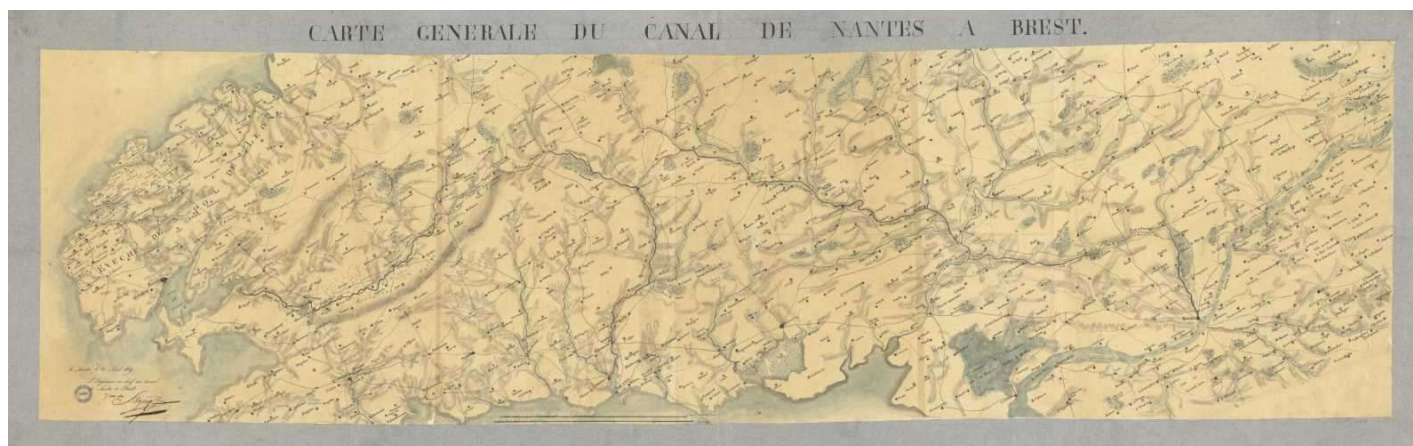


Le travail des bagnards dans la construction du canal de Nantes à Brest au XIX^e siècle



Carte générale du canal de Nantes à Brest, 20 août 1829, 49 J 1013-1 © Archives départementales du Finistère.

Dossier de candidature pour les Majesté.e.s d'Arvor

Romane Caunègre

Cercle *Bugale An Oriant*

2026

Table des matières

Présentation et motivation.....	3
La mode vestimentaire portée.....	6
Le travail des Bagnards dans la construction du canal de Nantes à Brest au XIX ^e siècle.....	10
Introduction :	10
Partie I : Le canal de Nantes à Brest : un projet stratégique	10
Partie II : Les bagnards : une main d'œuvre au service de l'Etat français. L'exemple du camp de Glomel	12
Partie III : Les limites du canal de Nantes à Brest.....	13
Conclusion :	15
Bibliographie	17
Sitographie	17
Sources.....	17
Remerciements	18

Présentation et motivations



Je m'appelle Romane, j'ai 31 ans. Je suis couturière au sein d'une entreprise guideloise. J'habite dans le pays de Lorient depuis l'adolescence mais je suis née à Hyères-les-Palmiers dans le Var, d'un papa Hyérois et d'une maman Quimpéroise. J'ai grandi loin des velours, des bagadoù et des festoù-noz. Je savais ma mère bretonne, elle évoquait sa patrie natale avec fierté et amour, ayant le sentiment de porter un héritage fort de sens et de courage. Je savais peu de choses de la Bretagne en revanche. J'ai beaucoup entendu la suite Azerty du bagad de Lann Bihoué (ma mère en avait souvent les frissons, moi également) et Soldat Louis parfois. J'avais entendu parler des menhirs et des dolmens puisque j'avais lu quelques tomes d'Astérix et Obélix.

Mes premiers souvenirs sur la côte bretonne remontent tout de même à mon enfance. Je venais en vacances chez mes grands-parents à Clohars-Carnoët. J'étais très impressionnée par la brume qui nous cueillait parfois le matin, je n'en avais jamais vu auparavant. Elle conférait aux paysages une essence mystérieuse et presque irréelle. Je me vois encore humer l'air frais et humide au lever du jour par la fenêtre de la chambre. C'était l'odeur des vacances, l'odeur de la Bretagne. C'est en été, à l'âge de 9 ans que j'ai rencontré la musique et les costumes à Concarneau à l'occasion de la fête des Filets Bleus. Je me promenais avec mes grands-parents dans la ville close et nous avons croisé un petit groupe de danseurs. J'étais émerveillée par leurs costumes. Le groupe était en mouvement mais la jeune fille vers laquelle je me suis dirigée a accepté de poser avec moi.



