

# Guerlédan : un ascenseur à bateaux, oui, mais et le canal de Nantes à Brest ?

Le Courrier Par [Jean-François Podevin](#) Publié le 24 Mar 21 à 15:49

Si aujourd'hui l'actualité se focalise sur le projet d'ascenseur à bateaux, ce dossier en cache un autre : l'entretien du canal. Et son état actuel risque de peser...



Le bief de Boloré a dû être étayé. Les travaux n'ont jamais été relancés. (©Le Courrier Indépendant)

Michel Nouet, qui a longtemps travaillé sur le site de Poulhibet (**Mûr-de-Bretagne**), sur le bord du **canal de Nantes à Brest**, ne cache pas son enthousiasme pour le projet d'**ascenseur à bateaux** qui permettrait de franchir le **barrage de Guerlédan** et de restaurer la **navigation** sur toute la longueur du canal de Nantes à Brest. Mais il soulève aussi « un lièvre » en s'inquiétant de l'état d'abandon du canal entre **Pontivy (Morbihan)** et le barrage. Un mauvais état qui pourrait nécessiter d'onéreux travaux. Il constate :

« L'état actuel du canal le rend inapte à la navigation entre Pontivy et le barrage »

En cause par exemple l'état du **bief** de l'écluse de Boloré :

"Des travaux ont été lancés pour sa rénovation il y a une quinzaine d'années. Le chantier a débuté un mois de novembre. J'ai encore le souvenir de voir les maçons dans l'eau froide jusqu'à la poitrine. Ils étaient équipés de combinaisons étanches ».

Mais quelques mois après, le nouveau bief a vu ses murs céder...

« Il a fallu les étayer et depuis, le chantier est resté tel quel ».

Aujourd'hui, Michel Nouet s'interroge : où en est le dossier ? Y a-t-il eu un recours judiciaire ? Qui a payé ?

## Le cas de Perchenic

Plus en amont, à la jonction du canal artificiel et du **Blavet**, en 1993, suite à un violent orage, le ruisseau de Perchénic a brusquement gonflé, se muant en torrent impétueux. résultat : il a défoncé le mur de l'autre côté du canal, et amené des centaines de m3 de terre et de vase arrachées par érosion aux terres agricoles riveraines. « Et depuis, rien n'a été fait. Le spectacle est désolant » constate Michel Nouet.

## Des écluses incomplètes

Autre sujet d'inquiétude, l'état de plusieurs autres écluses :

« Il y a quelques années, certaines écluses ont été réparées, si on appelle cela réparation, car au moins quatre d'entre elles les numéros 115 (Saint-Samson), 116, 117 et 118, n'ont reçu qu'une porte. Il faudra bien en installer (et donc en payer) une seconde, si l'on veut remettre le bief en service, car sinon ça ne marche pas ».

## Combien cela coûtera-t-il ?

Et Michel Nouet de s'interroger : ces frais de réparation et les désenvasements indispensables pour remettre la navigation en service, auront un coût. Qui l'assumera ?

La facture sera sans doute élevée. Et, répétons-le, susceptible d'alourdir considérablement le coût de la construction de l'ascenseur à bateaux...

# Lac de Guerlédan : un ascenseur à bateaux, atout majeur du tourisme en Centre-Bretagne

Le Courrier Par [Yann Scavarda](#) Publié le 4 Sep 19 à 17:43

S'il voit le jour, l'ascenseur à bateaux de Guerlédan sera à la Bretagne ce que le Puy du Fou est à la Vendée ou la Tour Eiffel à Paris : une irrésistible attraction touristique...



L'ascenseur à bateaux de Falkirk en Écosse. (©DR)

La création d'un **ascenseur à bateaux** au **lac de Guerlédan (Côtes-d'Armor)** permettrait de recréer des **liaisons fluviales** entre la **Bretagne** intérieure et ses côtes tout en faisant de ce site un **pôle d'attraction touristique majeur**, de portée **nationale**. C'est ce que pronostiquent les membres du cabinet d'étude SCET qui s'est penché sur la question.

