

dynamiques, capables d'accueillir des trois-mâts. Le réseau routier était très peu développé et les routes étaient souvent impraticables en hiver. La nécessité se fit sentir d'améliorer la circulation des marchandises dans l'arrière-pays notamment pour le développement de l'agriculture en Bretagne intérieure.

Il y eut des tentatives de construction de canaux en Bretagne, dès le milieu du XVI^e siècle, avec une série d'écluses éphémères sur la Vilaine au sud de Rennes. Un autre projet de canalisation de l'Aulne dans le Finistère échoua par manque de moyens financiers au début du XVII^e siècle.

En 1746, François-Joseph de Kersauson présenta de nombreuses propositions de canalisation pour la Bretagne à l'instance dirigeante, les États de Bretagne. Ses projets ambitieux comprenaient la liaison entre la Rance et la Vilaine (au bénéfice de Rennes notamment), la Loire et la Vilaine, le Blavet et l'Oust. Près de vingt ans plus tard, de Kersauson fit, en plus, la proposition de relier le Blavet et l'Aulne.

Ces idées apparurent au moment où la flotte anglaise faisait des ravages sur les côtes de Bretagne - les ports bretons furent bloqués pendant la guerre de succession d'Autriche vers 1744, et quinze ans plus tard, la flotte française subit une défaite désastreuse au large de la côte atlantique près de Brest. A cette époque les ambitions impériales anglaises et françaises ainsi que les impératifs commerciaux s'opposaient constamment en des conflits sanglants.

En 1780, lors des guerres d'indépendance américaines, la côte bretonne fut à nouveau assaillie par la flotte anglaise et l'importance d'une chaîne d'approvisionnement militaire intérieur, entre les arsenaux militaires de Brest, Lorient et Indret (près de Nantes) devint à nouveau évidente. La construction d'un réseau de canaux serait bénéfique pour l'industrie et le commerce et aurait aussi un intérêt stratégique. La liaison entre Redon et St-Malo entraînerait une forte augmentation des échanges le long d'une route nord-sud à travers la Bretagne et une liaison similaire d'est en ouest ouvrirait également le centre, région pauvre de la Bretagne, à de nouvelles influences économiques et culturelles.

En 1783, une commission fut créée par les États de Bretagne. Une carte présentant deux itinéraires (Nantes / Brest et la liaison Rance / Vilaine) fut mise à la disposition du roi Louis XVI en 1784 et, en février suivant, les membres de l'Académie Royale présentèrent une proposition détaillée de jonction de rivières pour faire un itinéraire navigable à travers la Bretagne.

Les décisions

Après la Révolution française, les États de Bretagne furent dissous et la prise de décision devait venir du

gouvernement central. Les guerres d'empire de Napoléon exercèrent de nouvelles pressions sur les côtes bretonnes et renforcèrent l'importance du travail des arsenaux pour armer et équiper les navires français. Relier les arsenaux de Lorient et de Brest avec ceux de Nantes et de St-Malo devenait une priorité.

Le coup d'envoi officiel du canal fut donné en 1804, la direction des Ponts et Chaussées était chargée des travaux. L'ingénieur en chef Guy Bousset, qui avait déjà travaillé sur le projet des années 1780, fut chargé des études de faisabilité de la liaison Nantes-Brest. Il en résulta la surprenante décision de relier l'Oust et le Blavet par Rohan / Pontivy plutôt que de s'en tenir à la proposition antérieure apparemment plus facile par Bieuzy et Bocneuf. La désignation de Pontivy, alors appelé Napoléonville, en tant que centre militaire et pièce maîtresse bretonne du nouveau régime, en était probablement la cause.

La canalisation du Blavet pour relier Pontivy et Lorient fut également autorisée à cette époque, ainsi que des travaux sur le tronçon d'Ille-et-Rance pour relier St-Malo à la côte sud.