Merci encore à elle de ce beau cadeau qu'elle a fait à la petite fille que j'étais. Ce souvenir est encore bien ancré dans ma mémoire.

C'est à l'âge de 16 ans que je suis venue vivre à Quéven, en pays de Lorient (berceau de mes arrière-grands-parents...). J'y ai découvert le Festival Interceltique, tout d'abord en tant que festivalière, puis en tant que bénévole une fois la majorité atteinte. Je me retrouvais à nouveau dans ce milieu enchanteur qui m'avait tant éblouie lorsque j'étais enfant. Après deux ans de danse orientale et un an de danses irlandaises, je cherchais une nouvelle activité. Puisque nous étions en Bretagne, il fallait que je m'initie à la danse bretonne. Une connaissance de la famille, danseuse dans un cercle de Lorient, m'a proposé de la rejoindre un vendredi soir en répé ! C'est donc à la Cité Allendé à Lorient, où le groupe répétait à l'époque, que j'ai fait la connaissance des membres du Cercle Bugale An Oriant ainsi que de danseurs du cercle Boked er Lann de Larmor-Plage venus étoffer les rangs pour la présentation du spectacle "La Jolie au fil du temps" en préparation à l'époque. Je ne suis jamais repartie. Ma première année au sein du groupe a été brusquement interrompue par le premier confinement de 2020, mais le groupe n'a jamais cessé de communiquer et j'ai pu les retrouver avec plaisir une fois le confinement passé. J'ai également pu participer, malgré mon intégration récente au sein du groupe, à la présentation du spectacle au Grand Théâtre de Lorient pendant le Festival Interceltique. Quelle joie !

Il faut dire aussi que je me trouve par bonheur sur la même terre que mes ancêtres. Le costume du pays de Lorient m'est d'autant plus cher qu'il était porté par les femmes de ma famille (nous n'avons trouvé qu'une seule photo représentant mon arrière-arrière-grand-père et la photo, trop sombre, ne permet pas de distinguer clairement le costume que l'on devine tout de même). Danser et porter le même costume que mes aïeules m'a permis de nouer un lien encore plus fort avec mes racines (en Bretagne). J'étais très fière de pouvoir le porter pour la première fois lors du Pardon des Courreaux à Larmor-Plage. Ma grand-mère a été très émue de me voir porter le costume : « C'est le même que ma maman », m'a-t-elle soufflé entre deux sanglots.



Mon engagement bénévole au Festival Interceltique de Lorient, à l'accueil des artistes du Palais des Congrès particulièrement prolonge celui que je mène au sein du cercle. Cette participation à la vie d'un groupe m'a permis de constater que la culture, à travers la musique, la danse ou encore le vêtement, n'est pas figée. Au contraire, elle continue d'évoluer et demeure pleinement vivante. C'est dans cette continuité que je souhaite aujourd'hui m'investir au Festival d'Arvor afin de faire vivre et transmettre ce beau patrimoine.

La mode vestimentaire portée



Photo de Joséphine Thierry née Le Gall, mon arrière-grand-mère

Je porte un costume de cérémonie porté pendant les années 1940 dans le pays de Lorient.

La majorité des éléments de ce costume sont des pièces dont l'origine n'est pas certaine mais qui pourraient être d'origine familiale. J'ai tout de même décidé de porter ce costume car il est le dernier que l'on ait photographié dans ma famille. Lorsque j'ai débuté la danse, je ne possédais aucune pièce de costume familiale. Ma grand-mère m'avait bien informée « qu'il lui restait des pièces de sa mère dans un sac, quelque part au grenier », mais nous les pensions trop petites pour moi. J'en avais également parlé à mon grand-père, qui m'avait affirmé que tout avait disparu, que nous ne possédions plus rien. Cependant, il y a quelques temps, surprise ! Ma grand-tante retrouve une valise en toile pleine de pièces de costume. Certaines correspondent à une photo, encadrée chez elle, de sa mère en costume. Elle me fait alors parvenir une copie de la photo présentée plus haut ainsi que la valise trouvée.

J'ai choisi de porter une partie de ces pièces pour l'élection, une façon pour moi de leur rendre hommage. Le costume que je porte n'est pas une reconstitution exacte du costume porté sur la photo puisqu'elle a été prise tardivement. Mes recherches ne m'ont pas permis pour le moment d'établir si mon arrière-grand-mère portait le costume « quotidiennement », à la date où la photo a été prise. En effet, les photos trouvées à cette époque témoignent plutôt d'une volonté de rendre hommage au costume ou à leur mère.

