

Marcel DONET

# Entre ISLE et RANCE



Un canal...

des hommes...

des femmes...

ENTRE  
ISLE et RANCE

Un Canal ...

des Hommes ...

des Femmes ...

Marcel DONET

Chez le même éditeur

- *Il était une fois le tramway Dinard, Saint-Lunaire, Saint-Briac*  
par Henri Fermin, René Baur et Claude Leforestier
- *La Vie à Saint-Suliac avant 1914*  
par Aimé Lefeuve et Julien Pétry
- *La Chape de Saint-Suliac*  
par Aimé Lefeuve et Julien Pétry
- *Les Bateaux anglais de Saint-Malo et le naufrage du vapeur le Hilda*  
par Henri Fermin
- *Généalogie de cent familles sallaçaïses*  
par Aimé Lefeuve et Julien Pétry
- *Plénée-Jugon des origines au 19<sup>ème</sup> siècle*  
par Gilbert Noël
- *Les Rue de Dinard*  
par Henri Fermin
- *L'Île de Cézembre*  
par Louis Motrot
- *La Bretagne de nos aïeux*  
par G.A. Kerboriou
- *Récits et vocabulaire du Pays-Gallo*  
par G.A. Kerboriou
- *La Vie d'une commune rurale en Haute-Bretagne (Pleurtût)*  
par Claude Leforestier
- *L'Homosexualité au temps de Proust*  
par Jeanine Huas

Ce livre a été édité par les Éditions DANCLAU

Imprimé en France  
© 2<sup>ème</sup> Trimestre 1993  
tous droits de reproduction même partielle, réservés.  
ISBN 2-907019-19-8

Avec le concours :  
de l'Institut Culturel de Bretagne/Skol-Uhel ar Vro

Voici donc un ouvrage qui va combler un vide dans la longue histoire de ce que nous ont légué nos aïeux : notre patrimoine.

C'est le résultat de nombreuses recherches commencées il y a une dizaine d'années au cours desquelles Monsieur Marcel DONET ne s'est jamais arrêté de fouiller les archives de toutes sortes et de recueillir la tradition orale.

Le joli petit bourg de SAINT-MEDARD-sur-ILLE qu'il habite déclencha sa passion de l'histoire locale. Ce fut au cours de la réalisation d'une monographie sur cette commune qu'il découvrit l'aspect monumental du canal d'Ille et Rance.

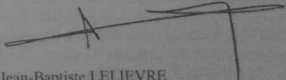
L'auteur n'était pas un homme prédestiné à ce genre de recherches. Mais sa curiosité de l'histoire, devenue passion au fil des nombreuses rencontres que nécessitaient ses prospections, lui fit découvrir ce que d'autres n'auraient peut-être pas trouvé. Des archives inédites complétèrent avec bonheur son importante collecte.

Le canal d'Ille et Rance est un immense ouvrage d'art. Aussi découvrons-nous dans son livre une partie technique très intéressante, enrichie de nombreuses informations issues de la tradition orale.

Aucun ouvrage aussi complet sur notre magnifique canal n'a jamais été réalisé si bien que celui-ci sera, j'en suis convaincu, une référence puisqu'on y trouve aussi bien les raisons des hommes d'état que les études, la construction, la vie des éclusières et de la batellerie commerciale ou encore les projets pour cette voie d'eau dont j'ai l'honneur d'assurer la responsabilité depuis plus de dix ans dans le cadre des attributions du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor.

Monsieur DONET permet, au travers de son ouvrage très bien illustré, une découverte en profondeur du canal d'Ille et Rance, ce qui me semble une agréable ouverture vers cette voie d'eau que nous voulons promouvoir résolument par le loisir et le tourisme sous toutes ses formes.

Monsieur Marcel DONET a réalisé là une œuvre qui manquait.



Jean-Baptiste LELIEVRE  
Président de l'Institution du Canal  
d'Ille et Rance Manche Océan Nord

## AVANT-PROPOS

La commune de Saint-Médard-sur-Ille est traversée par cette magnifique voie d'eau qu'est le CANAL d'ILLE et RANCE dont le cadre fait aujourd'hui partie de l'image populaire.

Lorsqu'on a le bonheur d'être résident de cette bourgade, dans un tel cadre, et que les premiers temps de l'émerveillement se sont écoulés, n'est-il pas naturel qu'on puisse se poser des questions sur une telle œuvre ?

C'est ce qui m'est arrivé...

Quinze autres communes d'Ille-et-Vilaine et neuf des Côtes d'Armor sont ainsi parcourues par ce beau canal, puis trois autres de ce dernier département, seulement côtoyées par lui.

Ses eaux sombres, renfermant des mystères accumulés depuis plus d'un siècle et demi, semblent profondes, énigmatiques, et nous attirent irrésistiblement.

Nous ne voyons toutefois que les aspects verdoyants de ses berges et la nature magnifique qui l'entoure dans laquelle il est aujourd'hui parfaitement intégré.

Son chemin de halage est maintenant devenu un but de promenade à pied alors qu'il était, hier encore, un lieu de travail.

On fait de bonnes parties de pêche dans ce beau canal et parfois même la fête sur ses eaux et ses berges.

Il fut ces dernières années, pendant la période du solstice d'été, le cadre de spectacles grandioses réalisés de nuit sur ses berges verdoyantes, ses eaux frémissantes et ses œuvres d'art merveilleuses avec comme toile de fond les frondaisons des grands arbres majestueux bordant son domaine, devenus le temps d'un songe, des contre-jours jaillissant de lumières magnifiquement bigarrées...

Il est aujourd'hui fréquenté par de splendides voiliers, dématés pour la circonstance, puis aussi par de luxueuses vedettes motorisées ou bien encore par de modernes et confortables bateaux fluviaux de location.

Sans doute notre beau canal fut-il, dès son origine comme il l'est encore, l'objet d'étonnement, d'admiration, mais aussi de nombreuses interrogations ! D'où en vint l'idée ? Pourquoi ici ? Pour jouer quel rôle ? Comment est-on arrivé à construire un tel ouvrage.

Autant de questions auxquelles il me semble intéressant de pouvoir répondre en même temps qu'à beaucoup d'autres interrogations.

Les raisons d'Etat et son origine, les études, sa construction, ses caractéristiques, sa batellerie, ses personnels, ses utilisations et ce qu'il apporta ?

Ce fut le but de mes recherches commencées depuis plusieurs années.

Je me proposais d'apporter des réponses pouvant satisfaire la simple curiosité historique mais aussi connaître plus en détail le milieu dans lequel certains de nos aînés ont vécu. Il est une partie du patrimoine social et culturel qui est le nôtre.

Nous informons le lecteur que tous les extraits de textes sont reproduits dans leur intégralité avec leur syntaxe et orthographe originale. Jusqu'au chapitre ÉTUDES, l'orthographe de certains mots est celle d'époque, d'où le titre du livre "ENTRE ISLE et RANCE".

J'espère offrir grâce à ces recherches, au moins en partie, un complément attrayant aux connaissances en ce domaine.

Marcel DONET

# I

## Raisons d'État

---

La navigation fut de tout temps une préoccupation très importante des hommes confrontés à la nécessité des échanges, des communications, de leur propre transport et parfois aussi à la recherche de leur plaisir.

La navigation sur les rivières, les estuaires, la mer, remonte à la nuit des temps !

Toutefois certaines nécessités commerciales, contraintes, blocus, besoins sécurisants, forcèrent les hommes à inventer des réseaux de navigation plus ou moins artificiels ou sophistiqués.

Les exemples ne manquent pas et les canaux bretons, comme le CANAL d'ISLE et RANCE, font partie de ceux-ci... Des rivières furent les premières canalisées.

La rivière Villaine qui prend sa source dans le département de la Mayenne arrose Vitré, Rennes et Redon avant de se jeter dans l'Atlantique après un parcours de 225 kilomètres.

Elle était en partie navigable depuis déjà bien longtemps lorsque les bourgeois de Rennes demandèrent avec insistance que sa navigabilité soit établie entre leur ville et la mer.

Il était évident que l'approvisionnement de leur ville en aurait été grandement facilité.

Ils finirent par obtenir du pouvoir royal que la Villaine soit rendue navigable... à leur profit exclusif !

### François 1<sup>er</sup> et Léonard de Vinci

Il faut rappeler que François 1<sup>er</sup>, Roi de France, qui avait épousé Claude, la fille de la Duchesse Anne de Bretagne, pour raison d'État, fit annexer la Bretagne à la France par l'acte d'union signé le mercredi 7 août 1532 à Vannes, lors de la tenue des ETATS de BRETAGNE.

Il répondit donc favorablement aux bourgeois de Rennes et autorisa, par lettres-patentes du vendredi 1<sup>er</sup> août 1539, à rendre la Villaine navigable de Messac à Rennes ce qui allait permettre la liaison avec la mer du Golfe de Gascogne.

Comme la métropole bretonne devait en

supporter les frais, le Roi autorisa la levée d'un impôt, y compris sur les transports fluviaux, qui prévoyait la production de 6 000 livres à percevoir par la ville elle-même et 18 000 livres dans le reste de la province. Les bateaux sur la Villaine devaient payer 8 livres par 32 lieues parcourues par tranche de poids de 1 000 livres (500kg environ).

N'était-ce pas là une gracieuseté suite à l'annexion de la Bretagne ?

Ne disait-on pas en ces temps-là : *«Bretagne est Pérou pour la France»* ? ...

Une rumeur entretient le fait que le grand peintre-savant-ingénieur italien, LEONARD de VINCI, aurait été à l'origine d'études faites sur les canaux bretons, voire sur la canalisation de la Villaine !

Le journal *le Vitréen* du mardi 17 mai 1740

avançait même que LEONARD de VINCI avait réalisé les plans de deux écluses en pierres pour la canalisation de cette rivière bretonne !



LEONARD de VINCI, autoportrait

François 1<sup>er</sup>, Roi de France, l'avait effectivement retenu comme conseiller en 1517. Mais le grand savant mourut en 1519 au château du "Clos Lucé" près d'Amboise.

Peut-on raisonnablement penser que François 1<sup>er</sup>, en ces premières années du 16<sup>ème</sup> siècle, aurait demandé à LEONARD de préparer une canalisation en Bretagne ?

Difficile à admettre pour plusieurs raisons.

François 1<sup>er</sup>, devenu Roi de France, n'obtint "la donation du Duché de Bretagne" par son épouse Claude qu'en juin 1515 mais les gentilshommes et les Etats de Bretagne s'opposaient fermement à cette annexion.

Puis, il ne faut pas oublier que le Roi avait engagé la France dans une guerre contre l'empire des HABSBOURG et qu'on combattait en Italie ces années-là !

Par ailleurs, il est à remarquer que les largesses de François 1<sup>er</sup> envers la noblesse bretonne ne débutèrent qu'en 1531, douze ans après la disparition du grand savant LEONARD de VINCI !

Il semble donc très improbable de prouver de telles assertions par lesquelles LEONARD de VINCI aurait été à l'origine des canalisations en Bretagne.

Il semble même que François 1<sup>er</sup> ne demanda rien de particulier à LEONARD pendant son séjour en France.

Bruno NARDINI, auteur italien d'une "Vie de LEONARD", écrite pour les jeunes en 1974, y indique comme dans certaines de ses autres publications que François 1<sup>er</sup> ne lui demanda point de travaux de peinture : il se contenta de le voir et de l'écouter. « J'ouis le Roi dire (écrira plus tard CELLINI) qu'il ne croyait point qu'il y eut au monde un autre homme qui savait autant que LEONARD ». Pour se rendre agréable au Roi, LEONARD fait le projet d'une merveilleuse canalisation de la Loire, dessine un château qui serait résidence royale, organise une grande fête...

Dans la paix d'Amboise, LEONARD revêt, dans la solitude, son existence laborieuse et note dans ses cahiers: « Longue est toute vie bien dépensée... »

Voici donc d'importantes précisions sur le séjour de LEONARD de VINCI en France. C'est assez clair ! Par contre, il est intéressant d'indiquer ici que l'on attribue l'invention de l'écluse à sas à LEONARD de VINCI. Ceci est peut-être à l'origine de la confusion.

L'écluse à sas permettait enfin de faire franchir les dénivellations, dues au relief des sols, aux embarcations lourdes et ainsi d'imaginer la canalisation effective des rivières et la mise en place de réseaux de navigation intérieure.

Si c'est bien LEONARD de VINCI qui amena cette idée en France, il semble qu'il ne participa aucunement à des projets de canalisation en Bretagne.

Ce fut un ingénieur français nommé Adam CRAPONNE, née à Salon-de-Provence en 1527 et mort à Nantes en 1576, qui réalisa le premier, un canal avec bief de partage, dans le midi de la France.

Le canal de CRAPONNE qui part de Arles et irrigue la plaine de La Crau utilise l'écluse à sas et le système à bief de partage. Ce fut « La porte

ouverte » vers l'avenir en ce domaine. Il fut terminé en 1558.

A partir de cette réalisation concrète, fut compris l'intérêt qu'il y aurait de relier entre eux des bassins intérieurs navigables, aussi bien sur le plan économique que stratégique. Mais on chercha encore longtemps car la mise en pratique de l'idée, sur des voies d'eau importantes, n'était pas facile.

Sur la Vilaine, les quelques travaux réalisés, après la décision de François 1<sup>er</sup> en 1539, ne résolvaient pas entièrement le problème de la navigation car chaque gros obstacle naturel obligeait à transborder les marchandises du bateau navigant en aval à celui se trouvant en amont de ces barrages rocheux et même parfois de certaines retenues pour les moulins à eau.

On réussit pourtant à faire remonter de Redon à Rennes, à la faveur du haut niveau des eaux, un chargement de fûts de vin. Il arriva à Rennes le jeudi 5 janvier 1542. Ce fut un événement !

Les lettres-patentes de François 1<sup>er</sup> furent renouvelées plus tard par Charles IX et Henri III.

Ainsi, en 1575, le Roi Henri III autorisa la construction de 10 écluses entre Rennes et Messac afin de rendre réellement navigable la Villaine, évitant ainsi les nombreux transbordements pénibles et coûteux.

Mais on n'avait pas l'expérience, aussi les tentatives furent-elles nombreuses...

Les Hollandais furent pressentis pour cette canalisation de la Villaine mais ne réussirent pas à établir les écluses ! On essaya même de construire des écluses entièrement en bois mais le résultat ne fut pas plus concluant.

Ce fut finalement une société de bourgeois rennais, constituée en 1585, qui réussit l'exploit. On avait enfin avancé dans l'art de la construction de ces écluses à sas ! ...

## Premières canalisations

Le premier canal navigable, à bief de partage, équipé d'écluses à sas, fut le canal de Briare reliant le bassin de la Seine à celui de la Loire. Ses travaux débutèrent en 1604.

En Bretagne, on n'allait pas tarder à réussir ce qui avait été commencé en 1585 puisque la Villaine fut enfin réellement navigable à partir de 1616. La société des bourgeois de Rennes avait

donc réussi à canaliser la rivière jusqu'à Messac, permettant ainsi, via Redon, une réelle liaison commerciale avec la mer de Gascogne !

C'était la deuxième rivière canalisée en France, après le Lot.

Les Etats de Bretagne, sous le règne de Louis XIII, en 1627, envisagèrent un canal entre la rade de Brest et Carhaix !

C'était l'époque où Richelieu, maître du Gouvernement Royal, combattait les protestants.

Par la suite, les Anglais, à partir de 1688, utilisèrent à l'encontre de la prétentive France de Louis XIV, le système du « blocus maritime ». Plus tard encore, par périodes plus ou moins rapprochées, le pays eut à subir ce système qui empêchait tout approvisionnement par mer des principaux ports. Cela dura jusqu'à l'époque napoléonienne.

Il ne faut pas oublier que Nantes, Saint-Malo et Lorient, tout nouvellement créés par Colbert pour y installer le siège de la Compagnie des Indes (1666), étaient trois ports d'une extrême importance.

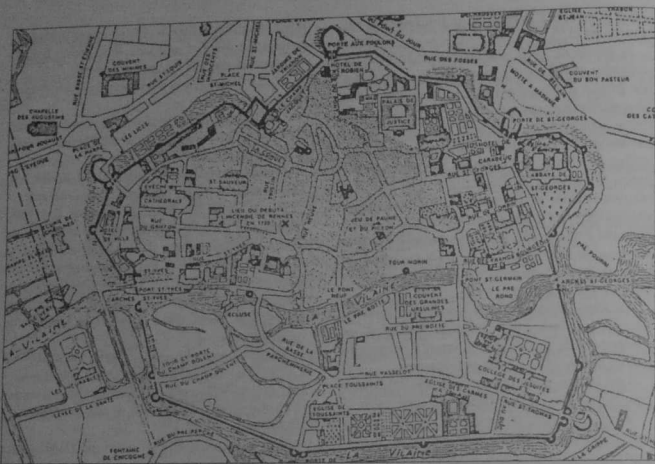
Saint-Malo, depuis le début du 16<sup>ème</sup> siècle, était devenu un grand port de pêche à la morue. Il était à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle le premier port de commerce français par son volume.

Lors du début du règne personnel de Louis XIV en 1661, Brest était le premier port de guerre du royaume.

Nantes était déjà, au temps de la cité Celto-Armoricaine des Namnètes et plus tard, au cours du 9<sup>ème</sup> siècle sous le Comté Breton, un port de premier ordre. Il s'agissait d'un port de fond d'estuaire d'où toute son importance dans le cadre de l'exportation des productions régionales comme le sel, le blé, le vin et dans le domaine de l'importation des produits nouveaux redistribués par un réseau fluvial de chalands. Sa prospérité fut grande au 18<sup>ème</sup> siècle en partie du fait de « la traite des nègres ». En 1788, il y avait à Nantes plus de 200 armateurs au commerce. Juste avant la Révolution, c'était le second port de France avec un trafic de 150 à 200 000 tonnes.

Brest, Lorient et Saint-Malo avaient les plus importants chantiers de construction de navires de guerre (Brest et Lorient) et de commerce (Saint-Malo et Lorient).

Saint-Malo avait eu droit aux égards particuliers du Roi Louis XIV à qui ses riches



Plan de Rennes, à l'époque du grand incendie de 1720 (zone grisée) == futur emplacement du canal (ajouté par l'auteur)

armateurs avaient prêté, par deux fois, des sommes énormes qui sauvèrent l'Etat de la faillite. Par la suite, « la course » des corsaires malouins permit au Roi de compenser les pertes subies par les effets du blocus maritime.

On peut puiser dans l'ensemble de cette situation, les raisons pour lesquelles le pouvoir royal voyait d'un bon œil les avis émis sur la construction d'un réseau de canaux en Bretagne, destiné à relier ces grands ports entre eux.

Dès 1716 avait été envisagé un premier grand canal à construire entre Nantes et Brest afin de permettre les approvisionnements en bois de construction des navires de guerre. En effet, les transports par les routes royales devenaient extrêmement difficiles, du fait du très mauvais état de ces voies, et coûtaient fort cher lorsqu'on y était contraint suite au blocus maritime de ces ports par la perfide Albion !

Un événement dramatique fit germer des propositions et accélérer certains travaux. Ce fut le grand incendie qui ravagea une partie de la ville de Rennes en 1720. 850 maisons anciennes, pratiquement toutes en bois, brûlèrent pendant sept

jours.

Il fallait donc reconstruire la ville, mais en pierres cette fois-ci pour limiter les risques. On choisit la pierre de tuffeau qu'on trouvait sur les bords de la Loire et qu'il convenait de transporter au moyen de chalands, par voie fluviale.

On commença par remettre en état quelques ouvrages de la Villaine qui dataient de plus d'un siècle déjà, puis, pour permettre une bonne navigabilité jusqu'en pleine ville, on construisit les écluses de "Saint Hélier" et de "Joué" qui n'avaient encore pas été établies alors qu'un arrêté pris en 1635 le prévoyait pourtant. D'après les plans de l'ingénieur-architecte ROBÉLIN ces deux œuvres d'art furent établies en 1725 et 1726.

Puis il se trouva que l'on fit appel, parmi les grands ingénieurs reconstructeurs de la ville de Rennes, à l'ingénieur-architecte Joseph ABEILLE qui se trouvait en Bourgogne où il travaillait sur la réalisation d'un canal.

Dès le mois de mai 1730 il arriva à Rennes pour prendre en charge la continuité de la reconstruction de la ville. Il resta sur place jusqu'en décembre 1738.

C'est ainsi qu'il eut l'occasion d'établir une proposition de relier Redon à Rennes et Saint-Malo puis la Mayenne à la Rance, ce qui fut aussi, quasiment à la même époque, un certain marquis de CHERIGNY... Celui-ci avait d'ailleurs établi, après 1720, un mémoire pour le rétablissement de la ville de Rennes.

Sans aucun doute possible il s'agissait là des prémices du CANAL d'ISLE et RANCE, donc de la liaison MANCHE-Océan !

En ce qui concerne ces propositions de liaisons entre la Rance et la Villaine et de la Mayenne à la Rance, Villaine interposée, voilà ce qu'en disait F. BOURDAIS dans un article publié en 1908 dans les *Annales de Bretagne* : « ... Tous les plans et mémoires restèrent dans les cartons, même le très intéressant projet du Comte de KERSAUZON qui préconisait les liaisons Isle et Rance, Nantes à Brest, Villaine à Mayenne et la canalisation du Blavet... »

Les études appuyant toutes ces propositions n'étaient, généralement, pas très étendues et peut-être pas suffisamment convaincantes pour les décideurs !

## La Perfide Albion suscite les projets

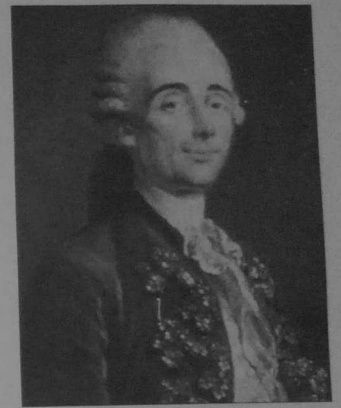
En fin d'année 1750, la perfide Albion mettait en place, une nouvelle fois, le blocus maritime à l'encontre de la France.

