

REGION BRETAGNE

n° 18\_DTPVN\_DD VN\_1

## CONSEIL REGIONAL

22 juin 2018

## DELIBERATION

### Canaux et voies navigables de Bretagne :

### Les principes d'une stratégie régionale de développement et de valorisation

Le Conseil régional convoqué par son Président le 29 mai 2018, s'est réuni le vendredi 22 juin 2018 au siège de la Région Bretagne, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

**Etaient présents** : Monsieur Olivier ALLAIN, Madame Sylvie ARGAT-BOURIOT, Madame Catherine BLEIN, Madame Mona BRAS, Madame Georgette BREARD, Monsieur Pierre BRETEAU, Monsieur Gwenegan BUI, Monsieur Thierry BURLOT, Madame Gaby CADIOU, Madame Fanny CHAPPE (à partir de 12h10 jusqu'à 14h) Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur Marc COATANÉA (jusqu'à 12h30), Monsieur André CROCQ, Madame Delphine DAVID (jusqu'à 14h puis à partir de 16h30), Monsieur Gérard DE MELLON, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Virginie D'ORSANNE, Madame Laurence DUFFAUD, Monsieur Richard FERRAND (de 11h à 17h), Madame Laurence FORTIN, Madame Anne GALLO, Madame Evelyne GAUTIER-LE BAIL (jusqu'à 20h), Monsieur Karim GHACHEM, Madame Anne-Maud GOUJON, Madame Sylvie GUIGNARD (de 15h20 à 17h35), Madame Claire GUINEMER (jusqu'à 14h), Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Kaourintine HULAUD, Monsieur Bertrand IRAGNE (jusqu'à 15h20), Madame Elisabeth JOUNEUX-PEDRONO, Monsieur Roland JOURDAIN (jusqu'à 14h), Monsieur Pierre KARLESKIND (jusqu'à 13h10 puis à partir de 15h15), Monsieur Gérard LAHELLEC, Madame Isabelle LE BAL, Monsieur Jean-Michel LE BOULANGER, Monsieur Olivier LE BRAS, Monsieur Raymond LE BRAZIDEC (jusqu'à 16h30), Madame Agnès LE BRUN, Monsieur Patrick LE DIFFON, Monsieur Marc LE FUR, Monsieur Patrick LE FUR, Madame Gaël LE MEUR, Monsieur Alain LE QUELLEC, Madame Gaël LE SAOUT, Madame Christine LE STRAT, Monsieur Christian LECHEVALIER, Madame Lena LOUARN, Monsieur Bernard MARBOEUF, Monsieur Martin MEYRIER, Monsieur Philippe MIAILHES, Monsieur Paul MOLAC, Madame Gaëlle NICOLAS (jusqu'à 19h45), Madame Gaëlle NIQUE, Madame Anne PATAULT, Madame Isabelle PELLERIN, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN, Monsieur Maxime PICARD, Monsieur Bertrand PLOUVIER, Monsieur Pierre POULIQUEN (jusqu'à 18h20), Monsieur Bernard POULIQUEN, Monsieur Bruno QUILLIVIC, Monsieur Dominique RAMARD (jusqu'à 18h15), Madame Emmanuelle RASSENEUR, Madame Agnès RICHARD, Monsieur David ROBO (jusqu'à 18h50), Madame Claudia ROUAUX (jusqu'à 18h25), Monsieur Stéphane ROUDAUT (jusqu'à 19h35), Madame Catherine SAINT-JAMES, Madame Forough SALAMI-DADKHAH, Monsieur Emeric SALMON (de 9h00 à 11h00, puis après 11h45), Madame Hind SAOUD, Monsieur Sébastien SEMERIL (jusqu'à 16h15), Madame Renée THOMAÏDIS, Madame Martine TISON, Madame Anne TROALEN, Monsieur Hervé UTARD, Madame Anne VANEECLOO, Madame Gaëlle VIGOUROUX, Madame Sylvaine VULPIANI.

**Avaient donné pouvoir** : Monsieur Éric BERROCHE (pouvoir donné à Monsieur Gérard LAHELLEC), Madame Fanny CHAPPE (pouvoir donné à Monsieur André CROCQ jusqu'à 12h10 puis après 14h), Monsieur Marc COATANE (pouvoir donné à Monsieur Karim GHACHEM à partir de 12h30), Madame Delphine DAVID (pouvoir donné à Monsieur Bernard MARBOEUF de 14h à 16h30), Monsieur Richard FERRAND (pouvoir donné à Monsieur Marc COATANE jusqu'à 11h00 puis à partir de 17h à Monsieur Olivier ALLAIN), Monsieur Roland JOURDAIN (pouvoir donné à Madame Emmanuelle RASSENEUR à partir de 14h), Madame Evelyne GAUTIER-LE BAIL (pouvoir donné à Madame Laurence DUFFAUD à partir de 20h), Madame Sylvie GUIGNARD (pouvoir donné à Madame Martine TISON jusqu'à 15h20 puis à partir de 17h35), Madame Claire GUINEMER (pouvoir donné à Monsieur Bruno QUILVIC à partir de 14h00), Monsieur Pierre KARLESKIND (pouvoir donné à Monsieur Bernard POULIQUEN de 13h10 à 15h15), Monsieur Raymond LE BRAZIDEC (pouvoir donné à Madame Elisabeth JOUNEAUX-PEDRONO à partir de 16h30), Monsieur Jean-Yves LE DRIAN (pouvoir donné à Madame Gaël LE SAOUT), Madame Nicole LE PEIH (pouvoir donné à Monsieur Raymond LE BRAZIDEC jusqu'à 16h30 puis à Madame Laurence FORTIN), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame Isabelle LE BAL à partir de 19h45), Pierre POULIQUEN (pouvoir donné à Madame Anne GALLO à partir de 18h20), Monsieur Dominique RAMARD (pouvoir donné à Monsieur Philippe HERCOUËT à partir de 18h15), Monsieur David ROBO (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE DIFFON à partir de 18h50), Madame Claudia ROUAUX (pouvoir donné à Madame Catherine SAINT-JAMES à partir de 18h25), Monsieur Emeric SALMON (pouvoir donné à Madame Virginie d'ORSANNE de 11h00 à 11h45), Monsieur Sébastien SEMERIL (pouvoir donné à Monsieur Hervé UTARD à partir de 16h15).

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion du 11 juin 2018 ;

Vu l'avis de la Commission Economie, agriculture et mer, Europe du 15 juin 2018 ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

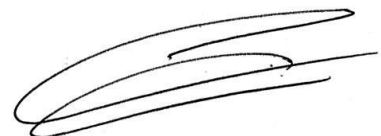
#### **DECIDE**

#### **(Unanimité)**

- **D'APPROUVER** les principes d'une stratégie régionale de développement et de valorisation des voies navigables présentés dans le rapport joint en annexe ;

- **DE DELEGUER** à la commission permanente l'approbation des futurs contrats de canal.

Le Président,



Loïg CHESNAIS-GIRARD



Direction du tourisme, du patrimoine et des voies navigables  
Direction déléguée aux voies navigables

Session du Conseil régional  
Juin 2018

## **Canaux et voies navigables de Bretagne : Les principes d'une stratégie régionale de développement et de valorisation**

L'Histoire et la Géographie ont composé la spécificité bretonne en matière de voies d'eau. Il en résulte une organisation particulière : la Bretagne est, au niveau national, la seule Région gestionnaire de ses voies navigables. Ce positionnement volontariste traduit son souhait de maîtriser pleinement cette compétence depuis le transfert opéré par l'Etat en 2008.

Ce domaine fluvial est un patrimoine régional remarquable, constitué de rivières naturelles et de canaux artificiels sur plus de 570 km de linéaire. Il est le support de nombreuses activités aquatiques (la navigation de plaisance, la baignade, la pêche, ...) et terrestres (la randonnée pédestre, cycliste sur le chemin de halage, ...).

La politique régionale en faveur des canaux mise en œuvre dès 2008 a consisté à s'assurer d'un excellent niveau de gestion des infrastructures mais également à développer des usages au travers d'une approche à la fois innovante et qualitative ; dans l'objectif d'exprimer le potentiel fluvial breton et de renforcer les partenariats avec les acteurs publics, associatifs et privés. Cette première décennie d'implication et d'investissement de qualité permet d'ancrer l'action régionale à venir.

