



# Les caractéristiques du canal et l'évolution de son trafic

Le canal d'Ille-et-Rance s'inscrit dans un projet de liaison Manche-Océan. Il relie l'estuaire de la Rance à Rennes. Puis la navigation s'effectue sur la Vilaine canalisée jusqu'à Redon pour se poursuivre dans son lit naturel jusqu'à son embouchure en Morbihan. A partir de Redon, le canal de Nantes à Brest permet de relier la Loire à la rade de Brest en passant par Pontivy, ville reliée au port de Lorient par le Blavet canalisé.

Le canal d'une longueur de 85 km comporte 48 écluses, réparties sur 3 parties distinctes :

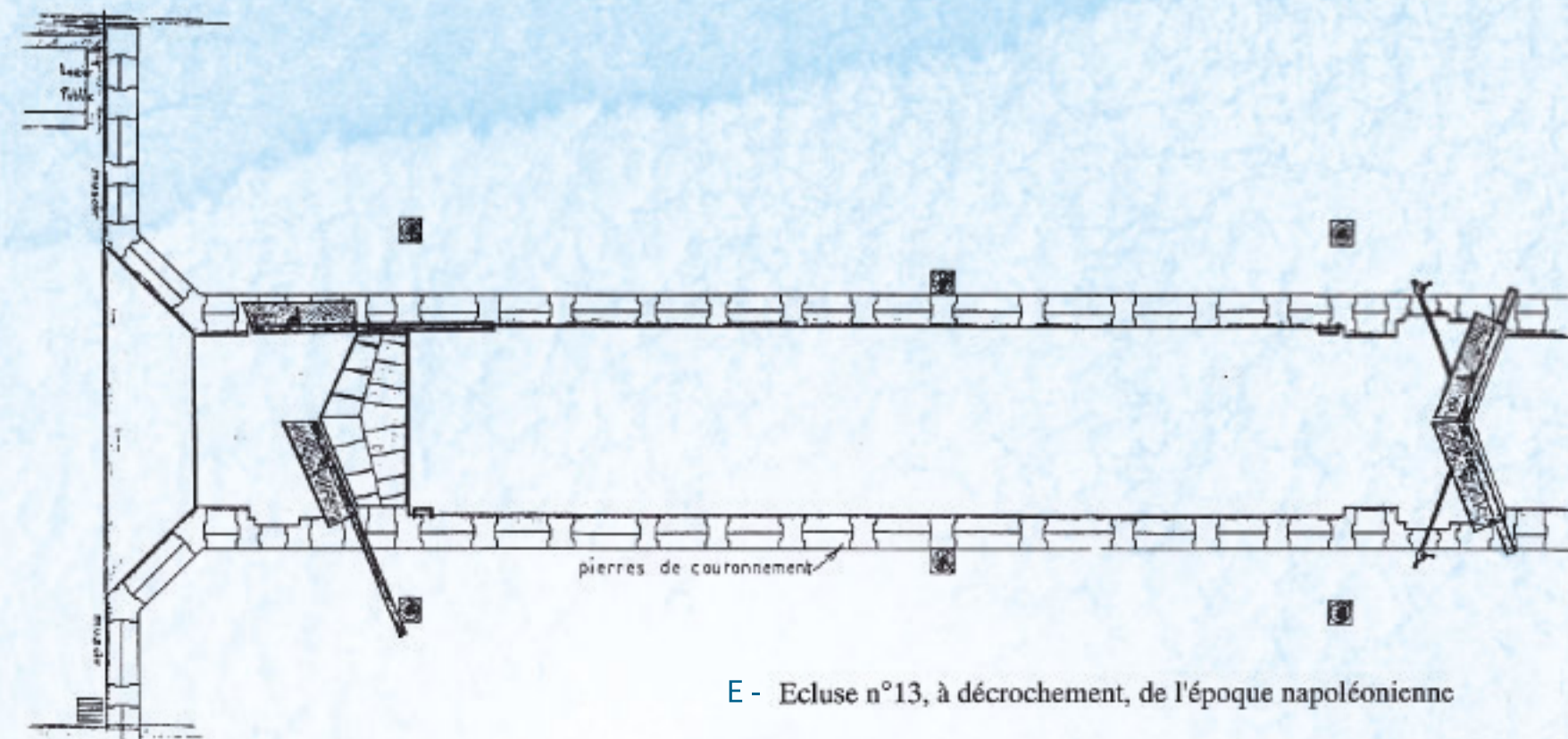
- on emprunte d'abord l'Ille partiellement aménagée de l'écluse du Mail à Rennes à l'écluse d'Ille à Montreuil-sur-Ille.
- de Montreuil-sur-Ille à Evran, il s'agit d'un tronçon complètement artificiel du canal appelé canal de jonction reliant l'Ille à la Rance. Cette partie comprend tout d'abord une succession de 4 écluses, puis le bief de partage des eaux entre l'écluse de Villemorin à Guipel et l'écluse de la Ségerie à Hédé-Bazouges, prolongé par l'échelle des 11 écluses de Hédé-Bazouges ; le canal suit ensuite grossièrement la vallée du Donac et celle du Linon jusqu'à Evran.
- enfin pour rejoindre Saint-Malo la navigation s'effectue dans le lit de la Rance partiellement aménagé jusqu'à l'écluse du Chatelier à la Vicomté-sur-Rance, puis dans son estuaire jusqu'au barrage, franchi grâce à une écluse maritime.