Cela ne pouvait que renforcer l'idée d'établir un réseau intérieur de voies navigables dans la province bretonne, le grand Ouest et même dans l'ensemble du pays.

Ne fut-ce pas le blocus qui poussa Louis XV à contacter en 1754 son entrepreneur préféré, MACARY, lui demandant de répondre à un appel public diffusé par voie d'affiche ?

Cet entrepreneur résidait à l'Hôtel d'Artois, faubourg Saint-Germain près du Pont-Neuf et voyait d'un très bon œil de telles faveurs de la part de "Sa Majesté". Malheureusement pour lui, cette affaire n'eut pas de suite...

Un nouveau blocus maritime fut imposé aux



Comte Pierre Marie de ROSNYVINEN de PIRÉ (fils) gentilhomme des Etats de Bretagne

ports bretons par les Anglais dès la fin de l'année 1759.

Les raisons tactiques pouvaient apparaître comme les plus aptes à forcer les décisions mais... il fallut encore attendre...

Un ressentiment, de plus en plus affirmé, exprimait la nécessité impérieuse de construire un réseau de voies intérieures de transports par eau dans la province bretonne, le plus souvent pour raisons économiques.

Ce fut finalement le comte Pierre Marie de ROSNYVINEN de PIRÉ, fils, (1738-1802) qui, par un mémoire présenté aux Etats de Bretagne à la fin de l'année 1782 sur les avantages qu'il y aurait eu à établir des canaux dans la province, amena les instances à prendre de grandes décisions.

Il y développait aussi les aspects stratégiques face au blocus maritime.

Il faut dire que le comte de ROSNYVINEN était soutenu ardemment par l'évêque de Rennes, BARREAU de GIRAC, chef de l'église très puissante en la province. Le comte était l'auteur de nombreuses études sur les emprunts, l'économie en général, les transports... Ses arguments sur les

bienfaits et les retombées qu'auraient les canaux parmi les populations emportèrent la décision prise par les États de Bretagne de mettre sur pied, à l'image de sa commission intermédiaire permanente qui gérait les affaires en dehors de ses sessions, **une commission intermédiaire pour la navigation intérieure de la province.**

Des travaux de remise en état de la Vilaine furent entrepris une nouvelle fois. Les études de construction des canaux bretons furent enfin engagées.

En mai 1785, les juges-consuls de Saint-Malo confirmèrent que la liaison par voie d'eau entre Rennes et leur ville, leur port, aurait été d'une grande utilité. Tout semblait concourir à conforter les raisons d'état.

Mais au cours de l'année 1789, un certain nombre des membres de cette commission spécialisée s'abstinrent d'y travailler... pour cause de révolution.

La commission s'éteignit d'elle-même...

Pourtant, la volonté politique était bien ancrée puisque toute une succession de documents furent par la suite établis, tendant à obtenir la réouverture des travaux commencés en 1783 par la commission intermédiaire de la navigation intérieure.

Le vendredi 4 février 1791, une adresse du département d'Isle et Vilaine fut envoyée à l'Assemblée Constituante pour demander la continuation des travaux de la navigation intérieure et une somme de 679 044 livres 10 sols et 8 deniers afin « ... de mettre à perfection les travaux de Redon à Rennes... »

Dans ce document était sollicité un décret qui ordonnerait l'ouverture, aux frais de l'État, des canaux de navigation d'Angers à Laval et à Rennes puis de Nantes à Brest et à Saint-Malo...

Cette adresse était signée par les membres du Directoire départemental, les administrateurs et procureurs-syndic : Jacques JAN, ROBINET, BERTIN, de LA GREZILLONNAYE, THOMAS, GAUCHER, ROUMAIN, HEVIN, F. VARIN, PETIET.

Le comité de l'agriculture du département d'Isle et Vilaine chargeait Gilles François SEBIRE de BELLENOË (1760-1813) de présenter, en son nom, un rapport et projet de décret qui fut envoyé à l'Assemblée Législative un peu après le 1<sup>er</sup> octobre 1791.

Le citoyen SEBIRE était un personnage très en

vue dans le monde politique et agricole. Il avait d'importantes pépinières auprès de Dol de Bretagne. Son rapport s'appuyait sur la proposition faite par le sieur AUBOUIN et Cie de réaliser le canal d'Isle et Rance. Il reprenait aussi les intérêts stratégiques déjà avancés mais développait surtout l'aspect économique et les immenses retombées que l'on entrevoyait pour l'agriculture de toute la région concernée par la construction du canal.

On était pourtant en pleine effervescence à Paris puisque c'était la période du procès du Roi Louis XVI mais aussi de manifestations contre-révolutionnaires. Malgré tout, un décret de la Convention Nationale, portant le n° 260, fut finalement promulgué le mardi 18 décembre 1792 (An I de la République).

Ce fut le citoyen Joseph de FERMON des CHAPPELLIERES (1752-1831), procureur au Parlement de Bretagne, avocat puis député issu du Tiers-Etat de l'ancien régime (Sénéchaussée de Rennes) qui défendit le projet devant la Convention Nationale. Plus tard, sous Napoléon 1<sup>er</sup>, il fut ministre d'État (1808). Le décret du 18 décembre 1792 ne fut pas mis à exécution car la contre-révolution était en route...

Un Comité de Salut Public, en réaction aux événements contre-révolutionnaires, gouverna la France par ce que l'on appela la Terreur jusqu'à la chute de ROBESPIERRE le 27 juillet 1794...

A l'extérieur du pays, il fallait lutter contre la coalition des monarchies européennes, opposées au nouveau régime français. Les hommes voyant la patrie en danger s'enrôlèrent...

En Bretagne, l'insurrection paysanne qui réagissait contre la constitution civile du clergé, votée le 12 Juillet 1790, se retrouvait, souvent sans grandes convictions, dans le Fédéralisme Breton auprès de la chouannerie.

Tous ces événements posèrent en premier lieu le problème de la main d'œuvre tant nécessaire, indispensable en grand nombre, pour ces travaux de creusement d'un canal entre Rennes et Dinan. Puis, il faut bien le dire, les événements avaient amené une certaine désorganisation des services des Ponts et Chaussées. Ainsi, les travaux, bien que décidés, ne furent-ils pas commencés. Nous l'avons dit : la volonté des hommes politiques de Bretagne existait bel et bien, malgré tout.

Quelques années plus tard, le 22 nivôse an VII

(11 Janvier 1799), le ministre de l'intérieur François de NEUFCHATEAU qui avait été directeur dans le second Directoire National et soutenait une politique favorable à un Etat bourgeois basé sur la liberté d'entreprise et peu de réglementation, signait un plan visant à mettre en place des Commissions de la Navigation Intérieure et constatait la nécessité des liaisons par canaux à réaliser en Bretagne dont celle entre la Vilaine et la Rance. Puis un rapport du préfet, Nicolas BORIE, fait au Conseil Général d'Isle-et-Vilaine le 15 germinal An IX (5 Avril 1801) disait, au chapitre 4, ceci sur la navigation intérieure :

« ... Cet objet si intéressant pour le commerce et l'agriculture fixera toujours mon attention. Il embrasse trois parties :

- Le rétablissement des écluses dans la traversée de Rennes et au-dessus, sur la Vilaine.

- La jonction de la Vilaine à la Rance.

- La jonction de la Vilaine à la Mayenne... »

Il demandait alors au Conseil Général de bien vouloir renouveler ses instances auprès du gouvernement afin que l'on puisse enfin passer à la réalisation.

Une nouvelle compagnie dirigée par le sieur LORET avait sollicité l'obtention des travaux d'établissement du canal d'Isle et Rance, moyennant la perception des droits à recevoir, pendant un temps limité, notait le préfet. Le Conseil d'Arrondissement de la Sous-Préfecture de Dinan (Côtes-du-Nord) adressait, le 4 germinal An IX (mercredi 25 mars 1801), au Conseil d'Arrondissement de Rennes, un Mémoire sur l'achèvement du canal entre Océan et Manche. Il s'agissait d'un extrait du registre des délibérations du Conseil en sa séance du 2 germinal.

Cette séance avait été présidée par le citoyen MERCIER, en présence des membres CARILLET, DELOURMEL, ROQUELIN, MOUCET, ROUAULT, LAVIGNE, BOUVIER et BESLAY.

Les arguments avancés reprenaient ce qui avait été évoqué sous l'ancien régime, du point de vue économique. Etaient mis en avant les effets catastrophiques du blocus maritime et aussi le fait que Saint-Malo, grand port de pêche à la morue, prenait son sel au Croizic et que le canal permettrait l'approvisionnement par l'intérieur du pays.

On disait aussi que cela permettrait de résoudre le problème de la grande mendicité due au manque de travail dans la province.

On mettait en avant le fait que toutes les études avaient déjà été réalisées par la commission intermédiaire de la navigation des anciens États de Bretagne et que l'exécution devrait être relativement facile. On pensait que le canal d'Isle et Rance devait pouvoir être terminé en cinq ans seulement ! Puis, on relève dans ce document établi par le Conseil d'Arrondissement de Dinan une phrase qui mérite aujourd'hui notre réflexion : « ... La Bretagne semble être le centre commun des nations commerçantes de l'Europe ».

Il est vrai que le commerce à partir des ports bretons était prospère car les productions locales étaient incitatives : chanvre, lin, cidre, beurre, bestiaux... Dans la région de Rennes on fabriquait fils et toiles, dont les fameuses noyales ou les canevas...



Napoléon Bonaparte

## Bonaparte grand décideur

On vivait le début de l'ère napoléonienne.

Le futur Napoléon 1<sup>er</sup> avait souhaité améliorer l'économie du pays et prit la décision d'apporter l'aide de l'Etat pour la relancer, en particulier en engageant des travaux publics importants.

Cela coïncidait parfaitement avec la politique expansionniste qu'il souhaitait, favorisant ainsi le monde des affaires, car il avait besoin de beaucoup d'argent pour mener à bien la conquête de l'Europe et sa domination sur celle-ci. Les voies navigables intérieures rentraient dans ces grands travaux. La France vivait une période de calme depuis la paix d'Amiens signée le 4

germinal An X (25 mars 1802), mais ...

Malte et Alexandrie étaient des points stratégiques, enjeux très importants ...

Après l'échec de plusieurs semaines de négociations franco-anglaises à ce sujet, le jeudi 12 mai 1803, la guerre recommença et la perfide Albion renouvela le blocus maritime à l'encontre de nos ports. Ce furent les raisons de la reprise rapide des études déjà effectuées sous l'ancien régime sur la canalisation bretonne. En effet il importait de se doter d'un moyen de navigation intérieur vers les grands ports de guerre et de commerce bretons.

Raison d'état ? Sans doute... sans doute !  
Toujours est-il que Bonaparte, Consul à vie, presque Empereur, donna l'ordre de construire le canal d'Isle et Rance.



Berges de la Villaine à Rennes vers 1820

## II

## Etudes

### Les hésitations des Etats de Bretagne

Les premiers projets présentés, tous assez succincts, avaient suivi de près les idées émises en fonction des motivations ressenties par les instances civiles et militaires qui tenaient les rênes des pouvoirs.

Mais il faut bien le dire, les idées étaient une chose et leur mise en pratique énormément plus complexe en ces temps de l'évolution hésitante mais fondamentale des sciences et des techniques.

Pour réaliser la construction d'un canal de jonction le problème-clé était le système à bief de partage et écluses, découvert depuis peu.

En 1783, dès le début des études complètes qui allaient enfin être réalisées, on trouve un commentaire de OBELIN de KERGAL, membre de la commission des Etats de Bretagne, traitant de l'écluse :

*« ... quoique la découverte de ce moyen ingénieux et utile soit assez moderne on ignore le nom de l'inventeur. On croit assez généralement que ce sont les Hollandais qui les ont perfectionnées... Il y en a de deux sortes, à pertuis et à sas... Les écluses à sas ont des vannes de fond... »*

Cela confirme, en quelque sorte, l'appréciation

que nous avons développée auparavant.

Par contre, on vivait ce qui fut appelé le siècle des Lumières et des ouvrages comme l'*Encyclopédie* de d'ALEMBERT et DIDEROT, établie entre 1745 et 1765, sur la base du rationalisme de DESCARTES, influencèrent le monde des sciences, les ingénieurs en hydraulique, les ingénieurs-architectes et autres.

Quelques savants que l'on peut citer ici permirent donc une évolution dans les études : Louis LACAILLE (1713-1762) découvrit la trigonométrie sphérique, Charles de COULOMB (1736-1806) présenta les bases de la mécanique des sols, l'Abbé Charles BOSSUT (1730-1814) élabora les principes élémentaires d'hydrodynamique, Alexis Marie de ROCHON (1741-1817) astronome et physicien inventa divers instruments d'optique. Aux projets présentés au cours de la première partie du 18<sup>ème</sup> siècle, assez peu élaborés, succédèrent quelques dossiers plus complets. On relève un projet plus étoffé concernant la construction d'un canal de jonction entre Vilaine et Rance dès cette époque, sans doute le premier pour cette liaison, présenté par l'ingénieur-architecte en chef Joseph ABAILLE et enregistré par les Etats de Bretagne le dimanche 26 octobre 1732.

Les éléments conservés en archives au sujet de cette étude permettent d'indiquer ici l'évaluation que Joseph ABAILLE fit des travaux à entreprendre entre Rennes et Dinan pour réaliser le

canal. Elle se montait à 2 038 075 livres exactement. Sans suite dans l'immédiat ! ...

Une autre étude, peut-être plus étayée politiquement, fut présentée aux Etats de Bretagne en 1746 par le Comte François Joseph de KERSAUZON qui démontrait la nécessité économique de relier la Vilaine à la Rance et à la Loire ainsi que l'Oust au Blavet. Elle fut considérée par la suite comme étant très intéressante.

Mais en 1754, les Etats publiaient une affiche, aussi bien en Bretagne qu'à Paris, appelant à la formation d'une compagnie ayant pour but de réaliser la communication entre Vilaine et Rance.

ETATS DE BRETAGNE.  
**CANAL**  
A ENTREPRENDRE

Le Public est averti, que dans le dessein de former un Canal de Rennes à Dinan, pour la communication des Rivieres de Vilaine & de Rance, les Etats de Bretagne souhaitent qu'il se forme une Compagnie pour cette Entreprise: Et pour servir sur cela sous les éclaircissements nécessaires, on pourra s'adresser à Paris à M. le Comte DESQUELLEN, Procureur Général-Syndic des Etats, à l'Hôtel de S. A. S. Mademoiselle DE SENS, rue de Grenelle, Faubourg Saint Germain, & en Bretagne, à Meffieurs les Commissaires des Etats résidant à Rennes.

L'entrepreneur privilégié du roi, sollicité par Louis XV, se proposa de construire le canal de Rennes à Dinan à partir de l'étude de l'ingénieur ABAILLE. Mais celle-ci n'était pas suffisamment détaillée pour lui, en particulier en ce qui concernait les plans d'exécution. Ce fut la raison pour laquelle l'entrepreneur MACARY demanda aux Etats de Bretagne de bien vouloir faire lever de nouveaux plans, le profil exact donc le nivellement, les chutes d'eau et un tracé beaucoup plus précis, le tout accompagné de sondages des terrains traversés. Il ne semble pas que tous ces éléments furent fournis. Toujours est-il que l'entrepreneur MACARY s'attela rapidement au travail d'estimation du montant des travaux à entreprendre. Il estima que Joseph ABAILLE s'était trompé au moins de moitié quant au montant des travaux à réaliser. Si bien qu'il remit sans attendre, dès le 3 avril 1754, un estimatif s'élevant à 3 141 850 livres ! Cette proposition n'ébranla pas les Etats de Bretagne. Plusieurs autres propositions furent faites encore par la suite, souvent présentées par des hommes politiques.

En 1765, le Comte François Joseph de KERSAUZON présentait de nouveau un projet, avec notamment, la jonction de Nantes à Brest, allant ainsi au-delà de son premier mémoire. Ce dernier projet était fortement argumenté.

Il y développait un argument économique particulièrement significatif :

" ... Chaque pied-cube d'eau pèse 70 livres. Un bateau de 120 pieds de long sur 15 de large porte 3.600 pieds-cube soit 252 000 livres. Il faut employer au moins trois chevaux et une charrette pour mener loin 3.000 livres. Ainsi, il faudrait 84 charrettes et 252 chevaux là où un bateau avec 4 matelots et 6 chevaux peut transporter 126.000 kilos de Nantes à Paris... »

Pendant une quinzaine d'années encore, les Etats de Bretagne ne prirent de décision. Puis, l'ancien enseigne de vaisseau du Roi, le Comte Pierre Marie ROSNYVINEN de PIRÉ eut l'autorisation de faire imprimer un Mémoire sur les avantages qu'il voyait dans la réalisation d'un réseau de canaux en Bretagne, le 21 décembre 1782. Il le remit aux Etats de Bretagne. Depuis bien longtemps les Etats étaient préoccupés par la nécessité de rendre réellement la Vilaine navigable et devant les nombreux problèmes que soulevaient les transports, il fallut bien finir par prendre des décisions.

Les arguments économiques avancés par le Comte de KERSAUZON depuis des années avaient pesé lourd dans la balance et ROSNYVINEN les avait développés lui aussi.

Les grandes routes de France et en particulier celles de la province Bretonne n'avaient de royales que le nom ! Elles étaient le plus souvent dans un état déplorable ! Elles étaient entretenues par la corvée que chaque paroisse assumait sur celles-ci, plus ou moins régulièrement et parfois sur un secteur de voie se trouvant loin de son territoire.

De plus, seuls les notables du Clergé ou de la Noblesse ou encore les rouliers les utilisaient, si bien que la corvée étant de moins en moins bien assurée, les grandes routes royales devenaient difficilement praticables.



Première séance de la commission de la navigation

## Une commission pour la navigation

Ce fut une des raisons principales qui amenèrent les Etats de Bretagne, en leurs séances du mercredi 29 et jeudi 30 janvier 1783, à mettre en place une commission intermédiaire pour la navigation intérieure de la Province.

Il nous faut rappeler que déjà une commission générale intermédiaire avait été créée par les Etats en 1734 et qu'elle avait pris, petit à petit, un ascendant irréversible sur l'intendant représentant le pouvoir royal, dans le domaine de la justice, de la police et des finances. Composée de 36 membres elle s'occupait de l'administration financière des grands chemins, du casernement et percevait les impôts après les avoir égaillés (répartis). Après 1740 elle assumait l'administration des haras et après 1744 celle des routes et des ponts. Après 1748, elle s'occupa des impôts sur les boissons...

La décision des Etats de Bretagne de mettre en place une commission pour traiter des problèmes de la navigation intérieure fut aussi fortement provoquée par nécessité stratégique, face au blocus maritime de nos ports bretons par la marine anglaise.

D'ailleurs, même l'ingénieur en chef LIARD qui fut chargé, à partir du printemps 1783, de procéder aux études de la jonction à réaliser entre Rennes et Dinan par les rivières Isle, Linon et Rance, développa cet argument dans le manuscrit qu'il rédigea et signa le 15 octobre 1784.

Voici ce qu'il écrivit à ce sujet :

" ... A la première hostilité faite sur mer, la Manche est aussitôt fermée à tous nos vaisseaux. On voit sortir des isles de Gersay et de Guernesay une foule de corsaires à la vigilance desquels il est presque impossible d'échapper. Si l'on parvient à les tromper ce n'est qu'en suivant les côtes en courant au milieu des ecueils et s'exposant aux plus grands dangers. Tous nos ports depuis Tréguier jusque Dunkerque sur un développement de plus de 250 lieues sont abandonnés. Le commerce y tombe dans la langueur. Ce fléau pèse sur tous mais St Malo s'en ressent plus que les autres; toutes ses facultés restent alors à peu près engourdis. C'est pour ces tems orageux que l'on doit lui ménager des ressources. Si l'on peut parvenir à y fixer les constructions des 2ème et 3ème ordre se sera avoir fait infiniment pour sa fortune et cela n'est peut-être pas difficile ...  
... Quand des canaux offriront entre toutes les parties de la France et ce port ... »

Il semble donc bien que le problème posé par le blocus maritime imposé à nos principaux ports pesa lourdement sur les décisions, même dans le temps. Les Etats de Bretagne en créant une commission intermédiaire spéciale pour la navigation intérieure de la province avaient donc bien l'intention de passer rapidement aux actes. Effectivement, les choses sérieuses allaient commencer.

Les membres pressentis par les Etats de Bretagne pour administrer cette commission intermédiaire de la navigation et qui siégèrent lors de sa mise en place, le samedi 1<sup>er</sup> février 1783, étaient les suivants :

Pour l'ordre de l'Eglise  
Mr l'Abbé de ROMILLY  
Mr l'Abbé de GOYON

Pour l'ordre de la Noblesse  
Mme MELLETT de la TREMBLAYE  
Mr de LA BOURDONNAYE de MONTLUC

Pour l'ordre du Tiers

Mr ROBINET, Avocat au Parlement  
Mr OBELIN de KERVAL, Avocat au Parlement\*

\*M. MENAND, maire de Rhedon, fut coopté un peu plus tard aux membres du Tiers ce qui semble expliquer la position des Etats qui avaient à l'origine donné 2 voix délibératives à chaque ordre. M. MENAND qui vivait journalièrement les problèmes soulevés par la navigation fluviale dans sa ville de Rhedon pouvait être d'un bon conseil pour la commission qui n'eut toujours que deux voix délibératives par ordre.

