

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

CHEMINS DE HALAGE DES CANAUX DU NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE

TYPE :

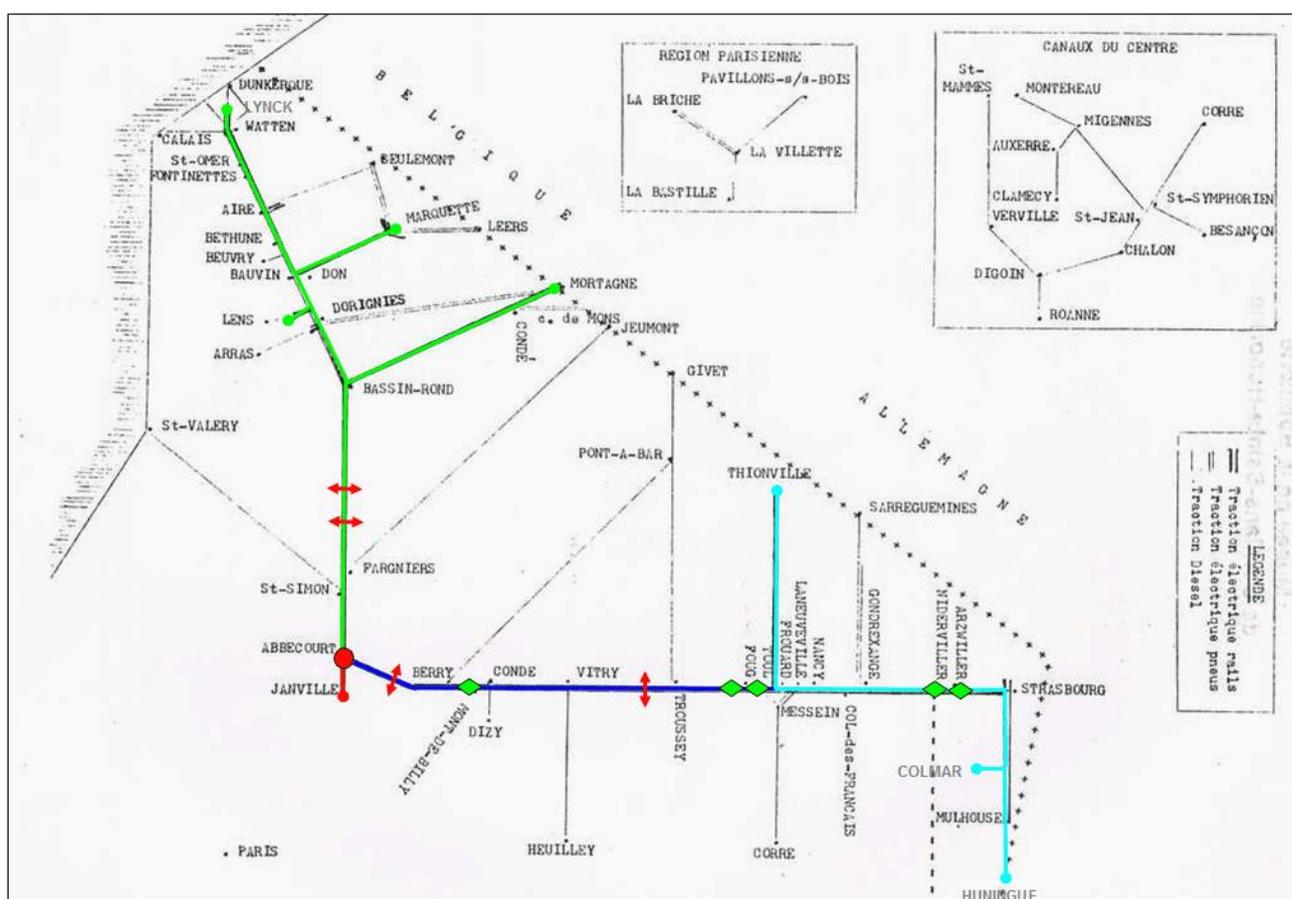
Chemins de halage

Long : 1047 Km

DEPARTEMENTS :

02 - 51 - 54 - 55 - 57 - 59 - 60 - 62 - 67 - 68

SITUATION GENERALE



Tout le réseau en E 100 sauf >>>>

E 60



Coupures Voûtes Marinières (tunnels)



Voûtes avec chemin de fer de halage

COMMENTAIRES

Du temps où les chalands de la batellerie fluviale n'avaient pas de moteur et ne pouvaient se déplacer par eux-mêmes, il était coutume de les faire tracter par des animaux se déplaçant sur un chemin de halage latéral.