Toutefois, il convient de préciser que la tenue portée ne constitue pas la reproduction fidèle de la photographie retrouvée. Elle résulte plutôt d'un travail de comparaison et de synthèse à partir de plusieurs sources iconographiques, dont certains éléments ont été retenus afin de restituer au mieux l'esprit du costume de l'époque. Les choix opérés ont été guidés par le souci de respecter sa cohérence historique, sans en dénaturer les caractéristiques essentielles.

Description des différents éléments du costume

La Coiffe :

C'est une coiffe du pays de Lorient, de la mode portée fin des années 1930, début 1940. Elle est composée de deux parties : la coiffe à proprement parler, brodée, elle est plate et son bord est arrondi, ainsi que du béguin, dont le fond en toile ou en tulle est flanqué de deux ailettes brodées également.

La taille des coiffes évolue dans le temps se montrant plus imposante à mesure que les modes évoluent. Cette évolution ne se présente pas de façon homogène sur le terroir lorientais, c'est d'ailleurs dans le pays d'Hennebont que la coiffe présente l'évolution la plus marquante. La coiffe que je porte est une des coiffes retrouvées dans la valise familiale, à Plouay. Elle présente une dentelle mécanique à motif floral. La dentelle est très ajourée, comme la mode le veut à l'époque.

Le béguin, assorti, présente ainsi le même motif. Si certaines femmes portent toujours une coiffe tombante à cette époque (majoritairement les plus anciennes) certaines ont préféré la porter relevée. C'est le choix que j'ai fait afin de correspondre à la photographie trouvée.

En outre, la coiffe est amidonnée et fixée par des épingles à têtes nacrées que l'on retrouve encore fréquemment dans le commerce, comme dans les affaires des « vieilles dames ».

Le Col :

Le col porté est montant et à motif floral, différent de celui de la coiffe. À cette époque, la hauteur des cols continue d'évoluer au gré des modes et des préférences individuelles : si certains demeurent relativement hauts, ils sont néanmoins moins imposants que ceux des décennies précédentes. Les broderies se font également plus ajourées et intègrent parfois des dentelles mécaniques, comme c'est le cas ici. Le décor est constitué d'un motif floral répété, composé d'une fleur encadrée de deux feuilles. Comme les autres cols de ce type en pays de Lorient, il est confectionné sur un support de toile blanche et soigneusement empesé afin d'assurer son maintien. Dans le cadre de cette reconstitution, il a fait l'objet d'un amidonnage en plusieurs passes, selon une méthode traditionnelle, avant d'être fixé autour du buste par deux liens noués sur le devant. Le col est enfin maintenu fermé à l'aide de la broche fixée sur le devantier.

La Camisole :

La camisole est confectionnée en satin de coton, doublé de toile bisonne pour le corsage. Il s'agit d'une pièce personnelle acquise auprès d'une ancienne danseuse du cercle. Fermée par un laçage sur le devant, elle témoigne des évolutions stylistiques des dernières modes : le velours recouvre presque entièrement les manches et la pèlerine, dont l'arrondi descend plus bas dans le dos que sur les modèles antérieurs. Ce velours est souligné d'un galon au bas des manches et sous la pèlerine. Sa lisière, n'est plus visible à l'encolure mais les baleines ont été conservées dans le dos. Afin de permettre son port dans le cadre de cette reconstitution, la camisole a été légèrement reprise pour être ajustée à ma morphologie.

Manchettes :

Elles font partie du trousseau que l'on nomme communément "les blancs". Elles peuvent être réalisées en dentelle, au crochet ou en tulle brodé. A partir des années 30, elles sont cousues directement sur les bords de manche de la camisole.

La jupe :

La jupe est confectionnée en satin de coton noir, comme la camisole. À cette période, elle se porte plus courte que dans les premières décennies du XX^e siècle, laissant davantage apparaître les jambes. Le parement de velours, dont la hauteur atteint environ 40 cm, témoigne également de l'évolution de la mode. La jupe est finement plissée tout autour de la taille et est dotée d'une ceinture en velours. Elle comporte également une balayette en velours, discrètement visible sous le parement. À l'avant, une pièce plate assure son maintien grâce à un système de boucles et de lacets, garantissant un ajustement adapté à la silhouette.