Par ailleurs, l'extension du périmètre de propriété de la Région à la section finistérienne du canal de Nantes à Brest, en janvier 2017 et potentiellement au linéaire Costarmoricain, permet aujourd'hui l'affirmation d'une vision stratégique de développement des canaux et voies d'eau de Bretagne, à l'échelle régionale.

En effet, ces voies d'eau constituent un levier de développement économique et touristique très important et renforcent l'attractivité, notamment du centre Bretagne. Les derniers chiffres de l'enquête « Reflet » menée par le Comité régional du tourisme de Bretagne (C.R.T) sur la fréquentation illustre nettement l'engouement croissant des visiteurs pour cet « univers » des voies navigables et au profit du « tourisme fluvial » et « fluvestre ».

La Région Bretagne nourrit une ambition déterminée pour le développement des voies navigables. Celle-ci implique un traitement volontariste, dynamique et écologiquement responsable de ce sujet.

Ce rapport détaille les principales caractéristiques de voies navigables de Bretagne, leurs enjeux en Bretagne et propose des priorités transversales pour l'action publique afin de les valoriser.

La mise en œuvre des orientations politiques, ici identifiées, se matérialisera dans des plans d'actions opérationnels, construits de façon concertée et territorialisée avec les partenaires concernés (E.P.C.I, Départements, associations, ...).

# 1. Les voies navigables et les canaux bretons : un p



## 1.1. Historique des canaux et voies navigables de Bretagne

A la croisée des chemins entre nature et culture, les canaux de Bretagne mêlent les patrimoines naturels, bâtis, techniques et immatériels. Ils modèlent les paysages de Bretagne intérieure et en constituent un marqueur identitaire fort.

Reflet de l'histoire bretonne, leurs constructions s'échelonnèrent sur plusieurs siècles, au gré des aléas politiques : Révolution Française, Empire, conflit franco-britannique... Témoins des évolutions tant sociétales que techniques, les canaux avaient, dès le départ, l'ambition de contribuer au développement économique de la Bretagne intérieure. Un rôle qui aujourd'hui apparaît toujours comme très actuel.

### 1.1.1. La liaison Manche-Océan (Vilaine, Ille et Rance)

Si les traces de navigation commerciale sur la Vilaine remontent au IX<sup>ème</sup> siècle, les premiers projets d'aménagement datent de 1160. Les travaux ne débutent qu'en 1540 avec la construction de pertuis et portes marinières mais ce n'est qu'entre 1575 et 1585 que dix écluses à sas et doubles portes sont mises en place.

Suite à l'incendie de Rennes en 1720, un nouveau projet pour la navigation sur la Vilaine voit le jour sous l'impulsion de l'architecte Robelin. Mais il faudra de nouveau attendre 1783 et la mise en place de la Commission de Navigation Intérieure, instance chargée de faire toutes les études et projets du système de navigation intérieure, pour que le projet aille de l'avant.

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, les nombreux blocus maritimes sous le règne de Louis XIV encouragent un projet de canalisation de la Rance et une liaison avec la Vilaine par le Meu. La Révolution Française porte un coup d'arrêt au projet qui ne reprendra qu'en 1804 sous la menace d'un nouveau blocus maritime. A la chute de l'Empire, le chantier s'interrompt et la construction reprend en 1822. Le canal d'Ille et Rance est inauguré sous la Restauration et ouvert à la navigation en 1832.

### 1.1.2. Le Blavet

Fleuve côtier long de 148,9 km, le Blavet est canalisé entre Gouarec et l'estuaire à l'aval de Rennes.

Prenant conscience de l'intérêt de Pontivy, au cœur de la Bretagne et entre Manche et Golfe de Gascogne, Napoléon I<sup>er</sup> initie le projet de canalisation du Blavet et les études débutent en 1802 afin de relier Pontivy à la mer. L'inauguration eu lieu en 1825.

### 1.1.3. Le canal de Nantes à Brest

Les études et la construction du canal de Nantes à Brest s'inscrivent dans la suite chronologique et historique de ceux de la Vilaine, du canal d'Ille et Rance et du Blavet. Tout comme eux, leurs prémices s'inscrivent, dès 1783 et la Commission de Navigation Intérieure, dans la volonté de l'Ancien Régime de relier Rennes aux principaux ports bretons tout en désenclavant la Bretagne intérieure. Cependant, la Révolution Française ayant suspendu ce projet, c'est le blocus de Brest par les Britanniques au début du XIX<sup>ème</sup> siècle qui convaincra Napoléon I<sup>er</sup> de l'intérêt du projet afin d'approvisionner les arsenaux de Brest et Lorient depuis Saint-Malo et Nantes.

Les travaux débutent en 1806 et sont titanesques. Il s'agit de relier quatre bassins fluviaux (Loire, Vilaine, Blavet, Aulne) en assurant la jonction de huit rivières (Erdre, Isac, Oust, Blavet, Kergoat, Doré, Hyères et Aulne) par trois points de partage des eaux.

Le canal de Nantes à Brest long de 360 km est livré dans son intégralité à la navigation en 1842 et inauguré en 1858 sur le site de l'écluse maritime de Guilly Glaz par Napoléon III et l'Impératrice Eugénie.

## 1.2. La prise de compétence et de moyens de la Région

---

Le transfert des voies navigables de l'Etat à la Région s'est opéré en trois phases.

- Le transfert de compétence d'aménagement et d'exploitation le 1<sup>er</sup> janvier 1990.

La Région a alors concédé cette compétence aux quatre départements bretons et à l'Institution d'Aménagement de la Vilaine.

- Le transfert de propriété le 1<sup>er</sup> janvier 2008.
- Le transfert des agents de l'Etat le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Conséquence de cette dernière phase, le nouveau contexte ne permettant juridiquement plus le maintien des concessions, celles-ci prennent progressivement fin et la Région opère aujourd'hui sa compétence en maîtrise d'ouvrage directe, sur l'ensemble de son domaine à l'exception toutefois du secteur finistérien (à l'aval de Châteaulin) non impacté par le transfert des agents de l'Etat et où la concession a pu être maintenue.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Région est devenue propriétaire de la section finistérienne du canal de Nantes à Brest en amont de Châteaulin. La concession au Département du Finistère a été étendue à ce nouveau secteur.

La Région Bretagne est la seule Région à avoir décidé de cette prise de compétence et de propriété. Les voies navigables des territoires voisins, connectées au réseau breton ont été transférées en pleine propriété aux départements (Loire-Atlantique, Mayenne, Sarthe, Maine et Loire).



Aujourd'hui, les voies d'eau bretonnes sont intégralement consacrées à ces pratiques de loisirs et peuvent être mises en avant dans des offres touchant au tourisme lent (slowtourism) et/ou au tourisme vert et/ou durable. Elles deviennent une destination à fort potentiel de développement.





### Le canal de Nantes à Brest (de Rohan à Redon)

La navigation est intense de Redon à Malestroit, voire Josselin. Elle est plus exploitée en maîtrise d'ouvrage directe un port de plaisance fluvial à l'origine d'une part significative du trafic entre Rohan et Josselin.

### La confluence Oust - Vilaine à Redon

La confluence est le secteur de navigation par excellence. Carrefour des voies navigables, le trafic s'y développe vers la Vilaine aval et la mer, vers Nantes, vers la Gacilly, ou vers Rennes puis le canal d'Ille et Rance. Pour cette raison, le secteur de la confluence est le lieu d'implantation des loueurs de bateaux.

### La Vilaine d'Arzal à Rennes

La Vilaine est composée de trois sections : la section Arzal-Redon, Redon-Messac et Messac-Rennes. La navigation entre Arzal et Redon est essentiellement maritime. L'enjeu environnemental est d'importance puisque ce bief est le réservoir d'eau potable de l'unité de traitement de Ferel.

La navigation entre Redon et Messac comporte le franchissement de 2 écluses pour relier la confluence et ses atouts au port fluvial de Messac, par ailleurs base de location de 'Le Boat'.

