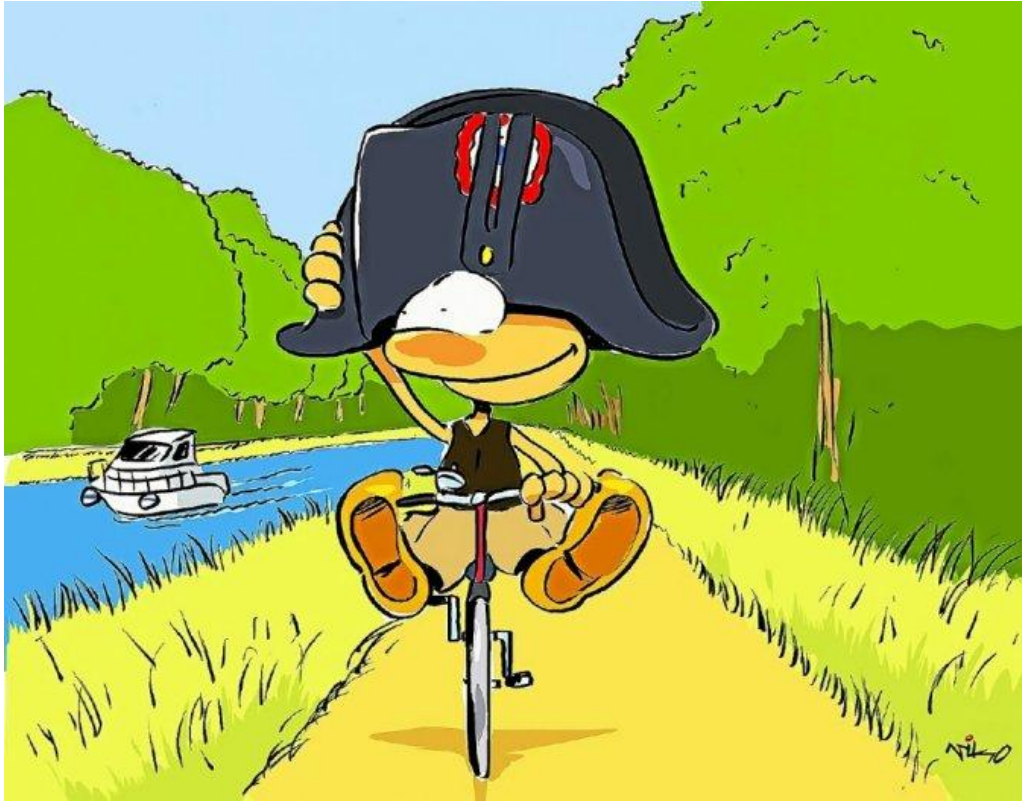


Le canal de Nantes à Brest : « Nul ne peut abolir son histoire »

[4/5]

Publié le 22 avril 2021 à 08h00

À l'occasion du bicentenaire de la mort de Napoléon Bonaparte, le 5 mai prochain, Le Télégramme part à la découverte de l'héritage impérial de Pontivy. Pour ce quatrième numéro, nous retracerons l'histoire du canal de Nantes à Brest.



364 km de voies navigables, 236 écluses et 31 années de travail. Pour sûr, le canal de Nantes à Brest est « le plus gros château d'eau de toute la province », comme aime le souligner [Kader Benferhat](#), amoureux et spécialiste du canal. Si les premiers projets de canaux en Bretagne remontent aux XVI^e siècle, il faut attendre 1802 pour que Napoléon Bonaparte, alors Premier consul, lance le projet de canalisation en rendant le Blavet navigable. L'aménagement du canal de Nantes à Brest débutera deux ans plus tard, le 17 mars 1804.

Un choix stratégique

Les raisons qui ont poussé Napoléon à rendre navigables les voies intérieures sont d'abord militaires. À cette époque, les hostilités avec la Grande-Bretagne ont repris et la France est en mauvaise posture : « Les Britanniques bloquent les accès aux ports bretons ». Les transports terrestres étant trop lents, la voie fluviale est privilégiée pour relier les grandes villes et les approvisionner. Mais les travaux, qui ne commencèrent réellement qu'en 1811, se finiront bien après la fin des blocus, en 1842. « En plus de canaliser les rivières déjà existantes, il a fallu creuser trois parties artificielles pour assurer les jonctions ». La rigole d'alimentation de Bout-de-Bois relie la Loire à la Vilaine, celle d'Hilvern joint la Vilaine au Blavet et celle de Glomel associe le Blavet à l'Aulne. Au total, ce sont 60 km de voies artificielles qui ont été creusés. « Le volume de moellons et de pierres de granite utilisé pour le canal est équivalent à celui de [la pyramide de Khéops, en Égypte](#) ».



Le Blavet traversant la ville de Pontivy un jour de printemps.

Au péril de leur vie

Des ouvriers qualifiés, d'autres moins, des prisonniers espagnols et des bagnards. Plusieurs milliers de personnes ont œuvré à la création du canal. En 1811, on ne comptait pas moins de quatre bataillons de 1 200 prisonniers espagnols, venus à pied pour creuser la rigole de Bout-de-Bois. Bien loin des moyens techniques modernes, les travailleurs ne bénéficiaient que de pelles et de pioches. Les accidents étaient routiniers et les maladies, liées aux conditions de vie déplorables, fréquentes. « Il y a eu plus d'une centaine de morts juste sur Glomel ». Une lettre, datant de 1825 et adressée au préfet, fait le récit d'un ouvrier du canal, nommé Olivier Saulnier, qui a perdu un bras lors de son travail et qui ne peut plus subvenir aux besoins de sa famille. Le préfet conseillera simplement à l'auteur de la lettre, un ingénieur, d'installer l'homme dans une grande ville pour qu'il puisse bénéficier des commisérations de la population. C'est-à-dire faire la manche. La prouesse technique que représentent ces travaux a eu un coût qu'il ne faut pas oublier, celui des vies humaines. Comme dirait Kader Benferhat : « Le canal est une aventure sociale et technique, nul ne peut effacer sa mémoire, ni abolir son histoire. »

Misère et accidents...

Alors qu'il était à miner un rocher à Kerlouet près de Plélauff pour le faire exploser, que cet accident est arrivé.

«Un incident déplorable vient d'arriver à Kerlouet où un atelier de mineurs travaille sans relâche à préparer pour la campagne prochaine l'emplacement d'une écluse dont l'établissement offre des difficultés. Un mineur nommé Olivier Saulnier a été horriblement blessé et l'on craint pour sa vie. Père de sept enfants, sans ressource, aucune indemnité ne pourra lui rendre ce qu'il vient de perdre, un bras. Il devient inhabile pour toute main-d'œuvre, et un léger secours le mettrait à même de se transporter avec sa famille dans une ville où l'humanité des hommes pourrait le sauver de la misère... ».

Lettre de l'ingénieur Lecor au Préfet, le 20 décembre 1825.

Pour survivre, Il s'en est allé sans doute rejoindre quelque part la grande cohorte de mendiants sous les porches des églises...

Lettre de l'ingénieur Lecor au préfet, en date du 20 décembre 1825.

Napoléon Bonaparte, un personnage « bankable » ? C'est ce que nous découvrirons ce jeudi, dans le dernier numéro de cette série.