Le tablier :

Le tablier présenté est caractéristique des dernières modes du pays de Lorient. Réalisé en velours bleu foncé, il illustre la continuité de l'engouement de la période précédente pour les velours que l'on trouve dans divers coloris : bleu marine, noir, prune ou encore le rouge. Même si quelques excentricités peuvent exister, cette matière unie permet de mettre en valeur la richesse des broderies et des perles. Il est composé de deux parties : un grand devantier, ou piécette, aussi appelé « bavette », taillé en pointe et couvrant tout le buste, il est relié aux pans du tablier par une ceinture froncée. Ce large devantier, qui se fixe sur les épaules, constitue l'une des caractéristiques les plus emblématiques du costume féminin du pays de Lorient.

Le tablier porté possède un décor richement brodé et perlé, s'organisant autour d'un important motif floral centré sur le devantier, représentant une fleur. Réalisé à l'aide de fils aux dégradés de rose, il est rehaussé de perles dorées, roses, rouges et grises, en contraste avec le velours. Le même décor est repris en partie basse du tablier sous la forme d'un motif répété, tandis qu'une frise de perles vient souligner l'ensemble et achever l'ornementation. L'association d'un fond aux couleurs profondes et d'une broderie éclatante, participe à l'esthétique des dernières modes, le développement de nouvelles techniques pour les brodeuses et l'enrichissement progressif des décors y occupent en effet une place de plus en plus importante.



Photographie 1 Edition Rema, Fonds Crolard, 1930-1938, Archives municipales de Lorient.

Costume Homme années 1930/1940



Famille Delacré : photo de Mariage, 13 juillet 1939 © Archives municipales de Lorient.

En Bretagne, dès les années 1920, les jeunes générations adoptent progressivement la mode citadine. La mode masculine des années 1940 est alors fortement marquée par le contexte de la Seconde Guerre mondiale qui impacte directement la production textile et l'approvisionnement en vêtements. Une grande partie des hommes bretons étant mobilisés, ils portent principalement l'uniforme militaire. Dans la vie civile, les hommes conservent généralement des vêtements inspirés de la mode des années 1930, faute de moyens financiers et en raison des difficultés d'approvisionnement. Les vêtements sont donc entretenus, raccommodés et réutilisés le plus longtemps possible.

En Bretagne, comme dans de nombreuses autres régions françaises, les hommes portent un costume citadin hérité des années 1930. Celui-ci se compose d'un pantalon à pinces, d'une veste et d'un gilet à encolure haute, ce dernier étant principalement réservé aux grandes occasions telles que les mariages ou les pardons. Chez les hommes les plus aisés, le costume est entièrement assorti, tandis que, plus généralement, seule la veste est assortie au pantalon. La chemise est portée avec une cravate ou un nœud papillon, sans qu'il existe de règle stricte quant au choix de l'un ou de l'autre.

La coiffure prend une importance croissante à partir de la fin des années 1930 et plus particulièrement durant les années 1940. Le chapeau est progressivement délaissé par les jeunes générations et devient davantage un accessoire associé aux hommes plus âgés. La coiffure constitue alors l'un des principaux éléments qui distinguent la mode masculine des années 1940 de celle des années 1930, pour la majorité de la population française. La coupe la plus répandue présente des cheveux courts sur les côtés, avec un dégradé, et plus longs sur le dessus, coiffés sur le côté. La moustache, lorsqu'elle est portée, reste discrète et de petite taille.

Le travail des Bagnards dans la construction du canal de Nantes à Brest au XIX^e siècle

Introduction :

On naviguait déjà sur les différentes voies d'eau en Bretagne, il était toutefois nécessaire de passer par la mer si l'on voulait protéger ou ravitailler un port. Ces entreprises étaient coûteuses en temps, les rivalités et guerres avec les pays voisins rendaient la navigation dangereuse.

Le projet de construction de voies navigables à l'intérieur du territoire breton a été étudié à plusieurs reprises depuis le XVI^e siècle, mais si plusieurs projets ont été soumis et étudiés, la plupart n'ont jamais vu le jour faute de financement. L'objectif de la construction d'un canal reliant Nantes à Brest était de relier les arsenaux de Brest, Nantes, Lorient et Saint-Malo. C'est sous le règne de Napoléon I^{er} que le projet voit le jour en 1804.

Dans quelle mesure le travail des bagnards pour la construction du Canal de Nantes à Brest répond-t-il à des objectifs économiques et militaires qui profitent au développement de la Bretagne au XIX^e siècle ?

Nous étudierons dans un premier temps le contexte politique et militaire qui a motivé la construction du canal. Nous nous pencherons ensuite sur l'emploi de la main-d'œuvre pénitentiaire dans la construction du canal et nous évaluerons les limites de son utilisation, de son utilité réelle ainsi que les bénéfices et les limites de la navigation sur ce même canal.

