

“ Je tiens le flot de la rivière comme un violon ”  
Paul Eluard

Dans nos sociétés occidentales, et ce après de longues décennies de bouderie et d'éloignement, nos contemporains ont redécouvert depuis une trentaine d'années les nouveaux visages de la rivière et du canal, et ce souvent d'ailleurs avec passion. Passé ce premier temps, des exigences nouvelles ont vu le jour entraînant parfois de multiples conflits d'usage. Parallèlement, les mutations générales de l'économie et de la société ont bouleversé les fondements des politiques suivies et modifié considérablement les données de base. Nul ne s'étonnera donc que dans cette époque charnière, un colloque réunisse aujourd'hui les différents acteurs et partenaires du monde fluvial pris dans sa globalité, pour affirmer une ambition, définir des projets et tracer les lignes de force de l'avenir des voies navigables de l'Ouest.

## **Les cours d'eau, au cœur d'un processus complexe de mutation culturelle**

Dans ce grand mouvement sociétal, la Bretagne a fait œuvre pionnière, et hier, elle a été à la pointe de pratiques nautiques renouvelées. De nos jours, l'avenir de ces voies doit se penser à partir d'une nouvelle donne dont nous voulons souligner les trois points principaux.

En effet, dès les années soixante, le « Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons et Voies Navigables de l'Ouest » se donne pour objectif le développement du tourisme fluvial. Cette décision apparaît comme une initiative économique et culturelle innovante. Elle ébauche une réponse volontariste à la disparition des activités de transports de marchandises et au danger de création d'une véritable friche hydraulique. Trente ans plus tard, et ce dans le cadre des premières lois de décentralisation, la région obtient le transfert des compétences de l'Etat pour l'aménagement et l'exploitation des voies<sup>1</sup>. Définissant une politique régionale conquérante, ces deux éléments conjoncturels paraissent servir de cadre au premier âge du renouveau des voies bretonnes.

Cet élan, qui a pris des formes aussi bien collectives qu'individuelles, s'est révélé porteur d'activités d'une grande variété et s'est inscrit dans un paysage fluvial remodelé pour satisfaire à ces nouveaux besoins sociétaux. Aujourd'hui et pour définir de nouveaux axes d'attractivité retrouvée, d'autres facteurs doivent être pris en compte.

---

<sup>1</sup> B. Le Sueur, *Le domaine public fluvial, histoire et enjeux*, Rapport d'étude, CETMEF, 2004

## Flurbanisation et requalification sociale

Dans les années quatre-vingt-dix, j'ai proposé d'appeler « *flurbanisation* » ce mouvement de redécouverte des cours d'eau, en écho à un autre mouvement décrit par les géographes.<sup>2</sup> Ceux-ci avaient alors mis en lumière la « rurbanisation » des années soixante, c'est-à-dire le réinvestissement du rural par des urbains en quête notamment de « nature ».

Cette *flurbanisation* s'est développée dans les années suivantes en faisant feu de tout bois<sup>3</sup>. Elle a ainsi donné naissance à une **nouvelle culture** des cours d'eau intégrant les multiples facettes d'une manière renouvelée d'appréhender le canal, la rivière... Les rives urbaines ont été aménagées pour faciliter les accès aux fleuves et offrir aux citoyens les charmes des ambiances fluviales. Les fêtes nautiques se sont multipliées. Le tourisme fluvial s'est développé en particulier dans le Midi et en Bourgogne, sur des voies délaissées peu à peu par le trafic de marchandises. De nombreux musées et maisons de la rivière ou du canal ont vu le jour. Des secteurs abandonnés ont été remis en navigabilité comme sur le Lot, le Haut Rhône ou le canal de Roubaix.