La commission intermédiaire avait pour première tâche d'effectuer :

«... l'examen du mémoire de monsieur le Comte Pierre Marie ROSNYVINEN de PIRÉ, fils, contenant deux objets principaux. L'un concernant l'établissement d'un port du Roy à St Malo, l'autre relatif aux canaux à ouvrir à l'effet de réunir Angers à St Malo, Laval, Vitré, Rennes, Dinan et d'établir une navigation toujours sûre et commode entre Rennes et l'Océan par Rhedon... »

Il fallait donc, rapidement, obtenir des lettres-patentes du Roi. Les lettres-patentes en forme d'édit datent d'octobre 1783 et furent enregistrées au Parlement le 23 décembre 1783. Elles commencent ainsi :

« Louis, par la grâce de Dieu, Roy de France et de Navarre : A tous présents et à venir, salut. La navigation intérieure a été regardée de tous temps... »

Il y est inclus l'autorisation, pour les Etats de Bretagne, de faire réaliser la jonction de Rhedon à Rennes et celles entre la Villaine, la Rance et la Mayenne.

Mais la commission, depuis le début d'année 1783, avait commencé à fonctionner en mettant des personnels en place et n'avait donc plus qu'à s'organiser pour faire exécuter les travaux de remise en état de la Villaine car l'un des buts était bel et bien la liaison Manche-Océan et il fallait s'y préparer, parallèlement aux études à mener pour la réalisation du réseau breton de voies de navigation intérieure.

Elle embaucha donc, au fur et à mesure des besoins, des commis aux écritures, des dessinateurs et des piqueurs. On fit venir rapidement les plans du canal du Languedoc (canal du midi) que l'on demanda au Marquis de CARAMAN qui en

était propriétaire. On eut ainsi un exemple de l'un des premiers canaux déjà réalisés. On sollicita, auprès des instances royales, le concours de deux ingénieurs en hydraulique à adjoindre à l'ingénieur royal en chef de la province bretonne M. FRIGNET et aussi un officier du corps royal du génie pour éclairer la commission de ses lumières et travailler contradictoirement avec les ingénieurs, permettant ainsi un équilibre des points de vue.

Le jeudi 20 février 1783 on commença par embaucher un employé aux écritures : le sieur d'EPERY qui fut appointé à raison de 50 livres par mois.

Lors de la séance du jeudi 6 mars 1783 de la commission de la navigation, M. de CHEZY et M. LIARD participaient déjà aux travaux. Il devait, selon toute vraisemblance, s'agir d'une "approche de terrain" comme l'on dirait aujourd'hui. En effet, ce fut seulement le 30 avril 1783 que le Marquis d'ORMESSON désigna M. de CHEZY pour superviser les études à réaliser. C'était un homme de science à l'origine d'une loi sur l'hydraulique. M. de CHEZY était ingénieur général du corps royal des Ponts et Chaussées, adjoint au premier ingénieur de France, PERRONE et inspecteur du pavé de Paris. Il avait une fonction d'inspecteur général. Il arriva, accompagné de M. LIARD, le 26 mai à Rennes. Les ingénieurs de BREMONTIER et de BRIE furent attachés à la commission dans le même temps.

Le 28 avril 1783 était arrivé à Rennes le capitaine du corps royal du génie, de COULOMB.

Le sieur THEBAULT, qui était professeur de mathématiques à Rennes, fut recruté le 12 mai. Il joua le rôle de secrétaire de la commission jusqu'en mars 1784 mais était aussi le caissier et responsable de la trésorerie. Ses appointements se montaient à 100 livres par mois.

Le Marquis d'ORMESSON en même temps qu'il avait nommé M. de CHEZY avait écrit à M. l'abbé Alexis ROCHON, directeur de l'observatoire de Brest (c'était un Breton), afin de lui demander de se joindre à l'ingénieur général pour le seconder. C'est ainsi que l'abbé ROCHON arriva à Rennes le 22 mai. C'était un homme en vue, éminent astronome, qui devint membre de l'Académie des Sciences Royales en 1795.

Dès le 30 mai on trouvait M.M. de CHEZY, LIARD et l'abbé ROCHON, accompagnés de l'ingénieur de la province, FRIGNET, du côté de



Carte de CASSINI 1773-1776 (avec ajout du canal dès 1815, pendant sa construction)

la Villaine et du Meu où ils effectuaient leurs premières approches et vérifications. Cela dura jusqu'au 11 juin. Il s'agissait de reconnaître la possibilité de communication entre Villaine et Rance par le plateau du Meu.

Au début de ces études les ingénieurs n'avaient que la Carte Itinéraire de la province Bretagne dressée par l'ingénieur-géographe OGEE en 1770. La carte géométrique et topographique de la France, à l'échelle de 1 ligne pour 100 toises (soit environ 1/86 400<sup>ème</sup>), de César François CASSINI de THURY, membre de l'Académie Royale des Sciences, ne fut en effet complètement terminée qu'en 1815 par son fils Jacques Dominique. Mais il offrit, avant l'heure, deux planches de cette carte déjà élaborées en 1773 et 1776, à la commission de la navigation. Ainsi, les ingénieurs et géographes purent travailler plus efficacement car ces cartes de CASSINI s'appuyaient sur une triangulation géodésique. La planimétrie en était encore incomplète et le nivellement assez sommaire mais c'était une base remarquable pour l'époque. Elles rendirent d'énormes services aux gens chargés des études des canaux à établir dans l'Ouest. D'autant plus qu'elles coïncidaient à la région que devait parcourir le futur canal entre Villaine et Rance : l'une représentait le secteur de Dinan, l'autre celui du nord de Rennes.

On peut rappeler ici que le premier nivellement général de la France ne fut entrepris qu'à partir de 1850 et terminé en 1864 par l'ingénieur BARDALOUÉ.

Ces deux cartes remises par CASSINI, levées entre 1773 et 1776 et dont la publication avait dû avoir lieu en 1779 si l'on suit les informations de l'Institut Géographique National (I.G.N.), furent donc bien utiles. Elles ne comportaient pas le tracé du canal d'Isle et Rance comme on le trouve sur les tirages actuellement vendus par l'I.G.N. car il ne fut officiellement retenu qu'en fin d'année 1785.

Comme on le remarque dans les annotations du catalogue de l'I.G.N. ce fut seulement entre 1798 et 1812 que l'on apporta, sur les cartes de CASSINI de 1 ligne pour 100 toises, de nombreuses additions ou corrections portant essentiellement sur les voies de communication.

La commission intermédiaire pour la navigation envoya le sous-ingénieur géographe MONU à Hédé où il fut attaché à l'ingénieur en chef

LIARD. Il fut chargé, à partir du 21 juin, d'étudier et relever la rivière Isle, les chutes d'eau, les moulins et leur débit, la rapidité des courants, la largeur de la rivière entre chaque retenue naturelle etc... L'ingénieur LIARD effectuait de son côté, dans le même temps, des nivellements dans la région des "Landes de Tanouarn" qui semblait déjà un point de partage possible si l'on adoptait le tracé par l'Isle et le Linon. On situait le point de partage auprès du village de "La Fontaie". Il avait avec lui, travaillant à la planchette, le sieur LEROUX.

Puis, entre le 26 juin et le 7 juillet 1783, l'ingénieur-géographe LAUMAILLER, avec un homme à la planchette, fut chargé de lever à l'échelle de 1 pouce pour 100 toises la rivière Isle, depuis le moulin de "La Rennaie" en Betton jusqu'à Montreuil sur Isle inclus et ensuite le cours du Linon. Il fit, plus tard, les relevés sur l'affluent de la Villaine, le Meu...

## Ingénieurs et rapports

A la fin du mois de juillet, l'ingénieur général de CHEZY retourna à Paris avec une partie des études faites par l'ingénieur en chef LIARD, en particulier sur le point de partage à envisager sur le tracé Isle, Linon, Rance. Il avait aussi sous le bras son propre rapport, établi le jeudi 17 juillet 1783. Pendant ce temps, l'ingénieur LIARD demandait au géographe MONU de poursuivre les relevés jusqu'à Dinan.

Voici des extraits du rapport établi dès le 17 juillet par M. l'ingénieur général de CHEZY sur les projets de navigation intérieure en Bretagne :

« ... Pour la communication de la Villaine avec la Rance, nous avons trouvé deux moyens :

1° en réunissant la Rance avec la Villaine par le vallon de Bazouges, au moyen des ruisseaux qui tombent d'une part dans l'Isle et la Villaine et de l'autre dans le Linon et la Rance,

2° en réunissant les eaux de la Rance, prises en dessus de Saint-Jouan avec celles du Meu, prises vers Gaël.

Le premier de ces moyens nous a paru favorable, parce-que le vallon de Bazouges qui, traversant les landes et le bois de Tanouarn, descend d'un côté vers la rivière Isle et de l'autre vers le ruisseau de Hédé, est beaucoup plus bas que les sources de ces rivières.

*Il semble qu'il serait plus utile pour la ville de Rennes, en particulier par la rivière Isle, et au commerce général, si l'on considère la communication de Saint-Malo avec Angers et l'intérieur du Royaume au moyen du canal futur de Vitré à Mayenne ; mais si l'on considère que le commerce de Saint-Malo avec Redon, on préférera le canal par le Meu ; il serait un peu plus court. La dépense pour l'un ou l'autre sera la même à peu près...*

*On a lieu de penser que des canaux seroient non seulement utiles, mais même nécessaires pour vivifier cette province. C'est principalement ce que les Etats ont en vue en projetant des canaux, mais on manquerait ce but si les droits pour les passages des écluses n'étoient pas fixés au moindre taux possible...*

*Nous avons pensé que le premier de ces moyens méritoit la préférence ...*

*A Rennes le 17 juillet 1783. signé de CHEZY »*

L'ingénieur en chef LIARD continua quelques recherches en corrélation avec l'ingénieur en chef de la Bretagne, FRIGNET, et suivit de très près les travaux des ingénieurs, géographes et autres spécialistes, chargés avec lui de la liaison Villaine-Rance par l'Isle et le Linon...

De leur côté les ingénieurs de BRIE et de BREMONTIER étaient affectés à d'autres tâches dans le cadre de l'étude générale. L'ingénieur de BRIE était chargé de l'étude de la jonction à établir entre la Villaine et la Mayenne et avait comme "homme de peine", à la planchette, un nommé FIEVE. De BRIE était adjoint à l'ingénieur en chef de la province FRIGNET qui supervisait l'ensemble de cette liaison.

L'ingénieur de BREMONTIER assurait l'étude de la jonction Villaine-Rance, envisagée par le plateau du Meu, et avait à la planchette le sieur GOTROT, fils. Quant à l'étude du canal de Nantes à Brest, elle était assurée par plusieurs ingénieurs dont l'ingénieur-géographe BOUESSEL qui devint plus tard un personnage important.

Il semble très intéressant de reprendre des extraits du préambule du *Mémoire* manuscrit établi par M. l'ingénieur de BREMONTIER sur « la communication de la Rance avec la Villaine, par la rivière du Meux », signé le 24 octobre 1784 et portant le n° 7-A1 du dossier 60-1 de la commission de la navigation.

Il est en effet le seul qui donne un réel aperçu

de ce qu'était la situation sociale de l'époque dans la région.

Voyons plutôt.

« ... L'homme ... dans cet état passif où il se trouve quand ses besoins physiques et essentiels sont satisfaits n'en offre pas moins le spectre effrayant de la plus affreuse misère. Le laboureur indolent n'y travaille que pour lui. Sa prévoyance ne va pas au delà de son nécessaire. Il s'endort sur ses besoins futurs et s'en rapporte constamment à une providence toujours juste qui le condamne souvent à des privations méritées par sa négligence. Alors il est au comble du malheur, sans desirs, sans ambition et sans luxe. L'homme n'a et ne peut avoir d'activité ni de ressort. Mais à quoi lui servirait son émulation, pourquoi désirerait-il une surabondance lorsqu'elle lui est inutile, quand il n'a pas les moyens de l'échange et du débit ... »

Puis on lit un peu plus loin :

« ... Les cidres et le miel forment encore un objet intéressant pour la province et une branche de commerce qui doit encore entrer en considération dans l'exécution du projet que l'on propose.

Il en résulterait un avantage non moins essentiel du débouché des cidres qui le plus souvent à vil prix n'ont pour ainsi dire de valeur que dans les années de disette. Si les propriétaires de cette denrée avaient la possibilité de la transporter à peu de frais, soit à Saint Malo, soit à Rennes ou à Redon, elle se soutiendrait à un prix raisonnable et l'apport d'un profit quelconque ne mettrait pas les malheureux colons de cette partie de la province dans une espèce de nécessité de s'enyvrer journellement pour vider leurs tonneaux aux approches d'une récolte abondante, ou à se noyer, si l'on peut se servir de cette expression, dans le superflu de ce breuvage qu'ils n'ont pas les moyens de renfermer.

Autant cette liqueur est salutaire lorsqu'on en fait un usage modéré, autant elle devient dangereuse et nuisible lorsque l'on en use avec excès.

*L'on peut regarder l'ivresse comme une maladie d'un jour qui souvent renouvelée énerve le corps, engourdit l'âme, lui ôte son ressort et son énergie. Partout où cette boisson est trop abondante, les foires, les marchés et les routes sont couvertes d'hommes et de femmes dans cet état avilissant de l'ivresse et qui ne font usage du peu de forces qui leur reste que pour faire des marchés désavantageux, pour se disputer et pour se battre.*

*Combien de journées perdues pour les campagnes, d'hommes abrutis et devenus imbéciles à la fleur de leur âge, victimes de tous les accidents inséparables de ce vice et enlevés au milieu de leur carrière à une famille qui ne pouvait se passer d'eux ou à l'Etat et à la société à qui ils pouvaient être utiles ? Un malheur encore plus grand peut-être, c'est que cette liqueur, plus séduisante quand elle est nouvelle, occasionne à ceux qui s'y livrent des dissétries qui deviennent souvent épidémiques et par conséquent également dangereuses pour la nation entière... »*

Voici donc un extrait assez édifiant, mais revenons plutôt aux études réalisées pour le canal à établir entre Rennes et Dinan.

Une des grandes questions posées était donc de savoir si réellement on pouvait relier l'Isle à la Rance. C'est pourquoi, le 11 août 1783, le capitaine de COULOMB et l'abbé ROCHON partirent dans la région de Béchère, Hédé, Dinan, étudiant de plus près cette possibilité. Un mois plus tard, l'abbé ROCHON rejoignit l'observatoire de Brest et le capitaine de COULOMB son corps d'attache... où il tomba malade... Ces gens-là établissaient évidemment des rapports sur leurs missions.

Le 6 novembre 1783 le géographe MONU présenta à la commission de la navigation intérieure, un plan général de l'Isle, du Linon et de la Rance depuis Betton jusqu'à Dinan.

Pendant l'année 1783, la commission avait aussi nettement avancé du côté des études concernant les travaux de remise en état de la Villaine et envisageait leur démarrage. Ce fut la raison pour laquelle le 4 décembre elle mit en service le poinçon spécial qu'elle avait fait réaliser

pour marquer outils et matériels dont elle avait besoin. Il portait le sigle N I (navigation intérieure) et une hermine. Tous les matériels de la commission furent estampillés à l'aide de ce poinçon. Des travaux furent entrepris, en particulier dans les marais de Redon et sur la traversée de la Villaine dans la ville de Rennes.

A partir de ce moment «... les droits accoutumés être levés aux écluses de la Villaine furent affectés aux Etats de Bretagne et non plus à la ville de Rennes...»

L'ingénieur de BRIE, dans le manuscrit de son mémoire établi sur la jonction de la Villaine à la Mayenne, indique qu'entre 1773 et 1782 la rivière Villaine rapportait, en année moyenne, 13 210 livres à la ville de Rennes. Celle-ci supportait les frais d'entretien, de réparation des chemins de halage, ponts etc... pour un montant annuel de 5 968 livres. Ainsi, il restait un produit net annuel moyen de 7 242 livres à la métropole bretonne.

A partir de 1783 il n'en fut plus ainsi et les Etats qui perçurent dorénavant les droits se chargèrent des travaux mais versèrent à la ville de Rennes une rente foncière annuelle de 8 175 livres. C'était par l'adoption d'un projet séparé, présenté en 1782, que les Etats de Bretagne avaient décidé la prise en charge de la remise en état de la Villaine de Rhedon au bas-pont de Vitré.

Ainsi, les travaux sur la Villaine démarrèrent-ils dans le courant de l'année 1783.

La commission de la navigation organisa ses chantiers en équipes dont les responsables étaient appelés : « chef de bande ».

Pour les premiers besoins elle commença par acquérir les outils suivants, qu'elle fit fabriquer :

- 600 brouettes en bois de chêne ou d'orme.
- Les roues devaient être obligatoirement en orme et le plancher au moins en hêtre.
- 100 pics de huit livres et demie d'acier et longs de 18 à 20 pouces.
- 100 tournées de sept livres et demie à 8 livres et de deux pieds de longueur.
- 200 pioches de quatre livres et demie, d'un pied de longueur avec tranchant en acier.
- 300 bêches ou louchettes de cinq livres en acier de 10 pouces de long et 7 de large.
- 300 palis de trois livres et demie et de 11 pouces de long sur 9 de large.

Tous ces outils portaient obligatoirement la marque de l'ouvrier qui les avait fabriqués et

l'empreinte du poinçon de la commission.

On était en début d'année 1784 et l'on relève que pour l'année 1783 l'ingénieur général de CHEZY toucha une somme de 6 000 livres de gratifications et l'ingénieur en chef LIARD, 3 000 livres pour les frais de voyage, de séjour et les travaux qu'ils avaient effectués en Bretagne. Cela venait en plus de leurs appointements.

Les ingénieurs en chef comme LIARD, de BRIE... recevaient des appointements mensuels de 330 livres et les élèves-ingénieurs, seulement 150 livres. Les dessinateurs faisant fonction de piqueurs sur le terrain, comme GOTROT fils par exemple, recevaient 150 livres par mois. Ceux travaillant uniquement en bureau percevaient 60 livres !...

En début d'année 1784, le 22 janvier, fut désigné un remplaçant du capitaine de COULOMB qui était malade. On vit donc arriver à Rennes, le 23 février, le chevalier du DEZERSEUL qui était aussi capitaine du corps royal du génie.

Puis la commission de la navigation demanda à ROSNYVINEN de PIRÉ et à l'Abbé de GOYON d'assurer une mission de recrutement dans les grandes écoles royales de Paris. Il s'agissait de trouver et engager, après tractations, au plus 26 coopérateurs, élèves-géographes par exemple, pour suppléer les ingénieurs dans leurs études et préparation des plans et dossiers à établir pour le réseau de la navigation intérieure bretonne. Ils partirent le 8 mars 1784 pour Paris.

La commission ayant une charge administrative de plus en plus importante s'assura les services d'un secrétaire qui fut recruté le 27 mars. Le sieur PAVIOT perçut des appointements mensuels de 120 livres.

Le 12 avril, l'ingénieur en chef LIARD revenait à Rennes pour reprendre les études. La commission lui demanda alors de continuer ses études sur la liaison Rennes-Dinan par l'Isle et le Linon et d'établir, à son intention, un mémoire complet.

Le 15 avril, 8 élèves des Ponts et Chaussées arrivèrent à Rennes et furent affectés à la commission comme sous-ingénieurs de la navigation :

M.M. ANSQUER, DESLANDES, DRAPIER, DUBOIS, EMERY, LEFORESTIER, TARDE et de VAUCELLE.

Nouvelle arrivée le 19 de 4 géographes : CHEVALIER, DUCLOS, MAUGE et SAMSON.

Puis le sieur DURAND qui venait du Havre fut nommé premier sous-ingénieur des travaux de la navigation avec appointements annuels de 1 800 livres.

Le 26 avril arrivèrent le chevalier de MAROLLES et 7 géographes : ALAIN, BENOIST, DUTEIL, GILBERT, JAILLET, LOMBARD et PAILLARD, 4 autres géographes vinrent se joindre à l'équipe le 3 mai : ALLEAUME, COUSIN, GUERIN et YVERGNY. Et enfin le 11 mai 2 autres géographes : ALBERT et CROSNIER...

Il faut savoir que dans ce même temps, dans le marais de Rhedon, des hommes du régiment de CONDÉ travaillaient sur la Villaine, commandés par le colonel de SESMAISON par ordre de la commission...

La commission de la navigation mit à disposition de l'ingénieur en chef LIARD, 3 élèves-ingénieurs et 8 géographes. De plus, GOTROT fils, lui fut attaché afin de mettre au net les plans levés. LIARD partit faire les nivellements sur la Rance inférieure et maritime entre Dinan et Saint-Malo le 31 mai. L'ingénieur LIARD disposait de tableaux de sondages effectués au cours de l'année 1782, préalablement à la mise en place de la commission de la navigation, dans le chenal de la Rance maritime en vue de la jonction de la Villaine à la Rance.

Ils avaient été établis par le capitaine-officier et pilote LAMENEUR entre Dinard, Saint-Malo, Solidor et la pointe de Cancaval, à basse-mer, afin de déterminer les chenaux encore navigables.

En cette fin de printemps 1784, l'ingénieur LIARD chargea les sous-ingénieurs BOUESSE et ROULLIN d'effectuer le nivellement entre le pont Saint-Martin à Rennes et Saint-Médard-sur-Ille puis aussi celui du petit ruisseau de Saint-Médard à la Maïenne car il fallait aussi rechercher les alimentations possibles en eau pour le futur canal.

Le 26 mai le capitaine de COULOMB était revenu, après sa maladie, puis le 8 juin l'ingénieur général de CHEZY était de retour à Rennes. La nouvelle campagne d'étude était bien engagée. Mais les ingénieurs, sous-ingénieurs, élèves-ingénieurs, géographes, piqueurs, niveleurs et dessinateurs chargés d'effectuer les relevés sur le terrain étaient assez mal considérés. En effet les

paysans pensaient que ces gens effectuaient une vaste étude parcellaire destinée à ajuster une certaine fiscalité.

Puis, les meuniers, de leur côté voyaient d'un mauvais œil ce futur canal qui allait leur prendre l'eau nécessaire au fonctionnement de leurs meules.

Les personnels de la commission de la navigation eurent de bien grandes difficultés avec les autochtones. De plus, il leur fallait déjà affronter la nature comme l'écrivait l'ingénieur LIARD. Il leur fallait se frayer leur chemin dans les nombreux endroits où la végétation était dense, touffue, et même raser les pousses pour permettre les visées d'alignements et de niveaux. Ils se déplaçaient surtout à pied, parfois à cheval ou en voiture hippomobile pour certains parcours. Toutefois, sur les portions navigables des rivières, ils utilisaient aussi le bateau.

