



Semaine
du 17 au
23
Novembre
2012

L'interminable construction Du canal de Nantes à Brest

Partie 1

L'histoire du canal de Nantes à Brest ne se compte pas en millions de tonnes de terre déplacées. L'histoire du canal ne se mesure pas en nombre d'écluses réalisées. L'histoire du canal s'est écrite à force de sueur, de pelletées de terre remuée, de pierres portées, tirées, poussées, assemblées en un gigantesque puzzle aux lignes sans égales. L'histoire du canal se compte en vies humaines sacrifiées à l'avancement d'une œuvre considérable.

Par delà la sécheresse des mots, l'inhumanité des chiffres, le canal de Nantes à Brest s'est façonné comme un hymne au progrès, sur les efforts incommensurables de ses constructeurs.

Le premier fluide qui emprunta la voie canalisée, se forma de la sueur des maçons, des terrassiers, de cette armée d'ouvriers qui firent que des dessins sur un plan devinrent la réalité d'une région.

La foi en la révolution industrielle tenait lieu de foi religieuse. Qui pourrait encore, de nos jours, restituer la pénibilité d'un ouvrage où le creusement des tranchées se faisait dans le roc à coups de pioches, dans les marais à force de pelles, où le transport à dos d'hommes était la norme ? Qui peut restituer les souffrances engendrées par ces 360 kilomètres aménagés à la main ? Qui peut simplement comprendre ce rêve d'un XIX^e intellectuellement attaché à la révolution industrielle réalisé avec des moyens dignes de l'antiquité ? Le cubage nécessaire à la réalisation des écluses est identique à celui de la grande pyramide de Kéops, inférieur aux 3 millions de mètres cubes de terre remués pour la réalisation de la seule tranchée de Glomel.

L'aventure du canal trouve son origine dans les plus anciennes traditions de navigation d'une terre bretonne habituée à pallier les incertitudes du transport par voie de terre en empruntant la voie maritime.

En 1627, les états de Bretagne approuvent un projet de canalisation de l'Aulne de la rade de Brest jusqu'à Carhaix. Ce premier plan de navigation intérieure ne connaîtra pas de réalisation effective faute de financement.

En 1724, le duc de Bourbon livre une enquête sur la navigation en Bretagne, témoignant de la sorte de l'attachement du royaume au développement de cette province et manifestant une preuve de l'intérêt que la cour porte au transport intérieur par voie d'eau depuis Colbert.

En 1746, François de Kersauson présente aux états de Bretagne un premier mémoire « au sujet de la voie fluviale que je conseille à ma patrie » tendant à l'organisation d'un système de navigation s'appuyant sur trois sections de canalisation : Vilaine-Rance, Oust-Blavet et Vilaine-Loire. En 1765, dans un second mémoire, de Kersauson prolonge le réseau jusqu'à Brest.

En 1783, prenant appui sur les travaux antérieurs, M. de Rosnyvinen de Piré présente un « Projet de communication intérieure du royaume avec la jonction par l'Oust, de la Vilaine au Blavet, puis à l'Aulne ».

Mais les considérations financières demeuraient un obstacle rédhibitoire au développement du canal, les états s'interrogeant sur la possibilité d'assumer, seuls, une dépense aussi énorme que ne compenserait qu'un hypothétique développement agricole futur.

Le conflit naval anglo-français lié à la guerre d'indépendance américaine allait apporter un début de réponse : « Comme la communication sera très importante pour l'Etat en temps de guerre, la dépense de la navigation ne devrait pas uniquement regarder une province qui en retirerait moins d'avantages que l'Etat. ».

Il est vrai que la « royale » était grosse consommatrice de bois et que l'acheminement du strict nécessaire pour l'armement d'un navire atteignait des sommes considérables. Le ministère de la guerre estima par la suite que, durant les guerres napoléoniennes, le seul roulage à destination de Brest s'était révélé aussi expansif que la construction d'un canal joignant Nantes à la capitale du Ponant.

Les considérations stratégiques renforcent les arguments économiques déjà avancés, même si ceux-ci, et leur résonance moralisatrice, fondent la démarche : « Osons donc, par une navigation intérieure, fertiliser tous les terrains heureux qu'elle va parcourir. Le transport de leurs denrées, l'exemple de l'activité que la vue continuelle d'un grand commerce leur procurera, en faisant leur bonheur, les arrachant à la misère, les encouragera au travail, et provoquera de proche en proche l'industrie des cantons voisins ».

L'académie des sciences se prononce en faveur du projet dont les premiers travaux s'amorcent sur la Vilaine avant d'être stoppés par les événements révolutionnaires de 1789. Les déplacements par terre se poursuivent donc par des chemins plus que médiocres restés pour certains pendant plus de vingt ans sans entretien, ces chemins qui parcourent, selon le voyageur anglais Yung en 1788, un « pays à l'aspect sauvage, où la culture n'est pas plus avancée que chez les hurons ».

Actualités :

- ⌚ Les centres d'interprétation sont ouverts de 10h à 12h30 et de 13h30 à 17h. Les animateurs sont à votre disposition pour vous faire découvrir les richesses du canal.

Observatoire Aquatique en accès libre du mardi au vendredi

Maison éclusière de l'Aulne lundi , mardi et jeudi

Maison éclusière de Pont Triffen de mardi à jeudi

Maison éclusière de Kergoat de mardi à jeudi

- ⌚ Les équipes techniques effectuent des travaux sur le chemin de halage pour améliorer le confort de circulation et la sécurité de la voie. Faîtes attention à l'approche des chantiers. Cette semaine ils interviendront autour de la ville de Châteauneuf.
- ⌚ La patrouille hippomobile se déplacera de Carhaix à Port Launay.

Directeur de publication:
Madame Armelle Huruguen
Présidente
Suivi:
Comité de rédaction
Conception, Réalisation, Photos:
SMATAH

Syndicat Mixte d'Aménagement
Touristique de l'Aulne et de l'Hyères
Maison éclusière de Bizernig
29520 CHATEAUNEUF DU FAOU
☎ 02 98 73 40 31
📠 02 98 73 40 39
Email: smatah@wanadoo.fr
Site internet: www.smatah.fr