Entre Messac et Rennes, 11 écluses permettent de parcourir 48 km. A Apigné, la Région exploite en régie directe le seul slipway des canaux bretons. A proximité de l'écluse d'Apigné, cet équipement permet aux péniches au gabarit breton d'effectuer leurs travaux d'entretien dans des conditions satisfaisantes. La Région Bretagne et la Ville de Rennes sont associées dans une étude de schéma directeur fluvial dont l'un des principaux objectifs est de qualifier l'accueil des plaisanciers à Rennes et doter le secteur des équipements nécessaires à la promotion de l'itinéraire Manche-Océan.

### Le canal d'Ille et Rance

Le canal d'Ille et Rance emprunte partiellement les deux cours d'eau mais s'en écarte sur une bonne partie pour emprunter des sections artificielles de dérivation.

Plus de 70 % du linéaire est artificiel. Cette artificialisation fait le charme du canal en offrant des paysages plus champêtres, plus bucoliques que sur les rivières et les fleuves mais l'artificialisation a pour corollaire un nombre important d'écluses. Entre Rennes et Dinan, le plaisancier ne rencontre pas moins de 47 écluses.

L'échelle des 11 écluses, en haut du versant Rance, est un lieu emblématique du canal d'Ille et Rance. Le secteur aval de la Rance connaît, autour de Dinan, un trafic intense de très petits bateaux et de voiliers hivernant à Dinan. Le caractère fluviomaritime des canaux de Bretagne, identifié comme un axe de développement, génère une légère fréquentation de bateaux maritimes de plaisance à l'intérieur des terres. Cela reste toutefois un potentiel à exploiter de manière plus significative, même si des contraintes sont encore à lever. L'incompatibilité du permis plaisance « mer » et du permis plaisance « fluvial » freine l'accès des bateaux maritimes sur les canaux bretons.

### **La randonnée terrestre**

La fréquentation la plus exponentielle de ces dernières années est sans nul doute celle liée au tourisme à vélo du fait de l'intégration des 680 km de chemin de halage au Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes.

On observe ainsi :

- 4,2 millions d'usagers par an, qu'ils soient touristes ou non.
- 74 millions de km parcourus sur un réseau de 1600 km étudiés à pied, à vélo.
- 30% de touristes extérieurs à la Bretagne et 70% d'excursionnistes locaux.

A ce titre, les canaux ont bénéficié d'aménagement spécifique, d'une structuration de l'offre des services privés et publics et d'actions de communication propre. Fort de ces investissements, la fréquentation est aujourd'hui avérée et en constante évolution.

Les canaux de Bretagne sont longés d'itinéraires de grandes randonnées (GR) et de boucles de petites randonnées (PR) qui offrent de nombreuses opportunités de découverte des milieux naturels comme du patrimoine bâti dans un environnement proche très bien préservé.

La pratique équestre s'appuie quant à elle sur le maillage de l'itinéraire régional Equibreizh et très récemment sur le chemin de halage. Si la fréquentation équestre se développe, la structuration de l'accueil spécifique à ces usagers est à construire.



A l'appui des avis exprimés par tous les usagers de la voie d'eau dans l'étude des canaux de Bretagne est véritablement aujourd'hui un univers apprécié et différentes activités terrestres et fluviales "se nourrissent" mutuellement.

C'est un espace où la nature, les paysages et les hommes constituent le socle d'un "slow tourisme" en devenir, pour se déconnecter au sein d'un univers canal à part.

Les canaux de Bretagne, en tant qu'univers d'itinérance, sont donc une réalité avérée. Cette attractivité, à la fois fluviale et terrestre, repose sur une grande variété de paysages préservés mais aussi sur un patrimoine bâti lié d'une part au canal, en tant qu'ouvrage d'art hydraulique et, d'autre part à l'histoire des cités riveraines qui démontrent le rôle stratégique des rivières et fleuves en Bretagne au cours de l'histoire.

## La chasse et la pêche

Les voies navigables ont été pêchées et chassées depuis des temps bien antérieurs à la mise en navigation et à aucun moment l'existence de ces pratiques n'a été remise en cause.

La gestion des droits de chasse et de pêche incombant au propriétaire des lieux, la Région Bretagne a conventionné en 2014 avec les fédérations respectives regroupant les pratiquants de ces deux activités.

**Pour la chasse :** activité devant être particulièrement encadrée sur un domaine entièrement ouvert au public, la convention tripartite lie les fédérations de chasse départementales et les associations de chasse fluviale au gibier d'eau. Au titre de cette convention, les fédérations et associations apportent à la Région une assistance à la gestion et accentuent leur effort sur la lutte contre les espèces envahissantes.

Ainsi la convention vise :

- À mettre en place une gestion partenariale du domaine public fluvial ;
- À pratiquer une gestion équilibrée de la ressource cynégétique ;
- À conjuguer les efforts des chasseurs et des organismes de lutte contre les nuisibles (ragondin et rat musqué) ;
- À associer les chasseurs aux campagnes de recensement de données naturalistes.

**Pour la pêche :** depuis toujours les voies navigables sont pêchées. Les cartes postales anciennes en témoignent et les actions des fédérations pour promouvoir le loisir pêche portent leurs fruits.

Le droit de pêche sur le domaine public fluvial est confié aux fédérations par convention depuis 2014. Au titre de ces conventions, les fédérations apportent à la région une assistance à la gestion et une coopération scientifique.

Les conventions visent :

- À mettre en place une gestion partenariale du domaine public fluvial ;
- À ne pas rompre les équilibres existants entre les différentes catégories de pêcheurs ;
- À pratiquer une gestion équilibrée de la ressource piscicole ;
- À mettre en place des actions en faveur du loisir et du tourisme pêche.

Le développement du tourisme pêche au travers de parcours de pêche labellisés profite aux pêcheurs locaux mais permet également de toucher une clientèle de pêcheurs français et étrangers de plus en plus importante.

Quelques pêcheurs professionnels exercent leur activité sur la Vilaine entre Guipry-Messac et Arzal.

## La ressource en eau

Tout comme les cours d'eau, les canaux sont classés en masse d'eau et ont des objectifs environnementaux ambitieux d'atteinte du bon état écologique potentiel à l'échéance 2027. Pour les canaux de Bretagne, entre le Canal de Nantes à Brest, celui d'Ille et Rance et de la Vilaine, 18 masses d'eau sont fortement modifiées par leur modification physique, et 9 masses d'eau sont totalement artificielles (canal lui-même).

En stockant la quantité d'eau nécessaire à la navigation, les canaux constituent un véritable « château d'eau horizontal » assurant ainsi un volume permanent significatif. Ils contribuent à sécuriser l'alimentation en eau de la Bretagne. Les ouvrages de navigation doivent ainsi être conservés, ce qui exclut toute perspective de débarrage.

La gestion des canaux est un exemple de conciliation des usages et environnementaux. Il s'agit de maintenir un patrimoine historique remarquable réglementaires environnementales.

La Région relève ce défi en maintenant la navigabilité sur le canal tout en préservant une ressource en eau de qualité, et en quantité.

## **L'hydroélectricité**

La Vilaine, l'Oust, le Blavet, l'Ille, la Rance, l'Aulne et l'Hyère sont des cours d'eau rendus navigables par une artificialisation qui a créé des chutes, certes de faible hauteur, mais potentiellement exploitables pour produire de l'électricité.

Une dizaine de chutes sont d'ores et déjà exploitées.

L'évolution technologique des centrales de production autorise aujourd'hui l'équipement de sites à faible chute dans des conditions qui pouvaient ne pas être rentables hier. La mobilisation du potentiel hydroélectrique des voies navigables n'est aujourd'hui que partielle.

Un potentiel existe notamment en matière d'autoconsommation d'une production respectueuse des écosystèmes.

### **1.4. Des retombées économiques**

---

Les retombées économiques directes liées à la plaisance sont estimées aujourd'hui à 6,6 millions d'€ /an. Les retombées globales sont estimées à 7,9 millions d'€ /an<sup>1</sup>.

