

# De la conception à la construction

Face au blocus anglais sur mer et aux difficultés de circulation intra-régionale sur des routes très mal entretenues, les premières réflexions pour créer un réseau de canaux en Bretagne sont menées à l'époque de Louis XIV.

Après un premier projet rédigé en 1732, une étude sur l'intérêt économique en 1746, puis un mémoire sur les avantages de la mise en œuvre d'un réseau de canaux en Bretagne établi en 1782, les Etats de Bretagne mettent en place une commission intermédiaire pour la navigation intérieure de la province en 1783 et un pré-projet est présenté à Louis XVI en 1784. Interrompu par la Révolution, le projet reprend avec l'étude du tracé réalisée en 1797.



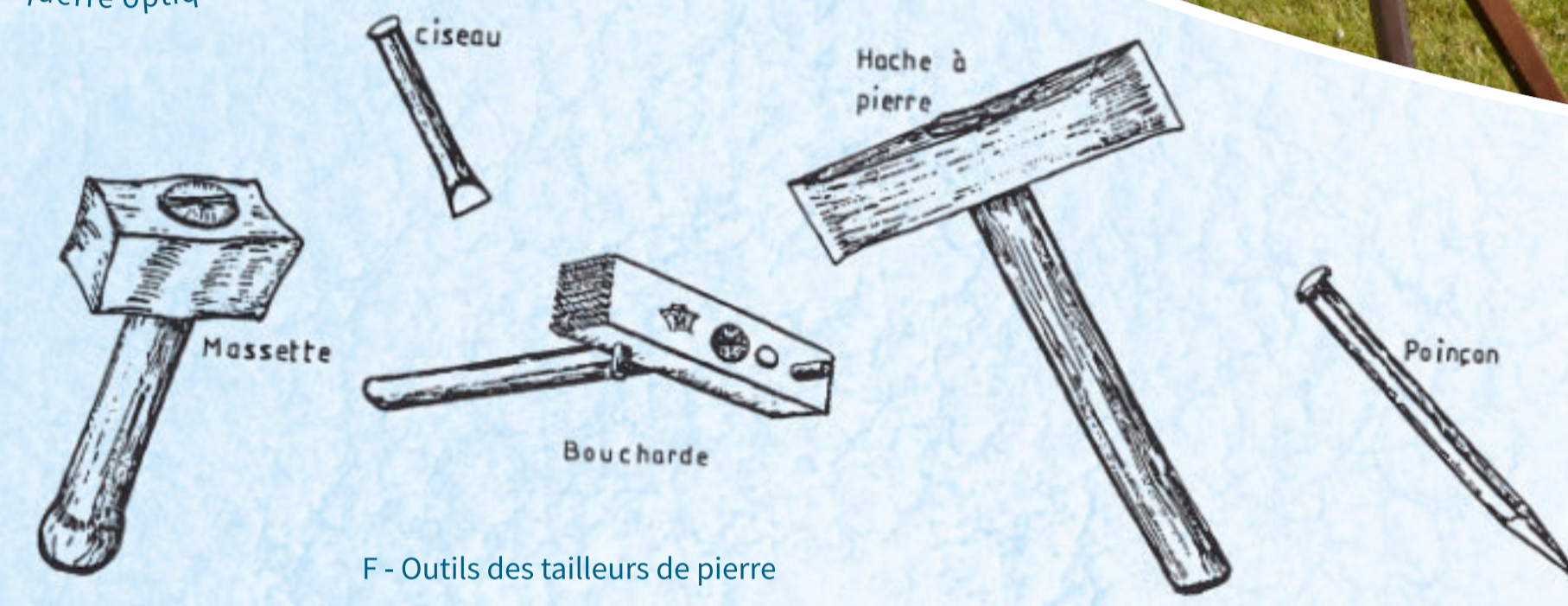
A - Voies navigables de Bretagne



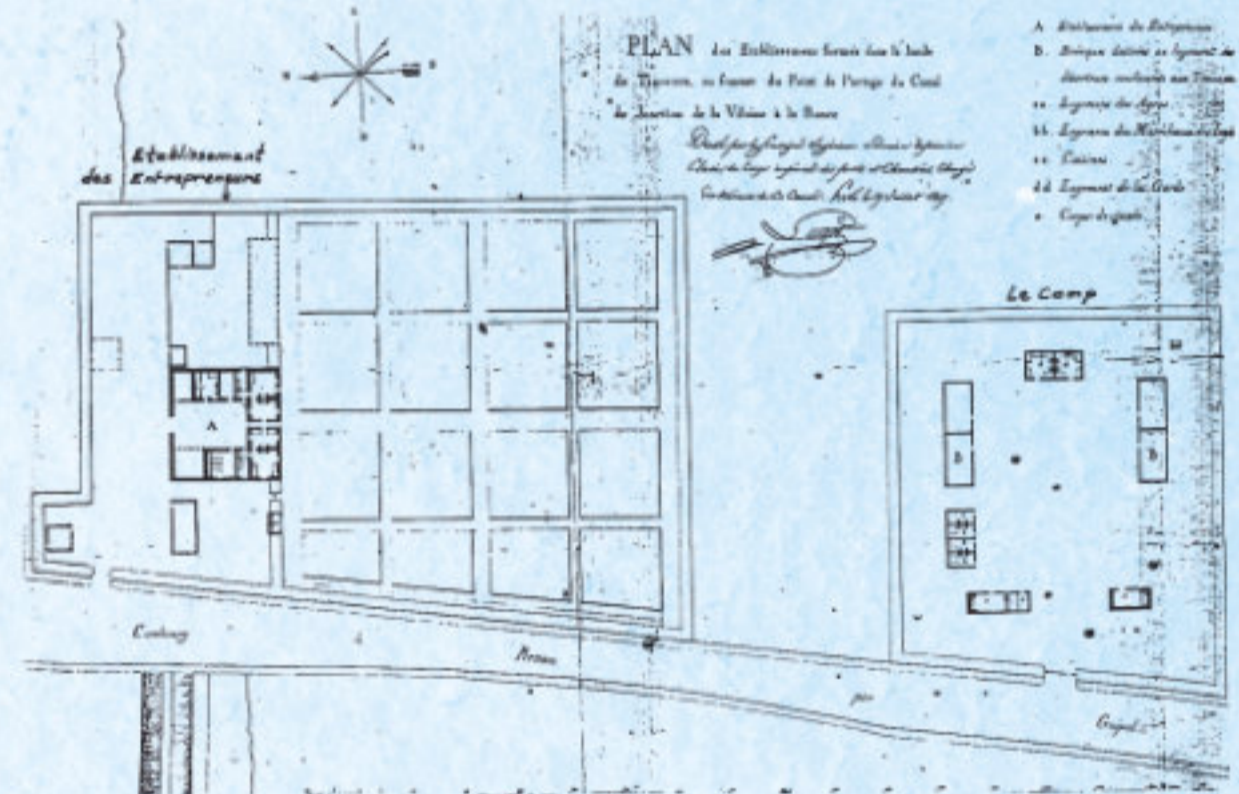
B - Équerre optique



C - Niveau à eau



F - Outils des tailleurs de pierre



D - Le camp

Sous l'impulsion de Napoléon 1er, le projet complet avec ses ouvrages d'art est finalisé en 1803. Les travaux débutent en juin 1804.

Le « centre de commandement » du chantier est installé au lieu-dit le Camp sur la commune de Guipel. Il comprend d'une part les bureaux et logements des ingénieurs et entrepreneurs, d'autre part un bâtiment où sont abrités certains ouvriers particuliers : quelques dizaines de déserteurs et d'insoumis entre 1806 et 1810, puis environ 300 prisonniers espagnols pendant 110 jours en 1814.

Face à la perte d'intérêt militaire pour le projet après la paix signée avec les anglais en 1815, le chantier est abandonné en 1816. Il reprend en 1822.

L'essentiel du chantier est réalisé par des ouvriers locaux qui effectuent également différents travaux ruraux.

1400 ouvriers interviennent notamment sur le bief de partage des eaux.