La commission de la navigation leur fit construire à Saint-Malo, par le chantier d'Ollivier LE BORGNE, pour la somme de 1 086 livres et 3 sols, un premier canot dont les plans avaient été établis par l'ingénieur de marine MAISTRAL.

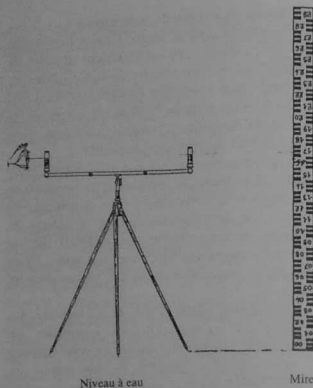
Mais tous ces gens avaient besoin d'appareils, d'instruments pour réaliser leurs études.

## Des moyens succincts

Dans un document qui ne fut imprimé qu'en 1785, un des membres éminents du Tiers-Etat, siégeant à la commission de la navigation, le sieur Mathurin J.F. OBELIN de KERGAL (1736-....) magistrat, expliquait tous les termes techniques employés dans le cadre de ces études et y présentait aussi, de manière descriptive, les instruments employés par les ingénieurs, géographes et les élèves-ingénieurs de l'école royale des Ponts et Chaussées. Ce document permit à l'ensemble des membres de la commission de comprendre plus facilement les problèmes qu'ils avaient à traiter lors de leurs nombreuses séances de travail.

C'est grâce à ce *Précis de recherches et observations* sur divers objets relatifs à la navigation intérieure de la Province de Bretagne qu'on a une idée assez exacte sur les moyens dont on disposait alors pour réaliser l'étude.

En dehors des cartes de OGEE et de CASSINI,



le premier instrument indispensable indiqué par OBELIN de KERGAL est le *niveau d'eau*. Il s'agit d'un long tube horizontal, en cuivre, au bout duquel se trouvent deux petits tubes verticaux en verre. On remplit l'ensemble d'eau jusqu'au moment où le niveau de celle-ci arrive approximativement au milieu des tubes transparents en verre. Ainsi la visée exacte de ces deux niveaux donne l'horizontalité.

A l'aide de *jalons*, grands bâtons en bois peints de zones blanches et rouges sur 2,50 mètres de hauteur que les aides devaient tenir bien d'aplomb et de *mires*, on peut effectuer des opérations de nivellement.

Le *fil à plomb* était utilisé pour la verticalité.

L'*alidade* à pinnules était l'un des instruments. Il s'agissait d'une règle mobile, aux extrémités de laquelle une plaquette verticale percée d'un trou suivi d'une fente, permettait de prendre des alignements suivant l'angle voulu sur le terrain. Cette règle spéciale se posait sur la *planchette*. Le papier sur lequel on levait le plan était posé sur celle-ci qui comportait au-dessous un emmanchement

cônique permettant de l'adapter sur un pied tripode en bois.

Une *boussole* donnait le positionnement par rapport au Nord, à porter sur le papier à dessin. Généralement, on levait les plans à 20 au 24 lignes pour 100 toises soit aux environs du 1/3 888<sup>ème</sup> ou 1/4 320<sup>ème</sup>.

On se servait aussi du *graphomètre* qui était un genre de plateau demi-circulaire horizontal et gradué en degrés, avec une alidade mobile permettant de mesurer les angles lors des levés de plans.

Pour les alignements et angles à 45 et 90° on utilisait aussi l'*équerre d'arpenteur*, magnifique instrument, lui aussi placé sur pied tripode en bois de 1,50 mètre de hauteur. Il s'agissait d'un cylindre en cuivre jaune muni d'un manchon creux conique permettant sa pose sur pied. Il était percé de fentes très fines, opposées diamétralement ou se situant à 45° et 90°.

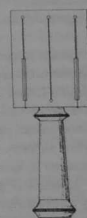
Pour mesurer les débits d'eau des ruisseaux et rivières on n'avait pas encore de montres et de chronomètres utilisables sur le terrain. On mesurait donc le temps à l'aide d'un *pendule simple*. Il s'agissait d'un fil de 3 pieds et 8,5 lignes de longueur (99,4 centimètres) au bout duquel était une masse quelconque que l'on balançait. Ce pendule battait (comme aujourd'hui) la seconde exactement. Un pendule de 29,7 centimètres bat la demi-seconde.

Voilà donc les instruments dont disposaient les équipes d'ingénieurs et autres spécialistes en 1783 pour commencer ces études... qui furent bien menées.

Les mesures, on le constate, étaient encore exprimées à l'aide de l'ancien système puisque le système métrique ne fut adopté que le 18 germinal



Planchette et Alidade sur pied tripode en bois



Équerre d'arpenteur

AN III (7 avril 1795) par la Convention Nationale. Puis il fallut attendre le décret du 2 novembre 1801, sous le Consulat, pour qu'il soit appliqué.

OBELIN de KERGAL nous donne la mesure utilisée pour les surfaces : le *journal*. Un journal valait 80 cordes-quarrées ou 1 280 toises-quarrées ou 46 080 pieds-quarrés (4 862,30 mètres-carrés).

Les grandes longueurs étaient indiquées en lieues qui, disait-il, étaient en Bretagne de 2 400 toises alors qu'ailleurs elles n'en avaient que 2 000 !

On mesura donc en lieues 2 000 toises soit 3,888 kilomètres, en *toise* (6 pieds ou 1,944 mètre), en *pied* (12 pouces ou 0,324 mètre), en *pouce* (12 lignes ou 2,7centimètres) et en ligne (2,25 millimètres).

On cuba les déblais ou remblais à réaliser en *toises-cubes* dont chacune correspondait à 7,346 mètres-cubes.

On estima le débit des eaux en *pouce d'eau* qui représentait la quantité d'eau passant dans le cours d'eau en une heure et égale à 24 pieds-cubes. Le *pied-cube* valait environ 34 litres d'eau. Le pouce d'eau était donc un débit de 816 litres/heure environ, soit 3 *muids*.

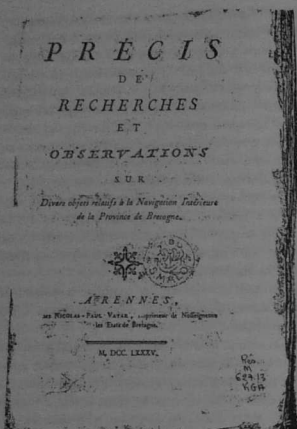
Voilà donc avec quelles mesures les ingénieurs, les géographes, les nivelleurs et les piqueurs travaillaient sur le terrain, munis des instruments que nous avons décrits.

Les dessinateurs reprenaient ensuite scrupuleusement les levés et produisaient les divers plans, profils, coupes, élévations afin de permettre l'exécution des travaux de construction du canal de jonction à réaliser entre Rance et Villaine.

Il fallait donc déterminer son tracé exact, ses dimensions, celles des ouvrages d'art, des barrages, des déversoirs, des réversoirs, des aqueducs, des ponts, des chemins d'accès, du ou des chemins de halage, des dérivations de voies d'eau, des maisons éclésières et bien évidemment des écluses. Il fallait aussi prévoir les rigoles d'alimentation en eau du bief de partage.

Les volumes des déblais devaient être estimés afin de prévoir les remblais à établir.

Puis, des devis très détaillés des travaux à réaliser pour construire tous ces éléments étaient établis afin de permettre le lancement des futures adjudications auprès des entrepreneurs. Pour cela, on chiffrait ces devis en préparant des estimatifs précis que les adjudicataires devaient bien apprécier car l'administration, dès cette époque,



Document établi par Mathurin OBELIN de KERGAL.

retenant le moins-disant.

La commission intermédiaire de la navigation intérieure des Etats de Bretagne se donnait vingt ans pour réaliser les travaux de mise en état de la Villaine, ceux de creusement du canal de jonction entre Villaine et Rance et du canal devant relier Nantes à Brest.

En ce qui concernait la liaison Villaine-Rance, les études entreprises par M.M. de CHEZY, LIARD et leurs équipes ainsi que celles des membres de l'Académie Royale des Sciences sous l'égide de l'Abbé ROCHON et celles des officiers du corps royal du génie les capitaines de COULOMB et du DEZERSEUL avançaient assez vite.

Le premier rapport détaillé établi avait été celui du capitaine de COULOMB, daté du 8 septembre 1783. Il y faisait une analyse entre les deux tracés susceptibles d'être retenus pour cette jonction Villaine-Rance. Il estimait les dimensions des divers ouvrages à réaliser et même des bateaux à construire.

Les bateaux navigant sur la Villaine en ces temps-là, de Rennes à Messac, avaient

communément 52 pieds de longueur, 12 de largeur et 2 de tirant d'eau en charge dit OBELIN de KERGAL. Ils portaient 16 tonneaux ou 32 000 livres. Il s'agissait de tonneaux de 1 000 kilogrammes.

Ces bateaux avaient donc 16,85 mètres sur 3,89 mètres et un tirant d'eau de 0,65 mètre et portaient seulement 16 tonnes.

Existaient en ces temps des droits d'écluse. C'était une espèce de péage imposé sur les bateaux à chaque écluse.

Les Etats de Bretagne, lors d'une délibération du 29 janvier 1783, confirmée par lettres-patentes du mois d'octobre suivant, demandaient que les droits sur le canal à construire ne dépassent pas "l'intérêt des sommes empruntées et les charges d'entretien".

Au début des études on pensait qu'il aurait fallu "rompre la charge" à la dernière écluse à construire au lieu-dit "La Courbure" près de Dinan, c'est-à-dire que les marchandises auraient été déchargées des bateaux du canal pour les transborder dans les bateaux de cabotage.

Avant la construction du canal, les bateaux de mer de cabotage, de 60 à 100 tonneaux, montaient jusqu'à Dinan 7 jours de suite en marée de pleine et nouvelle lune (3 jours avant et 3 jours après). En dehors de ces périodes de marées, seuls les bateaux ayant au plus 10 tonneaux de jauge pouvaient remonter la Rance maritime jusqu'à Dinan.

L'ingénieur général de CHEZY suivait de près les études dirigées par les ingénieurs en chef de la commission de la navigation. Il établissait lui-même des rapports destinés à la commission de la navigation, donc aux Etats de Bretagne mais aussi aux décideurs nationaux.

On relève, dans l'un de ses rapports, daté du 17 septembre 1783 :

*"... Cependant, le sommet qui partage les pentes du vallon de Bazouges aurait besoin d'être coupé de 40 pieds de hauteur au dit sommet, pour y établir un point de partage capable de recevoir les eaux des sources voisines dont les principales sont celles de Hédé, Boulai, Cardroc, Becherel..."*

On le verra plus loin, on dut creuser encore un peu plus.

## L'ingénieur LIARD établit son rapport

En milieu d'année 1784, l'ingénieur en chef de BREMONTIER termina l'étude sur la jonction Villaine-Rance, par le plateau du Meu.

De son côté, sur la basse-Rance (partie maritime) l'ingénieur en chef LIARD avec les sieurs ANSQUER, de VAUCELLE, DESOURMEAUX, MOULIN... avançait sérieusement.

Il fallait que la commission de la navigation puisse réunir et préparer l'ensemble du projet étudié pour sa présentation au roi. C'est pourquoi on s'activait ferme. Une carte générale du Grand Ouest, où l'on reproduisit les côtes du sud de l'Angleterre, cette "manique du blocus maritime", et surtout l'ensemble des projets du réseau de navigation, fut établie en milieu d'année 1784.

L'ingénieur LIARD remit l'ensemble du projet de jonction Villaine-Rance, par Isle et Linon, à la commission de navigation le vendredi 15 octobre 1784. Il avait prévu dans son étude une liaison à partir du sud du port Saint-Yves à Rennes près de la "salle verte", de la Villaine à la Rance, jusqu'à l'endroit dénommé "La Courbure", à environ 500 toises en aval du vieux pont de Dinan sur une longueur totale de 19 lieues, 1 382 toises soit 76 Km 558 m et 61 cm. Il s'agit là de lieues à 2 000 toises, donc de lieues françaises.

La longueur globale du canal prévu, lors des études, figure sur plusieurs documents un peu plus récents pour 76 kilomètres, 756 mètres et 97 centimètres.

Sur ces informations, on trouve donc bien des mesures effectuées au centimètre près, ce que l'on retrouvera sur les plans d'études. La longueur de la jonction, totalement en lit de rivière, était de 18 kilomètres, 36 mètres et 39 centimètres, ce qui donnait 58 kilomètres, 720 mètres et 58 centimètres de canal artificiel, parfois parallèlement aux cours d'eau.

L'ingénieur LIARD avait prévu sur cette jonction : 46 écluses et maisons d'éclusier, 110 ponts et divers autres ouvrages nécessaires à la régulation des eaux.

Chaque écluse était estimée à 25 975 livres, les déversoirs, suivant leur importance, à 511, 1 596 ou 3 579 livres et les ponts entre 155 et 1 714

livres. Les aqueducs furent estimés à 7 146 livres. Beaucoup de ponts étaient prévus en bois sauf ceux inclus à l'ouvrage d'art d'écluse. Les travaux de terrassement, revêtements des talus de berges ou autres remblais étaient estimés entre 15 sols et 10 livres la toise-cube, suivant la constitution des terrains et les relais des transports nécessaires.

Le montant total des travaux, prévus par l'ingénieur LIARD dans son étude pour réaliser la jonction, était estimé par lui-même à 2 697 907 livres 4 sols et 8 deniers.

Les travaux sur les œuvres d'art retenaient particulièrement l'attention de cet ingénieur qui semblait avoir une grande valeur. Voici ce qu'on lit par exemple dans son rapport en ce qui concerne les écluses :

*"... toutes ces écluses seront en pierres, construites avec le plus grand soin, de la manière la plus solide. On n'a pas cru devoir économiser sur un objet duquel dépend la bonté et la réussite de la navigation..."*

Les arguments techniques et économiques de l'ingénieur LIARD furent semble-t-il retenus.

Il est amusant de constater, dans un document traitant des pentes que devaient avoir les talus de berges du canal, soit une inclinaison d'un pied et demi pour un pied de hauteur, qu'on avait prévu

4° 8' *Restant de la* 15 octobre 1784

*Memoire du S<sup>r</sup>*

*Seigneur, Ingénieur des Ponts et Chaussées, concernant  
La jonction de la Rance et de la Villaine au sud de Dinan*

*Les plans qui précèdent ont été dressés par les ingénieurs  
des Ponts et Chaussées de Rennes, et par les ingénieurs des  
Ponts et Chaussées de la Province de Bretagne.*

*Fait à Rennes par nous ingénieurs des  
Ponts et Chaussées de la Province de Bretagne  
le 15 octobre 1784.*



Olivault - Rennes.

**P R E C I S**  
DES  
**O P É R A T I O N S**  
R E L A T I V E S  
A LA NAVIGATION INTÉRIEURE  
DE BRETAGNE,

CONTENANT, la Délibération des Etats des 29 & 30 Janvier 1783; le Rapport de MM. les Commissaires; les Mémoires & Rapport de M. DE COULOMB, Capitaine au Corps Royal du Génie, Conseil de la Commission, & de M. DE CHEZY, Inspecteur-Général des Ponts & Chaussées de France; les Mémoires, Plans & Degrés des Ingénieurs, pour la perfection de la Navigation de Rennes à Redon; le jonction de la Villaine à la Loire par la Mayenne, & de la Villaine à la Rance par les Rivières de l'Isle & du Lison, ou les Rivières du Meu & du Garun.



Imprimé par Ordre des Etats.  
**A R E N N E S,**  
Chez Nicolas-Paul VATAZ, Imprimeur de M. le Duc de Bretagne.

pour éviter l'effet de battillage, de planter des iris d'eau tout le long du canal.

Il semble intéressant de noter que dans la première période des préparations administratives, techniques, en ce début des études sur la canalisation de la province bretonne, les membres de la commission écrivaient régulièrement à l'évêque de Rennes, Monseigneur BARRAU de GIRAC afin de l'informer, de lui demander son appui auprès de la cour, qu'il sollicite l'envoi de bataillons de travailleurs-militaires pour les marais de Redon du régiment de CONDÉ ou de PENTHIÈVRE etc. Une vingtaine de lettres lui furent ainsi adressées à Paris, où il résidait, entre le printemps de 1783 et septembre 1784.

Dans le Précis des opérations relatives à la navigation intérieure de Bretagne, qui ne fut

imprimé par ordre des Etats de Bretagne qu'en 1785, il est dit que le canal de jonction de la Villaine à la Rance était prévu pour le passage d'une vingtaine de bateaux par jour ... et l'on estimait le montant des travaux à 2 696 031 livres 4 sols et 8 deniers.

On note là une différence ... mais si faible !  
Ce précis fut donc imprimé après la présentation des projets au roi Louis XVI.

**P**résentation des projets au roi

La commission de la navigation des Etats avait décidé dès le 28 septembre 1784 d'écrire à M. le Baron Louis Auguste LE TONNELIER de BRETEUIL (1730-1807), Ministre de la maison du Roi, pour obtenir de Sa Majesté la permission de lui présenter les plans et estimations de la navigation projetée en Bretagne et dans le Maine.

M. M. MELLET de la TREMBLAYE (noblesse) et OBELIN de KERGALE (tiers-état), membres de la commission de la navigation, avaient été pressentis pour rechercher le meilleur moyen de relier la Rance à la Villaine et s'étaient appuyés sur la science de M. l'Abbé Alexis ROCHON et celle du capitaine du corps royal du génie M. de COULOMB. Ce sont eux qui présentèrent l'idée, déjà avancée, d'un point de partage dans les landes de Tanouarn, près du village de "La Fontais".

Tous les membres de la commission ne furent pas retenus pour présenter les dossiers au Roi. Il est vrai qu'il y avait bien d'autres projets que celui-là ! La délégation fut limitée.

Le Baron de BRETEUIL, par lettre datée à Versailles le 16 octobre 1784, répondait à la demande des Etats de Bretagne que trois personnes députées par la commission de la navigation intérieure seraient reçues par le Roi le dimanche 31 octobre.

La commission désignait alors pour cette députation un membre de chaque ordre : M. l'Abbé de GOYON, M. MELLET de la TREMBLAYE et M. Charles François ROBINET. Le chevalier du DEZERSEUL les accompagna ainsi que M. le Comte ROSNYVINEN de PIRÉ. Ils partirent de Rennes le lundi 25 octobre.

Le mardi 2 novembre 1784, la députation écrivait à la commission de la navigation pour

indiquer comment s'était passée l'entrevue avec Sa Majesté le Roi. Ils avaient été reçus dans le cabinet du Roi devant 300 personnes.

Le Duc de PENTHIÈVRE les présenta au Roi. M. MELLET de la TREMBLAYE fit observer au Roi que deux directions étaient prévues quant à la jonction de la Villaine à la Rance afin que puisse être déterminée la plus avantageuse :

*«... A ce moment, Sa Majesté nous dit qu'elle préférerait la direction de la rivière l'Isle comme plus utile à son service, à sa ville de Rennes, d'ailleurs moins coûteuse et moins longue... elle ajouta qu'elle accordait 200 000 livres par an pour faciliter l'exécution des travaux de Bretagne...»*

En réalité, il s'agissait d'une somme à prendre sur le "don gratuit", donc sur les bénéfices que procurait la province bretonne. Les études de détail continuaient sur le terrain avec des difficultés assez grandes entre les géographes et les particuliers, relève-t-on de nouveau dans les documents.

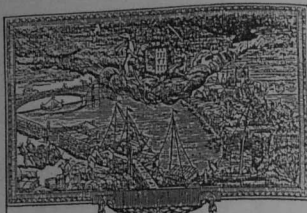
Les ingénieurs commençaient à rechercher les manières d'approvisionner les futurs chantiers. On recensait toutes les carrières existantes et celles que l'on aurait pu ouvrir le long du tracé pour le sable, le moilon, le granit.

Tout cela sur le tracé empruntant la rivière l'Isle et l'affluent de la Rance : le Linon puis son propre affluent la Donac et, enfin, la Rance elle-même.

En effet, l'autre direction qui consistait à partir de l'affluent de la Villaine, le Meu, un peu en-dessous de Pont Réan, à rejoindre la Rance du côté de Saint-Jouan-de-l'Isle dans les Côtes-du-Nord, fut abandonnée puisque le Roi en avait décidé autrement.

Ce fut peut-être parce que l'ensemble des membres des Etats de Bretagne n'était pas convaincu que le meilleur tracé était bien celui retenu, que lors de la séance du mercredi 22 décembre 1784, le Comte Pierre Marie ROSNYVINEN de PIRÉ membre de la noblesse fit de mémoire des observations sur les retombées économiques qu'auraient les canaux sur les régions traversées pour le plus grand bien des classes infortunées, les artisans et les manœuvres. Ils soulignait que les travaux seraient payés par l'Etat, donc par le fisc public de la province.

Par la suite, un certain nombre d'hommes



## OBSERVATIONS

FAITES DE MÉMOIRE.

PAR M. DE ROSNYVINEN DE PIRÉ, LE FILS,

MEMBRE DE L'ORDRE DE LA NOBLESSE,

A la Séance des États, le 22 Décembre 1784.

publics appellèrent de leurs vœux la construction du canal entre Villaine et Rance.

On a l'exemple déjà signalé des juges-consuls de Saint-Malo qui confirmaient, en mai 1785, l'utilité qu'il y aurait eu en engageant les travaux de réalisation du canal entre Rennes et Saint-Malo. Puis les rapports techniques continuaient à affluer dans les bureaux de la commission de la navigation, les gens affectés aux études étant toujours sur le terrain.

*« Joindre la Villaine à la Rance pour établir une communication entre les deux côtés opposés de la Bretagne... »*, ainsi commençait le rapport de M.M. l'Abbé ROCHON, l'Abbé BOSSUT, le Comte de FOURCROY et le marquis de CONDORCET de l'Académie Royale des Sciences, daté du samedi 2 septembre 1786.