Celles liées aux activités d'itinérance sont encore plus révélatrices de cette activité : 25,2 millions d'€ /an de retombées économiques directes et 38,4 millions d'€ /an de retombées économiques globales<sup>2</sup>.

A ces chiffres, s'ajoutent une fréquentation liée à l'attractivité des sites et cités riveraines qui font l'objet d'un tourisme d'excursion.

La politique des Petites cités de caractères et des Villes d'art et celle liée au Label « Escales d'une rive à l'autre »<sup>3</sup> soutiennent ce positionnement et représentent un maillage de 41 sites dont 6 possèdent les deux labels.

La création en 2000 du label « Escales d'une rive à l'autre » en partenariat entre les Comités Régionaux du Tourisme de Bretagne et des Pays de la Loire, géré aujourd'hui par l'association « Canaux de Bretagne », a été un outil de mobilisation déterminant auprès des collectivités riveraines.

Les canaux bénéficient d'un maillage équilibré d'offices de tourisme très impliqués dans les dynamiques liées aux canaux.

---

<sup>1</sup>Retombées directes : Somme des dépenses faites par les touristes en dehors du prix de la location du bateau + retombées globales : Somme des dépenses faites par les touristes en incluant le prix de la location du bateau

<sup>2</sup>Retombées directes : Somme des dépenses faites sur place par les usagers ayant choisi leur destination pour la randonnée, rapportée au nombre de kilomètres d'itinéraires étudiés + retombées globales : Somme des dépenses réalisées par l'ensemble des usagers venus sur les itinéraires quelle que soit leur motivation, rapportée au nombre de kilomètres d'itinéraires étudiés.

<sup>3</sup>Escales d'une rive à l'autre » est une sélection d'espaces de patrimoine, propices à la détente, aux loisirs d'eau et aux activités de nature. Des escales remarquables pour découvrir ou redécouvrir les fleuves, rivières et canaux de l'Ouest ! »

## 2. La gestion en régie et le développement touristique régional

### 2.1. La mobilisation d'une organisation et de moyens conséquents

A l'exception de la section finistérienne du canal de Nantes à Brest dont l'exploitation est concédée au Conseil départemental, la Région opère sa compétence en maîtrise d'ouvrage directe.

Elle dispose d'une équipe composée de près de 190 agents au sein d'une direction déléguée dédiée, rattachée à la direction du tourisme, du patrimoine et des voies navigables.

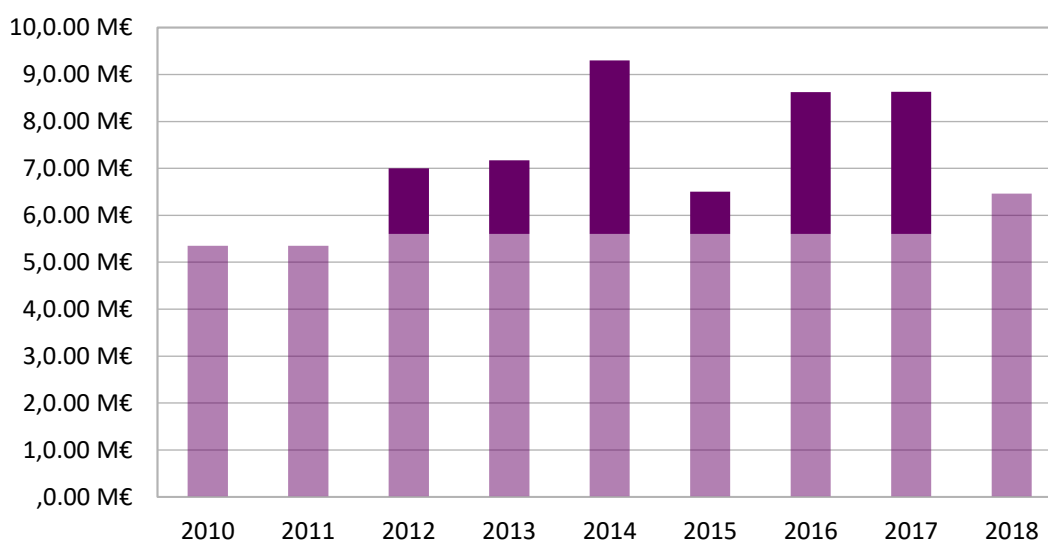
L'activité de l'équipe mobilise, sur un territoire long de plus de 420 km, de nombreux métiers : éclusiers, agents d'entretien, ingénieurs et techniciens en génie-civil et en patrimoine naturel et bâti, gestionnaires, instructeurs, ... ainsi qu'un encadrement général et de proximité.

Le pilotage de l'activité est conduit avec le souci permanent de l'adaptation des moyens mobilisés à l'évolution de la fréquentation, et de la qualité du service rendu aux usagers.

Le pilotage et les actions y sont assurés en transversalité : tourisme, environnement, patrimoine, infrastructure, ...

La Région Bretagne est ainsi bien identifiée comme opérateur unique de voies navigables sur son domaine.

Depuis la prise de gestion en maîtrise d'ouvrage directe, un budget conséquent y est affecté. A la moyenne annuelle de 5,600 M€ en investissement, qui assure le financement des grosses réparations (remplacement des portes d'écluse, réfection des berges, réparation des maçonneries d'ouvrages, aménagement des chemins de halage, réparation des vannages, ...) s'ajoute le financement d'interventions spécifiques ponctuelles liées à la mise en sécurité des personnes et des ouvrages (2012, 2016), aux dégâts des crues (2013, 2014, 2015) ou encore à la reconstruction d'ouvrages structurants (2017).



Le budget de fonctionnement en moyenne annuelle constatée (2010-2018) est de 955 K€. S'y ajoute près de 6M€ de masse salariale partiellement compensée par l'Etat au titre du transfert des personnels.

### 2.2. Une dynamique touristique structurante

Sur la base d'une large concertation animée par le Comité Régional du Tourisme, et en associant le secteur public et privé, un « projet canal » validé par le Conseil régional en 2012, a été élaboré et intégré au Schéma régional du tourisme "Acte 2".

S'appuyant sur trois préceptes :

1. Appréhender l'espace "canal" comme un tout : concevoir la mise en tourisme des canaux de Bretagne dans une approche associant la voie d'eau et ses rives et de manière complémentaire les activités terrestres et de navigation.
2. Agir au bénéfice partagé des habitants et des visiteurs.

### 3. Soutenir la complémentarité littoral et intérieur.

Le schéma retenait 10 actions prioritaires :

- Compléter, moderniser et adapter les services de base
- Soutenir la diversification des pratiques de navigations innovantes
- Soutenir la structuration du pôle pêche
- Soutenir le développement d'hébergements qualifiés
- Offrir une seconde vie aux maisons éclusières
- Consolider le concept des sites « Escale d'une rive à l'autre »
- Bien accueillir
- Soutenir l'événementiel
- Affiner la stratégie marketing
- Structurer un dispositif d'animation du projet.

Les éléments d'analyse de ce premier bilan mettent en évidence des avancées significatives de plusieurs actions fondatrices pour la structuration de l'activité touristique des canaux de Bretagne :

#### → **L'amélioration des services de base :**

Cette action a fait l'objet d'une mobilisation générale. Le dispositif d'évaluation partagé entre les différentes parties prenantes sur 76 sites riverains et complété par un inventaire exhaustif réalisé sur tout le linéaire par le service navigation de la Région sur son domaine de compétences, a permis de développer une culture commune entre les différents acteurs en mettant au cœur du dispositif l'attente de l'utilisateur (plaisancier, randonneur, pêcheur, promeneur...). Des premiers aménagements à l'initiative des gestionnaires ou des collectivités ont vu le jour.

#### → **Une seconde vie aux maisons éclusières inoccupées :**

Partant du constat partagé par tous les acteurs de l'image parfois négative renvoyée par l'état d'abandon apparent de quelques maisons éclusières inoccupées, la Région a engagé un projet ambitieux afin de faire de ces maisons de véritables lieux de vie ouverts au public. Cette démarche pilotée par le Conseil régional au travers la mise en place de deux appels à projet a remporté un vif succès auprès de 25 porteurs de projet. Ce projet a démontré, au-delà de l'intérêt patrimonial qu'il représente, l'efficacité d'une complémentarité de l'initiative publique et des projets privés pour une mise en tourisme attractive.

