

La Bretagne des canaux.



Par Kader Benferhat

Président du comité des canaux bretons.

Sommaire

La Bretagne des canaux.	1
I. Introduction :	1
II. La rigole d'Hilvern :	2
III. Le canal :	2
A. Les premiers tâtonnements :	2
B. Le principe mis au point, désir de le généraliser :	3
C. La reprise des travaux :	3

I. Introduction :

« Je vais vous raconter comment j'ai découvert le canal, puis la Bretagne ».



Je suis né à Laghouat, dans une oasis du sud Saharien. En 1965, mon bac « Sciences Ex » en poche, je quitte l'Algérie pour la métropole où je pensais faire des études de chimie.

L'université de Rennes (Villejean) a été la première à répondre à mes courriers et à accepter ma candidature.

À la cité universitaire, je me suis lié d'amitié avec deux camarades de chambre, le premier originaire de Rostrenen, le second de Loudéac. Aux vacances de Noël, ceux-ci m'invitent à

passer une semaine chez chacun d'eux.

À Rostrenen, le père de mon camarade était ingénieur D.D.E., chargé de l'entretien des routes, mais aussi des canaux.

Il m'emmène découvrir le canal, la tranchée de Glomel¹. C'est la première fois que je voyais des écluses. « Pourquoi faire ces sarcophages en béton ? ». Chez nous, au Sahara, on faisait des rigoles pour irriguer l'oasis, on économisait l'eau.

Ici, de l'eau, il y en avait à profusion ! Ce fut un choc culturel et paysager. Le père de mon camarade, pendant la semaine où je vivais chez lui, m'a aussi fait découvrir la région : Le Cap Sizun, Huelgoat ...

Quelle ne fut pas ma surprise quand je vis, dans un café, des femmes bretonnes assises à côté de moi, boire du vin rouge !

La semaine suivante, mon deuxième copain m'a fait découvrir la côte sud.

N'étant pas boursier, j'ai demandé si je pouvais trouver un travail d'été ; on me dit oui, ... chez Olida !

¹ A 184 m d'altitude, la tranchée de Glomel est le point culminant du canal de Nantes à Brest, et la ligne de partage des eaux entre les bassins du Blavet et de l'Aulne.

L'année suivante, à Loudéac, j'ai préparé un BTS de chimie en formation en alternance.

Je m'intéresse à la vie associative locale. Je rencontre le Cercle Celtique de Loudéac. Je croyais qu'il s'agissait de quelque chose touchant à la culture celtique ; j'ai découvert le biniou et cela m'a plu. J'ai même défilé avec mon costume breton en région parisienne. C'est à ce moment-là que j'ai rencontré celle qui allait devenir ma femme. J'ai eu deux enfants, une fille et un garçon ; celui-ci qui vit à New York a intégré un cercle de la diaspora bretonne.

La rigole d'Hilvern se dégradait et une association s'est créée pour la sauver. J'en suis devenu secrétaire. Cela m'a amené à fouiller les archives départementales à Rennes, à Saint-Brieuc, etc. pour convaincre les élus de la nécessité de la faire revivre, et obtenir leur aide.

Qui l'a construite et pourquoi ?

II. La rigole d'Hilvern :

Le barrage de Bosméléac fut construit entre 1830 et 1842 dans la haute vallée de l'Oust et était destiné à alimenter le canal de Nantes à Brest, plus exactement le bief de partage entre l'Oust et le Blavet lors des basses eaux estivales, et à réguler le cours de la rivière.

De ce plan d'eau sort la rigole d'Hilvern, bief de dérivation parallèle à l'Oust, destinée à amener l'eau jusqu'au canal. Suivant les courbes de niveau, sur un relief séparant les bassins de Rohan et de Pontivy, la rigole part d'Allineuc, à 128 mètres d'altitude, et, au terme d'un parcours de 64 kilomètres, rejoint la voie d'eau à Hilvern sur le territoire de la commune de Saint-Gonnery à 108 mètres (soit une vingtaine de mètres de dénivellation et une pente régulière de 0,3 mm par mètre). La rigole, creusée en section trapézoïdale de 1,20 mètre au fond et 4,20 mètres au sommet, fut construite entre 1835 et 1838, dans des conditions déplorables par une main d'œuvre nombreuse (environ 400 personnes travaillaient en permanence sur le chantier) mais misérable et sujette aux maladies. Si les calculs de tracé par les ingénieurs ne prêtèrent lieu à aucune critique, il n'en fut pas de même pour l'étanchéité de l'ouvrage car lorsque l'eau circula pour la première fois dans la rigole, elle déferla dans la vallée et inonda les champs. Il fallut entreprendre des travaux de consolidation de 1838 à 1844, puis engager de nombreux cantonniers pour effectuer les régulières opérations de colmatage, mais également de surveillance pour éviter le détournement de l'eau par les riverains. Aujourd'hui elle est entretenue grâce à une association de sauvegarde.