Pendant ce temps, les hommes du régiment de CONDÉ travaillaient toujours sur la Villaine du côté de Rhedon avec bon nombre d'ouvriers civils. Ils étaient sous les ordres de la commission de la navigation qui dirigeait les travaux de remise en état de cette importante rivière, partie essentielle de la liaison Manche-Océan, en même temps qu'elle réalisait les études pour les canaux à construire.

En 1786, la composition de la commission fut étendue et compta désormais les membres suivants :

Pour l'Eglise

- M. l'Abbé de ROMILLY
- M. l'Abbé de GOYON
- M. l'Abbé de FENIEUX
- M. l'Abbé de BOISTEILLEUL

Pour la Noblesse

- M. de VAUFERRIER
- M. de CONIAC
- M. HAY de KEURAY
- M. de AUFFROY

Pour le Tiers

- M. ROBINET Charles
- M. de la MOTTE-FABLET
- M. DROUÏN
- M. SEVEZAN de la VILLENEUVE

Au cours de l'année 1786, le Comte Pierre Marie ROSNYVINEN de PIRÉ présenta un nouveau Mémoire sur les moyens de se procurer les fonds nécessaires à l'établissement de la navigation intérieure en Bretagne.

Les travaux sur la Villaine, surtout dans les marais de Rhedon, étaient devenus très importants et le 23 janvier 1787, il fallut de nouveau élargir la composition de la commission tout en la modifiant.

Voici sa nouvelle composition :

Pour l'Eglise

- M. l'Abbé de ROMILLEY
- M. l'Abbé de GOYON
- M. l'Abbé de FENIEUX
- M. l'Abbé de BOISTEILLEUL
- M. l'Abbé de COËTMALOUËN
- M. l'Abbé ROLAND du NODEY

Pour la Noblesse

- M. de CONIAC
- M. de LA CHEVIÈRE GAUDINAYE
- M. ONFROY de LONGAN
- M. de PROGER
- M. SUASSE de KERVEGAN

Pour le Tiers

- M. ROBINET Charles
- M. DROUÏN, fils procureur
- M. SEVEZAN de la VILLENEUVE
- M. BORIE, sénéchal de Rennes
- M. MANGOURIT, juge criminel
- M. OBELIN de KERVAL

## Révolution !

### Mais études terminées

Mais on approchait de la Révolution Française. Le jeudi 8 mai 1788, le Roi Louis XVI imposait six édits que le garde des sceaux LAMOIGNON avait élaborés. C'était une réforme judiciaire ayant pour but de diminuer sensiblement les attributions des Parlements, peut-être plus encore pour ceux qui avaient des états provinciaux, comme c'était le cas en Bretagne. La réaction fut vive et des événements précurseurs à la Révolution eurent lieu à Rennes au cours de l'année 1788.

On vit la commission intermédiaire de la navigation intérieure des Etats de Bretagne délibérer le 31 mai et émettre de vives protestations contre la suppression des prérogatives des Etats de Bretagne, en particulier en ce qui concernait la justice. Elle protestait contre le fait que les édits LAMOIGNON avaient été imposés au Parlement de Rennes par la force armée, que la souveraineté des Etats était mise en cause par voie de fait et qu'elle était ainsi privée des seuls juges que la loi leur avait désignés pour se prononcer sur les contestations.

En ce début d'année 1788, toute la province s'était agitée face à la mise en cause des prérogatives des Etats de Bretagne.

Début juillet, après une délégation menée par le Marquis de TREMARGAT auprès de l'autorité militaire des armées du Roi en Bretagne, M. le Comte de THIARD, les nobles, rédigèrent une déclaration :

*«... déclarons infâmes ceux qui pourraient accepter quelques places, soit dans l'administration nouvelle de la justice, soit dans l'administration des Etats, qui ne seraient pas avoués par les lois constitutives de la Bretagne...»*  
Cet exemple cité par René de CHATEAUBRIAND dans "Mémoires d'outre-tombe" est significatif de l'état d'esprit.

Les douze nobles qui furent choisis pour présenter ces réprobations au Roi à Versailles furent arrêtés à Houdan et enfermés à La Bastille dès leur arrivée le 14 juillet 1788. Date prémonitoire.

La délégation était menée par M. de TALHOUET, président à Mortier du Parlement.

M. de LA BOURDONNAYE de MONTLUC, ancien membre de la commission intermédiaire de la navigation, en faisait partie.

Ce fut, sans doute, une des raisons pour laquelle la commission désigna en son sein trois de ses membres pour une nouvelle députation auprès de Louis XVI afin d'obtenir la libération des nobles bretons embaillés.

Le Roi finit par céder et le 12 septembre, les douze prisonniers furent libérés.

Les États Généraux furent convoqués pour le 1<sup>er</sup> mai 1789.

En début d'année 1789, les émeutes des 26 et 27 janvier firent deux morts et de très nombreux blessés à Rennes.

Les événements de Rennes ne permettaient plus un fonctionnement normal de la commission de la navigation d'autant que les Etats de Bretagne avaient été suspendus le 3 janvier par le Roi.

On constate sur le registre de ses délibérations qu'à partir du 22 juin 1789 ses séances deviennent très irrégulières, ne traitant plus beaucoup de ses affaires à part quelques interventions du côté des travaux en cours sur la Villaine. Les membres de la noblesse n'y siégeaient déjà plus.

Le mardi 14 juillet 1789, coïncidence, les membres du Clergé et du Tiers délibérèrent une fois encore. Puis, on relève une autre séance le 30 décembre 1789 où un seul membre signait : GAZON des RIVIÈRES, nouvellement mis en place, puisque l'on ne retrouve pas sa nomination auparavant.

Pendant ce temps la Révolution française faisait son chemin et l'abolition des pouvoirs royaux était arrivée avec la "prise de la Bastille", justement le 14 juillet. La Bastille était le symbole de l'absolutisme royal. Le 26 août, c'était «La déclaration des droits de l'homme».

Tous ces événements si importants avaient, bien évidemment, plus que troublé le fonctionnement de la commission de la navigation des Etats de Bretagne qui allaient eux-mêmes être abolis, comme tous les autres.

Toutefois, les membres de l'église, siégeant à la commission, se réunirent une nouvelle fois le 31 décembre et notèrent leurs comptes sur le registre des délibérations et déclarèrent :

«... Les dits-commissaires considérant au surplus que les pouvoirs qui leur ont été confiés par les Etats de Bretagne expirent ce

jour 31 décembre 1789, déclarent avoir rédigé par le motif le présent arrêté et ne pouvoir plus prendre aucune part à l'administration de la navigation.

signé : Abbé de GOYON, Abbé de ROMILLY, Abbé de BOISTELLEUL, Abbé de NODEY, Abbé de FENIEUX.»

Le 4 janvier 1790, les membres du Tiers siégeaient seuls à leur tour et protestaient contre la déclaration des membres de l'Eglise car ils considéraient, au contraire, que la commission de la navigation devait continuer l'œuvre commencée.

Ils siégeaient une nouvelle fois le 8 février et décidaient de députer trois de leurs membres vers l'Assemblée Nationale pour démontrer toute l'importance et l'utilité de poursuivre les travaux de la navigation intérieure de la Bretagne. M.M. SEVEZAN, LE BARON et SOLLIER de la TOUCHE partirent vers Paris. Mais l'Assemblée Nationale s'occupait de la mise en place des départements français et avait beaucoup à faire. Elle demanda que l'Assemblée Départementale en délibère avant tout.

Le 22 février les membres restant, anciens commissaires du Tiers-Etat, insistaient par courrier envoyé à l'Assemblée Nationale où siégeait, entre autres, un représentant du même ordre de la province, le député DEFERMON, élu de l'ancienne sénéschaussée de Rennes. Le 8 mars il leur était répondu que le moment était peu favorable.

L'administration du nouveau département fut bientôt mise en place, aussi le 6 septembre ses administrateurs demandaient communication des registres de la commission de la navigation ainsi que les dossiers techniques et d'études et tous les plans établis. Le secrétaire PAVIOT, toujours à son poste, fournit tous les documents demandés.

Le vendredi 31 décembre 1790, les trois seuls membres restant de cette fameuse commission de la navigation se réunirent une dernière fois. Il s'agissait des sieurs GAZON, JOLIVET et LE BARON l'ainé. Ils firent le point de la situation à la date du 31 janvier 1790 car c'était à ce moment que travaux sur la Villaine et études des canaux à construire s'étaient arrêtés !

Ils constatèrent que les recettes de la commission, depuis son origine en janvier 1783, avaient été de 1 949 990 livres. Les dépenses

s'élevaient à 1 952 932 livres 15 sols et 3 deniers. Le compte était donc légèrement déficitaire.

*... Suite de l'Etat des dépenses de la Commission de la Navigation des Etats de Bretagne pour l'année 1789. Du 1<sup>er</sup> Janvier au 31 Décembre. Les dépenses ont été de 1 952 932 livres 15 sols et 3 deniers. Les recettes ont été de 1 949 990 livres. Le déficit est de 2 942 livres 15 sols et 3 deniers.*

*... Les dépenses ont été de 1 952 932 livres 15 sols et 3 deniers. Les recettes ont été de 1 949 990 livres. Le déficit est de 2 942 livres 15 sols et 3 deniers.*

*... Les dépenses ont été de 1 952 932 livres 15 sols et 3 deniers. Les recettes ont été de 1 949 990 livres. Le déficit est de 2 942 livres 15 sols et 3 deniers.*

Extrait des comptes-rendus de la commission de navigation du 31 décembre 1790

Le bilan était tout de même positif, puisque les travaux sur la Villaine étaient terminés et les études du réseau breton de voies navigables, pratiquement aussi à jour.

Les employés restant congédiés et se retrouvèrent dans une position sociale très inconfortable. On a d'ailleurs découvert que ces anciens employés de la commission furent souvent contraints de faire appel à l'aide publique comme ce fut le cas du piqueur LEROUX qui, le 12 décembre 1791 déposait une demande de secours.

L'ancienne commission intermédiaire de la navigation intérieure de la province n'avait pas survécu longtemps aux Etats de Bretagne.

Une grande page de l'épopée de la mise en place du réseau de navigation intérieure était tournée avec l'abolition de l'ancien régime.

## Pas de travaux sous la Révolution

Dans un premier temps, le département prit la relève.

Nous l'avons déjà dit : Le 4 février 1791 les administrateurs du département d'Isle et Villaine envoyaient une Adresse à l'Assemblée Nationale. Dans ce document était sollicité un décret qui aurait ordonné l'ouverture, aux frais de l'Etat, des travaux de réalisation des canaux de navigation suivants : d'Angers et Laval à Rennes, de Nantes à Saint-Malo et de Nantes à Brest.

Il s'agissait d'un document comportant plans et études. De Rennes à Dinan étaient prévus 195 ouvrages d'art.

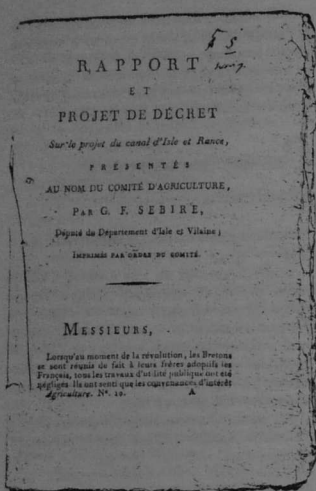
En voici l'estimatif :	
• 46 écluses pour :	1 194 850 livres
• 110 ponts pour :	55 607 " et 8 sols
• 9 déversoirs pour :	14 364 livres
• 22 reversoires pour :	11 242 "
• 4 déchargeoirs pour :	16 158 "
• 4 aqueducs pour :	28 284 "
+ revêtement berges et perrés :	33 871 " et 13 sols 5 deniers

Soit un total de : 1 354 677 livres 1 sol 5 deniers

S'ajoutaient à ce montant les travaux de creusement du canal lui-même.

Le rapport établi par SEBIRE de BELLENOË au nom du Comité de l'Agriculture, dont nous avons déjà parlé, fut donc présenté et défendu devant l'Assemblée Nationale entre le 31 août et le 3 septembre 1791 par le citoyen Joseph DEFERMON des CHAPELIERES, élu du Tiers.

Ce dossier reposait sur la proposition qui avait été faite aux administrateurs du département d'Isle et Villaine avec l'appui de la société d'agriculture par un certain citoyen AUBOUIN entrepreneur et



compagnie. L'ingénieur de cette entreprise, OLLIVAUT, qui avait établi ce dossier proposait de relier Rennes à Dinan par une voie navigable empruntant le bassin de l'Isle et du Linon.

Il s'appuyait sur l'étude de l'ingénieur LIARD et arrêtait le canal au vieux pont de Lehon. Toutes les possibilités d'alimentation en eau du canal étaient largement décrites ainsi que les techniques qui devaient être employées pour la réalisation.

L'ingénieur de l'entreprise AUBOUIN prévoyait : 45 écluses, 26 déversoirs, 4 aqueducs, 7 versoirs, 4 déchargeoirs, 101 ponts de communication et 9 autres ponts pour le canal lui-même. Tout cela, creusement compris, pour un montant global de 2 661 654 livres 16 sols et 8 deniers, chiffre exact de l'estimation première de l'ingénieur LIARD.

Le Député DEFERMON consolidait son dossier par un calcul sur le financement possible de l'opération dans le cadre d'une concession. Il estimait que chaque bateau transporterait 80 tonnes d'une valeur moyenne de 2 000 livres par tonneau. La taxe que le concessionnaire appliquerait sur cette valeur pourrait rapporter 345

600 livres par an utilisées ainsi : 100 000 livres pour l'entretien et l'impôt puis 245 000 livres par an pour le remboursement de l'entreprise. Il défendit le projet avec conviction.

Le 18 décembre 1792, le décret N° 260 de la Convention Nationale (An I de la République) autorisait le citoyen AUBOUIN et Cie à ouvrir le canal de navigation devant joindre la Villaine à la Rance par l'Isle et le Linon, après avis de l'administration centrale des Ponts et Chaussées.

Le canal devait être établi aux frais de l'entreprise, suivant l'étude de l'ingénieur en chef LIARD, entre Rennes et Léhon. En contrepartie le décret prévoyait une concession de 60 ans avec droit de péage pour le citoyen AUBOUIN, durée à décompter à partir du début des travaux.

Les travaux devaient commencer dans les trois mois. Après le délai de concession de 60 années, le canal appartiendrait à la Nation. La dépense totale fut finalement estimée à 3 500 000 livres.

Le décret prévoyait le système de péage que le citoyen AUBOUIN devait appliquer pendant le temps de sa concession : Un péage de 6 deniers par quintal (poids de marc) et lieue de 2 000 toises parcourue pour les grains, farine, vin, cidre, morue, sardine, hareng, fruits, légumes, raisins, toiles, chanvres, bois, fers, charbons, poteries, pierres, chaux, plâtre, tuiles, ardoises, engrais ; un péage de 9 deniers par quintal et lieue parcourue pour toutes les autres marchandises encombrantes comme les foin, pailles etc...

Les trains de bois et bateaux vides devaient payer 12 sous. Les batelets ou bachots d'environ 20 pieds de longueur devaient acquitter 15 sous. Les voyageurs par coches d'eau, diligences, batelets et galiotes circulant sur le canal devaient régler 3 sous par lieue et 6 deniers par quintal et lieue pour leurs marchandises personnelles au-dessus de ce qui excédait 10 livres. Les objets appartenant à la Nation ne devaient payer que la moitié de ce tarif. Le décret était signé : PACHE et contresigné par GARAT.

Il faut noter qu'une décision de commencement des travaux fut prise le 27 août 1793.

Malheureusement les événements n'allaient pas permettre que les travaux sur le canal puissent être engagés. Jusqu'à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, rien ne fut tenté. Il y eut seulement tentative de remettre sur pied des commissions de la navigation intérieure mais sans aucune suite.

Il fallut attendre le tout début du 19<sup>ème</sup> siècle pour que les instances départementales d'Ille et Vilaine relancent le dossier. Le Préfet BORIE qui souhaitait que les travaux soient lancés, était en 1787 souvenirs-nous, Sénéchal de Rennes. Il fut aussi commissaire de la commission de la navigation au titre du Tiers-Etat.

D'autres instances de la région demandèrent l'ouverture des travaux, comme nous l'avons dit dans le chapitre "Raisons d'Etat". Il faut bien se rendre compte que l'époque avait bien changé et qu'en début des années 1800 le monde vivait les débuts de l'ère napoléonienne et que les moments d'hésitation de la période révolutionnaire étaient passés.

Par ailleurs, la gent politique de l'Ouest, tout comme les hommes de science, était résolument pour la reprise des travaux de canalisation de la Bretagne.

*Dinan, le 10 germinal, an 9,  
du Département d'Ille et Vilaine  
Le Conseil d'arrondissement de Dinan  
à Messieurs les Députés de Dinan  
du Conseil d'arrondissement de Rennes  
Citoyens,  
Nous vous adressons ci-joint un mémoire  
sur l'ouverture du Canal de Communication  
de Rennes à la Manche par les Rivières  
de Vilaine et de Rance. L'exécution de ce projet  
et les avantages qui doivent en résulter étant  
pour nous d'une utilité plus étendue, nous ne  
pouvons pas de votre empressement à lui appuyer  
Nous vous prions de vouloir bien en accélérer  
la réception, et de nous faire part au même  
temps de vos nouvelles que votre travail.*

Le Conseil d'arrondissement de Dinan, le 16 messidor An VIII (16 juillet 1800) émettait de nouveau un vœu demandant la construction du canal d'Ille et Rance.

Le 23 germinal An IX (13 avril 1801) le

Président du Conseil Général d'Ille et Vilaine LEGRAVERENT fils, sollicitait par une longue lettre le Président du Conseil des Côtes-du-Nord afin qu'il se joigne à la demande exprimée par son département, pour que les travaux de construction du canal, dans le cadre de la liaison Manche-Océan, soient engagés.

En 1801, Alexis ROCHON, membre de l'Académie des Sciences et qui depuis peu était élu de l'Institut, proposa dans le cadre de la canalisation de tout l'Ouest l'engagement des travaux de creusement du canal d'Ille et Rance. C'était un Breton, souvenirs-nous. De plus, il avait déjà participé aux études sous l'ancien régime. Il connaissait donc bien le sujet.

Le Conseiller d'Etat CRETEL chargea l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Guy BOESSEL d'étudier le dossier à partir de la proposition d'Alexis ROCHON.

Celui-ci, il le disait lui-même, avait repris l'étude primitive de l'ingénieur LIARD datant de 1784. Le tracé qu'avait retenu Alexis ROCHON fut celui de LIARD entre Rennes et Dinan, afin disait-il : «... que Rennes, ville à peu près sans activités, puisse bénéficier des douces influences du commerce...»

Le 23 fructidor An XI (10 septembre 1803), donc sous le Consulat, furent débloqués 500 000 francs afin de conforter les études et démarrer les travaux. Notons au passage que nous parlerons désormais en francs car un décret du 7 germinal An XI (28 mars 1803) avait, dans le cadre de la modification de l'ancien système de mesures, aboli la livre mais aussi sols et deniers.

Un arrêté Consulaire fut pris le 20 nivôse (11 janvier 1804) ordonnant la construction du canal de jonction entre Villaine et Rance, celui-ci étant bien à établir entre Rennes et Dinan puis Saint-Malo et dirigé par les vallons de l'Ille et du Linon d'après les projets approuvés par le Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées.

Le Ministère de l'Intérieur et des Travaux Publics approuva le 9 germinal An XII (21 mars 1804) les instructions élaborées par le Conseiller d'Etat CRETEL en ce qui concernait quelques grandes règles et l'organisation du service des Ponts et Chaussées de l'Ille et Vilaine, à Rennes, appelé à ordonner et suivre l'ensemble des travaux, suite à l'arrêté du 21 pluviôse An XII (11 février 1804).

**DÉPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE**  
*Rennes, le 29 germinal.*  
 Le conseiller d'arrondissement, président du collège électoral du département, a précédemment autorisé l'ouverture de la première section du tribunal d'appel.

**NAVIGATION FLUVIALE.**  
 CANAL de jonction de la Vilaine à la Mayenne, par les vallées de l'Ille et du Lion, pour la communication par eau de Rennes à Saint-Malo.

**TRAVAUX à ENTREPRENDRE et à exécuter pendant l'exercice de l'an 12, pour l'ouverture de ce canal dans la traversée du Seuil ou point-de-partage, situé entre les bourgs de Bazouges, Guipel et Montreuil, près Hédé.**

**ADJUDICATION DES PREMIÈRES SOUMISSIONS.**  
 Ceux qui voudront entreprendre les travaux ci-dessus énoncés, consistant en déblais, remblais, terrassements, dragages et piquetages, sont prévenus que depuis le 1<sup>er</sup> floréal prochain, jusqu'au 1<sup>er</sup> août prochain, le service de la préfecture sera ouvert pour y recevoir les premières soumissions, en conformité de l'arrêté du gouvernement du 19 vendémiaire an 11, dans lequel il sera donné connaissance, ainsi que de l'instruction du ministre, du cahier des charges et conditions de l'entreprise, du devis et autres applications du projet.

Il ne sera admis à concourir, que des entrepreneurs connus par leur probité et leur expérience dans les travaux d'art et hydrauliques, et par leurs moyens d'exécution, et leur solvabilité.

En conséquence, chaque concurrent sera tenu de réunir les conditions suivantes : 1<sup>o</sup>, qu'il soit muni d'un certificat de capacité délivré par un ingénieur en chef ; 2<sup>o</sup>, qu'il remette au bureau des travaux publics de la préfecture, dans l'intervalle des premières soumissions aux secondes, un cautionnement dont la contribution foncière soit équivalente au centième du détail estimatif, qui s'élève pour tout exercice à environ 400,000 fr. avec les titres au souche, et la libération du bureau des hypothèques ; 3<sup>o</sup>, que la caution ou les cautions soient résidentes ou domiciliées dans le département ; 4<sup>o</sup>, que le soumissionnaire soit chef d'une association composée au moins de trois membres, ayant les qualités exigées ci-dessus, et qui se déclarent solidaire entr'eux avec la caution.