Partie I : Le canal de Nantes à Brest : un projet stratégique

A. Contexte militaire et politique



Tableau 1 Louthembourg, La victoire de Lord Howe (bataille du 13 Prairial an II)

La fin du XVIII^e siècle est marquée par de nombreux conflits maritimes entre la France et l'Angleterre. La fin de la Marine royale et la réorganisation du fonctionnement de l'entité qui prend sa suite, ainsi que les guerres successives de 1792 à 1815 rendent la navigation autour des côtes bretonnes dangereuse. Les blocus répétés et imposés par l'Angleterre mettent à mal la navigation et la circulation dans cette zone, rendant également les échanges avec le reste du monde plus difficiles.

La campagne de l'été 1794 témoigne de ces difficultés rencontrées par la Marine française à protéger les échanges du pays avec ses colonies. Pour exemple, en 1794, lors de la bataille de Prairial, la France perd 7 vaisseaux sur les 25 envoyés afin de permettre à un navire en provenance des États-Unis et de Saint-Domingue de décharger sa cargaison de grains et de produits exotiques dans le port de Brest.

Décision est prise la même année d'envoyer la flotte de Brest à Quiberon afin de protéger les côtes et d'éviter un débarquement anglais en Vendée. Néanmoins, au printemps 1795, un convoi marchand français est attaqué, la flotte française répond mais sera battue lors de la bataille de Groix.

Entre 1801 et 1804, l'Angleterre resserre encore le blocus sous le commandement de l'amiral John Jervis, les forces anglaises se font plus agressives et seules leurs voiles flottent en mer d'Iroise.

Afin de permettre la circulation intérieure et en réponse à la problématique de la paralysie qu'impose le blocus anglais, il va y répondre par la mise en œuvre du canal de Nantes à Brest.

B. Pourquoi construire un canal ?

À la fin du XVIII^e siècle et depuis plusieurs dizaines d'années, les blocus maritimes régulièrement imposés par l'Angleterre sont récurrents. Il est nécessaire de désenclaver le port de Brest, port stratégique déjà remarqué par Charles Colbert lorsqu'il effectue un tour des côtes bretonnes en 1665 à la recherche d'un port susceptible d'accueillir la future Compagnie des Indes et dont les allers et venues des bateaux sont régulièrement surveillés et pris pour cibles par les flottes anglaises, espagnoles et des Provinces-Unies. Il fallait également pouvoir ravitailler le port de Lorient suite à l'arrêt de la Compagnie des Indes en 1791 et le soutenir dans sa reconversion de port de commerce en port militaire. La navigation par les côtes étant très dangereuse, Napoléon I^{er} reprend donc à son compte l'idée déjà réfléchie par certains de ses prédécesseurs de créer un canal permettant de ravitailler les différents arsenaux par l'intérieur de la région. Une prolongation du Blavet est nécessaire pour relier Lorient au canal et le cours d'eau est déjà existant, il faudra le relier à Pontivy. Il sera toutefois nécessaire de créer plusieurs chantiers afin de relier la Rance à la Vilaine et Saint-Malo au canal. Ainsi, le canal permettrait également le développement économique de la Bretagne intérieure. La prolongation et la création de ces nouvelles voies d'eau rendent l'exploitation de nouveaux terrains agricoles possible, favorisant au passage l'enrichissement des paysans le long du canal. Il permet notamment de relier les carrières d'ardoises de la région. Les marins transportent du bois, de la houille en provenance du pays de Galles et des épices arrivées notamment par le port de Nantes.

La première pierre de la construction de cette nouvelle voie d'eau est posée en 1811, après la signature du décret impérial le 7 juin de la même année, officialisant la construction du canal. La main-d'œuvre employée pour la construction de ce projet titanesque est variée : ouvriers, paysans, voisins des chantiers, mendiants, bagnards et prisonniers de guerre travaillent à sa construction.

Partie II : Les bagnards : une main d'œuvre au service de l'Etat français. L'exemple du camp de Glomel



Carte postale du canal à hauteur de Glomel, début du XX^e siècle

La construction du canal nécessitait un grand nombre de travailleurs. La plupart des ateliers fonctionnent principalement grâce au travail d'ouvriers libres. Les rudes conditions de travail et l'ampleur du chantier poussent l'État à avoir recours à une main-d'œuvre pénitentiaire.