En marge du conseil communautaire de **Loudéac communauté Bretagne Centre** du **mardi 3 septembre 2019**, au cours duquel ce projet a été exposé à l'assemblée, **Hervé Le Lu**, maire de Guerlédan l'a résumé ainsi :

Ça peut paraître pharaonique, comme ça, mais ça ne l'est pas tant que ça : dix millions d'euros – c'est moins cher que le vélodrome !

Allusion au projet de **12 millions d'euros** pour la construction d'un **vélodrome couvert à Loudéac**.

Hervé Le Lu est convaincu qu'un ascenseur à bateaux doit être construit sur sa commune [en s'inspirant de celui de Falkirk](#), en Écosse. Selon lui, « il marche, il a fait ses preuves et il n'est pas trop cher ».

### Un ouvrage de 35 m de hauteur

Pour permettre aux bateaux de passer le **barrage de Guerlédan** – le principal obstacle à la navigation sur le canal de Nantes à Brest – il faudrait construire un ouvrage capable de les faire monter (ou descendre) d'une hauteur de 35 mètres. Les solutions techniques existent, plus ou moins onéreuses, plus ou moins esthétiques, aussi.

Il y aurait en Belgique, à ce propos, « un contre-exemple absolu » à ne surtout pas imiter, d'après Thomas Lamand, du cabinet SCET, qui a fait la tournée des installations existantes.

A contrario, celle de Falkirk est un exemple de « **projet d'ingénierie qui a mal tourné** », plaisante Christopher . « Mal tourné », au sens où ses concepteurs n'avaient pas du tout prévu à quel point cette énorme machine changerait le destin d'une Écosse centrale au paysage ravagé par l'industrie pétrochimique.

Non pas du fait d'une hausse exponentielle du trafic fluvial entre Edimbourg et Glasgow. Ce but premier du projet est loin d'être atteint. Mais du fait que, depuis sa construction en 2002, des gens qui n'étaient pas absolument pas attendus sont venus, par millions, admirer cette sorte de « **Tour Eiffel** » locale. L'analogie, imagée, est de Thomas Lamand. Mais c'est ainsi qu'une des régions d'Écosse les plus déshéritées sur le plan environnemental est devenue **l'une des plus fréquentées** !



Ghislaine Conan, du groupe Banque des territoires ; Christopher de Laburthe, du cabinet d'études SCET, Georges Le Franc, président de Loudéac communauté et le vice-président Hervé Le Lu, maire de Guerlédan. (©Le Courrier indépendant)

## Écotourisme

Il faut dire que l'ascenseur à bateaux de Falkirk est aussi **impressionnant à voir** de l'extérieur que fascinant par son fonctionnement. Pour transbahuter des bateaux de plusieurs dizaines de tonnes, « l'énergie électrique de l'équivalent de trois bouilloires » suffit. La poussée d'Archimède et la force centrifuge coordonnées par une sorte de mouvement d'horlogerie font le reste. Malin et écolo...

Ceci dit, rien ne prouve à l'heure des « avant-avant projets » que la solution technique la mieux adaptée à Guerlédan soit celle de Falkirk.

D'ailleurs, transposer ce modèle tel quel serait faire injure à un Centre-Bretagne autrement plus « vert » et attrayant que ce coin désolé d'Écosse centrale. Ce que les concepteurs du projet de Falkirk n'avaient pas imaginé, ceux du projet de Guerlédan devront l'anticiper : l'afflux, en masse, de centaines de milliers de touristes chaque année qu'il faudra accueillir.

Rêvons un peu : on **rétablit la navigation fluviale** sur le canal de Nantes à Brest. On permet à des familles de passer un bon moment à Guerlédan, de se restaurer, de se loger, de **passer l'ascenseur en bateau**, voire de **traverser la Bretagne** par voie fluviale...

Thomas Lamand est très **enthousiaste** :

Regardez le Puy du Fou. Au départ, il y a une association avec une idée un peu folle et... Voyez ce que c'est devenu !

Les élus de Loudéac communauté Bretagne Centre ont l'air plutôt emballés. Un groupe se rendra à Falkirk du 14 au 16 octobre.