Musée de la Batellerie

restaient en forme de V pour résister à la pression de l'eau. Une trappe au bas de chaque porte pouvait être levée ou baissée pour laisser l'eau entrer et sortir. L'éclusier ouvrait les trappes à la main à l'aide de manivelles. Certaines écluses de la partie est du canal ont aujourd'hui des systèmes motorisés.

Les dimensions standard d'une écluse étaient de 25,7 m de long, 4,7 m de large et une profondeur d'environ 4 m. La chute de barrage était généralement d'environ 2,4 m. À certains endroits, des glissières servant d'échelles à poisson étaient également incluses. Entre 1870 et 1890, des améliorations furent apportées aux écluses pour augmenter la vitesse de transport par le canal.



L'éclusier et sa famille

Musée de la Batellerie

Les maisons éclusières

Toutes les écluses n'avaient pas de maison, car si les écluses étaient très proches les unes des autres, un homme seul pouvait en gérer plusieurs. Les maisons étaient souvent construites sur des fondations instables, ce qui n'était pas surprenant étant donné leur emplacement, aussi l'humidité était un problème fréquent. Le rez-de-chaussée était généralement surélevé de quelques marches par mesure de précaution contre les inondations, danger récurrent.

Les maisons étaient construites selon un modèle standard, qui variait un peu d'une région à l'autre. Elles étaient essentiellement

très basiques et purement fonctionnelles. Jean-Marie de Silguy, plus tard mécène distingué des arts à Quimper, en dessina une à Châteaulin en 1923 alors qu'il était simple ingénieur des Ponts et Chaussées. Avant les années 1930, beaucoup étaient sans toilettes ni eau, à cause de leur isolement. Un petit lopin de terre pour cultiver des légumes était attaché à la maison et on trouvait aussi, souvent, une étable où les chevaux qui tiraient les bateaux pouvaient passer la nuit.

L'éclusier était un employé de l'Administration des Ponts et Chaussées. En plus de manœuvrer l'écluse au passage des bateaux, il devait également entretenir les berges et les environs.

Main d'œuvre et conditions de travail

La pénurie d'ouvriers pour la construction d'un canal de cette taille était un problème permanent. Initialement, là où les entrepreneurs employaient la main-d'œuvre locale, en particulier dans le Finistère, le projet était bien accueilli, mais dans les zones où le recrutement était difficile, en raison des bas salaires, il fallait trouver d'autres solutions. Les ouvriers embauchés étaient misérablement payés, gagnant à peine de quoi vivre. Il était si difficile de recruter des ouvriers que certains venaient même d'Auvergne et du Limousin. Un décret de 1811 permit d'utiliser des prisonniers de guerre - qui ne manquaient pas.