La Grande Tranchée de Glomel est la section la plus difficile du canal. Parmi les conditions à remplir pour répondre à l'appel d'offres concernant le camp de Glomel en particulier : il faudra embaucher 400 bagnards (prisonniers de droit commun ou déserteurs).

C'est en juin 1823 qu'arrivent les 32 premiers bagnards, des soldats déserteurs venus de Belle-Isle, suivis 15 jours plus tard par 28 autres forçats provenant du même lieu, puis suivront majoritairement des prisonniers du bagne de Brest. Les données, parfois contradictoires, ne permettent pas d'affirmer avec certitude combien de bagnards étaient accueillis simultanément sur le camp ni combien ont travaillé au creusement de la tranchée pendant les 11 années qu'aura duré le chantier. Il semblerait que le chantier ait admis simultanément un maximum de 600 bagnards environ sur un total des 4000 forçats ayant travaillé sur le canal, ayant purgé une partie ou la totalité de leur peine.

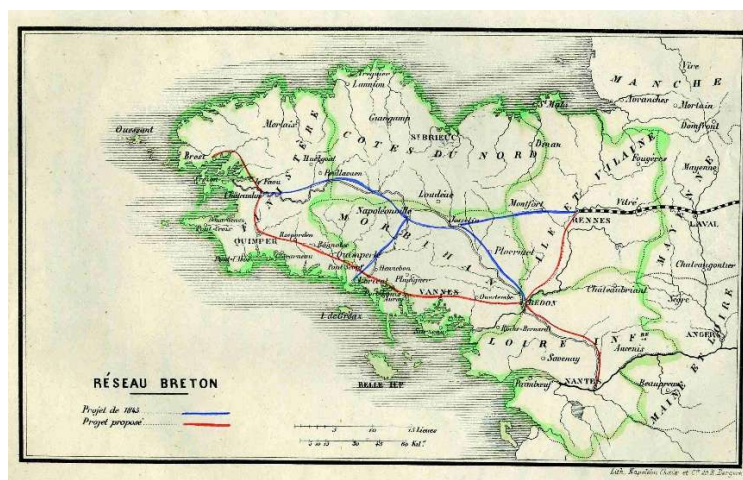
Les condamnés creusent la Grande Tranchée quotidiennement pendant de longues heures. Le travail était effectué en groupes d'une dizaine d'hommes. Munis de pelles et de pioches, ceux-ci creusent le sol de l'aube à l'aurore. Cette terre est ensuite transportée dans des tombereaux puis dans des charrettes et déversée à nouveau aux abords de la tranchée pour constituer les remblais qui longent dès lors le futur canal. Une rigole centrale est creusée et entretenue en permanence afin de permettre l'écoulement des nombreuses sources présentes sur les lieux, le chantier se situant sur une zone marécageuse. Lorsque le dénivelé devient trop important et ne permet plus d'avancer les voitures jusqu'aux travailleurs, la terre est transportée jusqu'à elles à la brouette. Afin de pousser les ouvriers à travailler davantage, une décision est prise afin d'ajuster les salaires. Les forçats seront désormais payés au volume de terre déblayée. Le calcul était simple : chaque escouade remplissait une charrette de terre et les contremaîtres n'avaient plus qu'à les compter.

Les conditions d'accueil et de vie demeurent rudes pendant les 11 ans d'activité du camp, bien qu'elles aient été améliorées dans le temps. Les prisonniers dormaient les uns sur les autres dans des hamacs suspendus dans des cahutes et il y avait peu de nourriture. La zone était marécageuse donc humide, rendant de fait le travail plus difficile et à l'origine de problèmes de santé.

Si le salaire des condamnés évolue dans le temps, le préfet fixe les salaires à 1 franc par jour au départ, comme pour les ouvriers libres. Cette « paie » semble juste au premier abord, puisqu'elle est égale pour tous les ouvriers du chantier, il faut encore se poser la question de son utilité et de sa finalité. Ce salaire n'est pas distribué aux forçats dans son entièreté. S'ils sont libres de dépenser comme bon leur semble les quelques deniers qu'ils auront gagnés à la sueur de leur front, il ne faut pas oublier qu'une grande partie de leur paie est retenue par l'administration pour participer aux frais de gestion du camp. Il s'agit là d'une participation des forçats à l'entretien du camp. Une première augmentation de leur salaire avait déjà été enregistrée lorsque la décision fut prise de les payer non plus à la journée mais au volume de terre déblayée, soit 3 millions de mètres cubes au total. La révolte de 1830 permettra aux travailleurs forcés d'obtenir une nouvelle augmentation de leur salaire. Une partie des bagnards travaillant dans la grande tranchée de Glomel ayant eu vent de la révolte de Paris et de la fuite du roi Charles X quitte en effet le camp sans autorisation pour demander leur libération auprès des autorités à Pontivy. Tous n'ont pas rejoint la ville. Charles Beslay, l'entrepreneur en charge du chantier veillant sur l'avancée des travaux de la tranchée de Glomel et devenu meneur du groupe de révoltés, se déplace jusqu'à Paris pour demander la libération des condamnés.