#### → **La structuration du tourisme à vélo :**

En tant qu'itinéraires du Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes, les canaux de Bretagne ont bénéficié de toute la dynamique partenariale visant la structuration d'une offre de service touristique complète. Cette action est sans doute celle qui a su générer les retombées économiques les plus significatives, affirmant de ce fait le rôle majeur des canaux comme levier du tourisme en Bretagne intérieure. Cette fonction d'itinérance a été largement soutenue par l'inscription du canal de Nantes à Brest dans les dynamiques nationales et européennes.

#### → **Une communication de cohérence territoriale :**

L'édition d'un guide découverte et pratique « Canaux de Bretagne » en tant qu'outil fédérateur et mutualisé entre tous les acteurs (Région/Département/acteurs locaux des territoires traversés) a posé les bases d'une culture commune sur l'unicité des canaux de Bretagne. Cette action complétée par une meilleure intégration de l'offre « canaux » dans la stratégie de communication régionale (site web : [voies-navigables.bretagne.bzh](http://voies-navigables.bretagne.bzh), accueil presse, actions dédiées...) a amorcé l'idée de définir une stratégie de communication unique qui illustrerait « L'esprit canal » en Bretagne.

→ **Une meilleure connaissance des publics :**

La réalisation en 2016 d'une étude de fréquentation des usagers terrestres et fluviaux a permis de connaître avec précision les clientèles et leurs niveaux de satisfaction. L'exploitation des résultats de cette étude constitue une base fiable pour orienter les stratégies d'aménagement comme de marketing.

→ **Une mobilisation continue :**

La gouvernance collaborative adoptée et la mise en œuvre concrète d'actions ont maintenu une implication active des acteurs publics, privés et associatifs à tous les échelons territoriaux, contribuant au sentiment d'appartenance d'un « Univers » tel que la Région l'affirme dans sa stratégie touristique. Les évolutions majeures institutionnelles sur la répartition des compétences et les transferts du domaine fluvial de l'Etat à la Région impliquent une adaptation de cette gouvernance tout en capitalisant sur les bienfaits de cette première vague de mobilisation.

Indépendamment de ce plan d'actions, de nombreuses initiatives portées par le milieu associatif, les collectivités riveraines ou les professionnels ont été déployées dans le sillage de la dynamique régionale.

La dynamique collective, largement soutenue par la politique régionale dans un esprit de co-construction avec ses partenaires, a démontré :

- Les synergies possibles entre services publics et privés autour de cet univers pour structurer une économie touristique expérientielle en capacité de répondre aux aspirations des clientèles actuelles : quête de sens, rencontres (habitants des territoires, hébergeurs, producteurs locaux...), immersion dans les paysages préservés mais aussi services et sécurité ;
- La forte capacité des canaux de Bretagne à devenir des leviers durables du développement touristique en Bretagne.

### 3. L'affirmation d'une stratégie intégrée de développement des voies navigables et des canaux de Bretagne

L'expérience de gestion et de valorisation touristique des canaux et des voies navigables de Bretagne a été concluante et positive. Elle est le fruit de l'action en régie des services de la Région ainsi que de la collaboration active avec le Comité Régional du Tourisme et des liens avec les partenaires publics, privés et associatifs.

A l'heure de la montée en compétence des EPCI en matière de tourisme, du transfert de propriété de linéaire à la Région, du repositionnement du CRT, il importe d'acter l'engagement de la Région à poursuivre et à intensifier la valorisation de ses voies d'eaux intérieures.

Pour ce faire, il convient d'en identifier les principes de gouvernance et les orientations stratégiques (2018-2022).

La mise en œuvre opérationnelle se fera au travers de plans d'actions dédiées en lien avec les partenaires de la Région.

Les budgets primitifs à venir traduiront cette ambition.

#### 3.1. Des principes de gouvernance

##### 3.1.1. Une gestion et une exploitation du domaine public fluvial et des voies navigables assurées par la Région

La Région assure la mission générale de conservation, de gestion, d'exploitation de l'infrastructure. Elle aménage le domaine en le dotant des équipements de service nécessaires aux itinérances (bancs, points électriques, points d'eau, pontons, bornes eaux usées, ...)

Elle opère sa compétence en maîtrise d'ouvrage directe ou en partenariat avec des concessionnaires. Elle assure sa mission en concertation avec les acteurs du territoire.

##### 3.1.2. Une mobilisation territoriale – le contrat de canal

Les équipements de service, installations et aménités liés à l'accueil local des usagers sur les territoires impliquent également les collectivités riveraines : Départements, Etablissements publics de coopération intercommunale, Communes, dans un contexte de partenariat avec la Région.

Des « contrats de canal », véritables outils de mutualisation des compétences et des moyens d'actions sur les aspects autant touristiques que d'aménagement, de valorisation et de communication pourront être conçus et signés afin de partager concrètement les ambitions communes avec ces acteurs publics et de prévoir les modalités de leur mise en œuvre.

Le « contrat de canal » est un support qui a vocation à partager un diagnostic, à définir les enjeux et à mettre en œuvre les actions prioritaires à mener sur chaque territoire (valorisation, formation, aménagements...).

Il conduit à la mise en place d'un engagement pluriannuel permettant aux partenaires publics de prévoir leurs actions, sur la durée et en synergie.

Les initiatives associatives et privées ne seront pas signataires ni bénéficiaires de ces contrats mais pourront utilement s'y référer dans leurs plans d'actions ou leurs démarches de planification.

Chaque contrat fera l'objet d'un comité de suivi présidé par le Président du Conseil régional ou son représentant.

Il permettra d'examiner :

- Le bon déroulement du contrat de canal,
- Les projets prévus en cours d'année,
- Le bilan des projets clôturés,
- Les difficultés éventuellement rencontrées.

Les services de la Région assureront le suivi et l'animation de ce nouveau dispositif sur les territoires.

## 3.2. Des orientations stratégiques majeures affirmées :

Envoyé en préfecture le 29/06/2018

Reçu en préfecture le 29/06/2018

Affiché le

ID : 035-233500016-20180622-18\_DDVN\_01-DE

### Axe 1 - Développer la navigation fluviale et la randonnée

Si l'attractivité des voies navigables est de plus en plus évidente pour la randonnée terrestre, celle-ci n'y trouve son compte que lorsque le parcours amène à la rencontre de bateaux. L'essence des stratégies de valorisation du domaine reste donc naturellement la navigation. Dans cette optique, toute action de gestion hydraulique et tout effacement d'ouvrage (débarrage) qui aurait un caractère préjudiciable à l'intégrité des infrastructures seraient incompatibles avec la volonté régionale.

Le canal de Nantes à Brest dans sa section finistérienne comprise entre Châteaulin et le département des Côtes d'Armor est devenu propriété de la Région Bretagne le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Son potentiel de développement touristique est important notamment en matière de navigation. Il convient d'affirmer que ce nouvel élément du domaine public régional a bien cette principale vocation.

Les priorités régionales sont :

- Consolider les usages actuels et développer les pratiques en engageant une « montée en gamme » des prestations à destination des usagers :
  - Poursuivre l'aménagement du réseau en équipement de service : bancs, tables, eau, électricité, sanitaires, ...
  - Garantir, sur l'ensemble du réseau, une gestion homogène de ces équipements,
  - Favoriser l'installation et le développement des activités liées à la navigation (location, réparation ...) et à la randonnée (location de vélos, hébergement, ...), notamment au moyen d'appels à projets thématiques,
  - Soutenir les initiatives de création de haltes nautiques, de ports de plaisance fluviale et la création d'activités commerciales, associatives...
- Rendre attractif l'axe Manche-Océan (Vilaine, canal d'Ille et Rance) pour la navigation :
  - Intervenir sur l'infrastructure, notamment en matière de dévasage,
  - Promouvoir l'itinéraire auprès des ports de la côte bretonne, des ports normands et anglo-normands.
- Reconquérir la navigation sur les sections peu ou plus naviguées (canal de Nantes à Brest de Port de Carhaix à Châteaulin et de Guerlédan à Pontivy) ainsi que sur le Blavet :
  - Doter les sections des équipements de service de base : pontons, points d'eau et électricité,
  - Adapter les modalités d'exploitation.
- Initier et encourager le développement d'offres de location complémentaires aux offres existantes pour permettre l'accès à la plaisance fluviale au plus grand nombre :
  - Identifier des territoires pilotes favorables à une offre nouvelle de navigation associant un hébergement et des services à terre,
  - Soutenir l'innovation en matière de construction de bateaux adaptés à cette nouvelle offre,
  - Lancer un appel à projets spécifique.