Les horaires journalier de travail sont de 10h en hiver et de 16h en été. Le salaire est d'environ 1 à 2 francs par jour pour les ouvriers « ordinaires » et 7 francs par jour pour un tailleur de pierres ; on estime que 1 franc de l'époque correspond à environ 2,5 € en 2020, mais il faut aussi se resituer par rapport aux valeurs des biens de l'époque (à titre indicatif 1 kg de pain valait environ 0,30 f, 1 l de cidre 0,10 f, 1 kg de viande de porc 0,75 f).

Le granit utilisé en pierre de taille pour les éléments principaux des ouvrages d'art et pour partie pour les maisons éclusières provient des carrières de Louvigné-du-Désert et Saint-Marc-le-Blanc. Les moellons de construction et autres matériaux sont extraits des carrières plus locales : Saint-Pierre-de-Plesguen et Hédé pour la partie Nord du canal ; Saint-Germain-sur-Ille, Saint-Médard-sur-Ille, Melesse et Montreuil-sur-Ille pour la partie Sud.

Le canal nécessite la construction de 260 ouvrages d'art (dont les écluses). Le creusement du canal génère 2,5 millions de m3 de déblais et pratiquement autant de remblais.

Le canal est achevé en juin 1832. Après plusieurs mois d'essai et de réajustement, il est ouvert à la navigation le 28 octobre 1832, soit 28 ans après le début des travaux. Le coût total est estimé à plus de 15 millions de francs.

En mai 1842 est lancée l'adjudication pour l'établissement d'un port à La Madeleine en Bazouges-sous-Hédé.

La construction du port démarre en 1844, suivie du raccordement des quais avec le pont de La Madeleine. L'ensemble ne se termine qu'en 1847. C'était à l'époque le seul port entre Rennes et Dinan.



E - Le port de la Madeleine

UNION EUROPÉENNE  
UNANIEZH EUROPA



L'Europe s'engage en Bretagne



Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales



plus d'infos ici



Texte : Patrice Plet - Bazouges nature et Stéphanie Fremeaux - Maison du Canal  
 Crédits photos et dessins : carte source Région Bretagne (A) - Patrice Plet (B,C) - Marcel Donet (D,F) - Mireille Cadou (E)  
 Crédits illustrations : © Evarepina Cloripina - stock.adobe.com  
 Conception : UNILIC Studio graphique & Christelle Carré  
 Avec le soutien de l'Union Européenne et de la Région Bretagne