Des gendarmes sont employés à la garde des travailleurs condamnés. Les sanctions prévues au départ sont jugées trop faibles et demande est faite de les modifier dès l'arrivée des premiers bagnards. L'ingénieur, du nom de Lecor, chargé de la construction du camp, se rend compte qu'il n'est pas équipé pour maintenir l'ordre comme il le souhaiterait. Il demande la possibilité de modifier la partie du camp destinée à recevoir les condamnés punis et ainsi de durcir les punitions. Les évasions sont courantes. Aucune n'est à déplorer au sein du camp, cependant les futurs évadés fuient toujours du chantier. Les condamnés s'échappent souvent par deux, parfois plus. Ceux qui sont attrapés sont renvoyés du camp pour être jugés à nouveau. Le camp est victime de plusieurs épidémies. La fièvre intermittente notamment apparaît à plusieurs reprises, mettant à mal l'organisation et la surveillance du camp, tout comme la crainte d'une épidémie de choléra en 1832. Les garde-chiourme sont tout autant touchés que les condamnés. C'est un ouragan qui entraînera finalement la fermeture définitive du camp en 1834.

Partie III : Les limites du canal de Nantes à Brest



Carte extraite du mémoire soumis au ministre des travaux publics par Jollivet-Castelot, 1er mai 1853. Archives départementales du Morbihan, RB 176

A. Un canal difficile à exploiter

Bien que le canal de Nantes à Brest soit un ouvrage impressionnant, son utilisation présente dès lors de nombreuses contraintes. Avec son nombre important d'écluses, les bateaux doivent régulièrement s'arrêter, ralentissant donc fortement la navigation dans le canal. Chaque franchissement d'écluse demande du temps et mobilise les éclusiers, allongeant ainsi la durée des trajets. De plus, le canal nécessite un apport constant en eau par le biais de réservoirs et de barrages. En période de sécheresse, le niveau de l'eau peut être insuffisant pour permettre la navigation des péniches.

L'entretien permanent représente aussi une dépense importante. Les écluses, les ponts, les berges et le chemin de halage doivent être entretenus régulièrement afin d'éviter toute dégradation. Dès 1858, soit quelques années seulement après son achèvement, les portes de plusieurs écluses doivent être remplacées, représentant une charge financière importante pour l'État.

Construit à l'origine pour répondre à des besoins militaires pendant les guerres contre la Grande-Bretagne, le canal est finalement achevé en 1842, alors que le contexte géopolitique a changé. Le canal n'est donc pratiquement pas utilisé à des fins militaires.

En outre, même si le canal favorise les échanges à l'intérieur de la Bretagne, son impact économique reste relativement limité. Il est principalement utilisé pour transporter des marchandises lourdes, comme le bois, le charbon et les matériaux de construction. Cependant le canal ne devient jamais un grand axe de commerce à l'échelle nationale. Les entreprises préfèrent souvent les ports maritimes ou, plus tard, le chemin de fer qui permet de transporter des marchandises plus rapidement et sur de plus longues distances.

Il est également important de noter que la Bretagne reste au XIX^e siècle une région essentiellement agricole. L'industrialisation y est moins importante que dans le Nord ou l'Est de la France, limitant donc le volume de marchandises transportées sur le canal.

B. La concurrence du chemin de fer

À partir du milieu du XIX^e siècle, le développement du chemin de fer bouleverse les transports en France. Les trains sont beaucoup plus rapides que les péniches, ne dépendent pas du niveau de l'eau et peuvent transporter davantage de marchandises.

Le transport ferroviaire est également plus fiable. Les horaires sont réguliers, les trajets plus courts et les coûts deviennent progressivement plus compétitifs. Les industriels et les commerçants abandonnent donc peu à peu le transport fluvial au profit du rail.

Cette concurrence entraîne dès lors une baisse progressive du trafic sur le canal de Nantes à Brest dès la seconde moitié du XIX^e siècle.

Au XX^e siècle, le développement de l'automobile et surtout du camion accélère encore le déclin du canal. Les routes permettent des livraisons directes, sans rupture de charge, jusque dans les villes et les villages.