Le prix de l'adjudication et de l'entreprise ne porteront point sur des ouvrages spécialement déterminés, mais sur des parties indépendantes de chaque nature d'ouvrages, suivant la série des dénominations ci-après.

**Détails des adjudications au mètre cube.**

Le mètre cube de roc, de . . .	Le mètre cube de vase, de . . .
Le mètre cube de sable, de . . .	Le mètre cube de terre ordi.
Le mètre cube de gravier, de . . .	Le mètre cube de terre rouge.
Le mètre cube de terre, de . . .	Le mètre cube de terre blanche.
Le mètre cube de terre, de . . .	Le mètre cube de terre grise.
Le mètre cube de terre, de . . .	Le mètre cube de terre noire.

**Piquetages de roc au mètre carré.**  
 Le mètre carré de piquetage de roc, de . . .

**Transport par roue, du mètre cube de toute espèce de débris et remplissage.**  
 Le mètre cube par chaque fois de la route de distance en plaine, et de la route de distance en temps, réglé sur un dénivelé de pente, de . . .

Les tracés et piquetages, les sondes et les épaissements seront faits au compte du gouvernement. Les cloaquages des cours d'eau, et les indemnités des terrains, partagés selon les termes du cahier des charges.

Les soumissionnaires ne pourront prendre ni stipuler dans leurs soumissions, aucun cas, motif ou prétexte d'augmentation de prix ou indemnité. Ils ne pourront également y insérer de clauses quelconques, contraires à l'instruction du ministre et au cahier des charges.

Le conseiller d'arrondissement, **MOUNIER**,  
 Par le greffier le secrétaire général, **ROUILLON**.

Journal du dép. d'I. et V. N° 105 du germinal an XII

Ces instructions furent transmises au Préfet d'Ille et Villaine, Joseph MOUNIER, chargé de les communiquer à l'ingénieur en chef du département.

Les instructions, entre autres, fixèrent la longueur des écluses à 27,05 mètres entre buses et 4,70 mètres de largeur entre bajoyers, alors qu'ailleurs elles avaient respectivement 35 mètres et 5,20 mètres.

Il semble bien difficile aujourd'hui de comprendre, alors que la décision de creuser des canaux en Bretagne était de toute évidence commandée à NAPOLEON 1<sup>er</sup> par des raisons essentiellement stratégiques, pourquoi le gabarit retenu pour notre canal breton d'Ille et Rance ne fut pas adapté au système généralement retenu et plus performant.

Aurait-ce été uniquement une mesure d'économie. Ce n'est pas pensable si l'on s'attarde quelque peu sur les ouvrages d'art réalisés à l'époque napoléonienne sur le canal d'Ille et Rance lui-même.

Comme l'expliqua, bien plus tard, M. BRESSON, dans son livre sur la navigation intérieure en France : «... cela était de nature à faire naître des regrets... »

Nous le verrons, cette prédiction, malheureusement pour l'avenir commercial du canal, se vérifia.

Les études sur ce beau canal étaient enfin terminées !

Disons qu'elles étaient suffisamment étayées pour que l'on puisse enfin commencer sa construction...soixante-dix ans après que la première idée de relier la Villaine à la Rance, dans le cadre de la liaison Manche-Océan, eut été émise par l'ingénieur-architecte Joseph ABEILLE.

## Ponts et Chaussées.

### III

# Construction

## La construction du Canal d'Ille et Rance allait donc enfin commencer.

Mais celle-ci subit les contre-coups conjoncturels de cette bien longue période d'une trentaine d'années qui s'écoulèrent avant qu'il ne fut définitivement ouvert à la navigation intérieure. Trente ans, c'est long !

Il se passe tant de choses pendant autant d'années au cours desquelles il eut été pourtant nécessaire de maintenir une unité de vue pour avancer sereinement vers l'achèvement d'un tel ouvrage. Ce même type de problème s'était déjà posé quant à la décision à prendre, nous l'avons vu par ailleurs au travers des deux précédents chapitres. La période de construction, disons les périodes d'activité sur le canal et un temps mort entre les deux, s'évalent sur toutes ces longues années.

Nous décrirons tout d'abord la première période de construction qui fut de plus en plus volontariste et finit par une grande décadence du fait de l'échec guerrier de l'Empereur : ce fut la période napoléonienne.

Elle dura une dizaine d'années. Le financement des travaux, pris en charge par l'Etat, fut régi par la loi en 1807.

Une deuxième période fut bien difficile à passer

car très peu de travaux, pour tout dire pratiquement aucuns de premier établissement, n'eurent lieu pendant six longues années.

Nous reprendrons ensuite la description de la troisième période qui fut celle de la relance des travaux sous la pression de nécessités purement économiques, cette fois. Ce fut la période de la Restauration qui aboutit, après une douzaine d'années, enfin à l'ouverture du canal d'Ille et Rance à la navigation, pendant « La Monarchie de Juillet ».

L'apport financier fut assuré cette fois par le capital privé sous forme de constitution de sociétés de financement, alimentées par les grandes banques, suite à une loi du 14 août 1822 autorisant un emprunt de 6 millions de francs.

Les travaux commencèrent au début de la «période napoléonienne» au point central du bief de partage, dans les «Landes de Tanouarn», successivement sur le territoire des communes de Guipel, Dingé et Bazouges sous Hédé. Ils se poursuivirent, par la suite, simultanément sur les versants nord et sud du canal.

## Instructions

Depuis que l'abbé Alexis ROCHON avait repris l'étude de l'ingénieur LIARD en 1801, l'administration des Ponts et Chaussées au niveau

le plus haut, mais aussi au niveau local à Rennes, travaillait sérieusement à la préparation des travaux de construction du canal d'Ille et Rance. Les documents le prouvent...

On était bien avancé en 1803 et les intentions globales avaient bien été de relancer les grands travaux publics afin de répondre aux besoins d'un peuple affamé mais aussi sans doute au monde des affaires. Cette position transparaît dans le document émanant du Ministère de l'Intérieur donnant les instructions pour l'organisation des travaux et daté du 9 germinal An XII (21 mars 1804). Cela malgré, ou plutôt à cause de la pression de nouveau exercée par les Anglais à l'encontre de la France, comme nous l'avons déjà vu, en imposant le blocus maritime.

Voici un extrait de ce document :

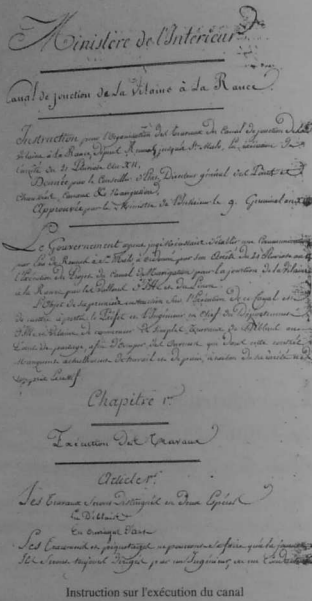
«...L'objet de sa première instruction (du Gouvernement) sur l'exécution de ce canal est de mettre à portée le Préfet et l'Ingénieur en chef du département d'Ille et Vilaine de commencer de simples travaux de déblais au point de partage afin d'occuper des ouvriers qui dans cette contrée manquent actuellement de travail et de pain, à raison de sa rareté et de son prix excessif...»

Nous reviendrons sur ce point.

Les premières soumissions concernaient bien les travaux de déblais, remblais, terrassements, régallages et piquements à exécuter pendant l'exercice de l'An XII comme l'indique la publication signée par le Préfet Mounier le 29 germinal (mercredi 18 avril 1804) parue dans le journal du département d'Ille et Vilaine N° 105. Elles devaient être remises au secrétariat de la préfecture d'Ille et Vilaine entre le 21 et 30 avril 1804.

Il est à noter que les propositions devaient être faites par les entreprises : prix proposés au m<sup>3</sup> de déblais, en roc, gravier, terre ou encore le m<sup>2</sup> de piquements et le transport des matériaux par relais de 20 mètres de distance en rampe à 10% ou relais de 30 mètres en plaine.

On n'en était encore pas aux adjudications chiffrées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et retenues au moins-disant. Ici, l'entrepreneur chiffrait sa proposition lui-même mais c'était tout de même bien le moins-disant qui était retenu pour exécuter les travaux.



Dans une autre parution du journal du Département d'Ille-et-Vilaine, qui suivit de peu, on relève quelques données techniques :

«...Le bief de partage aura 3 623 toises (7,061 kilomètres et 36 centimètres), le versant sud du canal vers Rennes, 17 133 toises (33,392 kilomètres et 81 centimètres) avec une différence de niveau de 127 pieds 5 pouces et 2 lignes (41,28 mètres et 75 millimètres) le versant nord jusqu'à l'écluse de «La Courbure» aura 18 626 toises (36,302 kilomètres et 72 centimètres) avec une différence de niveau de 190 pieds et 8 pouces (61,77 mètres et 6 millimètres) ...»

Dans le même article, on relève aussi un passage sur les avantages que devait procurer le canal :

«...Arracher une multitude d'habitants des campagnes à leur misère, à l'apathie dans laquelle ils languissent, vaincre leur paresse par l'appât du gain et par l'exemple de l'activité que la vue continuelle d'un grand commerce leur procurera. Améliorer la culture dans un pays où jusqu'ici elle a fait peu de progrès. Etendre le commerce et assurer, pour les opérations militaires, les approvisionnements d'un port important (Saint-Malo) que l'on a dit à juste titre être le berceau de nos meilleurs marins...»

## Situation sociale en Haute-Bretagne

C'est dans ce milieu que l'on allait recruter le grand nombre d'ouvriers, de manoeuvres surtout, dont on avait besoin pour construire cet immense ouvrage d'art qu'allait devenir le canal d'Ille et Rance. Il fallait beaucoup de main-d'œuvre, surtout en ces temps-là, alors que les techniques industrielles étaient aux débuts de leur évolution et que la motorisation n'était pas vraiment encore née.

Cet apport immense de main-d'œuvre, on le trouva surtout dans le monde rural, paysan, de nos campagnes environnantes des lieux de construction du canal, bien que l'on fit parfois appel à des insoumis, des déserteurs et même des prisonniers de guerre. Mais cela de façon très modeste et pendant peu de temps, nous le verrons.

Il est donc absolument indispensable d'essayer d'expliquer quel était l'état de nos campagnes, des populations en ces années du premier tiers du 19<sup>ème</sup> siècle, pendant la construction du canal.

Le monde rural représentait environ 85% de la population totale du département d'Ille et Vilaine et presque le même pourcentage pour l'ensemble de la Bretagne.

Il faut bien remarquer :

- D'une part, l'essor de la prospérité économique au cours du 18<sup>ème</sup> siècle, relative dans les villes, avait favorisé l'éclosion de «la bourgeoisie» qui commençait à s'organiser : riches armateurs et négociants dans les grands ports bretons, banquiers, hommes de robe (magistrats), gros boutiquiers et quelques artisans dans les villes

importantes, voire moyennes.

A partir des grandes villes comme Rennes et Nantes, ils s'organisèrent en chambres de lecture, en loges maçonniques ou sociétés patriotiques. Lors de l'avènement de la Révolution en 1789, ils avaient déjà à leur actif un certain combat contre les privilèges de la noblesse et continuèrent sans retenue et opportunément leur offensive afin de s'octroyer la plus grosse part du «gâteau».

Ils étaient les notables représentant le Tiers-Etat dans l'ancien régime mais ils laissèrent la grande masse paysanne de côté au cours de ce combat. Notons au passage qu'il n'y avait, sous la Convention en 1792, que deux paysans-laboureurs sur quarante-deux députés bretons.

- D'autre part, dans nos campagnes un très petit nombre de marchands, négociants et propriétaires et rarement des paysans-laboureurs riches.

Vers 1804, à Saint-Médard-sur-Ille par exemple, seules 32 personnes votaient sur une population de 1 000 habitants environ. C'était le régime électoral censitaire. On peut estimer que la paysannerie pauvre de la commune représentait 95% de la population globale. Cet exemple est caractéristique de ce qui était dans les campagnes de notre région.

Le contraste est édifiant et valable pour l'ensemble des communes de la région que le canal d'Ille et Rance allait traverser, en dehors de Rennes et Dinan. Cela rejoint, à quelques points près, la plupart des études publiées à ce sujet. Par ailleurs, il faut bien dire que la réalité était pour nos paysans pratiquement la continuité de l'ancien régime agricole, celui d'avant la Révolution : la lande constituait toujours en elle-même un système.

On écobuait, on étripait cette lande ou l'on s'en servait comme litière pour les bêtes et ensuite elle devenait le fumier, bien peu riche, servant à l'amendement des arpent de terre travaillés. Les landes étripées devenaient des prairies naturelles de faible rendement. Les terres cultivées devaient être laissées en jachère plusieurs années afin de permettre le renouvellement de la fertilité du sol. L'apport des terres était donc très faible pour cette masse paysanne vivant dans ces campagnes.

Ce monde paysan était, dans sa grande majorité, illettré. Il n'y avait pas d'écoles dans les communes rurales ou si peu.

Le Préfet d'Ille et Vilaine Nicolas BORIE, ancien sénchal, décrivait assez bien, dans l'un de ses rapports, l'état de nos populations rurales en ce début du 19<sup>ème</sup> siècle :

«...Les laboureurs sont peu instruits ; ils tiennent fortement à leurs habitudes, à leur costumes grossiers... Leurs habitations, obscures dans l'intérieur, n'ont au dehors ni goût ni propreté. Le jour et l'air n'y pénètrent que par les portes : des fumiers amoncés en rendent l'entrée désagréable et le séjour souvent malsain... La décade n'a jamais été observée... Les cérémonies religieuses ont seules le pouvoir d'appeler les hommes au bourg... Les mendiants forment une classe nombreuse... La nourriture des habitants des campagnes est le pain de seigle, d'avoine et d'orge mélangés. Ils se nourrissent surtout de galettes faites avec de la pâte de sarrasin non fermentée, assaisonnée de sel et cuite à moitié... Ils mangent encore une bouillie épaisse de sarrasin, à l'eau, nommée grou... Le sarrasin forme les trois-quarts de la nourriture... La châtaigne fournit un supplément précieux... ils mangent (peu) du porc salé... du laitage et du beurre. La boisson ordinaire est le cidre... L'ivrognerie est le vice le plus commun... Le peuple, pauvre et malheureux, met son bonheur à boire. La langue du laboureur est du vieux français qui varie...»

Les exploitations dans nos communes étaient très petites et les plus importantes atteignaient rarement 10 hectares. Moins du dixième des exploitants étaient propriétaires-laboureurs. Les neuf dixièmes étaient métayers et payaient une location de l'habitation et des terres qui appartenaient aux anciens seigneurs ou à de riches bourgeois. Ils leur devaient la moitié de la production, si bien qu'en retirant les besoins en semences, il ne leur restait pas grand-chose à commercialiser. De plus, entre 1809 et 1812, le prix des fermages augmenta de 37%. Quelques rares gros fermiers exploitaient, pour le compte d'une grande aristocratie foncière, de bonnes et grandes terres. Ceux-là, seuls, comme quelques laboureurs, étaient aisés.

On trouvait aussi dans nos campagnes les journaliers, employés par les fermiers et autres

propriétaires. Ils représentaient environ le tiers de l'ensemble des paysans. La misère était leur condition habituelle car l'hiver ils ne travaillaient quasiment pas et «la belle saison» ne leur fournissait pas suffisamment de travail. Cela conduisait assez souvent leurs femmes à la prostitution dans les villes où ils s'en allaient, la plupart du temps, pendant l'hiver. Cela devint, vers 1810, un véritable fléau.

La pauvreté était partout. Aux alentours de la Révolution, on avait relevé 3 000 pauvres dans la ville de Vitry qui comptait 10 000 habitants.

Les chantiers, l'hiver, étaient arrêtés sur le canal car, souvent, on ne pouvait travailler à cause des contraintes climatiques. Cela n'arrangeait donc rien pour eux pendant ces dures périodes. Ces situations, face à une démographie ascendante en ce début de 19<sup>ème</sup> siècle, favorisaient l'extrême pauvreté si bien que les mendiants avaient fini par représenter une partie importante de nos populations rurales. On peut estimer que les mendiants représentaient le quart de celles-ci.

Ce fut dans ce monde rural que les manouvriers furent recrutés pour creuser le canal d'Ille et Rance.

Les ouvriers spécialisés et autres hiérarchies indispensables à la construction des œuvres d'art vinrent des villes, pour l'essentiel, mais ils étaient peu en nombre au regard de l'ensemble de la main d'œuvre nécessaire, nous le verrons car les travaux de terrassement étaient colossaux. Ce furent donc surtout les paysans de «Haute-Bretagne» et en partie des Côtes-du-nord qui fournirent la main d'œuvre, placée sous la direction des ingénieurs et de l'encadrement d'Etat, et construisirent cet ouvrage monumental qu'est le canal d'Ille et Rance.

## Premiers encadrements

Les instructions données pour l'organisation des travaux avaient été appliquées mais il avait fallu se préparer à ceux-ci et, dès le 23 fructidor An XI (10 septembre 1803) une somme de 500 000 francs avait été débloquée comme nous l'avons déjà indiqué. Les personnels furent mis en place par les Ponts et Chaussées du département d'Ille et Vilaine qui avait la responsabilité de la construction du canal d'Ille et Rance.

Dans un premier temps, l'ingénieur en chef du département, M. ANFRAY fils, eut directement sous ses ordres l'équipe affectée à cette grande tâche. Son bureau était situé rue de la Monnaie à Rennes puis, après 1808, rue des Foulons.

L'ingénieur ordinaire de première classe, du corps impérial des Ponts et Chaussées, M. LUCZOT-THEBAUDAIS était basé à Hédé. Il avait aussi un bureau à Rennes. Ce fut lui qui dirigea directement les travaux sur le terrain, sous les ordres de l'ingénieur en chef ANFRAY. Il avait, en ces premières années de travaux, quelques collaborateurs dont le conducteur principal RICHELOT puis deux piqueurs auxiliaires, M.M. BERGER et TARDIVEAU. Un commis, M. BRICET, était attaché au bureau de l'ingénieur en chef. Au bureau de l'ingénieur LUCZOT, à Hédé, le commis-dessinateur GUIBERT assurait le plus gros des tâches administratives et techniques.

Tout compte fait, sept personnes assuraient la mise en route, le contrôle et le suivi des premiers travaux de creusement du canal d'Ille et Rance dans les landes de Tanouarn. Ces travaux étaient effectués par quelques entreprises, nous le verrons.

Cet encadrement fut dès lors «attaché au canal d'Ille et Rance».

Nous reproduisons à la page suivante l'état des appointements de ce groupe, sauf ceux de l'ingénieur en chef, ce qui donne une idée de leur situation. Le date du 5<sup>ème</sup> jour complémentaire de l'An XII, donc du 22 septembre 1804.

Par ailleurs, il faut indiquer ici qu'un estimateur avait été nommé par le Préfet afin de traiter les problèmes posés par l'acquisition des terrains nécessaires pour constituer le domaine d'Etat sur lequel allait être construit le canal. Les premiers achats de terrains avaient, semble-t-il, commencé en 1803.

## Un établissement pour les entrepreneurs

Il fallait aussi préparer les structures d'accueil des entreprises car on savait bien qu'il s'agissait de travaux de grande envergure et en particulier en ce point essentiel, le bief de partage du canal.

Il faut savoir que, sur environ 7 kilomètres, on

avait prévu de creuser une tranchée de 11,76 mètres de profondeur sur une moyenne de 62 mètres de largeur. Ainsi fut mis en place, approximativement au milieu de la zone du bief de partage, au point le plus haut, un établissement des entrepreneurs.

Navigation Intérieure

Canal de l'Ille et Rance de Hédé

Etat des appointements des entrepreneurs en 1804

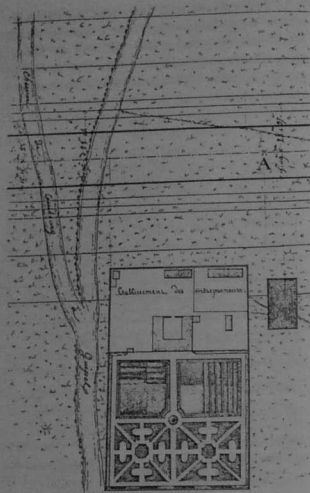
Noms	Appointement fixe	Indemnité de déplacement	Indemnité de séjour	Appointement total
Bricet	600	150	750	1500
Berger	300	75	375	750
Tardiveau	300	75	375	750
Luczot	1500	375	1875	3750
GuiBERT	1500	375	1875	3750
<b>Total</b>	<b>3600</b>	<b>900</b>	<b>4500</b>	<b>9000</b>

Le Canal de l'Ille et Rance de Hédé

Ce point se situait à environ 900 mètres du village de «La Fontais» en Guipel.

L'établissement et ses dépendances furent implantés juste en limite de la commune de Guipel, côté est d'un ancien chemin qui menait de Combourg au bourg de Guipel, suivant en cet endroit la direction nord-sud et juxtaposant une langue de terre des landes de Tanouarn comprise dans la commune de Dingé (canal situé en A sur le plan de 1803). Ce vieux chemin, coupé par la suite par la large et profonde «tranchée de Tanouarn» fut donc aboli dans sa partie située au nord du canal. Sa partie sud fut grossièrement empierrée afin de permettre plus facilement l'accès à l'établissement des entrepreneurs à partir du chemin de Hédé à Guipel.

L'établissement fut construit dans la partie nord



Plan 1803 ou 1804. En A : Tracé d'implantation du CANAL, en-dessous, le bâtiment des entrepreneurs, ses annexes, son jardin et son enclos tels que prévus.

d'un enclos presque rectangulaire de 125 mètres de longueur sur 85 mètres de grande base et 70 mètres de petite base. Dans sa partie sud une superficie de 6 400 m<sup>2</sup> environ fut aménagée en un joli jardin «à la française», ce que l'on reconnaît aisément sur le plan établi par l'ingénieur LUCZOT vers 1803.