Aujourd'hui, nous vivons une seconde étape de cette mutation culturelle. Il s'agit d'une véritable **requalification** des attentes sociales vis-à-vis des « chemins qui marchent ». Celle-ci prend en compte la multifonctionnalité des cours d'eau et oblige l'élaboration de plans d'ensemble sur un territoire commun de nouveau à partager. Le cours d'eau est en effet reconnu essentiellement comme :

- un espace sécurisé et mis au maximum à l'abri des crues dévastatrices,
- une composante majeure d'un écosystème unique, riche et fragile, dans lequel la qualité de l'eau interpelle,
- un lieu de valorisation du cadre de vie notamment urbain,
- un espace identitaire de développement touristique et culturel dans lequel l'élément patrimonial tient une place majeure,
- un territoire porteur d'une nouvelle dynamique de transport et potentiellement mobilisable pour développer un transport « soutenable ».

Nul doute que l'avenir des canaux bretons doive se situer dans cette perspective et que la réflexion ne doive s'orienter vers l'élaboration d'un nouveau compromis social.

## Les bouleversements du contexte institutionnel

Aujourd'hui, les directives européennes liées à la **qualité des eaux** comme la nouvelle donne française en matière de **décentralisation** interrogent les acteurs qui cherchent à définir l'avenir des canaux.

---

<sup>2</sup> G. de Véricourt, B. Le Sueur, D. Gerritsen, *Les bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens*, Paris, Syros, 1995.

<sup>3</sup> B. Le Sueur *A la redécouverte de nos cours d'eau*, Bulletin de la société des amis du musée régional du Rhin et de sa navigation, Janvier 2002, N°13.

En particulier, la politique actuelle du gouvernement vise à scinder en deux groupes un réseau de voies navigables s'étendant sur plus de 8500km. La loi du 30 juillet 2003 distingue donc maintenant :

- le réseau magistral qui reste sous la responsabilité de l'Etat et où doivent se développer essentiellement les activités liées au transport marchand.
- le réseau régional à vocation touristique susceptible d'être pris en pleine propriété par les collectivités territoriales.

Après celle de la fin du XIXe siècle résultant de la loi Freycinet, cette nouvelle **fracture fluviale** peut se révéler lourde de conséquences tant dans l'immédiat que dans un avenir proche si nous cherchons à vivre autrement et donc à transporter autrement pour diminuer les effets nocifs de notre mode de vie pour la planète<sup>4</sup>.

### **La vague de patrimonisation**

Dans ce contexte de transformation, un élément présente davantage de continuité. Il s'agit du maintien de l'intérêt pour le patrimoine, même si en ce domaine, le monde fluvial est resté bien en retrait.

Les enjeux du couple *tourisme – patrimoine fluvial* doivent être pris en compte, à l'heure où ce dernier est reconnu par toutes les instances nationales et internationales. En effet, si le mouvement de protection des canaux historiques a débuté en Angleterre dès 1946 avec la création de l'*Inland Waterways Association*, en France, on a dû attendre les années 1990 pour voir s'ouvrir les premières grandes expositions nationales et se tenir le premier colloque consacré au patrimoine maritime et fluvial à Nantes en 1992. Et c'est aussi tout récemment qu'a été créée la Fondation du patrimoine maritime et fluvial<sup>5</sup> tandis que le canal du Midi et les berges de la Seine à Paris entraînent sur l'inventaire du patrimoine mondial de l'UNESCO. De son côté, le mouvement de classement des bateaux de navigation intérieure au titre des monuments historiques s'essouffle. En revanche, grâce à l'action et à la persévérance d'associations dynamiques, de nombreuses répliques à l'ancienne naviguent maintenant au fil de l'eau.

Or pour moi, ce patrimoine fluvial ne saurait se limiter aux constructions de la voie d'eau. Il présente en effet à mes yeux deux caractéristiques fondamentales. Il est d'abord **multidimensionnel**, fait de paysages, d'une flore et d'une faune spécifiques, d'engins de navigation (bateaux, radeaux...), de pratiques sociales et de techniques nautiques ainsi que d'ouvrages d'art qui façonnent cette machine hydraulique d'aménagement du territoire qu'est la rivière canalisée ou le canal<sup>6</sup>. Il est ensuite **multifonctionnel** dans la mesure où il sert à la navigation mais aussi à l'alimentation en eau des villes, à l'irrigation, aux besoins en eau de l'industrie, à la lutte contre les crues... Cette polyvalence porte d'ailleurs en elle maints conflits d'usage<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> La loi freycinet du 14 août 1879 distinguait des voies de première catégorie dont le gabarit minimum était alors fixé réglementairement et des voies secondaires.

