

Binic, le 24-8-2011

Plumes de Canal,

Le projet de la construction du canal de Nantes à Brest fut élaborer par le COMTE François Joseph de Kersauson qui en 1746, voulait favoriser l'industrie de sa région mais fut abandonné faute de financement.

En 1803, l'ingénieur Guy BOUESSEL reprend l'idée pour relier les arsenaux de Brest, Lorient, Nantes et St Malo mais les travaux sont interrompus à la chute de l'Empire puis repris en 1823.

Au XVIème siècle, le canal de Nantes à Brest désenclave la Bretagne de l'intérieur où sévit la misère.

Le canal construit en 1811 et 1842, époque Napoléon 1er, bagnards, déserteurs mais aussi paysans désœuvrés ont perdu la vie sur le chantier en travaillant dans des conditions sanitaires déplorables.

Le canal a été créé pour des besoins militaires pour relier les ports bretons de Lorient à Brest, les premiers travaux sont effectués en 1822, plusieurs types d'ouvriers travaillent sur les chantiers : forçats, prisonniers de guerre ou militaires et ouvriers libres se cotoient.

Le chantier de la tranchée de la commune de GLOMEL est si important que les Autorités décide de faire appel aux déserteurs de l'armée de Louis XVIII, les 600 forçats du bagne de Brest, condamnés aux travaux forcés à perpétuité sont encouragés à travailler par la promesse d'une grace, certains seront graciés et renvoyés à leurs régiments.

Pour permettre la réalisation de cette tranchée, le transport de la terre s'effectue à dos d'hommes, le travail est si dur, que la maladie et la mort auront raison de nombreux bagnards, l'une des maladies qui frappa le camp, fut le paludisme en 1834, le camp fut détruit par une épidémie de choléra.

L'aménagement de la rivière en canal en 1811, fut assuré par 4 bataillons de prisonniers politiques de guerre espagnols constitués de 400 prisonniers par bataillon qui sont affectés au Service des Ponts et Chaussées pour les travaux du canal en Loire Inférieure dans les landes des Jarriais.

A l'époque la lande Perran était un plateau marécageux, au total jusqu'à 3600 condamnés, déserteurs de la guerre d'Espagne sous la Restauration vont transiter par ce chantier gigantesque, beaucoup d'entre eux y laisseront leur peau.

Logement étroit, de piètre qualité, nourriture insuffisante et mauvais pain pour des bagnards et des ouvriers sous-payés, pour un salaire retenu pour les 4/5 de 30c puis 1F par jour, la construction s'est faite à moindre coût, provoquent révoltes, désertions et épidémies. Rejetés par la population jusque

dans la mort, les prisonniers sont enterrés sur les bords du canal.

Des milliers de personnes, la plupart extérieures à la région, ont vécu, mangé et travaillé ici de 1823 à 1832. Pourquoi ce canal de Nantes à Brest et pourquoi cette tranchée ? Pour comprendre, les enjeux fondamentaux qui pouvaient justifier de tels travaux herculéens, il faut remonter en 1627, l'intention de désenclaver la rade de Brest date de 1627.

En 1690, Vauban nommé Gouverneur de Brest par Louis XIV, relance le projet. Son but : développer une puissance maritime par un canal se ramifiant aux ports militaires de Lorient et de St Malo, ouvrir une communication fluviale par l'intérieur du pays, c'est avoir la certitude d'approvisionner tous les ports militaires de la Bretagne en cas de conflit avec les Anglais.

Mais les caisses sont vides et le projet fut abandonné. Napoléon reprenant l'idée à son compte, ordonne en 1804, le début des travaux, 19 ans plus tard, Napoléon meurt.

Les canaux sont un bien partout, pour l'intérieur de la Bretagne, ils sont une nécessité.

Jeran LECOR depuis 1820, Directeur Départemental des Ponts et Chaussée, va être chargé de concevoir et faire construire un camp destiné à recevoir 400 à 650 condamnés. Il s'occupe déjà de la construction du canal d'Ille et Rance sur ce même département

Pour faire baisser les prix, on fait appel aux prisonniers, nombre d'entre eux seront logés dans un camp qui accueillera plusieurs dizaines de condamnés, dont la peine est commune aux travaux forcés. Ils creuseront à la force de leurs poignets une colline. Les conditions de travail sont si dures qu'il y a souvent des révoltes, notamment en 1830, lorsque les bagnards ont l'intention de piller la ville. L'entrepreneur Charles Beslan les ramène à la raison et évite sans doute un bain de sang.

A partir de 1823, les responsables des travaux ont recours à une banque privée pour aboutir à l'essentiel des réalisations.

Nombre de bagnards s'évaderont également, certains se cachant ensuite dans les campagnes environnantes et faisant en provoquant une hécatombe, ce qui provoque sa fermeture. Il n'en reste aujourd'hui plus qu'un terre plein envahi par la faune. Les 3 glorieuses de 1830 vont provoquer la grande évasion du siècle, 250 bagnards vont marcher sur PONTIVY.