C'est pourquoi, dans les départements du Nord et de l'Est de la France, et notamment sur le grand axe très fréquenté des canaux allant de Dunkerque (mer du Nord) à Huningue (frontière suisse), ainsi que sur quelques canaux annexes, il a été décidé de moderniser ce type de traction et d'installer des voies ferrées de halage parcourues par de petits tracteurs diesel ou électriques, le plus souvent alimentés par des batteries rechargeables. Ainsi est né un réseau ferroviaire peu connu qui allait de la mer du Nord à la Suisse, qui a présenté 1047 km de développement total à son apogée, et sur lequel ont circulé 1700

locotracteurs. Il était à écartement métrique de Dunkerque à Frouard (au nord de Nancy - Meurthe et Moselle) et en écartement Decauville au-delà. Son histoire est excellemment résumée par [ce site](#) écrit par un spécialiste de la chose.

Partant d'un point central qui est Abbecourt dans l'Aisne (voir carte situation générale), ce réseau peut être brièvement décrit comme suit :

- Une section nord comportant successivement le canal de Saint Quentin, la rivière Escaut canalisée sur 15 km entre Cambrai et le Bassin Rond (important carrefour de canaux), et les canaux de la Sensée, de la Deûle, de l'Aire, de Neuffossé et de la Haute Colme. Cette section comportait par ailleurs trois canaux annexes en cul de sac vers Mortagne, Lens et Marquette.
- Une section sud uniquement représentée par le canal latéral à l'Oise.
- Une section centre avec les canaux de l'Oise à l'Aisne, latéral à l'Aisne, de l'Aisne à la Marne, latéral à la Marne, de la Marne au Rhin et latéral à la Moselle entre Toul et Frouard ; ce dernier ayant disparu puisqu'aujourd'hui les bateaux passent directement dans la Moselle.
- Enfin une section est comportant une branche nord vers Thionville par la Moselle elle-même ou son canal latéral, et la branche est proprement dite avec les canaux de la Marne au Rhin, du Rhône au Rhin entre Strasbourg et Mulhouse, et de Huningue jusqu'à la frontière suisse. Tout comme la section nord, elle comportait un canal annexe en cul de sac vers Colmar.

Ce réseau avait cependant la particularité d'être ponctuellement interrompu en plusieurs endroits : dans des ports fluviaux ainsi qu'au niveau de quatre tunnels (appelés "voûtes" en langage marinier) où la traction s'effectuait par touage ou par treuillage à partir des berges. Ces quatre voûtes sont :

- Celle de Riqueval, sous la commune de Bellicourt, dans l'Aisne, de 5670 m de long.
- Suivie non loin de là par la voûte du Tronquoy, de 1098 m.
- Puis, beaucoup plus loin, mais toujours dans l'Aisne, la voûte de Braye en Laonnois, 2365 m.
- Et enfin, dans la Meuse, celle de Mauvages, longue de 4877 m.

Par contre, il existait cinq autres voûtes sous lesquelles passait le chemin de fer de halage :

- La voûte du Mont de Billy, 2302 m, dans la Marne, entre Reims et Chalons en Champagne.
- Celle de Foug, 867 m, en Meurthe et Moselle.
- Celle de Liverdun, 388 m, abandonnée et en partie comblée car les bateaux empruntent la Moselle.
- Celle de Niderviller, 475 m, en Moselle.
- Et non loin de là, pour finir, celle assez particulière d'Arzviller, 2306 m.

Aujourd'hui, alors que la batellerie de fret a laissé place à la navigation de plaisance dont tous les bateaux ont un moteur, les voies ferrées de halage n'ont plus de raison d'être. Elles ont donc disparu et les chemins de halage ont retrouvé leur aspect premier, même s'il est possible de voir encore des rails en certains endroits. Sans être des voies vertes, encore que certains chemins aient reçu ce statut officiel, ils sont en très bon état car régulièrement entretenus par les service des VNF ([Voies Navigables de France](#)) et vous offriront de superbes balades ferroviaires inédites, à pied ou à vélo.