Les délibérations viendront plus tard. Le dossier (juridique, technique...) s'annonce tout de même assez long et ardu à ficeler.

Mais sur le plan financier, Thomas Lamand suggère déjà un système de **prélèvement** d'une certaine somme sur les bénéfices générés par les **retombées touristiques**.

## Ascenseur à bateaux à Guerlédan : les choses sérieuses vont commencer

Le Courrier Par [Jean-François Podevin](#) Publié le 19 Jan 21 à 17:14

Hervé Le Lu, maire de Guerlédan fait le point sur le dossier « ascenseur à bateaux » qui permettrait de franchir le barrage qui coupe la navigation sur le canal de Nantes à Brest.



La roue de Falkirk aura-t-elle son pendant en Bretagne ? (©OT Scotland)

**Actu :** - Hervé Le Lu, où en est le projet « Falkirk » à Guerlédan ?

**Hervé Le Lu :** - Aujourd'hui, l'idée d'un tel équipement est validée. Mais il faut maintenant instruire un dossier. Il est hors de question de se lancer dans de coûteuses études qui n'auraient aucune chance d'aboutir. Il nous faut peaufiner le dossier, mettre des éléments sur la table.

- Dernièrement, des sondages ont été effectués sur place. Une étude est en cours...

- Comme je l'ai dit, il nous faut des « billes » à mettre sur la table. Loudéac communauté a donc lancé une étude géologique et topographique pour établir clairement si rien, géologiquement parlant, ne s'oppose à un tel projet. On devrait en connaître les résultats de manière imminente. Ensuite se posera la question de lancer une étude environnementale. Celle-ci dure environ un an. Ce n'est qu'alors, si les conclusions sont favorables, que l'on se lancera dans une vraie étude de faisabilité associant tous ceux qui sont concernés par le barrage : élus ; Sage ; Edf, avec un comité de pilotage territorial. Se lancer directement dans une étude de faisabilité qui n'aurait aucune chance d'aboutir, serait trop onéreux.

Nous nous devons d'avancer pas à pas. Il faut bien comprendre aussi qu'un tel projet ne peut reposer que sur la communauté de communes. Il s'agira de faire en sorte que cet outil coûte le moins possible à la communauté de communes. Celle-ci prendra en charge l'étude de faisabilité.

- **C'est donc un projet qui devra être porté par un partenaire privé ?**

- Ce projet pourrait être cofinancé par le public et le privé, pourquoi pas via une société d'économie mixte ? Nous étudions cette possibilité.

**« La caisse des dépôts est enthousiaste »**



Hervé Le Lu croit en ce projet d'ascenseur à bateaux (©Le Courrier Indépendant)

**- Mais y a-t-il des partenaires privés qui se sont déjà positionnés sur une telle opération ?**

- Pour le moment, on ne peut rien dire là-dessus. C'est trop tôt. En revanche, ce que l'on peut dire, c'est que la Caisse des dépôts et consignations, qui est une institution financière publique, est très enthousiaste. Et cela peut nous ouvrir bien des portes. C'est un partenaire incontournable pour nous.

EDF nous a fait savoir qu'il n'y avait aucune contre-indication de sa part, dans la mesure où l'on respecterait son périmètre et où l'infrastructure n'influerait pas sur le débit d'eau. D'ailleurs EDF pourrait même éventuellement devenir partie prenante au projet.

**- Comment un tel projet peut-il ne pas influencer sur le débit en eau ?**

- Notre projet ne doit pas interférer sur la gestion de l'eau. Pas question d'influer sur le débit du Blavet ni sur la consommation d'eau potable. On travaille sur un projet autonome en eau qui fonctionnerait en circuit fermé. Exactement comme à Falkirk, en Ecosse.