Le 6 Août 1830, 294 bagnards sont partis sans permission de la coupure de la ligne de partage, plus connue sous le nom de la tranchée de GLOMEL, leur cavale constitue la grande évasion de condamnés de travaux forcés de l'histoire.

Les oubliés du bagne aux archives de la commune de ROSTRONEN, les ¾ des bagnards, des gendarmes, et des ouvriers sont morts de pulmonisie, de fièvre, de paralysie et de fluxion de poitrine, de fièvre pernicieuse, de fièvre chaude et bileuse, d'anévrisme au cœur.

Le chantier nécessitait une importante main d'oeuvre, que la région ne pouvait fournir entre 1806 et 1842, c'est ainsi que des bagnards et des prisonniers politiques ont été dirigés vers GLOMEL pour y travailler.

Au XIX^{ème} siècle, l'intérieur de la région est misérable, décimé par les famines parcouru par 300 000 mendiants.

GLOMEL est un endroit de la Sibérie de la Bretagne, les habitants possèdent des mœurs sauvages comme le pays, les maisons du bourg sont obstruées par des fumiers infects, l'agriculture est pauvre,

l'industrie nulle, la misère plus que générale, pas un toit pour les mettre à l'abri de l'injure du temps , pas un objet de plus que la commune nécessite.

Les travaux engagés sont considérables en raison notamment du relief, on compte parfois jusqu'à dix écluses au kilomètre, il faut également prévoir des rigoles de ceinture qu'il faut creuser le long pour une somme de quatre millions de francs, le percement du canal de Nantes à Brest en coûtera dix fois plus, les travaux reprennent en 1822 pour s'achever une vingtaine d'années plus tard.

L'intérieur de la Bretagne est coupé du reste du monde, on y survit avec l'ouverture du canal, le commerce s'ouvre, un important fret par péniche est réalisé et le canal change le visage de la région, la tranchée de GLOMEL est réalisée entre 1823 et 1832. Près de 4000 bagnards vont passer par ce chantier, une cinquantaine de gendarmes et 30 administratifs les encadrent.

L'administration Consulaire puis Impériale décide de la construction d'un canal entre Nantes et Brest en reliant les bassins de la Loire, de la Vilaine, du Blavet et l'Aulne, les travaux s'effectuent sur deux axes, le premier Nord-Sud reliant la Manche à l' Océan par la Rance et la Vilaine, le deuxième Est-Ouest par le canal de Nantes à Brest, le Blavet.

Ce fut un parcours millimétré car il fait 360 kms dont 47 kms dans les Côtes d'Armor à raison d'une pente constante de 0,3 millimètre par mètre, c'est la commune de Quiheix où a vraiment commencé le canal. La jonction des bassins versants de l'Aulne vers Brest et du Blavet vers Nantes, dans les landes humides de lan Perran en GLOMEL, restait néanmoins la section la plus difficile à creuser.

Les contreforts des montagnes noires se situaient à 207 mètres au dessus du niveau de la mer. Après mesure des débits, décision a été prise de descendre le niveau du canal de 23 mètres en creusant une tranchée sur 3,2 kms.

Les péniches remontèrent vers Nort/Erdre ou Redon chargés de Vin d'Algérie, du riz d'Indochine de pate à bois de Norvège, de sucre, de chocolat du rhum et du savon.

La batellerie bretonne est morte dans les années 1860 avec l'arrivée du chemin de fer, dans le contexte économique, la batellerie n'a pas été amenée à jouer un rôle prépondérant.

La guerre de 1914-1918, les marinières sont requisitionnés et en 1920 apparaît le transport par route, un coup fatal est porté à la batellerie Bretonne, la coupure du canal à Mur de Bretagne et en 1939, c'est le déclin de la batellerie dû aux transport par camion.

Entre les années 1950 et 1960, les infrastructures mis en place laminent les marinières.

Le canal commence en 1805 pour se terminé en 1842.

La 1ère écluse apparaît en chine au X ème siècle, à la fin du Moyen Age au Pays Bas et en Italie, Léonard de Vinci perfectionne le système et l'introduit en France au XVIème siècle.

Le veilleur du canal est un connaisseur de la voie d'eau centre bretonne qui accepte, bénévolement de relayer les informations qu'il possède, c'est un passionné du canal et le gestionnaire de la voie d'eau.

L'institution de veilleur du canal fait l'intendance de celui-ci.

En résumé entre 1822 et 1832, des centaines de bagnards perceront pendant 9 ans une tranchée longue de 3,2 kms, large de 100 mètres et profonde de 23 mètres, permettent la jonction des deux versants de l'Aulne et du Blavet. Ce défi pharaonique fit plus d'une centaine de morts mais permet une réelle embellie économique à la Bretagne intérieure, décrite en ce début du XIX ème siècle comme la Sibérie de la Bretagne.