<sup>5</sup> “ *Fondation du patrimoine maritime et fluvial* ”, 3 square Desaix, 75015 Paris.

<sup>6</sup> B. Le Sueur, “ *Histoire et mémoire des rivières et des canaux* ”, in *Fleuve et patrimoine*, Québec, 1996.

<sup>7</sup> B. Le Sueur, *Conflans Sainte Honorine, histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, L'Harmattan, Paris, 1994

## **L'attrait des eaux**

Le tourisme fluvial peut se définir de plusieurs façons. Pour ma part, j'ai toujours défendu une vision globale prenant en compte deux espaces qu'il faut mettre en synergie pour un dialogue fécond :

- un ruban d'eau potentiellement porteur d'activités nautiques en fonction de ces conditions de navigabilité, de sa richesse écologique et de la qualité de ses eaux,
- des rives où s'organisent des déplacements terrestres de diverses natures et qui s'ouvrent plus ou moins largement sur des terres proches afin d'en faire découvrir toutes leurs richesses.

### **Prendre ses loisirs sur l'eau...**

Premier élément, le **tourisme nautique** mobilise une flotte composite gérées par environ 360 entreprises et regroupant en 2007<sup>8</sup> :

- 360 bateaux de promenade, ayant transporté plus de 10 millions de passagers notamment sur Paris et Strasbourg, villes phares de ce tourisme essentiellement urbain.
- 1800 coches de plaisance répartis sur 127 bases de location.
- une trentaine de paquebots fluviaux travaillant principalement sur le Rhin et la Moselle.
- 90 péniches-hôtel toujours très prisées par les Américains.

De leur côté, de nombreux **sports** utilisent eux aussi des embarcations tels l'aviron, le canoë, le kayak, le mononautisme, le ski nautique et le jet-ski ou la voile...

Ces deux types d'activités engendrent donc des **pratiques directes de navigation** qui ont connu un franc développement dans la décennie 1980-1990. Et déjà de ce fait, certaines voies d'eau, hier entièrement vouées au transport de marchandises ne portent plus aujourd'hui qu'une navigation de plaisance en franc renouveau. Parallèlement, certains secteurs, hier fermés à la navigation et ce depuis parfois de très nombreuses années, sont re-qualifiés et rouverts aux loisirs nautiques. Ce mouvement affecte aussi bien certains fiefs industriels (voir ici les efforts réalisés sur la Sensée, ou la Lys et les projets concernant le canal de Roubaix) que des zones géographiques où la navigation avait disparu dès la seconde moitié du XIXe siècle, face à la concurrence du chemin de fer et à la nouvelle donne économique liée à ce que l'on a longtemps appelé la "révolution industrielle".

Une nouvelle géographie fluviale se dessine donc sous nos yeux portée par le nouveau secteur économique du tourisme nautique dont le chiffre d'affaires a rejoint maintenant celui du transport de marchandises.

---

<sup>8</sup> Voies navigables de France, *Le tourisme fluvial en France*, Béthune, 2008

## ... où près de l'eau,

Mais se développe également **un tourisme des bords de l'eau** qui utilise le chemin de halage pour se promener à pieds, en vélo ou à cheval, découvrir un bon coin de pêche... Ainsi, chaque mois, les berges de la Seine sont redonnées le temps d'un dimanche aux vélos et piétons parisiens tandis que les levées qui bordent la Loire abritent maintenant une piste cyclable de plusieurs centaines de kilomètres... Et le long du canal de Bourgogne, un petit train touristique permet la découverte des superbes paysages de la région dijonnaise... Mieux, l'Europe ambitionne d'ouvrir de longs itinéraires comme la route du Danube à la Loire !

