiers !

Tout le monde s'était donné rendez-vous à Épineuil-le-Fleuriel. Quel bon choix ! Le village où Alain-Fournier vécut sept ans. D'ailleurs, ce samedi 18 mai, le maire de la commune, Philippe Amizet a cité l'écrivain : « *ce pays qu'on ne voit bien qu'en écartant les branches* ». Bel hommage pour cette partie du Cher à la lisière de l'Allier.



Ce qui n'a pas échappé à Michel Autissier qui a parlé de moi comme d'un « *lien entre deux territoires* ». Le président du Département du Cher a d'ailleurs beaucoup insisté



Le président du Département, Michel Autissier, la présidente du syndicat du canal, Véronique Fenoll et le président de la Région, François Bonneau, réunis pour couper le ruban.

sur ces liens en faisant aussi référence à l'Abbaye de Noirlac, dont le projet de jardin du paysagiste Gilles Clément lui tient à cœur, et qui doit booster l'activité touristique dans le sud du Cher.

Parce que j'ai bien noté aussi ce que le président de la Région Centre-Val de Loire a dit : « *la ruralité, les paysages sont notre histoire, notre fierté et notre avenir* ». Pour François Bonneau mon itinéraire peut servir les touristes mais aussi les usagers et leurs déplacements quotidiens. Ce mot *paysage* a marqué une des déclarations de

Véronique Fenoll, puisque les aménagements de la véloroute qui me borde sont aussi paysagés : « *c'est ce paysage qui est notre marque de fabrique* » a-t-elle dit.

## C'est vrai, je suis unique.

À chaque fois qu'il y a sur mes berges une réunion de début de chantier ou une inauguration, à la fin, tout le monde monte sur des vélos et je les accompagne en balade. Je trouve ça sympa. ■