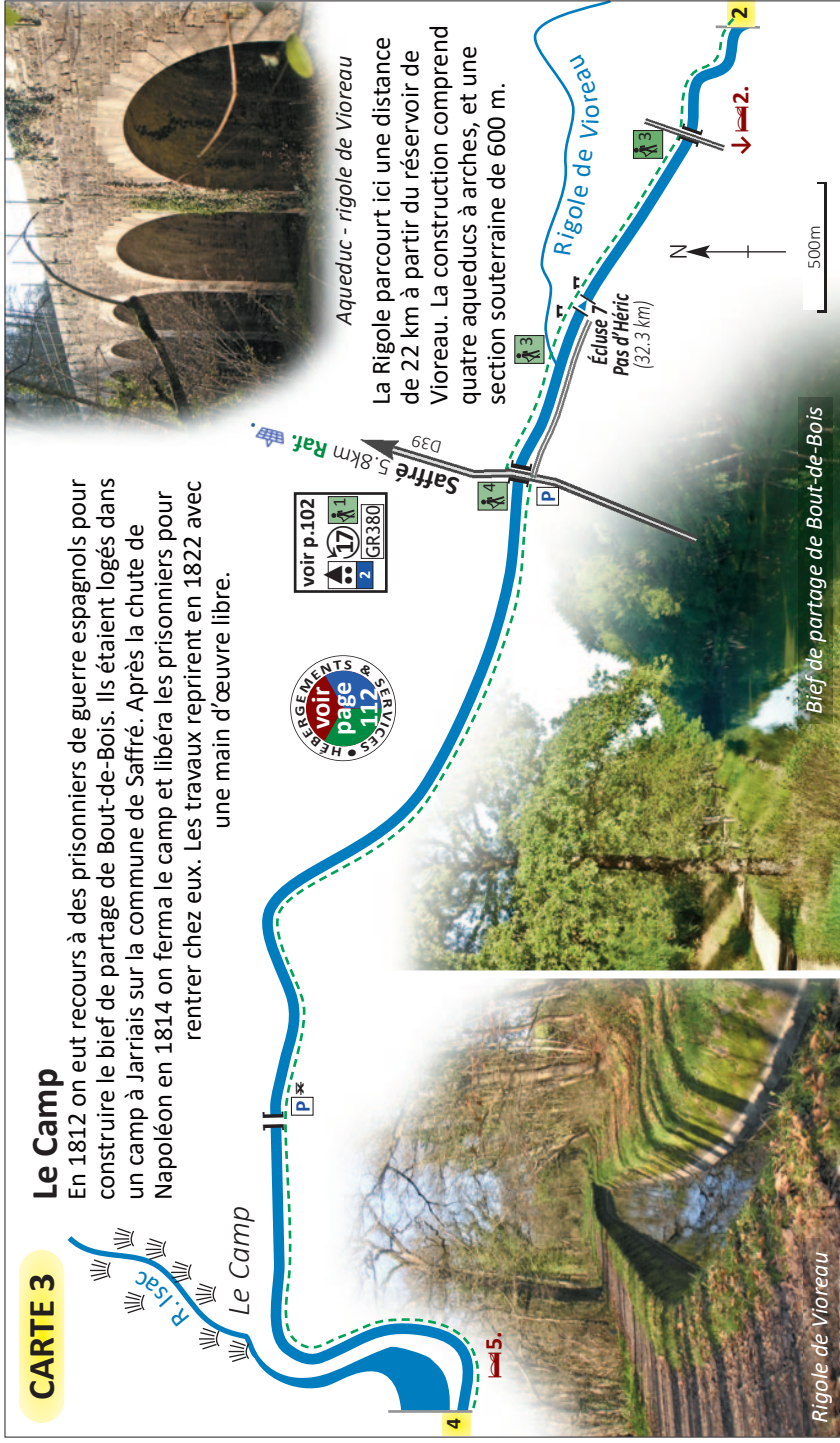
Près de Saffré, en Loire-Atlantique, un camp fut construit pour héberger les prisonniers espagnols travaillant sur le tronçon reliant l'Erdre et l'Isac (voir p.40). Dans les Côtes d'Armor, il y avait un autre camp à Glomel (voir p.84-5) pour les prisonniers (bagnards) des geôles de Brest (déserteurs de la guerre d'Espagne), de Belle-Île et de Belle-Croix, qui travaillèrent pendant près de dix ans à creuser la Grande Tranchée, un extraordinaire exploit d'endurance.

Les travaux de construction des canaux étaient ardues et sans fin, souvent dans des conditions d'humidité et d'insalubrité. Les pierres et la terre étaient transportés vers les sites et depuis les sites à dos d'hommes, et il fallait constamment pomper et vider l'eau à la main pendant la construction des écluses.

CARTE 3

Le Camp

En 1812 on eut recours à des prisonniers de guerre espagnols pour construire le bief de partage de Bout-de-Bois. Ils étaient logés dans un camp à Jarriais sur la commune de Saffré. Après la chute de Napoléon en 1814 on ferma le camp et libéra les prisonniers pour rentrer chez eux. Les travaux reprirent en 1822 avec une main d'œuvre libre.