Pourtant, le règlement général de police de 1932 a longtemps prohibé en droit la fréquentation des chemins de halage par " toute personne étrangère au service " et dans les dernières années, de nombreux ouvrages ont été sécurisés par la pose de grillage qui empêche toute approche. Dans la vallée de l'Oise, les interdictions sont plus ciblées, et de grands portillons de fer ne laissent passer que les piétons... Ce chemin de halage était hier un lieu doublement interdit : espace professionnel, il était réservé le long du canal aux tracteurs sur rails ou autres engins de traction ; espace social, il était le lieu des mauvaises rencontres, des bagarres et des règlements de compte...

De nos jours, grâce à la signature de **conventions de superposition de gestion**, il est devenu un **lieu social privilégié**, véritable coulée verte au cœur des villes qui prolonge vers la campagne voisine leurs " rues d'eau " bordées d'arbres aux essences diverses mais souvent séculaires<sup>9</sup>.

Mais le point fort de ce tourisme des bords de l'eau reste incontestablement la **fréquentation** de quelques grands sites fluviaux urbains comme Paris et Lyon ou la visite des ouvrages monumentaux jugés les plus remarquables. Par exemple, les écluses de Gamsheim sur le canal d'Alsace accueillent chaque année près de 400000 visiteurs et à Fonserannes sur le canal du Midi, plus de 200 000 personnes se pressent chaque année pour admirer l'écluse septuple. Il est incontestable que ce patrimoine *in-situ* a la faveur d'un public à la recherche de l'exceptionnel et qui veut également donner un sens culturel à ses activités de loisirs. Par comparaison, situé en région parisienne, le musée de la Batellerie<sup>10</sup> de Conflans Sainte Honorine qui présente de remarquables collections patrimoniales ne reçoit guère plus de 11 500 visiteurs dans le même laps de temps. De son côté, le site du château de Monserreau présentant un parcours spectacle sur les imaginaires de Loire avec de nombreuses maquettes de François Ayrault a fait 30 000 entrées en 2007.

## ...et un dialogue d'avenir entre ces deux composantes

Notons tout d'abord que partout où nous disposons de statistiques fiables, nous voyons d'ailleurs combien ces **deux formes de tourisme** pèsent d'un **poids inégal**. En

---

<sup>9</sup> V.N.F., *Convention de mise en superposition de gestion du domaine public fluvial aux fins de la mise en œuvre et de la gestion d'un itinéraire cyclable.*

<sup>10</sup> *Musée de la batellerie*, Place Gévelôt, 78700 Conflans Sainte Honorine, (01 34 90 39 50).

termes de public concerné, le tourisme nautique ne représente toujours qu'un infime pourcentage de cette population. Et sur les 160 000 personnes qui ont sillonné les voies d'eau françaises sur des coches (chiffre inchangé depuis dix ans), 80% viennent de l'étranger. C'est dire qu'aujourd'hui, le tourisme fluvial est avant tout un tourisme des bords de l'eau, soit pour une population locale en quête de loisirs de proximité, soit pour des vacanciers venus d'horizons plus lointains attirée par "l'eau-loisir", "l'eau-nature", "l'eau-bien être" ... Cette tendance se trouve renforcée par le caractère onéreux de la location d'un bateau. Cette clientèle est d'ailleurs essentiellement constituée de cadres et de professions libérales qui embarquent en majorité pour une semaine. Quant à la plaisance privée, le luxe des bateaux d'aujourd'hui contraste étonnement avec la sobriété des bateaux d'antan et les prix se sont envolés. Le temps des premières pénichettes spartiates et des "caravanes flottantes" est bel et bien révolu ! Les professionnels expliquent d'ailleurs que comme ce marché est limité dans l'espace par le kilométrage de voies disponibles, et dans le temps par le petit nombre de semaines de navigation possible, la rentabilité des entreprises exigent de viser une clientèle aux revenus importants. Seules quelques associations à but non lucratif, dont bon nombre sont regroupées au sein de la fédération Atalante<sup>11</sup>, proposent des séjours (aux enfants par exemple) à prix encore abordables par des collectivités sur des bateaux associatifs avec des formules diverses (logement à bord, camping-escale, flottille habitable, bateau de randonnée...). De nombreux indices concourent donc à la distinction de **deux formes sociales de tourisme fluvial** : un tourisme nautique plus élitiste et un tourisme des bords de l'eau plus populaire. Les rapports au patrimoine et les attentes de ces deux groupes sociaux sont sans doute également assez différents.