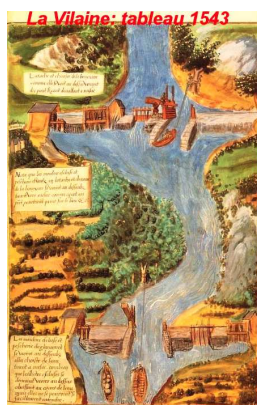
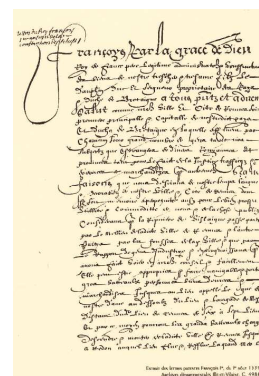


III. Le canal :

A. Les premiers tâtonnements :

Souvent on arrête l'histoire du canal à Napoléon. Or les archives nous apprennent que c'est la Bretagne qui, bien plus tôt, a lancé le concept du canal.

On a retrouvé une lettre de François 1^{er}, datée de 1539, autorisant les habitants de Rennes à rendre navigable la Vilaine entre Rennes et Messac. À l'époque la remontée de la Vilaine depuis la mer s'arrêtait à Messac.

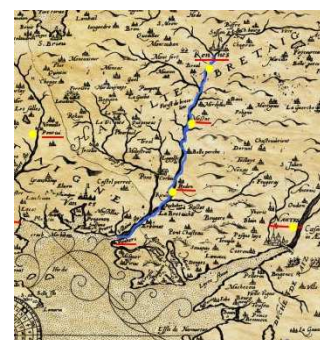


Les États de Bretagne ont eu l'idée d'utiliser les biefs des moulins qui comportaient des surfaces planes. On a imaginé de mettre des portes dans le déversoir à côté des moulins.

Un peintre était même chargé de dessiner tous les moulins du trajet et leurs environs. Ce furent les premières cartes hydrauliques.

Les travaux ont commencé en même temps des deux extrémités du parcours ; depuis Rennes et depuis Redon.

On a ouvert des digues avec des portes. Les



barques remontaient le fleuve tirées depuis la berge à l'aide de cordes (1543).

C'est en 1575 qu'on a mis au point le système des portes d'écluses avec une porte amont et une porte aval.

Ce fut le premier système de canaux ; il permit aux Rennais de recevoir ainsi facilement le vin de Bordeaux.

B. Le principe mis au point, désir de le généraliser :

Cette réalisation entraîna des projets de développement. On va lancer des études pour savoir s'il est possible de rendre navigables d'autres rivières en Bretagne.

Car à l'époque, il n'y avait pas de routes, seulement des chemins de terre entretenus plus ou moins bien par les agriculteurs locaux. Le développement de canaux ferait que les chemins seraient moins abîmés, qu'il serait possible d'irriguer certaines zones isolées. On formerait pour les besoins de la navigation des « marins d'eau douce » qu'il serait possible de former rapidement pour la marine royale en cas de conflit avec l'Angleterre.

Relier tous les arsenaux bretons à la Loire, fut le rêve de tous les ministres de la guerre depuis Colbert et les officiers de la royale avaient depuis longtemps visité tous les passages possibles dans les Montagnes Noires.

Sous Louis XIV (1638-1715), c'est Vauban (1633-1707), ingénieur militaire, stratège, et bâtisseur de places fortes, qui, passionné d'hydrologie, essaye de convaincre le roi de l'intérêt de financer un réseau national de canaux, pour nourrir et désenclaver les villes et les ports.