En 1923, la construction du barrage de Guerlédan interrompt la navigation sur une partie du canal. Les bateaux ne peuvent plus effectuer le trajet complet entre Nantes et Brest, ce qui réduit encore son intérêt économique.

Peu à peu, le canal perd sa fonction économique, mais ne demeure pas moins abandonné. À partir de la seconde moitié du XX^e siècle, il est progressivement reconverti en espace de loisirs. Il est aujourd'hui utilisé pour la plaisance, le tourisme, la randonnée, le vélo et la pêche. Il constitue également un élément important du patrimoine historique et paysager de la Bretagne.

Conclusion :

Le canal de Nantes à Brest n'a pas atteint les objectifs escomptés. Néanmoins, il a permis de transformer de façon pérenne le paysage breton. Face à cet échec, il est important de constater que sa reconversion en voie de loisirs est une réussite. Preuve que la Bretagne est en capacité de se réinventer. Peut-être un symbole fort de ce que représente notre belle région.

Une capacité extraordinaire de résilience entre tradition et modernité. Le canal, à l'image de tant de lieux en Bretagne sait aujourd'hui allier douceur de vivre et devoir de mémoire.

La Gwerz des bagnards de Glomel

Jean Kergrist

Pour qu'en cœur de Bretagne
puissent voguer les bateaux
croissant de Nantes à Brest
en saluant Glomel

Vos mains se sont usées
sur des pelles trop rudes
vos cœurs se sont brisés
sur des terres d'amertume.

Vous aviez su dire non
aux guerres de conquête
préférant la souffrance
à l'appel de la gloire.

Quand vous partiez matin
dans le brouillard épais
pieds nus dans vos sabots
avec faim au ventre

De notre beau pays
vous n'avez pu connaître
que landes désolées
et ses marais putrides.

Mais au bout de vos pelles
soulevant notre terre
peut-être avez-vous vu
nos visages dessinés.

Et vous imaginiez
sous vos haillons de boue
la joie de nos enfants
courant sur le halage.

Les croix ont disparu
de vos vies sacrifiées
mais au fond de nos cœurs
vous êtes honorés

Sur la tranchée offerte
se lira à jamais
la grande plaie ouverte
de vos jeunes années.

Bibliographie

Claude Nières, Philippe Haudrière, Gérard Le Bouëdec, Roger Dupuy, René Estienne, *Histoire de Lorient : Univers de la France et des pays francophones*, Privat, 1988.

Jean Kergrist, *Les bagnards du canal de Nantes à Brest*, Keltia Graphic, 2003.

Sitographie

Archives départementales du Morbihan, « Le canal de Nantes à Brest ». Consultable en ligne : <https://patrimoines-archives.morbihan.fr/decouvrir/instant-dhistoire/les-millesimes-du-patrimoine/le-canal-de-nantes-a-brest>

Archives départementales du Morbihan, « Sur les rails du Morbihan ». Consultable en ligne : <https://patrimoines-archives.morbihan.fr/decouvrir/instant-dhistoire/les-millesimes-du-patrimoine/sur-les-rails-du-morbihan>

Archives départementales du Morbihan, « Si le barrage m'était conté... », décembre 2020. Consultable en ligne : <https://patrimoines-archives.morbihan.fr/decouvrir/toutes-les-actus/detail/si-le-barrage-metait-conte>

Erwan Chartier-Le Floch, « XIX^e siècle. Le canal de Nantes à Brest », *Histoire de la Bretagne*, avril 2009. Consultable en ligne : <https://ablogjeanfloch.over-blog.com/article-29967099.html>

Sources

Ange Guépin, *Considérations statistiques sur les canaux de Bretagne*, Nantes, Imprimerie Méllinet, 1832.

Remerciements

Merci à l'ensemble des membres du cercle Bugale an Oriant pour leur soutien et leurs encouragements

Merci à Awena, Lucile et Ségolène pour leurs encouragements

Merci à Arzela et Gaël pour nos nombreux échanges et réflexions autour du costume

Merci à Sterenn, Anne, Enora pour l'aide qu'elles m'ont proposé

Merci à mon ami et cavalier Clément, merci d'être là

Merci à ma famille et plus particulièrement ma mère pour sa présence et son soutien indéfectible,

Merci à Michel le Padellec

Merci à mes amis pour m'avoir supportée et encouragée

Merci également au Festival et à la commission des Majestés d'Arvor pour cette belle aventure

† À mes arrières grand-mères pour le collectage qu'elles m'ont permis d'effectuer et pour les costumes de famille qu'elles m'ont laissés. En sortie, quelques fois, je sors mes mémés !