La nécessité de mettre en réseau ces deux composantes paraît évidente. Il faut faire venir vers les cours d'eau les populations riveraines et les touristes de l'intérieur dans un **mouvement centripète**. Il faut faire découvrir les terres d'alentours aux gens de l'eau et aux voyageurs des rives dans un **mouvement** cette fois **centrifuge**. Force est alors de constater que bien peu d'outils de communication et de connaissance se donnent ce double objectif. On a souvent affaire à des guides de navigation ne traitant que des conditions nautiques auxquels s'ajoutent des guides généraux négligeant la rivière et ses trésors.

Les quelques remarques précédentes soulignent ainsi l'intérêt majeur de la démarche de valorisation

---

<sup>11</sup> "Atalante", Au fil de l'eau, ferme de Champagne, BP 107 91602 Savigny sur Orge.

## **Pour une démarche globale et partenariale de recherche et de valorisation**

Le souhait de faire des voies navigables l'ossature d'un aménagement cohérent destiné aussi bien aux populations locales qu'aux touristes exige donc une réflexion méthodologique. Nous voudrions apporter les quelques réflexions suivantes à ce débat en nous limitant aux aspects historiques et patrimoniaux et en nous plaçant au niveau de l'ensemble du réseau français.

### 1- Identification scientifique, sélection et protection

En dépit de quelques ouvrages remarquables, le fonctionnement des canaux bretons restent méconnus<sup>12</sup>. Prenons comme exemple le canal de Nantes à Brest. Il se compose de plusieurs parties faisant appel à des techniques d'aménagement très différentes. Des tronçons artificiels s'articulent avec des secteurs qui empruntent des vallées naturelles. Plusieurs petits canaux à biefs de partage voisinent ainsi avec des zones de rivières canalisées. A Josselin même, les panneaux d'information n'évoquent pas cette question pourtant fondamentale pour l'identité même du canal. Pourquoi un barrage ? Pourquoi une écluse ? Que fait cette vanne ?

Globalement, le constat est identique. On a une très mauvaise connaissance de notre culture fluviale. Et pourtant, celle-ci a joué un rôle fondamental au fil du temps.

Le constat est particulièrement préoccupant pour ce qui concerne le patrimoine, aussi bien celui des bateaux qui seraient à conserver que celui des ouvrages d'art à protéger. Cela est d'autant plus urgent pour ces derniers qu'un plan de modernisation des voies suit son cours, provoquant la destruction de vieux barrages et d'anciennes écluses, témoins d'une phase capitale de l'histoire des techniques de la voie d'eau et des politiques d'aménagement du territoire. Ces transformations sont dues aussi bien à une remise en état du réseau pour la flotte commerciale qu'à des modifications souhaitées par les plaisanciers pour diminuer un nombre trop important d'écluses ou des ouvrages trop petits aux yeux des exploitants. Ainsi, en ce moment même, les barrages de l'Oise sont détruits les uns après les autres tandis que sur le canal de l'Ourcq, on a cassé les petites écluses doubles bâties selon le modèle anglais au début du XIXe siècle pour construire des ouvrages plus modernes totalement automatisés. La question de la trace à conserver ne se pose même pas !