### Axe 2 - Agir en faveur d'une gestion durable des voies navigables et des usages

La fréquentation des voies navigables et le renforcement de la multi activité nécessitent d'encourager les pratiques durables, respectueuses de l'environnement et la préservation du patrimoine bâti.

Les priorités régionales sont :

- Prendre en compte et valoriser la biodiversité dans toutes les actions de gestion et d'aménagement du domaine.
  - Améliorer la connaissance des habitats et des espèces,



- Différencier les modes opératoires d'entretien en fonction de la
- Gérer durablement le patrimoine arboré,
- Aménager le domaine pour la préservation et la reconquête des habitats,
- Développer une gestion qualitative des étangs et des annexes hydrauliques,
- Mettre en œuvre un programme d'aménagement des ouvrages pour restaurer les continuités écologiques (passes à poissons),
- Définir et mettre en œuvre une stratégie de lutte contre la prolifération des espèces invasives.
- Limiter la pression sur la ressource en eau et contribuer à en améliorer la qualité
  - S'inscrire dans les démarches territoriales « eau et milieux aquatiques »,
  - Optimiser les prélèvements en eau nécessaires à l'alimentation des canaux,
- Définir et mettre en œuvre un plan de prévention et de gestion des déchets produits par l'exploitation du domaine et par les usages nautiques et terrestres.

L'ensemble de ces actions se fera en lien avec la politique régionale en faveur de l'eau, de la biodiversité et de la continuité écologique.

### **Axe 3 - Des voies navigables partagées**

Accessibles gratuitement, le chemin de halage le long des voies navigables, le chemin longeant les rigoles et notamment la rigole d'Hilvern, ainsi que la voie d'eau offrent la possibilité de plusieurs centaines de kilomètres de balades et de randonnées.

L'ouverture du domaine fluvial à la multi activité doit être offerte à un public le plus large possible (piétons, cyclistes, équestres, navigants, pêcheurs, chasseurs, ...). Les pratiques individuelles et collectives doivent être garanties par un partage respectueux de l'espace.

Les priorités de la Région sont :

- Sécuriser la fréquentation des chemins de halage :
  - Supprimer l'accès aux véhicules motorisés en aménageant des aires de stationnement adaptées,
  - Aménager des parcours accessibles aux personnes en situation de handicap,
- Soutenir les initiatives pour une navigation accessible,
- Rédiger et promouvoir une charte des usages partagés et des pratiques durables.

### **Axe 4 – Promouvoir les voies navigables bretonnes**

Le canal est un vecteur de développement économique et touristique au service des territoires. Véritable intégrateur, il permet à de nouvelles activités de s'y implanter.

La promotion de cet univers est un aspect important de la stratégie.

Les priorités de la Région sont :

- Définir un plan de communication et de promotion spécifique,
- Mettre en place une signalétique patrimoniale et de service tout le long des voies navigables,
- Encourager la création d'un événement d'ampleur régionale sur la thématique des bateaux fluviaux et sur la promotion de la navigation sur les canaux bretons,
- Soutenir le tissu associatif participant à l'animation, à la promotion et à la valorisation des voies navigables dans le cadre d'objectifs partagés.

### 3.3. Une dynamique de coordination régionale

Envoyé en préfecture le 29/06/2018

Reçu en préfecture le 29/06/2018

Affiché le

ID : 035-233500016-20180622-18\_DD VN\_01-DE

Le suivi de la mise en œuvre de ces orientations stratégiques et de l'état d'avancement des contrats de canal se fera à l'échelle régionale, lors d'une Conférence annuelle des voies navigables.

Elle réunira et associera l'ensemble des collectivités concernées, les associations, les professionnels de la voie d'eau, les fédérations d'usagers ...

Les travaux seront préparés par des groupes thématiques qu'elle composera lors de son installation.

-----

La dynamique régionale engagée en faveur des canaux a permis dès le transfert de compétence de révéler le potentiel fluvial breton, de créer les conditions d'une synergie entre les acteurs publics et privés et de tisser des liens précieux avec les territoires.

La richesse de ce patrimoine fluvial constitue un des socles de l'attractivité de la Bretagne.

La préservation et la valorisation des voies navigables en Bretagne sont des atouts pour une nouvelle économie durable. L'ensemble des actions en leur faveur constitue un véritable investissement d'avenir et un vecteur de compétitivité et de différenciation pour la Bretagne.

Des plans d'actions seront construits avec les partenaires. Ils traduiront opérationnellement cette ambition afin de mettre en œuvre concrètement la valorisation des canaux bretons, et d'en affirmer le rôle de levier de développement économique et touristique des territoires.

#### **Je vous propose :**

- **d'approuver les principes d'une stratégie régionale de développement et de valorisation des voies navigables présentés dans le présent rapport,**
- **de déléguer à la commission permanente l'approbation des futurs contrats de canal,**

Le Président,



Loïc CHESNAIS-GIRARD

# Canaux et voies navigables de Bretagne

## Les principes d'une stratégie régionale de développement et de valorisation

### Annexe 1 - Description des infrastructures

Dans le paysage fluvial français, les voies navigables bretonnes font partie de la catégorie des canaux à gabarit réduit tout comme ceux, proches de la Mayenne et la Sarthe ou d'autres encore comme le Lot, la Baïse, ... L'activité de transport fluvial ayant décliné dès les années 1850, les installations n'ont pas été soumises aux mises aux normes et agrandissement nécessaires à l'accroissement et/ou au développement de leurs activités. Ainsi, les voies navigables bretonnes n'ont pas été adaptées au gabarit Freycinet mis en place par une loi datant du 5 août 1879.

Les voies navigables bretonnes ont un gabarit de 26 à 27,00 m de longueur sur 4,60 à 4,70 m de large et permettent un tirant d'eau de 1,40 m à 1,60 m.

Elles sont adaptées à une utilisation pour bateaux de plaisance, sans pour autant rejeter une navigation commerciale mais au gabarit des chalands bretons, qui peut s'insérer dans une optique de développement durable et de transport moins polluant.

Par nature, puisque leur vocation première était de desservir les ports maritimes de Nantes, Brest, Lorient, et St-Malo par l'intérieur des terres, les voies navigables bretonnes relient les mers de part et d'autre du territoire régional ce qui leur confère un attrait significatif, tant utilitaire pour le transfert d'unités de la Manche à l'Atlantique, que touristiques en offrant aux marins, pour peu que leurs bateaux s'y prêtent, une navigation intérieure à la qualité parfois insoupçonnée.

Les voies navigables de Bretagne, reliées par la Loire à celles du bassin de la Maine (Mayenne, Sarthe), créent un ensemble plus vaste réputé comme l'un des plus beaux réseaux d'Europe. Il offre aux plaisanciers et randonneurs 1 100 km de parcours inoubliables.

#### Une machine hydraulique

Aménager une voie navigable, c'est créer une « machine hydraulique » dont l'objectif est de garantir une « ligne d'eau » la plus constante possible et à distance suffisante du fond pour permettre l'enfoncement des bateaux qui y naviguent.

Les rivières et les fleuves peuvent posséder naturellement les caractéristiques compatibles avec la navigation, sans qu'il ait été nécessaire d'y faire des aménagements particuliers. Lorsque ce n'est pas le cas, il s'agit le plus souvent d'élever le niveau de l'eau en créant des obstacles transversaux. Ces barrages déversoirs créent alors une marche d'eau dont le franchissement par les bateaux est rendu possible par une écluse qui n'est autre qu'un véritable ascenseur. Au droit de chaque barrage, l'ouverture de grandes vannes, dites de crue ou de décharge, en atténuent l'impact en période de crue.