Parcourir le canal permet de mieux percevoir différentes caractéristiques de cet ouvrage : nombre d'écluses en relation avec les dénivelés rencontrés sur les différentes parties ; tirants d'eau et tirants d'air, dimensions des écluses en lien avec les bateaux utilisés à l'époque de la construction.

Dès la mise en service du canal, le trafic de marchandises se développe et atteint un maximum entre 1860 et 1880 (en 1860, 2900 bateaux circulent dans les 2 sens pour 88000 t transportées). Les transports concernent différentes marchandises (charbon, houille, sable, pierres de construction, chaux, bois à brûler, métaux, grains, pommes, vin, cidre, ...) qui transitent ensuite soit par les terres (sur la Vilaine, sur le canal de Nantes à Brest, sur le Blavet mais aussi sur la Loire), soit par la mer (vers l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Espagne, ...). Des gabares, des pénettes, des cahotiers, des chalands assurent le transport.



D - Condorcet



E - Ecluse n°13, à décrochement, de l'époque napoléonienne



UNION EUROPÉENNE  
UNANIEZH EUROPA



L'Europe s'engage  
en Bretagne



Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural :  
l'Europe investit dans les zones rurales



C - Neptune

Des chalands de Rance équipés de voiles facilitent la navigation dans l'estuaire de la Rance ; sur le reste du parcours les bateaux sont halés par des chevaux ou des ânes, voire par des hommes (ou des femmes !). Jusqu'en 1916, les chalands de Rance vont dominer sur le canal car ce sont les seuls capables de naviguer dans l'estuaire de la Rance grâce à leurs voiles ; A partir de 1930, des péniches motorisées sont utilisées. Les éclusiers, logés dans les maisons éclusières, assurent les passages 7 jours sur 7 et 24 h sur 24.

L'ouverture de la ligne de chemin de fer entre Rennes et Saint-Malo en 1864 amorce le déclin du transport fluvial, sensible surtout à partir de 1911 ; la concurrence de la route à partir de 1945, puis la construction du barrage de la Rance à partir de 1960 réduisent considérablement le trafic marchand qui cesse définitivement en 1972. Dès les années 60 commence à se développer le tourisme fluvial. Le trafic touristique s'effectue d'avril à octobre et se concentre sur la période estivale. Les éclusages sont assurés par un nombre réduit d'éclusiers (1 pour 3 écluses en moyenne) de 9h à 12h30 et de 13h à 18h30.

plus d'infos ici



Texte : Patrice Plet - Bazouges nature et Stéphanie Fremaux - Maison du Canal  
Crédits photos et dessins : Patrice Plet (A) - Maison du Canal (B,E) - Marcel Domet (C,D)  
Crédits illustrations : © Ekaterina Chirpina - stock.adobe.com  
Conception : UNILIC Studio graphique & Christelle Carré  
Avec le soutien de l'Union Européenne et de la Région Bretagne