Ces derniers temps, une controverse a éclaté à propos des barrages mobiles à fermettes et à aiguilles. Historiquement, le phénomène de "révolution industrielle" serait incompréhensible aujourd'hui sans la prise en compte du rôle éminent joué par la batellerie pour le transport au meilleur coût des matières lourdes et pondéreuses. A partir des années 1860, le développement d'une « batellerie de la houille » puissante et dynamique a contribué à modeler le paysage économique français et à faire en particulier de Paris une ville industrielle de premier plan. Or cette grande page de notre histoire économique et sociale n'aurait pas pu être écrite sans la création d'une navigation permanente sur un véritable réseau de voies au même gabarit. Cet objectif

---

<sup>12</sup> Kader Benferhat, *La Bretagne des canaux*, Ouest-France, 2006.

n'a pu être atteint qu'à partir d'inventions techniques fondamentales au premier rang desquelles se situent **l'écluse à sas**, le **canal à bief de partage** et le **barrage mobile**. Inventé par Charles André Poirée dans les années 1840, ce dernier permet de maîtriser bon nombre de rivières du Nord et de l'Est en les transformant en des machines hydrauliques au mouillage déterminé, les *technorivières*. Cette technique sera par la suite largement exportée, confortant la renommée des ingénieurs français. Alors, conserver d'une manière ou d'une autre, un barrage mobile, c'est souligner une étape fondamentale dans la maîtrise des cours d'eau et mettre en valeur une véritable révolution dans le domaine de la navigation intérieure. Dans la longue durée de l'histoire batelière, il y a incontestablement un avant et un après Poirée ! C'est ce qu'a reconnu implicitement le Ministère de la Culture en inscrivant sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques le barrage de Mazelles et ses dépendances sur le Cher, sur les communes de Thésée et Pouillé.<sup>13</sup> Néanmoins, personne ne s'est occupé de cet ouvrage qui...a disparu aujourd'hui !

Du fait de ce contexte de changement, la politique du coup par coup suivie jusqu'alors ne me paraît plus répondre aux exigences de la situation. Il est temps d'effectuer un **inventaire technique détaillé** des ouvrages de la voie d'eau et des engins de navigation. Pour les barrages, cela avait été déjà admis me semble-t-il, lors du colloque qui s'était tenu à Nantes en 1992 à propos du Patrimoine maritime et fluvial.<sup>14</sup> Du côté des paysages, cet inventaire est tout aussi primordial. Le travail pionnier réalisé le long du canal de Bourgogne comme l'analyse des sites lancée par la DIREN Ile de France ouvrent avec succès la voie dans ce domaine.

## 2- Démarche de mise en valeur touristique par un travail partenarial

Il en est des installations touristiques patrimoniales comme des infrastructures de plaisance, il faut viser juste ! Or l'univers fluvial est encore bien méconnu et le champ à défricher demeure si vaste...

Depuis les années 1980, la collaboration déjà ancienne entre les chercheurs et les responsables d'actions culturelles subit des transformations profondes dont nous n'avons sans doute pas encore mesuré toute l'importance. Aujourd'hui, le **patrimoine fluvial** est une **denrée économique**, promue au rang de faire valoir d'une richesse touristique, celle de cours d'eau dont la France est très richement pourvue. Il sert soit de support à la vente de produits attractifs pour des touristes à la recherche de leurs racines ou de dépaysement, soit à la mise en valeur de politiques locales, départementales ou régionales d'aménagement ou de protection de l'environnement. Cette double fonction s'accompagne donc d'une entrée en force à la fois sur le marché économique et dans la **sphère du politique**.

Les projets qui en découlent bouleversent totalement les paramètres traditionnels de la diffusion des connaissances et de leur socialisation. Les décideurs locaux, les sociétés d'économie mixte, les bureaux d'études, les ateliers de création,... deviennent

<sup>13</sup> Arrêté N°MH 98 IMM du 23 décembre 1998.

<sup>14</sup> B Le Sueur, " *L'épi-mobile ou la rivière oubliée* ", in Le Patrimoine maritime et fluvial, Ministère de la Culture, 1992.

les **nouveaux acteurs** privilégiés de ces opérations de communication et de ces entreprises qui cherchent à vivre et faire des bénéfices en exploitant le filon patrimonial. Délaissant les musées traditionnels et les expositions classiques, ils utilisent de **nouveaux outils** qui leur permettent d'atteindre plus sûrement leurs **nouveaux objectifs**. La logique des aménageurs a remplacé celle de la culture.