Mais les aménagements les plus spectaculaires des canaux bretons sont ceux qui franchissent les sommets du relief pour connecter les bassins versants entre eux. Le canal est alors totalement artificiel et le nombre d'écluses nécessaires pour « racheter » la dénivelée peut être impressionnant. Ces parties artificielles construites en dehors de tout cours d'eau sont alimentées par des réserves stockées dans des étangs dits d'alimentation, et acheminées par des rigoles « alimentaires », fossés à ciel ouvert construits pour la circonstance. Ces canaux sont dits à « bief de partage ».

Le canal de Nantes à Brest et le canal d'Ille et Rance sont des canaux à bief de partage.

Le canal de Nantes à Brest en comporte trois : Bout de Bois en Loire-Atlantique alimenté par l'étang de Vioreau, Hilvern alimenté à l'origine par la réserve de Bosméléac, et Glomel en Côtes d'Armor alimenté par la réserve de l'étang du Korong.

Le bief de partage du canal d'Ille et Rance est le bief de Tanouarn. La section alimentée par les réserves contenues dans cinq étangs d'alimentation : Hédé, Boulet et Ouée.

Les parties artificielles façonnent des paysages exceptionnels et témoignent de prouesse technique. Le propos peut être illustré avec la rigole d'Hilvern qui serpente sur 62 km entre le réservoir de Bosméléac et le bief de partage d'Hilvern.

A l'exception de la rigole d'Hilvern remplacée au début des années 90 par un pompage dans le Blavet et une conduite sous pression, tous ces ouvrages sont fonctionnels.

Ils sont aussi opérationnels malgré la complexité de gestion apparue avec le changement du type de navigation.

Les canaux ont été construits pour une exploitation respectueuse des saisonnalités. A l'heure de la navigation de commerce, celle-ci s'y effectuait lorsque la machine hydraulique était suffisamment alimentée. Elle était arrêtée l'été au cours de la période dite de chômage, réservée aux travaux de réparation et d'entretien. Aujourd'hui le pic de navigation de plaisance est principalement estival, c'est à dire à la période où il faut composer avec la disponibilité de la ressource en eau et parfois les autres usages.

## **Le Canal de Nantes à Brest**

Long de 364 km de l'écluse St Félix à Nantes à l'écluse de Guily-Glas à Port-Launay, le Canal de Nantes à Brest franchit cinq départements : la Loire-Atlantique, l'Ille et Vilaine, le Morbihan, les Côtes d'Armor et le Finistère.

Bien que la section comprise entre Châteaulin et le barrage de Guerlédan ait été retirée par l'État de la nomenclature des voies navigables en 1957, seul aujourd'hui un tronçon d'une trentaine de kilomètres ne permet techniquement pas encore la navigation.

Le Canal de Nantes à Brest emprunte les vallées de l'Erdre, l'Oust, le Blavet, le Doré, le Kergoat, l'Hyères et l'Aulne.

Son parcours est jalonné par 237 écluses à sas.

## **Le Blavet**

Le Blavet prend sa source sur la commune de Bourbriac dans les Côtes-d'Armor. Entre Gouarec et Pontivy, son cours est intégré au Canal de Nantes à Brest avant d'alimenter le lac artificiel de Guerlédan. À partir de Pontivy, le Blavet canalisé sur 59 km permet la navigation jusqu'à Hennebont où il se prolonge sur 17 km de Blavet maritime.

Le cours du Blavet canalisé est jalonné de 28 écluses entre Pontivy et la mer sur une dénivelée de 53,92 m.

## **La liaison Manche-Océan**

La liaison Manche-Océan est constituée de la Vilaine au sud et du Canal d'Ille et Rance au nord.

- La Vilaine est un fleuve, prenant sa source à l'ouest de la Mayenne. Elle se jette dans l'Océan Atlantique entre Muzillac et Pénestin, dans le Morbihan. Canalisée sur 131 km entre Rennes et l'embouchure de la Vilaine, elle est navigable sur ce linéaire.
- Le Canal d'Ille et Rance est long de 84 km. Il permet de rejoindre Rennes depuis Saint-Samson-sur-Rance (commune proche de Dinan) en utilisant les lits de l'Ille et de la Rance reliés par un canal artificiel. Il se prolonge au nord vers la Manche via la Rance maritime sur 22 km après l'écluse du Châtelier, au barrage de la Rance.

La liaison Manche-Océan, longue de 238 km dans son intégralité, est jalonnée de 62 écluses.

## **L'Aff navigable**

L'Aff est une rivière longue de 66 km prenant sa source dans la forêt de Paimpont, en Ille-et-Vilaine. Elle est navigable sur 9 km en aval de La Gacilly.

## **Canaux et voies navigables de Bretagne : Les principes d'une stratégie régionale de développement et de valorisation**

### **Annexe 2 - Un patrimoine géré durablement**

Les voies navigables constituent un territoire à part entière, linéaire, à considérer comme un ensemble unique comprenant les portions naturelles et artificielles, les rigoles, et les étangs d'alimentation. C'est un territoire à multiples enjeux et à finalité d'usage, dans une relation d'échange avec les autres territoires traversés qu'il a influencé par le remodelage des paysages et l'implantation d'activités économiques (industries utilisant la force hydraulique, environnements portuaires, quais de chargement, haltes nautiques). Le territoire des voies navigables est un patrimoine riche, à multiples facettes : naturel, bâti, paysager, arboré, immatériel ...

#### **Un patrimoine naturel**

Les voies navigables, leurs abords et leurs dépendances constituent un ensemble de milieux aquatiques, humides ou boisés relativement préservés, abritant une partie intéressante de la biodiversité bretonne.

Au-delà du lit du canal, milieu aquatique doté de son cortège spécifique d'espèces, les espaces environnants constitués de bandes enherbées, chemins, rangées d'arbres, fossés, prairies ou bois s'étendant de part et d'autre jusqu'à 200 m du cours d'eau constituent une mosaïque de milieux interconnectés favorisant la circulation des espèces. C'est un linéaire important d'espaces de continuité pour la flore et la faune.

On y trouve en effet des espèces qui représentent un enjeu en matière de biodiversité aquatique (poissons migrateurs amphihalins, tels que le saumon, l'anguille, mais aussi des odonates, coléoptères et autres invertébrés aquatiques, des amphibiens et des oiseaux, notamment).

Des inventaires spécifiques ont permis de recenser 57 espèces de mammifères soit la quasi-totalité des 61 espèces bretonnes non marines. Sur les 57 espèces recensées autour des voies navigables, 27 bénéficient d'une protection nationale dont 23 sont également protégées au niveau européen, comme la loutre ou le lérôt.

Si la construction des voies navigables au XIX<sup>ème</sup> siècle a participé à la dégradation des habitats des mammifères, le domaine est devenu aujourd'hui un milieu particulièrement favorable à leur protection. Le réseau des voies navigables parcourt en effet une part conséquente de la péninsule bretonne et contribue à l'articulation de milieux d'intérêt écologique importants au niveau régional. Il joue ainsi un rôle de connecteur de réservoirs de biodiversité.

#### **Un patrimoine bâti**

L'ouvrage, par ses écluses, ses maisons éclusières et ses ouvrages hydrauliques constitue un ensemble remarquable.

Le canal d'Ille et Rance a notamment conservé ses portes d'écluse en bois traditionnelles, entretenues et remplacées à l'identique par un atelier charpente dédié.

Le style des maisons éclusières est caractéristique de chaque voie d'eau et de l'époque de sa construction.

Ainsi, les maisons du canal de Nantes à Brest, plus récentes, sont quasi identiques de Nantes jusqu'à Brest mais les matériaux changent, les pierres utilisées étant issues de carrières proches.