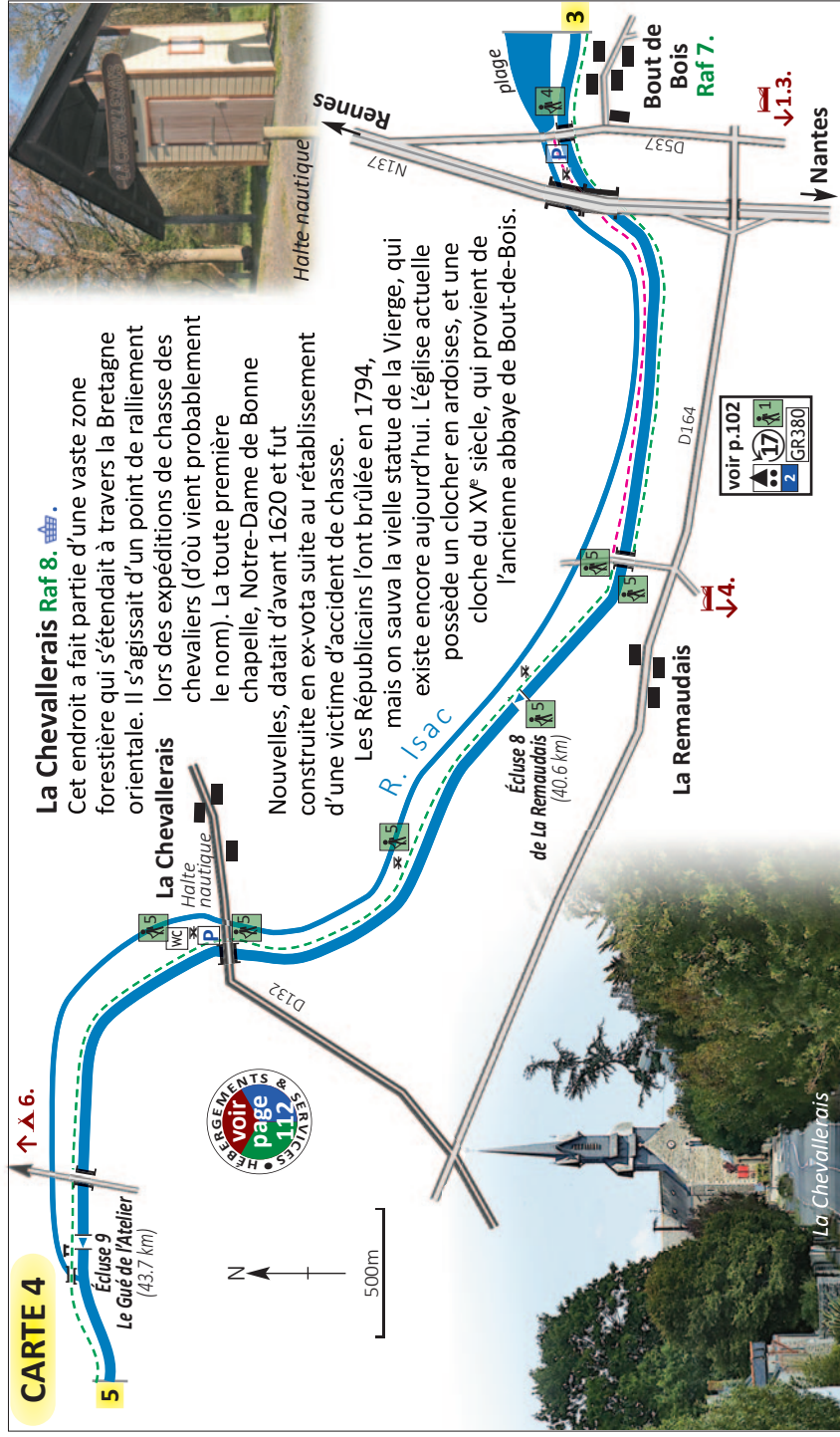


CARTE 4

La Chevallerais Raf 8.

Cet endroit a fait partie d'une vaste zone forestière qui s'étendait à travers la Bretagne orientale. Il s'agissait d'un point de ralliement lors des expéditions de chasse des chevaliers (d'où vient probablement le nom). La toute première chapelle, Notre-Dame de Bonne Nouvelles, datait d'avant 1620 et fut construite en ex-voto suite au rétablissement d'une victime d'accident de chasse.