Cette mutation nous oblige à repenser les termes de notre collaboration. :

- Il faut sans doute d'abord que les différents partenaires se mettent d'accord sur une **finalité commune**, celle d'offrir au public un authentique outil de culture qui respecte les règles fondamentales de la communication contemporaine. De ce fait, nous tournerons le dos à l'exposition scientifique illisible et rébarbative comme au gadget, souvent riche en couleurs et en musique mais totalement dépourvu d'intérêt patrimonial.
- Il faut ensuite construire un nouveau partenariat entre le décideur, le scientifique et le spécialiste de la communication et élaborer des règles déontologiques de fonctionnement. Il nous semble ainsi que seul, un **dialogue continu, depuis la conception du projet jusqu'à son exécution**, entre ces différents acteurs permette d'aboutir à une présentation de valeur de la culture fluviale. Celle-ci doit rendre lisible pour tous et d'une manière motivante les intérêts du paysage, de constructions, des pratiques sociales...

### 3- Une mise en réseau à double niveau

Qu'il s'agisse de l'aspect environnemental de l'espace fluvial ou de ses composantes humaines et techniques, la comparaison entre divers lieux s'impose pour mettre en évidence la spécificité de chaque site, sa richesse intrinsèque et créer une dynamique d'intérêt patrimonial et touristique.

Prenons l'exemple des ouvrages qui servent au franchissement des dénivellations. Ici, on peut mettre en valeur une écluse à sas en soulignant ses lignes artistiques ou ses performances et en montrant le travail des ingénieurs et leurs prouesses techniques. Mais cet ouvrage prend une toute autre signification si on quitte le local pour faire des comparaisons et pousser le visiteur à aller découvrir autre chose ailleurs. On lui révélera qu'il existe ainsi plusieurs sortes d'écluses à sas, et que pour franchir de hautes dénivellations, on a inventé d'autres systèmes : les échelles d'écluses reposant sur le même principe mais aussi les ascenseurs à bateaux et les plans inclinés qui eux, obéissent à d'autres principes techniques...

Cette dynamique pourrait être développée à deux niveaux :

- La strate régionale bretonne :

Riches d'une extraordinaire variété de constructions fluviales, de pôles culturels dynamiques et d'un potentiel de femmes et d'hommes remarquables, les voies d'eau bretonnes se prêteraient tout à fait à cette démarche de mise en réseau au niveau régional. Cette invitation au voyage et à la découverte d'un

territoire fluvial appréhendé dans sa globalité suppose certes la poursuite d'actions déjà bien engagées comme celle relative à la mise en place d'une signalétique commune et d'actions de découverte locales. Mais au-delà, elle invite à franchir une étape supplémentaire, celle de la création d'une **Maison des voies d'eaux bretonnes**. Celle-ci s'inscrirait dans une démarche globale et multidimensionnelle de connaissance, de partage et de valorisation de la culture fluviale, mobilisant les collectivités riveraines, les institutions, les associations...

- La strate européenne :

Le programme Interreg dans lequel la commune de Josselin est engagée comme les témoignages européens présentés au cours de ce colloque montrent tout l'intérêt d'une ouverture au-delà de nos frontières. . Une journée annuelle des rivières et des canaux pourrait fournir un cadre européen de référence.

Conclusion :

Les voies d'eau réapparaissent bien aujourd'hui au centre des enjeux économiques et culturels de la région Bretagne. Dans un contexte profondément modifié, la réflexion des différents acteurs sur l'avenir des rivières et canaux témoigne d'une nécessaire requalification fonctionnelle et de la réalité d'une nouvelle culture dont les volets multiples seront à développer demain. Mettant en réseau et dynamisant les autres structures locales tout en assurant une ouverture vers l'Europe un **pôle régional** pourrait être le moteur de ce nouvel âge des canaux bretons.