Sur le canal d'Ille et Rance, les premières maisons construites datent de Napoléon I<sup>er</sup>. Elles sont caractéristiques et parmi les plus imposantes des maisons éclusières françaises avec leurs chaînages de pierres et leur étage spacieux. Il en est de même des assemblages des pierres d'écluses. Ces maisons dites « napoléoniennes » se retrouvent au centre du canal d'Ille et Rance, de part et d'autre du bief de partage. Puis la construction ayant été laborieuse, sous Napoléon III les maisons sont plus petites et ressemblent à celles construites à la même époque sur le canal de Nantes à Brest.

Les fours à pain, patrimoine populaire, ont aussi une identité propre. Leurs co  
territoires traversés ; de terre semée d'herbe dans le secteur de Pontivy à couv

Les quais de déchargement, primordiaux pour permettre l'échange des marchandises, sont aujourd'hui cruciaux pour le développement des escales de plaisance. Ils sont répertoriés et régulièrement entretenus.

### **Un patrimoine paysager**

Alors qu'ils sont perçus pour beaucoup aujourd'hui comme des lieux naturels, l'empreinte de l'homme est déterminante au travers de l'histoire de leur formation, des sections entièrement creusées des portions canalisées.

Le soin esthétique porté à certaines parties relève les mises en scène du canal jouant sur les alignements d'écluses et d'arbres, les lignes droites, la surélévation par rapport aux terres traversées, les points de vue depuis ou sur les canaux, et en repérant certains arbres marqueurs.

S'il est issu de l'histoire pour ses éléments les plus structurants, le paysage qu'il nous est aujourd'hui donné de voir est surtout dû à l'attention des différents gestionnaires qui se sont succédés et qui ont empreints leurs modes de gestion de cette préoccupation paysagère en façonnant çà et là des trouées visuelles, en adoptant une gestion patrimoniale des boisements ou des bâtiments pour lesquels des techniques respectueuses sont aujourd'hui toujours privilégiées.

### **Un patrimoine arboré**

La superficie du domaine public fluvial régional est de l'ordre de 4 850 ha. Espace constitué principalement d'eau, il a été boisé pour partie dès la construction du canal. Le domaine terrestre est planté de plus de 40 000 arbres d'alignement et de boisement en plein sur près de 400 ha.

Riche de plus de 110 essences différentes, le patrimoine arboré est un marqueur fort du paysage notamment par ses perspectives d'alignement.

Certains sujets sont remarquables, non seulement au sens d'arboretum, tels des chênes ou des hêtres de grande taille, très anciens et témoins de la construction du canal, mais aussi au sens de la biodiversité. Le noyer noir côtoie l'orme, le cyprès chauve, le frêne, le châtaigner ou l'alisier terminal.

Le patrimoine arboré est géré avec un objectif de gestion patrimoniale et raisonnée, c'est-à-dire conservant cette biodiversité et en assurant son renouvellement.

Tous les arbres du domaine public fluvial géré en maîtrise d'ouvrage directe par la Région sont inventoriés et qualifiés en fonction de leur essence, taille et état sanitaire. Le plan de gestion des boisements du canal d'Ille et Rance a conduit au classement PEFC (Pan European Forest Certification). Le plan de gestion des boisements de la Vilaine, du Blavet et du canal de Nantes à Brest est en cours d'écriture.

Les essences choisies pour les plantations annuelles sont des essences locales qui présentent un intérêt pour la biodiversité et pour l'utilisation future en bois d'œuvre ou d'industrie.

Des essences intéressantes en construction comme le chêne, le châtaignier ou le douglas sont privilégiées mais toujours associées à d'autres variétés en mélange pour garantir la biodiversité et prévenir les accidents sanitaires.

Les bois coupés dans l'optique de renouvellement sont valorisés économiquement en bois d'œuvre ou de chauffage. Les déchets de coupe sont valorisés en bois énergie dans les chaufferies locales.

### **Un patrimoine immatériel et culturel**

Les noms des maisons éclusières empreints de bretons ou de gallo sont des éléments forts du patrimoine immatériel de la voie d'eau, tout comme la mémoire des familles des éclusiers et des marins qui s'y sont côtoyées voire alliées. Ainsi, qui sait que les emplois des éclusiers étaient réservés aux grognards blessés des campagnes de Napoléon I<sup>er</sup> sur l'Ille et Rance.

La dimension économique des voies d'eau a laissé un patrimoine industriel lié au transport qu'il convient de ne pas négliger pour expliquer les raisons à la création de ces gigantesques ouvrages. Usines électriques, usines utilisant la force motrice de l'eau, patrimoine navigant et équipements liés à cette fonction (structure portuaire,

quai, borne d'amarrage, hangar, slipway, etc.) sont à prendre en compte dans les zones navigables.

L'histoire de la batellerie bretonne est riche, elle est toujours ancrée dans la mémoire des derniers professionnels de la navigation commerciale et de ceux « d'à terre ».

## **Un mode de gestion respectueux**

L'artificialisation des cours d'eau et l'aménagement de sections artificielles sont à l'origine de nouveaux écosystèmes, fragiles qui ne peuvent être préservés qu'en assurant une gestion de l'infrastructure respectueuse des enjeux de biodiversité et adaptée à la protection des espèces et des milieux.

Largement impliquée dans les démarches et dispositifs de structuration ou de soutien en faveur de la biodiversité (y compris par le biais de sa compétence dans la création des parcs naturels régionaux ou la labellisation des réserves naturelles régionales), la Région est ici, comme rarement, en responsabilité de gestion directe d'espaces naturels.

Les voies navigables et canaux de Bretagne représentent donc une opportunité pour mettre en œuvre des modalités exemplaires de gestion en faveur de la biodiversité, et contribuer concrètement aux démarches et aux efforts déployés par les acteurs bretons sur ces enjeux.

En la matière, des actions déjà déployées favorables à la préservation des espèces, des milieux et de leurs fonctionnalités peuvent déjà être mises en avant :

### *- La préservation d'espèces remarquables :*

Les étangs d'alimentation du canal d'Ille et Rance (Oué, Bézardière, Hédé, Bazouges sous Hédé, le Boulet) sont intégrés au réseau Natura 2000. A vocation alimentaire du canal (ils constituent la réserve d'eau nécessaire à l'alimentation des sections artificielles) ils subissent un marnage généré par les prélèvements d'eau, l'été. Ce marnage a créé des conditions favorables à l'installation d'une végétation remarquable sur les berges exondées. De nombreuses espèces rares ou menacées y sont installées : Litorelles et Coléante délicat notamment. Des courbes de gestion du niveau d'eau constituent des éléments des objectifs Natura 2000 de ces étangs.

La connaissance développée des mammifères a permis de mieux repérer leur présence et de préserver au mieux leurs habitats et modes de vie, en assurant la compatibilité avec les autres fonctions des voies navigables.

### *- Des techniques de génie végétal :*

Zones de transition entre le milieu aquatique et le milieu terrestre, les berges ont une grande valeur écologique et paysagère. Les réparations et reconstitutions de ces berges malmenées par les crues font aujourd'hui appel à des techniques issues du génie végétal, moins dommageables que les techniques traditionnelles de génie-civil. Elles répondent aux nécessités de la navigation tout en respectant et en améliorant les fonctions écologiques des milieux rivulaires.

Elles ont notamment pour effet d'améliorer l'effet filtre, de créer des habitats propices à la reproduction d'une faune et d'une flore diversifiée.

### *- Un entretien différencié :*

L'entretien des dépendances vertes fait appel aux techniques de gestion différenciée. Les fauchages sont conduits selon différents modes allant de la gestion la plus fine et travaillée (de type horticole) dans les zones d'équipements et d'aménagement à la gestion moins soutenue, plus naturelle, dans les zones de transition.

Cette gestion, généralisée en 2014 vise à adapter le mode d'entretien, la fréquence, les espèces végétales à planter, la hauteur de coupe, sans toutefois laisser d'espaces à l'abandon.

Bien entendu, tout emploi de produit phytosanitaire est proscrit sur le domaine public fluvial régional depuis de nombreuses années.

### *- La préservation des milieux aquatiques :*

Les ouvrages de navigation constituent des obstacles difficiles à franchir pour les espèces migratrices (alose, saumon, lamproie, ...). Un programme ambitieux d'aménagement de passes à poissons en cours d'étude et les premiers travaux de construction verront un début de commencement dès 2018.