Savoir par contre qu'ils sont soumis à la réglementation des VNF, qu'il peut donc y avoir des restrictions d'accès pour diverses raisons techniques et que, pour des raisons de sécurité évidentes, la traversée de toutes les voûtes est interdite. Ces souterrains doivent être contournés par le haut, par des petites routes ou des chemins.



Halage à l'ancienne et halage mécanique

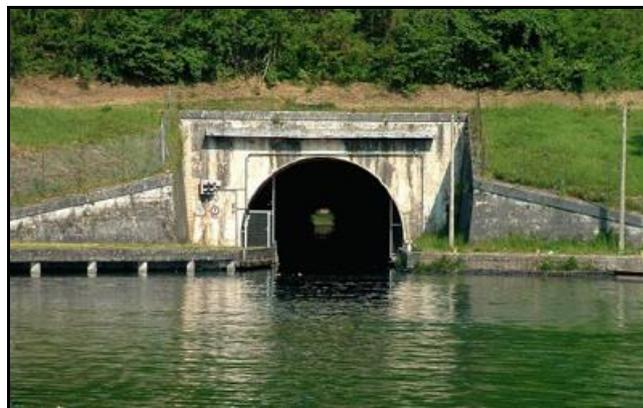
DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



L'entrée nord et la sortie sud de la voûte du Mont de Billy



Ci-contre, l'entrée nord du temps où les rails du chemin de fer de halage étaient encore visibles



La galerie et la sortie Est de la voûte de Foug
Le chemin de fer de halage passait sur le trottoir qui, à l'époque, n'avait pas de rambarde



La partie de canal qui longeait la Moselle entre Toul et Frouard est aujourd'hui abandonnée
 Les bateaux empruntent directement le fleuve
 Ce qui explique pourquoi l'ancienne voûte de Liverdun est fermée...



... Et en partie comblée



Ci-dessus et ci-après, dans la trouée de Saverne, la voûte de Niderviller

est le seul souterrain qui montre encore la voie ferrée de halage



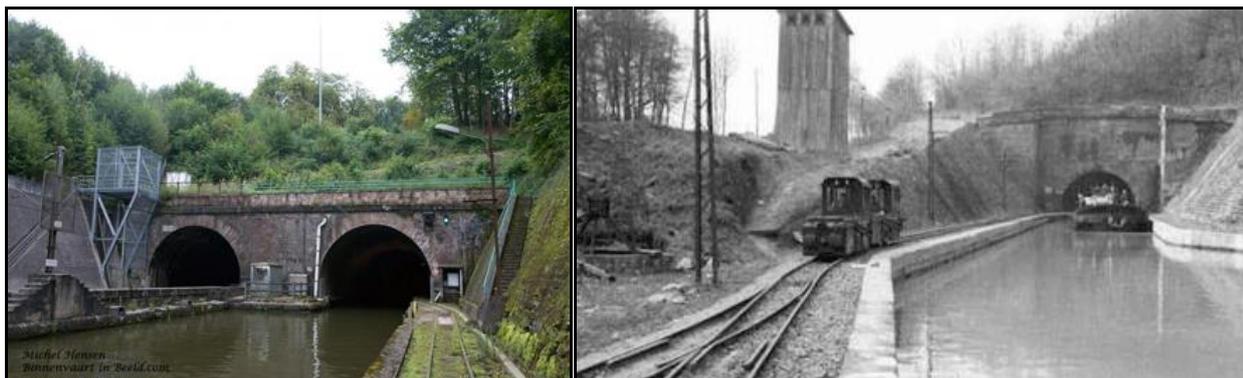
Le canal de la Marne au Rhin passe du bassin mosellan au bassin rhénan par la voûte d'Arzwiller.



