

**Message « Problèmes d'entretien sur le canal d'Ille-et-Rance » émis le 10 mai 2009,
à destination de : icirmon@icirmon.eu ;
avec copie à : vice-president@assec.fr, info@fluvialnet.com, ANPEI, ABPF, Canaux Bretons ;
avec copie aux loueurs : LeBoat, CrisBoat, VacancesFluviales.com**

Messieurs,

A l'occasion d'un accompagnement sur le canal d'Ille-et-Rance, j'ai relevé les constatations suivantes :

1. Certaines maisons éclésières sont à vendre ; ceci confirme donc que l'ensemble de votre action vise bien à procéder au dépeçage du patrimoine fluvial régional (comme le canal de Berry), plutôt qu'à le protéger efficacement (par exemple en le faisant classer, à l'instar du canal du Midi qui, lui, en récolte les bénéfices depuis longtemps). Sans aller jusqu'à « faire du fric », d'autres alternatives existent, et mêmes lucratives, qui ont fait leurs preuves ailleurs.
2. Nous avons subi une avarie de propulsion (a priori indépendante de l'état du canal, quoique...). Après avoir partiellement démonté tout en dérivant dans le chenal, nous avons été obligés de recourir au halage humain jusqu'au quai le plus proche (distant de 2 Km), en vue d'y séjourner pour la durée de la réparation. Ceci nous a permis de constater que :
 1. La conservation des chemins de halage (ou, à défaut, du contre-halage comme ici), accessibles, praticables et parfaitement dégagés, demeure absolument indispensable, exactement au même titre que les bandes d'arrêt d'urgence de nos autoroutes. Il y a quelques années, au même endroit, il nous aurait été impossible de nous dégager par nous-mêmes, sans parler des conséquences en cas d'incendie ! Nous prenons acte de cette prise de conscience, que nous attendions depuis si longtemps.
 2. Néanmoins, la méthode d'élagage pratiquée, qui s'apparente plus à celle des rivières qu'à celle des canaux, montre clairement que les attentes des pêcheurs priment largement sur celles des navigateurs, lorsqu'on élimine les arbres qui pourraient gêner le lancer de l'hameçon, alors même que leur présence est parfaitement justifiée sur une rive SUD d'un canal artificiel.
 3. Le haleur a maintes fois risqué de tomber à l'eau, lorsque la remorque se bloque dans les branchages parasites alors que le bateau continue à avancer sur son erre. Maintenant que avez ENFIN réussi à éliminer les centaines d'arbres parasites de cette section, il n'en faut pas moins veiller à débroussailler régulièrement pour empêcher la repousse (voir photo DSCI0027), avant que la végétation ne reprenne ses droits avec d'autant plus de vigueur. Les 2 berges du bief de Gromel, pourtant fermé à la navigation depuis près de 80 ans, sont beaucoup mieux entretenues que le seul contre-halage de celui-ci ; vous pouvez vérifier sur place.
3. Attention : Le couronnement du bajoyer NORD (donc du côté du halage et de l'amarrage) de l'écluse 27 forme une saillie de plusieurs centimètres, suffisante pour provoquer un incident lors d'un sassement montant, tel qu'en a connu la section Josselin-Pontivy en 2005. Naturellement, en pareil cas, la responsabilité des navigateurs ne saurait être retenue, vu le mauvais état de cet appareil de maçonnerie, non conforme (voir photo DSCI0015).
4. Plus grave : L'état des berges du bief de partage est toujours aussi déplorable (voir photo DSCI0022). Même si je sais que cette situation est largement consécutive au comportement de certains navigateurs particulièrement irrespectueux (pour ne pas dire plus), et que ces berges ne vous intéressent pas, puisqu'elles présentent peu de risques de brèches dans cette section en déblai et, surtout, qu'elles ne sont pas visibles des randonneurs-électeurs, pour lesquels on a, ici, tracé les sentiers à l'écart, il n'en est pas moins vrai que ces multiples effondrements réduisent le mouillage du chenal au détriment de la gestion de l'eau. En outre, ils présentent un risque d'accident non négligeable pour les navigateurs qui accostent et, surtout, pour les éventuels promeneurs qui, eux, ne voient pas les cavités.
5. Beaucoup plus grave : Le treillis, sensé maintenir la berge SUD autour des Pk 40/41 du bief de partage, ne tient pas. De nombreux « paillassons » sont plus ou moins arrachés, volontairement

ou non. Si la plupart d'entre eux restent en bordure (voir photo DSCI0019), certains tronçons flottent au gré des vents, et sans doute beaucoup d'autres nagent-ils, parfaitement invisibles, entre deux eaux. Ces treillis, particulièrement résistants, n'attendent que l'occasion de se coïncider dans nos systèmes de propulsion ou de gouverne (nous l'avons subi) et d'y provoquer d'importants dégâts. Si vous n'étiez pas au courant, ce qui est parfaitement possible compte tenu de la faiblesse du trafic, désormais, vous l'êtes. S'agissant d'une voie navigable, la publication immédiate d'un avis à la batellerie s'impose, tant dans la presse que sur votre site, ainsi qu'une consigne enjoignant les éclusiers encadrants (20-Vilmorin et 21-Ségerie) d'en avertir les usagers. Mais l'ensemble de ces mesures ne saurait vous dédouaner en cas d'avarie, sauf après mise à disposition d'un remorqueur, l'exploitant de toute voie navigable étant tenu d'en garantir l'usage en toute sécurité.

Naturellement, et comme d'habitude, je n'attends aucune réponse de votre part. Donc, à défaut de connaître la teneur des dispositions que vous prendrez (peut-être) pour gérer cette situation, en particulier pour les treillis, je diffuse ce message le plus largement possible, de manière à prévenir les usagers des risques encourus dans cette partie du canal.

Salutations distinguées

Gérard VIGNERON - contact@assec.fr