Les Républicains l'ont brûlée en 1794, mais on sauva la vieille statue de la Vierge, qui existe encore aujourd'hui. L'église actuelle possède un clocher en ardoises, et une cloche du XV^e siècle, qui provient de l'ancienne abbaye de Bout-de-Bois.



CARTE 48

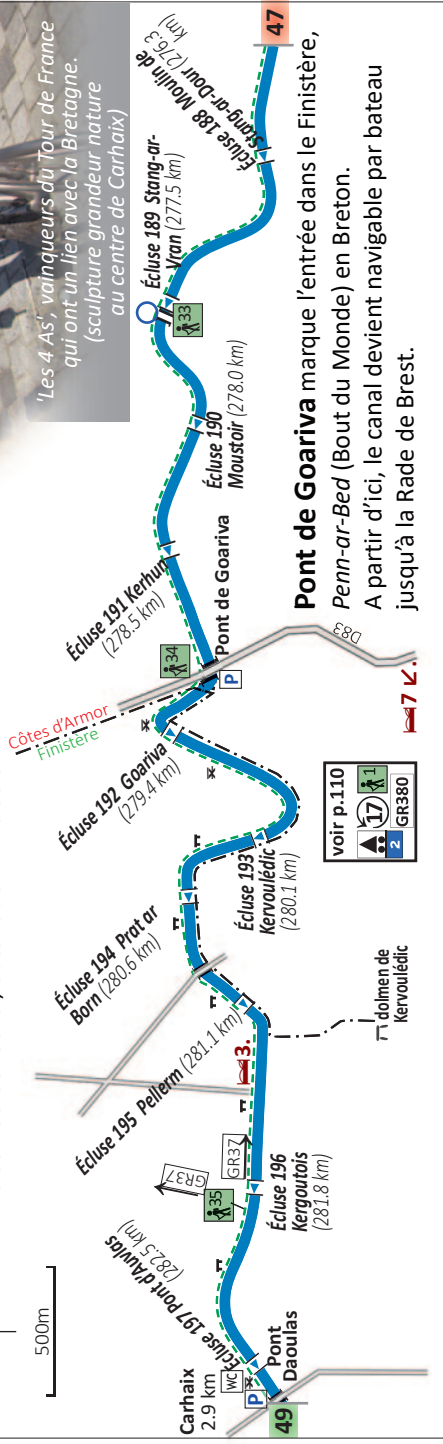
Carhaix 1.2.4.5.6.8.9. Raf

A l'époque gallo-romaine, Carhaix fut fondée comme capitale de la tribu des Osismes. Des fouilles ont mis à jour des rues, des maisons et des commerces, ainsi que des vestiges de l'aqueduc qui approvisionnait la ville en eau. Ce dernier faisait 27 km de long et comprenait des tunnels souterrains et des parties aériennes à arches. Depuis cette époque, la ville a été au centre d'un réseau de communications - tant routier que ferroviaire - pour la Bretagne occidentale. Un nouveau centre culturel (VORGNUM) est consacré à la fondation et au rayonnement de la ville romaine.

L'Office de Tourisme (02 98 93 04 42) loge dans la magnifique Maison du Sénéchal, datant du XVI^e siècle.



500m



CARTE 49

Port-de-Carhaix

Ce qui était autrefois un port florissant sur le canal et une jonction ferroviaire n'a plus aujourd'hui qu'un air abandonné, malgré la construction assez récent du Moulin du Poher à l'emplacement des anciennes voies de garage. Au-delà de la D769, un jardin paysagé au bord du canal recèle la merveille écologique qu'est une toilette sèche (il y a en désormais plusieurs le long du canal en Finistère).

En remontant sur 800 m la D82 en direction St-Hernin, sur la gauche de la route on découvre le Calvaire de Kerbreudeur, en granite, l'un des plus anciens de la région, qui date des environs de 1450. En plus de nombreuses épisodes de la vie du Christ, il illustre l'histoire d'Adam et Eve.