Plusieurs bâtiments furent prévus dans l'enclos. Le bâtiment principal comprenait des bureaux mais aussi tout ce qui était nécessaire à la vie d'un certain nombre de personnes, comme des chambres, cuisines et autres.

Le plan fait apparaître un bâtiment de 22,30 mètres sur 21 mètres, englobant une cour intérieure d'environ 14 mètres sur 8,50 mètres. L'implantation du bâtiment est donc en forme de U. Il était destiné au logement des chefs d'entreprises et de leur encadrement. Selon un autre plan, le bâtiment comportait au moins six chambres et la capacité d'hébergement était

sûrement d'une vingtaine de personnes.

Ce bâtiment qui logea les entrepreneurs et surtout leurs conducteurs de travaux et chefs d'équipes existe toujours aujourd'hui.

Il fait partie d'une ferme constituée dès l'après-construction du canal d'Ille et Rance.

Il servit vraisemblablement pendant de longues années de logement pour les fermiers mais aussi pour leurs bêtes : vaches, chevaux, cochons ... Il devint donc un corps de ferme compact.

Aujourd'hui, ce bâtiment sert pour un élevage intensif de veaux.

Un nouveau bâtiment servant de demeure aux fermiers actuels a été construit, vers le début du 20<sup>ème</sup> siècle, en pierres.

L'ancien bâtiment des entrepreneurs a été recouvert entièrement en tôle, en 1983. Le charpentier ayant effectué ces travaux et quelques réparations de charpente fut catégorique :

*«Il s'agit bien d'un système de charpente monté de façon particulière. Ce bâtiment était à l'origine entièrement couvert en chaume...»*

On a pu relever, sur place, toutes ses cotes et sa constitution.

Il s'agit donc d'un bâtiment en forme de U, dont la façade est orientée à peu près au sud. Ses murs en terre d'argile, extraite sur place, ont environ 65 centimètres d'épaisseur. Leur soubassement est en partie en pierres. Les jambages des encadrements de portes, en bois de chêne, reposent sur des pierres de granit taillées de 32 centimètres de haut. Les seuils des portes sont aussi en pierres de taille.

Les linteaux des ouvertures sont tous en bois de chêne. Quelques jambages de fenêtre sont en briques.

Le sol en terre battue est à environ 2,60 mètres d'un plafond dont on trouve encore quelques fragments d'origine. Ce plafond était en «torchis» d'un centimètre environ d'épaisseur et constitué d'argile renforcée par de l'ajonc, de la bruyère et de la paille, comme les murs. Il était badigeonné à la chaux. Il était posé sous un ensemble de poutres supportant le plancher d'étage et de chevrons intermédiaires lattés.

Les poutres qui supportent un solide plancher en châtaignier sont espacées tous les 45 centimètres. Elles ont entre 12 et 15 centimètres d'épaisseur et 15 centimètres de largeur.

Au-dessus, sur tout l'ensemble, des combles sans ouverture dans le toit de chaume, dans lesquelles on accédait par deux portes de 1,80 mètre, percées en haut des deux pignons du U, à leur extrémité nord.

Le fermier actuel de ce lieu-dit «Le Camp» nous apprend qu'il lui arrive encore assez souvent de trouver dans ses champs des alentours des blocs, compacts et durs, d'argile et de petites pierres grisâtres, légèrement ocrés. Il nous fait remarquer que dans les murs de l'ancien bâtiment des entrepreneurs, on trouve des blocs identiques incorporés à celui-ci.

On appelle ces blocs en ce lieu, des «grisons» ! Ils sont de forme indéfinie, et de dimensions variant de 20 à 40 centimètres de longueur et largeur.

Les deux pièces se trouvant à l'aplomb de l'intersection des toits à double pan (de chaque côté du U) comportent une cheminée chacune, établie dans l'épaisseur de leur mur de séparation. Ainsi, quatre pièces étaient chauffées.

Deux souches de cheminée apparaissaient donc, sortant de la couverture de chaume à forte pente.

La hauteur des murs, extérieurement, est de 2,80 mètres et la hauteur des deux pignons est de 3,50 mètres au-dessus du plafond.

On trouve en façade 4 portes et 3 fenêtres sur une longueur mesurée de 22,30 mètres. L'extérieur du U, côté ouest, comporte deux fenêtres et fait 21,15 mètres de longueur. L'autre partie du U, côté est, a aussi 2 petites fenêtres en hauteur sur une même longueur de mur. Côté intérieur de la cour constituée par les trois parties du bâtiment en U on a 2 fenêtres côté ouest et 2 portes et 1 fenêtre côté est ainsi qu'une porte à l'arrière du corps de façade et 2 fenêtres. La cour a une profondeur de 14,80 mètres et une largeur de 9,35 mètres.

D'autres bâtiments furent construits dans l'enceinte, établis en annexes, mais un seul de ceux-ci existe encore.

Sur le plan on remarque un petit local de forme carrée, situé tout à fait à l'angle nord-ouest de l'enclos et qui, selon toute vraisemblance, devait servir à stocker la poudre noire nécessaire pour les minages.

Auprès de l'enclos, côté est, était une mare d'eau. Sur le même côté mais à environ 350 mètres, était implantée, comme l'établissement en bordure du tracé du canal à creuser, une grande

baraque identique à une autre située de l'autre côté, à l'ouest de l'enclos à environ 300 mètres. Dans ces deux baraques des départs des travaux logeaient les ouvriers qui ne pouvaient rentrer chez eux le soir à cause des distances.

## Premier coup de pioche

Tout était donc prêt pour le démarrage de ces travaux, titanesques il faut bien le dire, car on allait les exécuter presque tous manuellement sauf, lorsque cela serait possible, pour les transports des déblais et remblais et plus tard des matériaux.

La mise en place, la préparation nécessaire au démarrage de ces grands travaux de creusement du canal d'Ille et Rance, était donc bien avancée et l'administration estima à ce moment-là, en début de l'année 1804 qu'une somme globale de 3 500 000 francs serait nécessaire pour l'ensemble des travaux de construction du canal.

Peu de temps auparavant un chiffrage des travaux à réaliser avait donné un montant de 3 196 031,20 francs, exactement. On peut raisonnablement penser que la somme fut arrondie en prévision de dépenses non encore répertoriées.

Une première somme de 500 000 francs fut donc débloquée en fin d'année 1803 pour les travaux qui devaient être engagés en 1804.

Mais l'on sentait bien dans les notes des instances supérieures que l'on n'avait pas l'intention de démarrer de manière intensive ces travaux de creusement du canal. On le ressent bien aussi à la lecture du document du Ministère de l'Intérieur du 9 germinal An XII, déjà cité. Suite à ces instructions et à la mise en place des structures de base et d'encadrement les travaux allaient pouvoir commencer.

Le Préfet en question, qui s'appelait Joseph MOUNIER, était en poste depuis le 30 floral An X. Les travaux de construction du canal d'Ille et Rance débutèrent donc officiellement le 23 prairial An XII, soit le mardi 12 juin 1804, suite à l'arrêté consulaire du 11 février 1804 qui avait ordonné la jonction Vilaine-Rance.

Dès le 11 messidor An XII (30 juin 1804), l'ingénieur LUCZOT demandait à sa hiérarchie l'autorisation d'abattre l'ensemble des arbres, haies et talus qui se trouvaient dans l'emprise du

tracé du canal dans cette partie des landes de Tanouarn.

Au cours de la campagne de l'An XII ne furent dépensés que 254 500 francs sur les 500 000 octroyés. Cela corrobore ce que l'on ressentait au travers des notes de l'administration demandant l'ouverture des travaux : Ils démarrèrent lentement.

Les travaux, engagés le 12 juin 1804, furent uniquement des travaux de terrassement qu'on avança de part et d'autre de l'établissement des entrepreneurs car l'objectif premier était de

Un long article du journal départemental d'Ille et Vilaine N° 133 retraçait les bienfaits de la navigation intérieure sur le commerce et disait qu'ainsi on allait :

«...ôter à l'Angleterre cette espèce de monarchie qu'elle a usurpée sur les mers...»

#### DÉPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE.

Rennes, 27 prairial.

#### NAVIGATION INTÉRIEURE.

Unir l'Océan à la Manche, en joignant la Loire à la Vilaine et celle-ci à la Rance, et par ce moyen établir une communication sûre et facile entre les deux ports de Nantes et de St-Malo.

Réunis la Vilaine à la rivière d'Oust, cette dernière à celle de Blavet et le Blavet à la rade de Brest; junctions et essentiellement utiles à l'approvisionnement du premier port de France.

Telle est l'importante partie du plan général de navigation adopté par les états de Bretagne en 1784, que le gouvernement d'alors se proposait de faire exécuter à ses frais en ce qui concernait le Blavet seulement, et qu'un gouvernement dont l'active influence se fait sentir partout où il s'agit d'ouvrir de nouvelles sources de prospérité fait aujourd'hui exécuter toute entière.

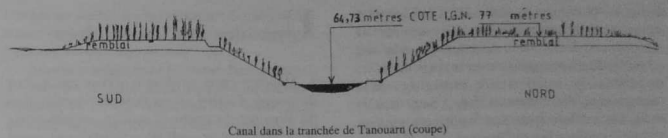
Depuis plusieurs mois le canal du Blavet est commencé. Des reconnaissances ont été faites sur le terrain à l'effet de constater la possibilité de la jonction de la Loire à la Vilaine, par celle de l'Erdre au Dou, et ce qui doit surtout exciter vivement la reconnaissance des habitants de notre département, les travaux du canal de jonction de la Vilaine à la Rance viennent d'être mis en pleine activité.

Le 23 de ce mois le préfet du département accompagné d'un conseiller de préfecture, du secrétaire général, du maire de la ville de Rennes et de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, s'est rendu avec une escorte de gendarmerie au point de partage du canal dans la lande de Tanouarn près de Hédec; il a donné le premier coup de pioche, en présence des fonctionnaires publics ci-dessus désignés et des maires de Hédec et de Guipel, de l'ingénieur chargé de la direction des travaux, des entrepreneurs et d'un grand nombre d'ouvriers et de citoyens, et les travaux ont été aussitôt commencés. Il a été très-satisfait de toutes les dispositions faites par les entrepreneurs, et tout fait espérer le succès de cette entreprise importante qui occupera beaucoup de païsses et qui est un grand bienfait du gouvernement.

creuser, sur plus de sept kilomètres, ce point haut des landes de Tanouarn afin d'y établir le « bief de partage des eaux » du canal d'Ille et Rance.

Les gros travaux d'abattage, demandés par l'ingénieur LUCZOT, ne commencèrent qu'au début de la nouvelle campagne de creusement, en avril 1805. Pour cette nouvelle campagne de l'An XIII, ne furent accordés que 250 000 francs sur lesquels on engagea seulement 127 000 francs !

Cela démontre bien que jusqu'au 22 septembre 1805, le nombre d'ouvriers, de manœuvres sur le



Canal dans la tranchée de Tanouarn (coupe)

chantier de la tranchée de Tanouarn fut relativement faible.

Par ailleurs, l'ingénieur LUCZOT se rendit compte, petit à petit, que le genre de terre découverte dans le sol de ces landes n'allait pas supporter le pourcentage des pentes assez abruptes prévu lors des études et que les déblais allaient être beaucoup plus importants que ceux déjà estimés.

Il pensait qu'il fallait adopter des glaciés avec une pente deux fois plus douce de 2 mètres de base pour 1 mètre de hauteur ce qui aurait donné une largeur d'environ 110 mètres entre crêtes pour une profondeur de tranchée de 13,32 mètres.

On commençait semble-t-il à entamer sérieusement les travaux de creusement de la tranchée de Tanouarn que l'on avait débutés auprès de l'établissement des entrepreneurs et que l'on poursuivait de part et d'autre de celui-ci à l'aide de plusieurs ateliers de manœuvres. OBELIN de KERGALE, lors des études, avait estimé que :

«...Deux hommes de moyenne force peuvent fouiller et charger trois toises-cubes de terre franche et sèche par jour (22 mètres cubes environ). Un troisième homme peut les voirner jusqu'à 10 toises (20 mètres) en rampe et 15 toises (30 mètres) en plaine. Ces distances convenables à laquelle un homme de moyenne force, peut d'une seule traite et sans se reposer, rouler une brouette chargée se nomment relais...»

Mais quelles pouvaient bien être les conditions de travail sur ce chantier naissant et la vie des travailleurs ?

Des règles avaient été adoptées par l'ancienne

commission de la navigation des Etats de Bretagne et il semble bien qu'une partie de celles-ci furent reprises car l'expérience aidant...

Le travail des enfants de moins de quinze ans, encore assez courant, fut interdit sur ces chantiers où l'on était susceptible de travailler dans l'eau. L'arrivée d'accidents par noyade de ces enfants aurait été du plus mauvais effet sur une population paysanne que l'on ne voulait pas se mettre à dos, bien au contraire. Alors...

Le travail du dimanche était généralement autorisé par l'église ; le curé, le recteur, ne demandait aux ouvriers de n'abandonner leur labeur que le temps nécessaire pour assister à la première messe. Lorsque les conditions climatiques le permettaient, on poursuivait les travaux l'hiver. Mais on commençait dès le lever du jour, n'abandonnant qu'à la tombée de la nuit ce qui faisait tout de même des journées de 10 heures de travail.

Le plus souvent, la campagne des travaux s'arrêtait vers la fin octobre, parfois avant, et ne reprenait au mieux qu'en avril car on ne pouvait même plus effectuer les transports dans les terrains détremés et les chemins aux ornières profondes et mollières remplies d'eau. Puis le gel, le dégel n'arrangeaient rien, bien évidemment.

L'été, les ouvriers accomplissaient 14 à 16 heures de travail par jour. Ils étaient payés à la journée, été comme hiver au même tarif.

Par contre l'activité sur le chantier du canal diminuait parfois très sensiblement, jusqu'à s'arrêter pendant la période des foins et surtout de la moisson car il fallait, pour les coupes et



Canal en terrain ordinaire (coupe)

battages, beaucoup de bras. Ainsi les hommes désertaient-ils temporairement les travaux de terrassement sur le canal pour assurer celui des champs. Et l'on reprenait le travail dans les tranchées du canal d'Ille et Rance, déjà commencées. On barbotait dans l'eau, dans la boue. On tombait dans les fondrières ou l'on s'affalait sur les pentes fangeuses des glacis du chenal en cours de creusement. A la mauvaise saison, les mains, les pieds avaient bien des souffrances. Comme déjà dit, la tendance générale était à l'ivrognerie mais les hommes buvaient encore plus pour «compenser» ou «supporter» le régime du travail auquel ils étaient soumis. Au cidre s'ajoutait, en ces premières années du siècle, la consommation d'alcool, ce qui n'arrangeait rien.

Les hommes trouvés ivres sur le chantier étaient souvent renvoyés sans aucune commission... nous disent certains rapports. Mais alors, comment comprendre les achats d'alcool et de cidre par l'administration elle-même... pour soutenir les travailleurs dans leurs efforts ?

La description des chantiers faite par les ingénieurs étaient souvent de ce style, relevé dans une lettre adressée par l'ingénieur en chef d'Ille et Vilaine, chargé de l'établissement du canal, au Préfet des Côtes-du-nord :

«...Ce spectacle pénible d'une foule d'hommes, qui couverts de sueur s'agitent dans la boue et cheminent sur les rampes glissantes qu'elle recouvre, émeut vivement l'ingénieur qui les dirige...»

Ces ingénieurs étaient des hommes, souvent ternaillés par une grande compassion que l'on découvre encore au travers d'un rapport établi en 1833, à la fin de la construction du canal, par l'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de surveiller les travaux d'amélioration du bief de partage dans les landes de Tanouarn, lorsqu'il fut vidé à cet effet :

«...Tous les ouvriers de la contrée sont descendus par centaines dans le canal, y travaillent avec activité, en extraient un limon fangeux et le disposent par tas réguliers sur les bermes et les cavaliers de remblais...»

A la lecture de quelques rapports, on se rend très bien compte que les travaux de construction du canal d'Ille et Rance étaient «l'enfer», au moins pour les terrassements...

## Une idée sur les salaires

Manouvriers et ouvriers n'avaient pas le droit de changer d'atelier sur cet immense chantier. Il en fut ainsi sur les premiers ateliers, en particulier, dont l'adjudication avait été arrachée en se basant sur les appointements les plus bas pour les personnels des entreprises soumissionnaires.

Il fallait que les entrepreneurs puissent éviter absolument la mobilité des ouvriers afin d'empêcher la communication entre eux, le plus possible. Malgré cet aspect général, qui apparaît comme assez négatif, il faut tout de même dire que les travaux de construction du canal eurent des répercussions sociales importantes sur nos populations. Celles employées directement sur les chantiers reçurent en premier des salaires : journaliers surtout, parfois laboureurs ou métayers.

Ils découvrirent des techniques jusque-là inconnues pour eux. Des entreprises locales et des artisans eurent des débouchés qu'ils n'auraient jamais connus sans l'ouverture du canal. Il est bien vrai que l'effervescence qui régna autour de cet immense chantier sortit un peu de la torpeur générale la population paysanne de nos campagnes.

Au début des travaux qui avaient été effectués sur la Vilaine avant 1789, les jeunes gens de plus de 15 ans recevaient de 0,50 franc à 0,60 franc par jour alors que les manouvriers avaient entre 0,75 et 0,90 franc pour une journée de travail.

Lorsque les travaux commencèrent sur le canal, en 1804, les choses n'avaient pas beaucoup évolué.

Voilà ce que l'on trouve dans un article du *journal du département d'Ille et Vilaine* au sujet des ouvriers sur le canal. Il s'agit du n°178 du 13 septembre 1804 qui signalait aussi l'arrivée d'un nouvel ingénieur en chef à Rennes, M. BESNARD, qui visita le chantier aussitôt :

«...Les travaux de l'agriculture n'ont point suspendu ceux du canal ; ils ont seulement diminué le nombre d'ouvriers... Les ouvriers, suivant leur force gagnent depuis 1 franc jusqu'à 2 francs par journée de travail... Les outils sont fournis... Il suffit de travailler pendant deux jours pour obtenir un bon de pain et sitôt qu'un atelier est fini il est soldé...»

Il est aussi indiqué que la plupart des ouvriers trouvaient à se loger dans les bourgs voisins et que

lorsque un atelier de 10 mètres sur 8 mètres était creusé sur 1,50 mètre de profondeur les entreprises payaient alors les manouvriers.

Premier enseignement à relever dans ce texte : le chantier du canal était organisé en ateliers. Chacun, en ce qui concernait les travaux de creusement, était un poste de terrassement en déblais d'un volume de 120 m<sup>3</sup>. On constate aussi que les travaux des moissons en 1804 n'avaient pas arrêté ceux du canal qui, analyse faite, étaient en ces début payés «à la tâche».

Les manouvriers étaient payés entre 1 et 2 francs la journée, suivant leur force, mais aussi en fonction de la dureté des terrains. Il arrivait que les salaires tombaient à 0,50 franc ce qui amenait quelques révoltes, découvre-t-on sur d'autres documents.

Le Préfet disait dans l'une de ses notes :

«...Les paysans d'Ille et Vilaine ont généralement les passions fortes mais le cœur est bon. La violence de l'empirement n'a que le moment de l'explosion...»

Les «meneurs» de ces mini-révoltes étaient rapidement réprimés par la maréchaussée à qui, tout spécialement, on demanda d'assurer une surveillance policière sur les ateliers du canal où, par périodes, il y eut un grand nombre de travailleurs.

Il faut bien indiquer ici que vers 1804, lorsqu'un ouvrier ordinaire recevait 3 francs par journée de travail, un tailleur de pierre recevait jusqu'à 7 francs, cela dans les autres régions de France. Ici l'exemple est pris dans le Midi.

On constate qu'en ce début du 19<sup>ème</sup> siècle les Bretons étaient déjà moins bien rémunérés que les autres et la différence était de taille : 50% de plus pour l'ouvrier du Midi. On peut relever dans l'*Histoire de la France contemporaine*, des Editions Sociales (1977), une étude faisant ressortir que les salaires octroyés en Bretagne étaient, en moyenne, inférieurs de 28% à ceux des autres régions en ce début du 19<sup>ème</sup> siècle.

On voit aussi dans l'article du *journal du département d'Ille et Vilaine* qu'au bout de deux jours de travail on délivrait un bon de pain.

Le pain en ce temps-là, suivant la sorte : méteil, pain jaheul, tout à tout, valait entre 0,26 et 0,30 franc le kilogramme. Le litre de cidre se payait

0,10 franc et la viande de porc 0,75 franc le kilogramme. Les denrées de première nécessité étaient donc très chères.

Le salaire journalier couramment le plus bas de 1 franc permettait donc de payer à peine 4 kg de pain en 1804. C'était le salaire octroyé au régaleur-manouvrier, employé à disperser les terres de remblais à la pelle par régler les niveaux.

Le salaire journalier le plus bas d'aujourd'hui (220 francs environ, au SMIC) permet d'acheter plus de 17 kg de pain. Il faut bien évidemment analyser cette comparaison avec prudence car la valeur relative du pain n'est plus du tout la même. Il n'est plus le seul élément de base de la nourriture de l'homme et de loin...

Les historiens, d'une manière générale, pensent qu'un homme, seulement pour se nourrir, devait dépenser environ 1 franc par jour pour ces années-là. Voilà donc la situation dans laquelle se trouvaient les ouvriers qui travaillaient au creusement de la tranchée de Tanouarn depuis le 12 juin 1804.

Jusqu'en fin d'année 1805, le nombre de ces travailleurs resta assez faible et ils trouvaient à se loger dans les bourgs voisins de Guipel, Bazouges et Hédé puis dans les deux baraques en bois situées dans les landes de Tanouarn. En avril 1805, on avait commencé à déboiser l'emprise du canal sur les sept kilomètres du bief de partage. C'est ainsi que l'on put mettre à l'œuvre progressivement un bien plus grand nombre de manouvriers.