En 1746, François de Kersauson présente aux Etats de Bretagne un premier mémoire de développement fluvial pour la Bretagne complété d'un deuxième mémoire en 1765 plus spécialement consacré à la liaison Nantes – Brest. Il reprend les idées et les projets émis précédemment, qu'il complète par des relevés de terrain. L'idée est de désenclaver les arsenaux royaux de Brest, Lorient, ainsi que les ports de Nantes et de Saint Malo pour s'affranchir de la menace permanente que représentent la puissante marine anglaise et ses navires corsaires embusqués sur les îles. (Jersey, Guernesey...).

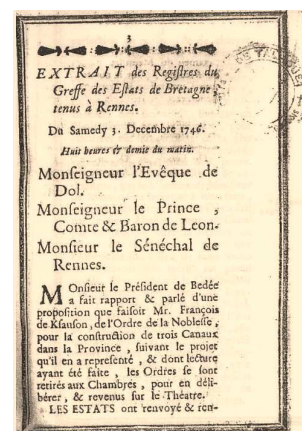
Les États de Bretagne cherchaient déjà depuis longtemps, par tous les moyens, à développer la région. Ils vont créer un groupe de travail composé d'ingénieurs de l'équipement. Ces ingénieurs ont rendu un rapport à la fois technique, mais aussi socio-économique de la Bretagne.

En parcourant la Bretagne, ils ont découvert des zones insalubres avec des populations qui vivaient misérablement et n'avaient pas d'intérêt à se développer car privées de moyens commodes d'échanges commerciaux.

Les États de Bretagne ont présenté le projet à Louis XIV qui leur a donné son accord.

Des paysans, des soldats, des ouvriers sont venus déblayer les passages pour le tracé du canal.

On a retrouvé des factures concernant les frais de la commission d'inspection des travaux, envoyée par les États : nourriture et vins de Bordeaux de qualité. Il y avait aussi des factures concernant les ouvriers... beaucoup plus modestes.



En 1789, ces études, ainsi que celles concernant les autres rivières, ont été mises de côté. Tout s'est arrêté.

C. La reprise des travaux :

En 1799, Napoléon 1^{er} entre en guerre avec les pays européens, en particulier avec l'Angleterre qui organise un blocus maritime autour de la France. Il fait reprendre les anciennes études, afin de faire construire de nouveaux canaux et en particulier le canal de Nantes à Brest.

Les ingénieurs d'Empire ont commencé par convertir les mesures des anciennes études dans le système décimal.

Sur le Blavet, puis de Nantes à Brest, les canaux sont mis en route à partir des deux extrémités.

On manquait d'ouvriers ; on est allé chercher les prisonniers espagnols. Il y a eu des oppositions : le maire de Nantes craint que leur venue n'apporte de nombreuses maladies contagieuses. Les prisonniers ont été installés dans une plaine à proximité.

La population locale est hostile au projet : des paysans sont expropriés sans indemnités et se retrouvent au chômage.

Quatre bataillons de 1500 prisonniers sont finalement installés sur la plaine.

1811 – 1814 : début des travaux, mais 1814 – 1815 l'empire est en déclin.

Des prisonniers sont atteints par la maladie. Ils seront enterrés à l'écart, car on craint toujours la contagion.

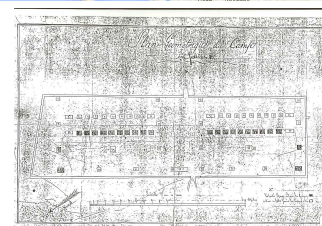
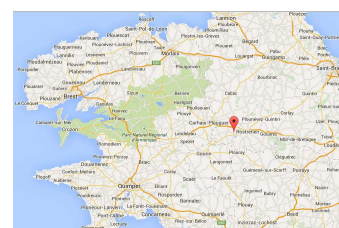
En 1815 – 1818, les travaux sont stoppés. Sous Charles X, ils reprennent pour motif économique, et on en profite pour ajouter la partie morbihannaise.



Les ingénieurs s'attaquent à la tranchée de Glomel.

La Grande Tranchée est creusée au XIXe siècle par des déserteurs de l'armée de Louis XVIII. Les 700 bagnards, forçats du bagne de Brest condamnés aux travaux forcés à perpétuité sont encouragés à travailler par la promesse d'une grâce. Les conditions de vie et d'hygiène y sont

inimaginables. Trois millions de mètres cubes de terre seront enlevés à la pelle et à la pioche et transportés avec des charrettes ou à dos d'hommes. Le travail est si dur que la maladie et la mort auront raison de nombreux bagnards. Il aura fallu 9 ans pour réaliser cette tranchée de plus de 3 kilomètres de long, 100 mètres de large et 23 mètres de profondeur.