Écluse 204 Coscastel (287.9 km)



toilette sèche



Hébergements (🏠) - Rafraîchissements (Raf) - Alimentation (🍷)

(toutes les distances sont à partir du canal)

CARTES 1 & 2

HÉBERGEMENT

Hôtels

1. Hôtel Relais de la Grange (5 km)

Nort-sur-Erdre 02 51 12 60 57

www.relaislagrange.com

2. Hôtel du Commerce (3 km) 6 Place

du Champ de Foire, Nort-sur-Erdre

02 40 72 20 53

Chambres d'hôte

3. Le Marais (3 km) 1 route d'Issé,

Le Marais, 44390 Nort-sur-Erdre..

lemarais44@yahoo.fr 06 88 72 01 72

4. Le Nid Douillet (700 m, près de la

Vélodyssée) 261 route de la Bunière

44390 Casson gitenidouillet@gmail.com

02 40 77 63 64 06 06 63 15 94

Gîte d'étape

5. Écluse de la Tindière (à la maison

éclésièr) B&B ou indépendant,

9 places, ouvert toute l'année

06 70 04 45 09

www.etapecanalgiteeclusedelatindiere.com

6. Le Plessis Pas Brunet (500 m) 15

places, ouvert toute l'année.

giteplessispasbrunet44.fr

Camping

7. Camping du Port Mulon (5 km)

camping municipal, Rue des Mares

Noires, Nort-sur-Erdre 70 places mars

à oct 02 40 72 23 57 02 36 81 00 01

camping-portmulon.com

RAFRAÎCHISSEMENTS

8. Écluse de la Tindière (à la maison

éclésièr)- café/restaurant, ouvert de

12h à 18h, avril à septembre.

9. Écluse 6. Cramezeul. La Cueilleuse-

café, boulangerie, ouvert avril-sept,

tous les jours sauf mardi.

lacueilleuse.com

Nort-sur-Erdre: restaurants, cafés, bars

Sucé-sur-Erdre: restaurants, cafés, bars

ALIMENTATION

Nort-sur-Erdre: tous commerces et

services

Sucé-sur-Erdre: tous commerces et

services

CARTES 3 & 4

HÉBERGEMENT

Hôtels

1. Hôtel Restaurant l'Abreuvoir

(3.7 km) La Croix Blanche, Héric

02 40 57 63 81

www.restaurant-abreuvoir.com

Chambres d'hôte

2. Les Hortensias (600 m) Le

Cramezeuil, ouvert mai à septembre

02 51 12 69 21

3. Pean Béatrice (4.8 km) 2 rue des

Garennas, 44810 Héric 02 72 01 69 53

06 51 65 30 99

chambre-hotes-heric.jimdo.com

4. L'Adenaise (5.6 km) 2, La Denais,

44810 Héric 06 52 71 19 60

adenaise.heric.free.fr

Gîte d'étape

5. Gîte Domaine des Écuries Pujol

(300 m) 115, Glasnet, Bout de Bois

44810 Héric 02 40 57 62 00

aitawak@orange.fr aitawak.net

Camping

6. M. & Mme Robert (2.3 km) Le Foué,

44130 Blain 02 40 79 19 91 avril- nov

Nuitée en caravane possible.