**« Moins d'impact visuel qu'une éolienne »**



Le projet se concrétiserait au Sud de la commune de Guerlédan, en aval du barrage (©Le Courrier Indépendant)

**- Concrètement, de quoi parle-t-on exactement ?**

- Actuellement, le niveau du bief de Quénécan est à 82 mètres. Le lac se trouve à la cote 124 mètres. Nous avons donc 42 mètres de dénivelée à franchir. Comment faire ? Un canal équipé de trois écluses serait réalisé à partir des environs du bief de Quénécan. Ce canal nous amènerait environ à la cote 100m. Et ce n'est qu'à partir de là que serait édifié l'ascenseur à bateaux. Celui-ci serait d'une hauteur d'environ 25 mètres. Les gens se font une montagne de ce projet. Mais 25 mètres, ce n'est rien. En tout cas bien moins haut qu'une éolienne. Et cela n'a rien à voir avec une « bétonnisation » du site. Regardez Falkirk. Il n'y a pas eu de bétonnisation... L'installation n'aurait que peu d'impact visuel. En tout cas moins qu'un silo ou une éolienne.

L'ascenseur mènerait ainsi à un tunnel qui permettrait de rejoindre le lac dans l'anse du rond-point de Guerlédan où les bateaux pourrait manoeuvrer.

**- Vous disiez que cet équipement ne serait pas gourmand en eau. Mais comment seraient approvisionnés le canal et les biefs des écluses ?**

: - L'ascenseur à bateaux fonctionnerait en circuit fermé, et donc l'eau serait automatiquement réintroduite dans le système. Quant au canal et aux biefs, c'est là qu'interviendrait notre réserve en eau provenant de la carrière de Trévéjean... Mais vous savez, il faut relativiser. La navigation hors sécheresse, ne se fait que de mars à septembre. En outre, on se doute bien que si la navigation se trouverait effectivement dopée par le système, car elle ferait renaître le canal dans son intégralité, on ne s'attend pas à recevoir des centaines de bateaux...

**- La perspective de voir un tel équipement se réaliser pourrait faire peur. Si l'on prend l'exemple écossais, il pourrait y avoir affluence de touristes pour voir cet équipement révolutionnaire fonctionner. Les riverains pourraient en prendre ombrage...**

: - Franchement, ils n'ont rien à redouter. Qu'attend-on de cet équipement ? D'une part, qu'il redonne vie au canal. Y retrouver une fréquentation aussi modeste qu'elle soit, c'est lui redonner vie sur tout son parcours, et pas seulement dans la région mûroise. C'est aussi doter notre « pays » d'un équipement moderne, d'une belle carte touristique. De quoi parlons-nous ? Falkirk, c'est 300 000 visiteurs à l'année. Si l'on en fait autant ici, cela représenterait 25 000 personnes par mois, soit environ 821 par jour. Bien sûr, tout ça n'est que théorique. L'été, il y a aura sans doute plus de monde. Mais on n'aura jamais les foules redoutées. 1000 personnes par jour, c'est quoi ? L'équivalent d'un gros fest-noz. Il ne faut pas avoir peur. Il n'y aura jamais 5 000 personnes à venir d'un coup. Ce ne serait pas jouable...

**« Pas plus de monde au quotidien qu'à un gros fest-noz »**

**- Mais votre projet aura aussi une dimension pas seulement fluviale.**

: - Il faut bien comprendre que ce projet s'inscrit dans un plan global de développement des déplacements « doux », et notamment dans le « plan vélo » départemental. Le tunnel menant au lac sera éclairé et ouvert aux piétons et cyclistes, comme tout le reste de l'équipement. Le but est de favoriser tous les déplacements doux et lents et de permettre aux personnes à mobilité réduite de redécouvrir le contact avec la nature. Ce qui est incompatible avec un éventuel « bétonnage » du site...

**- Si cet équipement voit le jour, cela se ferait quand ? Un de nos confrères a évoqué l'échéance 2025...**

: - Si tout va bien, l'étude environnementale sera lancée cette année. Elle durera un an. Ensuite sera lancée l'étude de faisabilité. Il y aura ensuite le bouclage financier, le lancement des appels d'offre et le chantier proprement dit qui s'étalerait sur deux ans au maximum. Cela nous amènerait dans le meilleur des cas effectivement à 2025. Mais ce n'est qu'une hypothèse optimiste. Dans la vie, il faut être optimiste...