Ci-dessus, plan du camp des ouvriers

Dans le Morbihan, on veut utiliser la main d'œuvre locale, mais les possibilités sont limitées.

Dans une lettre au sous-préfet, l'ingénieur suggère de faire appel à des « étrangers », des gens venus du Limousin, et d'Auvergne ! À eux ensuite de se faire embaucher sur tel ou tel chantier.

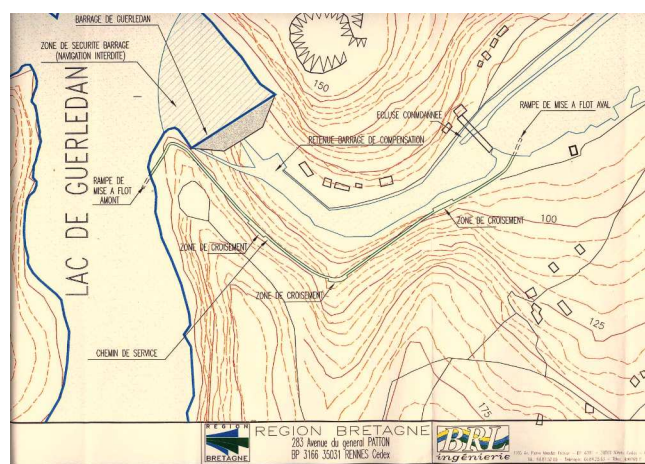
Le sous-préfet craint leur venue dans une région déjà en manque de travail ; il craint que le travail terminé, ils ne soient une charge locale. On a finalement réussi à embaucher des locaux, des paysans anciens fabricants de toile, des femmes anciennes filandières dont les ateliers avaient fermé.

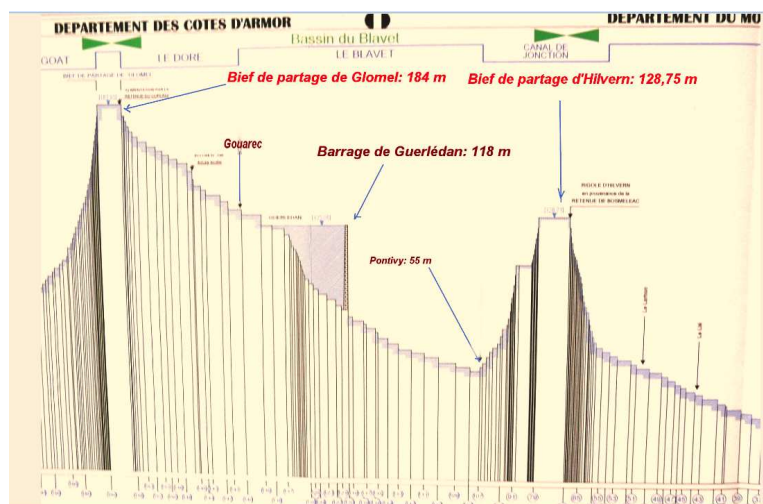
Le canal terminé, cette main d'œuvre s'est tournée vers la construction des routes, puis du chemin de fer.

Le 1^{er} février 1842 le canal était terminé dans son intégralité, ainsi que les autres canaux bretons.

Plus tard, en 1920, avec le barrage de Guerlédan le canal de Nantes à Brest a décliné.

À l'origine de l'édification du barrage de Guerlédan, devait être construite une échelle d'écluses en parallèle au barrage afin de maintenir le trafic fluvial sur le Canal. Ce projet n'a jamais abouti, divisant ainsi le canal en deux tronçons et limitant la navigation : à l'ouest de Nantes à Pontivy (branche est, dans la Loire-Atlantique et le Morbihan) et de Carhaix à la mer (branche ouest, dans le Finistère).





Les promeneurs à pied ou à vélo peuvent, quant à eux, le longer entièrement grâce aux chemins de halage.

Cependant le canal garde de l'importance encore aujourd'hui : importance économique avec la gestion de l'eau (réserve), importance touristique.