RAFRAÎCHISSEMENTS

7. Bout-de-Bois- Restaurant- Côtes &

Bouchons 02 40 95 06 50

Café-Restaurant- Le Canal (Ouvert pour

le déjeuner) 02 40 57 60 54

8. La Chevallerais- Bar/tabac

ALIMENTATION

La Chevallerais – boulangerie

CARTES 5 & 6

HÉBERGEMENT

Hôtels

1. Hôtel-Brasserie Le Grand Cerf

(950 m) Blain 12 chambres

02 40 79 00 47

2. L'instant B (500 m) 4, place Jean

Guihard, Blain 02 28 05 98 44

linstantb-hotelrestaurant.fr

Chambres d'hôte

3. Mme Hecaud (450 m) Le Gravier

3 chambres 02 40 79 10 25

4. Escale Canal (170 m) 37 Cohignac,

02 40 87 70 36 06 80 92 97 32

escalecanal44@orange.fr

www.chambreacanalblainescale.fr

Gîte d'étape

5. La Groulais (400 m, par la passerelle)

3 chambres, 14 places, ouvert toute

l'année. 06 88 97 01 79

6. Gîte de l'écluse de Bougard (au bord

du canal) 9 places, ouvert toute

l'année. 06 61 10 89 80

gitebougard.wordpress.com

Camping

7. Camping du Château (400 m) Blain

02 40 51 03 51 06 88 97 01 79

RAFRAÎCHISSEMENTS

Blain – large choix de restaurants,

crêperies et cafés.

8. Bougard Crêperie aux berges de

Bougard (au bord du canal)

02 40 79 07 05 (fermé lundi/mardi)

ALIMENTATION

Blain – tous commerces et services

CARTES 7 & 8

HÉBERGEMENT

Chambres d'hôte

1. Le Nid d'Omer (150 m) Dominique

et Eric OYER, La Rouaudais, 44130 St-

Omer-de-Blain 02 40 51 35 38

06 66 79 00 89 www.lenidomer.fr

2. Au Pressoir à Cidre (1 km) 1, rue des

Vignes, 44130 St-Omer-de-Blain

02 28 03 32 23 06 73 15 39 99

aupressoiracidre.jimdo.com

3. Chambres d'hôtes au Château

(500 m) Le Pré aux Sourds, Notre Dame

de Grace, 44530 Guenrouet

02 40 79 11 15

Gîte d'étape / Camping

4. Les Pensions de la Baraque (1.4 km)

7 La Gannelais, Notre Dame de Grâce,

44530 Guenrouet 09 66 86 76 21

07 68 88 40 15

lespensionsdelabaraque@orange.fr

lespensionsdelabaraque.fr

RAFRAÎCHISSEMENTS

Saint-Omer de Blain (1 km au nord du

canal) Restaurant, café,

Notre-Dame de Grâce (1 km au sud du

canal) Bar, café.

5. La Réserve des Convives (2.6 km de

Pont Melneuf), Domaine de l'Isac,

12 l'Ongle, 44530 Guenrouet.

Restaurant, réservation conseillée

02 40 79 86 84

www.lareservedesconvives.fr

ALIMENTATION

Saint-Omer de Blain (1 km au nord du

canal) épicerie et dépôt pain

Notre-Dame de Grâce (1 km au sud du

canal) boulangerie et dépôt pain

CARTES 9 & 10

HÉBERGEMENT

Chambres d'hôte

1. Au Pressoir Sans Pression (550 m) 4,

impasse de Suza, Le Landron, 44630

Plessé 06 59 34 67 85 06 86 76 52 57

www.au-pressoir-sans-pression.fr

2. Mme Biard (5 km) Le Cougou,

Guenrouet 02 40 79 49 30

Ouvert toute l'année www.lecougou.com

3. Ty Canal d'Or (100 m) 5, rue des

Lavendrières; Saint-Clair, 44630 Plessé

02 40 87 83 67 06 71 82 70 65

www.tycanaldor.com

Gîte d'étape

4. Halte Nautique (au bord du canal)

Guenrouet mairie 02 40 87 64 18

mai – sept 6 places

5. La Rivière Blanche (2.5 km)

La Touche-Robin, Guenrouet

Ouvert toute l'année (14 places)

02 40 87 64 94 06 81 26 92 85

<http://rb44.free.fr>

Camping

6. Camping Saint-Clair (au bord du

canal) Guenrouet mi-avril à fin sept

Nuitée en caravane possible.

02 40 87 61 52 chabliny@wanadoo.fr

RAFRAÎCHISSEMENTS

Guenrouet – restaurant, café, bar

7. Crêperie du Port PK 73 (by canal)

Guenrouet juin-sept 02 40 87 69 00

ALIMENTATION

Guenrouet – épicerie, boulangerie,

delicatessen