Pointillés bleus : voûte marinière – Pointillés noirs : tunnel ferroviaire

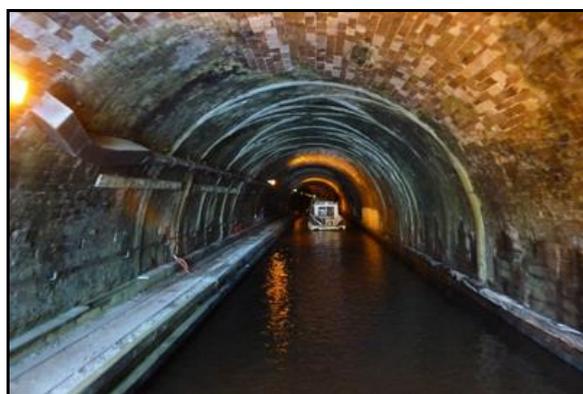
Cette dernière est assez particulière dans la mesure où elle a servi au creusement du tunnel ferroviaire de la ligne Paris > Strasbourg auquel elle est reliée par 14 galeries d'intercommunication plus ou moins longues. En effet, les deux souterrains ne sont pas parallèles, mais légèrement divergents. De plus, le tunnel ferroviaire descend car la voie ferrée passait sous le canal du temps où celui-ci se prolongeait en rive gauche de la Zorn. La voûte fluviale, est en effet plus courte de 350 m que le tunnel ferroviaire comme le montre le croquis ci-après.



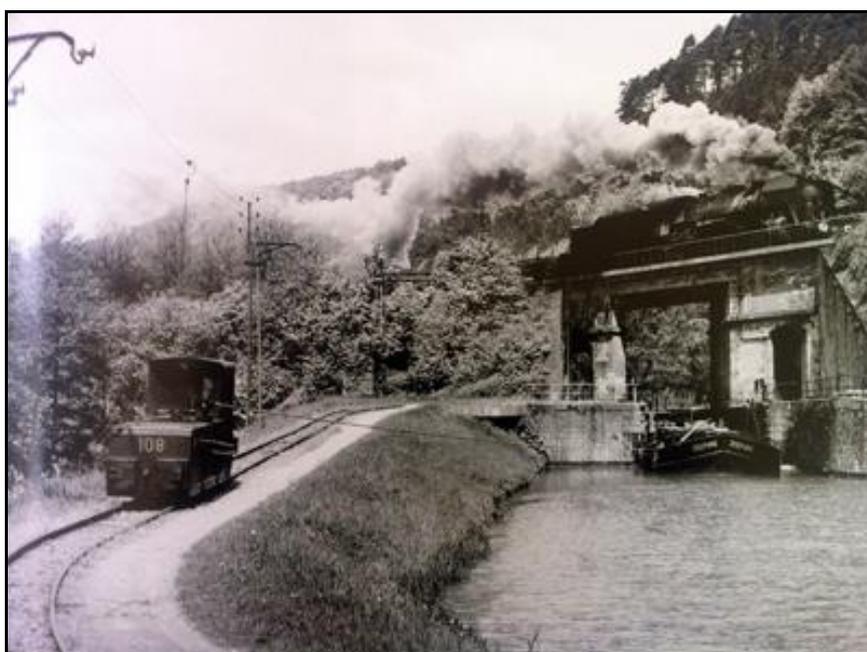


L'entrée Ouest et une belle photo ancienne de la sortie Est de la voûte d'Arzviller
avec deux tracteurs de halage en action

Sur la photo de l'entrée, le tunnel de gauche est le tunnel ferroviaire de la ligne Paris > Strasbourg



Après avoir franchi la ligne de partage des eaux, le canal de la Marne au Rhin plongeait vers l'Alsace par une échelle de 17 écluses successives situées en rive gauche de la Zorn. Mais pour faciliter la circulation fluviale, le canal a été dévié en rive droite et équipé d'un ascenseur à bateaux d'usage beaucoup plus pratique. Dès lors, cette partie abandonnée, de 8 km de long, a été aménagée en voie verte de randonnée sécurisée. A hauteur de l'ancienne écluse 14, la voie ferrée Paris > Strasbourg passe sur le canal par un pont dont l'une des deux petites arches a dû être élargie afin de permettre le passage des petits tracteurs de halage.



Ci-dessus et ci-dessous, une belle photo d'époque du pont de Bodenmark, à hauteur de l'écluse 14,

avec sa petite arche élargie pour permettre le passage de la voie ferrée de halage



Quelques tracteurs restaurés et exposés témoignent encore du temps du halage ferroviaire

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.

★ ★ ★