Nous l'avons déjà indiqué, seulement 127 000 francs furent dépensés en travaux de terrassements et déboisements dans les landes de Tanouarn pendant l'An XIII, donc jusqu'au 22 septembre 1805. Ce fut, selon toute vraisemblance, à partir du 23 septembre 1805 (début de l'An XIV, dernier du calendrier républicain) que les entrepreneurs lancèrent «la grande offensive».

Pendant les hivers 1804 et 1805, les entrepreneurs firent en sorte de continuer les ateliers pour procurer du travail à la classe indigente. Cela attira une affluente d'ouvriers suite à la réputation du chantier.

Suite aux adjudications du 12 prairial AN XII (1<sup>er</sup> juin 1804), ces entrepreneurs, chargés des travaux, étaient venus s'installer à l'établissement des entrepreneurs de la lande de Tanouarn : VERON C. l'ainé, LABBE puis LEROUX G.

Ils y avaient construit, dans un premier temps, leurs magasins et bureaux ainsi que leurs logements et deux baraques pour les ouvriers puis préparé l'aménagement de ce beau jardin à «la française» dont nous avons déjà parlé.

## Un camp pour insoumis et déserteurs

Deux ans plus tard, la situation avait bien évolué, car en mai 1806, plus de 1 400 hommes travaillaient sur le site du bief de partage. L'établissement des entrepreneurs avait beaucoup changé et le plan levé par la suite, le 19 juillet 1807, par l'ingénieur des Ponts et Chaussées LUCZOT, montre clairement l'ensemble de ce qui fut, depuis 1806, appelé «Le camp».

Un enclos spécial avait été établi à environ 150 mètres au sud du bâtiment des entrepreneurs. Il était destiné aux déserteurs et insoumis des armées napoléoniennes qui devinrent de plus en plus nombreux, à partir de 1806. On y remarque des baraques destinées à leur logement, d'autres à celui des maréchaux des logis, de la garde et enfin les cuisines.

A la place du jardin «à la française» on aperçoit des emplacements prévus, très certainement, pour la mise en place d'une quinzaine de baraques destinées à loger les nombreux travailleurs civils ne pouvant plus trouver d'habitat dans les environs. Le camp, nom de cet ensemble, est resté

aujourd'hui encore.

Le 7 juin 1806, les entrepreneurs adressaient une longue lettre à l'administration, se plaignant amèrement car ils avaient déjà bien engagé les travaux de creusement de ce qu'on appelait «la tranchée de Tanouarn» :

«...Le recouplement des talus latéraux est bien avancé mais non terminé ; les contre-fossés nécessaires pour empêcher les ruissellements dans l'excavation du canal pour éviter les éboulis sont loin d'être terminés...»

Puis, ils disaient avoir appris le 20 mai qu'il ne restait plus assez d'argent pour les payer de la somme importante que l'administration leur devait : 100 881,61 francs. Or, disaient-ils encore, il fallait bien payer les travailleurs chaque jour sur les ateliers.

Il est vrai qu'au cours d'un mois de travail leurs 1 400 ouvriers devaient bien absorber déjà dans les 60 000 francs. On travaillait en 1806 sur toute la longueur du bief de partage, donc sur les communes de Guipel, Dingé et Bazouges-sous-Hédé.

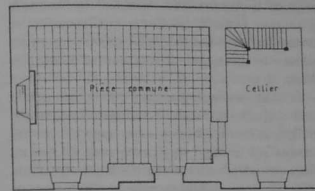
Il semble bien que l'on attendit d'être très avancés, en ce qui concernait cette fameuse tranchée de Tanouarn qui devait représenter aux environs de 5 millions de mètres-cubes de déblais, pour s'attaquer aux œuvres d'art. Un élément nous le prouve.

Le comte Jean-Pierre de MONTALIVET, directeur général des Ponts et Chaussées, nommé en 1806, approuva les projets des œuvres d'art du canal d'Ille et Rance en 1807 et 1808.

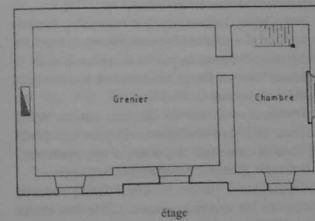
Après avoir paraphé le projet de 7 écluses en Bazouges, il approuvait, le 9 juin 1808, celui de 11 écluses et maisons à construire entre «La Petite Madeleine» en Bazouges et «Gacé» en Trévérien. Ce document nous donne quelques indications intéressantes.

Il y était préconisé une maison par écluse.

Les dimensions retenues pour celle-ci furent : 12 mètres sur 7 mètres avec un décrochement de façade vers l'intérieur de 0,25 mètre sur une longueur de 3,50 mètres. La pièce principale, avec cheminée, devait être pavée avec des tuiles ou des carreaux de 26 sur 26 centimètres, en terre cuite, l'autre pièce restant en terre battue.



Rez de chaussée  
PLAN-TYPE des premières maisons éclésières



étage

La couverture devait être en ardoises des carrières de Saint-Jacob, près de Redon. Les colliers des portes d'écluse devaient être en fer doux, bien liant, dont les extrémités des pattes de retenue, incluses dans le couronnement des bajoyers d'écluse, étaient forgées. Les bajoyers ou jouillères (jouières) sont les murs des côtés des écluses.

Les crapaudines et pivots des portes d'écluses devaient être fabriqués impérativement en fonte de cuivre dont la composition était celle-ci : 11/12<sup>ème</sup> de cuivre de rosette et 1/12<sup>ème</sup> d'étain fin.

Les entreprises adjudicataires devaient construire sur les lieux-mêmes les magasins, les

forges, hangars nécessaires aux stockages et les dégager à la fin des travaux.

Les entreprises avaient à fournir : ponts de service, échafauds, bateaux, cordages, câbles, grues, gruaux, chèvres, sonnettes, charriots, camions, brouettes, pioches, pics, tranches, pelles, louchettes, barres et poudre à mines ; puis pour le tracé : jalons, mires, piquets, cordeaux, voyants, fausses-équerrés, équerrés d'arpenteur, niveaux d'eau et de poseur.

Pour le puisement il leur fallait disposer de dragues, escargots, vis d'archimède, pompes hollandaises, augets, seaux, écuelles et conduites de toutes sortes.

Tout cela figure dans les documents d'appels d'offres ou dans le cahier des charges.

Jusqu'à leur mise en service, ils pouvaient disposer des maisons d'écluses dès qu'ils les avaient construites, précise aussi le cahier des charges, ce qui semble indiquer qu'elles furent édifiées avant les écluses, tout au moins certaines.

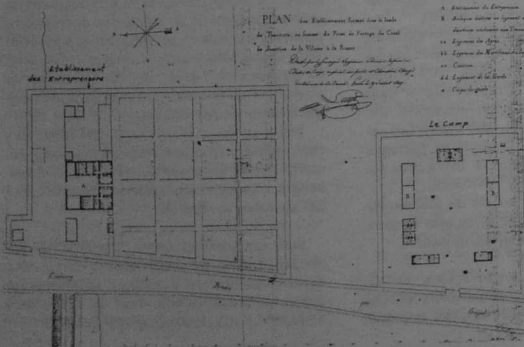
Il faut aussi savoir que pour les ouvrages d'art, l'administration des Ponts et Chaussées n'appliqua plus tout à fait le même système de soumissions pour les entreprises. Nous avons vu que pour les travaux de terrassement les entreprises établissaient, pour chaque unité, une proposition chiffrée qu'elles présentaient avant le début des travaux.

Pour les œuvres d'art, il en fut tout autrement. Les ingénieurs, à partir des études originales de LIARD, faites sous l'ancien régime, établirent l'ensemble des documents d'adjudication : un devis extrêmement détaillé, comportant toutes les prescriptions particulières, puis ensuite, et c'est la différence essentielle, un estimatif dont le chiffrage très «pointu» était établi par l'administration elle-même.

Les adjudications furent lancées par voie d'affiches et publications journalistiques à l'aide de ces documents. Les entreprises présentaient alors leurs soumissions et c'était le moins-disant qui était retenu pour réaliser les travaux.

C'est encore cette méthode qui est aujourd'hui appliquée pour les grands travaux.

A partir de 1806, il y eut plus ou moins de déserteurs et d'insoumis des armées condamnés aux travaux, inclus au grand chantier des landes de Tanouarn. Leur nombre était tout de même faible, relativement aux 1 200 à 1 400 travailleurs que comporta le chantier pendant quelques années.



Si l'on admet que furent établies des paillasses à deux étages dans les baraques figurant sur le plan du «camp» par l'ingénieur LUCZOT en 1807, la capacité de logement de déserteurs et insoumis était au plus de 120. Un ordre d'idée nous est donné aussi par une statistique.

En 1809, les déserteurs représentaient 4,70% des hommes levés dans le département d'Ille-et-Vilaine. De 1806 à 1809, donc en quatre années, il y eut 279 déserteurs. Tous ne furent pas envoyés au «camp» de Tanouarn. Il fallut tout de même nommer un agent administratif près des déserteurs et insoumis. Ce fut un militaire réformé, le capitaine MARTEL, à qui le maire de Hédé trouva un logement en 1808. Pendant ces années-là, Napoléon 1er guerroyait. Sa flotte avait été détruite à Trafalgar le 21 octobre 1805. Mais en 1808, il montait vers le sommet de sa gloire.

Les militaires étrangers qui devinrent prisonniers des armées napoléoniennes affluèrent en France. Parallèlement les Anglais avaient décrété un nouveau blocus maritime à l'encontre de nos ports tout en faisant livrer leurs marchandises exportées par Portugal et Espagne interposés.

Ce fut alors la guerre avec le Portugal, puis avec l'Espagne essentiellement, en 1808. Les travaux sur le canal d'Ille et Rance continuaient malgré tout.

Le 10 janvier 1809, le Préfet d'Ille-et-Vilaine, Félix BONNAIRE, dans un rapport au Conseil Général, relatait sa visite effectuée sur le grand chantier du canal.

Il indiquait que le gouvernement avait accordé 150 000 francs pour l'année et que «les portions contributives du département» s'élèveraient à un montant de 141 366 francs. Ce préfet, en poste à Rennes depuis le 12 mai 1805, avait donc suivi le plus gros des travaux déjà exécutés. Il précisait que 9 écluses avaient été adjudgées pour la somme de 515 000 francs, soit une moyenne de 57 200 francs pour chacune. Les entrepreneurs étaient occupés par l'extraction de la pierre et du sable dans les carrières.

De graves inondations eurent lieu le 9 juillet sur le chantier en cours et plus encore du côté de la rivière Ille où l'on commençait les piquetages. Comme les travaux commençaient à s'étendre, deux nouveaux conducteurs assimilés furent

recrutés : LOUISE et JOUARD rémunérés sur la base de 250 francs par trimestre.

## Vers l'apogée napoléonienne

Un événement important eut lieu en cette année 1809 sur le chantier. Il fut visité le 9 octobre par le Directeur général des Ponts et Chaussées, le Comte de MONTALIVET. Le hasard faisant les choses, ce même jour il était nommé Conseiller d'Etat.

Il avait sûrement constaté l'état de dénuement de la population locale. La misère était partout malgré la bouffée bienfaisante apportée par les travaux sur le canal. A Rennes avait été mis en place un «dépot de mendicité» le 20 septembre 1809 où, immédiatement, près de 300 mendiants s'engouffrèrent. Les grands travaux ne résolvait donc que très insuffisamment le problème de la misère dans la région.

La campagne des travaux de l'année 1809 s'arrêta avec l'arrivée de l'hiver.

Napoléon, Empereur des Français, luttant contre une nouvelle coalition européenne, avait été vainqueur à Wagram en juillet. Il sentait grandir sa puissance et sans doute voulait-il se donner tous les atouts pour arriver à ses fins.

Toujours est-il que ce fut peut-être en début d'année 1810 qu'il ressentit le plus le besoin impératif de posséder des voies d'eau intérieures en Bretagne, face à «l'indomptable Angleterre».

Ainsi, pour cette année, fut-il décidé d'accélérer les travaux puisque 1 100 000 francs furent affectés au canal d'Ille et Rance...

L'ingénieur LUCZOT signait, à Hédé le 25 mai, l'estimatif très détaillé qu'il avait établi pour 5 nouvelles écluses à construire entre Montreuil-sur-Ille et Saint-Germain-sur-Ille. Le 26 mai, l'ingénieur ANFRAY signait les documents complets du dossier et aussi celui concernant les portes d'écluses, lançant aussitôt les adjudications. Le devis général des ouvrages d'art avait été signé, par l'ingénieur en chef ANFRAY, le 25 mai.

L'adjudication pour ces 5 écluses fut passée le 18 juin 1810 à l'entreprise des associés RICHARD, TREVILLY et BOUDET. Un nommé FONTAINE était conducteur de travaux de cette entreprise qui fit faillite par la suite.

On commença aussi des travaux dans les Côtes-

du-Nord à suivre ceux déjà engagés en Ille-et-Vilaine. Par exemple, le 18 juin 1810, on passa par adjudication des travaux de terrassements et ceux du chemin de halage entre Evran et la mer à l'entreprise BESLAY de Dinan.

Toutefois, il semble que peu de travaux furent réalisés dans les Côtes-du-Nord jusqu'à 1815. On retrouve d'ailleurs cette remarque dans un document de l'ingénieur ordinaire MEQUIN, basé à Dinan, beaucoup plus tard, vers 1822.

Donc, en 1810, furent lancées des adjudications pour la construction d'ouvrages d'art en même temps que l'on poursuivait le creusement du canal.

Les travaux continuaient et on dit dans la région que l'on utilisa même l'église de Hédé pour loger les ouvriers en ces temps des plus forts travaux de terrassement de la tranchée de Tanouarn et de la construction de «l'échelle des onze écluses» de Bazouges sous Hédé...

En fin d'année 1810, l'Empire français était à son apogée, avec un territoire composé de 130 départements, qui s'étendait de Hambourg à Rome avec plus de 45 millions d'habitants.

Les guerres napoléoniennes amenèrent la France à détenir un grand nombre de prisonniers prussiens, autrichiens, espagnols...

Il fallut organiser les détentions. Ce fut un décret du 23 février 1811, établi au palais impérial par Napoléon, Empereur des Français, Roi d'Italie et protecteur de la Confédération du Rhin, qui instituait l'emploi des prisonniers de guerre sur les chantiers de travaux de fortifications, pour l'essentiel, mais aussi sur les grands chantiers de travaux publics des Ponts et Chaussées. Nous allons y revenir.

Toutefois, à partir de 1811, commença une longue période de crise. Jusque-là, il y avait eu une certaine croissance car il y avait tout de même, malgré les guerres napoléoniennes, progression industrielle dans des secteurs vitaux, importants et sans aucun doute une amélioration du côté agricole, encore que ce ne soit pas évident en Bretagne. Napoléon avait engagé l'Empire dans un contre-blocus du continent en réponse au blocus maritime anglais, en empêchant tout commerce avec «la perfide Albion».

Mais, cette mesure se retourna bientôt contre la France. L'ouvrage commençait à manquer dans le pays et, fait significatif, le pain augmenta.

La limitation des échanges amena une crise

financière liée à des répercussions sur l'industrie. Napoléon institua de nouveaux impôts sur les boissons, le sel et le tabac.

De plus, l'année 1811 fut très mauvaise pour les récoltes car des orages et inondations importants sévirent dans le nord et une très grande sécheresse toucha le sud de la France. Les prix grimperent.

Le creusement du canal avait fortement avancé puisqu'on en était déjà aux premiers travaux de terrassement au nord de la commune de Chevaigné. On trouve dans une délibération du conseil municipal de Melesse en date du 2 mai 1811 que la lande de «Fresnay» était en partie détruite par le passage du canal de jonction Rance et Vilaine.

Le conseil relatera le 4 mai 1812 que le fermier LE DUC, qui avait en affermage ce «pâté de Fresnay», se plaignait qu'il ne pouvait plus en jouir car il était coupé en quatre par le canal, la route et le pont qui allaient le croiser. Il disait aussi qu'il était encombré par le dépôt de pierres de construction des œuvres d'art et par les terres de vidange.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1810, le conseil municipal de Melesse avait décidé, devant le nombre important d'ouvriers étrangers à la commune, que tout habitant qui logerait ceux-ci, soit à titre gratuit ou autrement, serait tenu d'en faire la déclaration à la



Maison d'écluse construite sous l'ère napoléonienne

mairie avec, nom, prénom, âge, lieu de naissance et domicile habituel. Tout contrevenant à cet arrêté serait traduit devant la police municipale...

Il fallait effectivement beaucoup d'ouvriers sur le versant sud du canal car il se trouvait en surélévation le plus souvent.

Il fallait l'étaucher. C'est pourquoi on procédait à un «corroyage» des fonds et des berges intérieures de son lit. Voici ce qu'en disaient les ingénieurs ayant effectué les études :

*«...On recherchera pour les parties surélevées du canal, ou partout où il est besoin, des terres glaises (très argileuses) que l'on battra à la dame par couches de 8 à 9 pouces d'épaisseur afin de leur donner un peu de tenue...»*

Vers ces années 1810 à 1812 les travaux étaient, de toute évidence, importants sur ce versant sud du canal mais ils allaient nettement ralentir.

## Plaintes et satisfactions du Préfet

On était encore sur la lancée de gros financements mais voyons la suite :

*«...Cette année nous n'avons obtenu qu'une somme de sept cent et quelques mille francs qui sera insuffisante pour occuper les ateliers pendant tout le reste de la campagne. Quoiqu'il en soit, le canal est déjà ouvert sur une longueur d'environ huit lieues ; trentes écluses sont adjudgées, quatre sont terminées, plusieurs sont commencées ; dans l'emplacement des autres on conduit des matériaux à pied d'œuvre. Quelques soupçons s'étaient élevés sur la solidité du travail dans les deux premières écluses confectionnées. Un examen approfondi a détruit les soupçons. Il a suffi de changer quelques pierres qui n'avaient pas les dimensions voulues par le cahier des charges. Il paraît aujourd'hui que ces travaux, dans leur ensemble, sont dignes d'éloges ; ils présentent d'ailleurs le coup d'œil le plus satisfaisant. Tout annonce que ce département ne tardera pas à jouir de ce nouveau bienfait du souverain qui semble jeter des regards de prédilection et de*

*bienveillance sur la Bretagne... des grandes vues de notre auguste monarque se réaliseront bientôt, alors la guerre ne compromettra plus les approvisionnements du plus beau port de l'Europe...»*

écrivait le Préfet du département d'Ille-et-Vilaine, Félix BONNAIRE, dans un rapport au Conseil Général présenté le 15 août 1811.

On remarque dans la dernière partie de cet extrait que l'on admettait encore l'état de guerre permanent à ce niveau de responsabilités et que la construction du canal était un palliatif.

Le Préfet BONNAIRE semblait très optimiste en voyant l'œuvre, que dis-je, «ce bienfait du souverain», presque achevé. Il ne se doutait pas qu'il faudrait encore une vingtaine d'années avant que le canal d'Ille et Rance soit livré à la navigation.

Le souverain Napoléon 1<sup>er</sup> ne put d'ailleurs jamais admirer son œuvre puisqu'il mourut sur l'île de Sainte-Hélène, dans l'Atlantique-sud, le 5 mai 1821.

Dans un rapport du Préfet BONNAIRE on trouve des enseignements intéressants en ce qui concerne la construction de notre canal.

En effectuant le total des écluses déjà passées en adjudication, on en dénombre 32 alors que le rapport dont nous parlons n'en indique que 30.

En fait, on peut faire à ce sujet quelques recoupements nous permettant de penser qu'il en fut ainsi : une première adjudication de 7 écluses et maisons dans la descente des onze de Bazouges, celle de «La Grande Madeleine» incluse ; ensuite, 11 écluses de «La Petite Madeleine» au «Gacé» en la commune de Trévérien ; puis, une part de 6 écluses sur un marché prévu de 9, de «La Ségerie» à «Haute-Roche» et enfin l'adjudication très claire des 5 maisons et écluses de «Ille» à «Saint-Germain». On se rend compte aussi que la maison et l'écluse de «Butte-Jacquette» en Trévérien fut incluse dans ces premiers lots.

Du fait que l'on sait que les manouvriers et ouvriers étaient, au début, groupés sur les landes de Tanouarn et travaillaient à l'établissement de la tranchée, sur Bazouges y compris, il semble probable que, en août 1811, les 4 écluses terminées étaient les premières de l'échelle des onze, après «La Ségerie».

Autre enseignement : les travaux étaient très suivis par l'encadrement des Ponts et Chaussées

qui n'hésitaient pas à «faire refaire».

Seulement un peu plus de 700 000 francs avaient été affectés à la construction du canal cette année-là, mais l'étendue des travaux engagés depuis le 12 juin 1804 était grande puisque son lit était creusé, approximativement, entre Melesse sur le versant sud et l'écluse de «Couadan» en Saint-Domineuc sur le versant nord. Notons toutefois que la tranchée de Tanouarn n'était pas terminée ni le bassin complémentaire au bief de partage à réaliser entre «La Plousière» et «Villemorin», en Guipel.

L'étendue des travaux nécessita une petite réorganisation de l'encadrement d'Etat. Il fallut renforcer l'équipe.

L'ingénieur LUCZOT fut chargé des travaux entre Montreuil-sur-Ille et Saint-Domineuc. Il était toujours basé à Hédé en 1812. Sur le versant sud, à partir de Montreuil vers Rennes, on affecta un nouvel ingénieur ordinaire, M. LE JEUNE, qui eut avec lui pour le seconder l'élève-ingénieur LEGUAY, basé comme son chef dans cette première commune.

Sur le versant nord, l'ingénieur ordinaire ROZE fut chargé du secteur entre Saint-Domineuc et Dinan, ayant avec lui l'élève-ingénieur du corps impérial des Ponts et Chaussées BRIDENNE.

A la tête de cet ensemble se trouvait l'ingénieur

en chef de première classe M. GOURY aîné, dont les bureaux étaient à Rennes, place Saint-Pierre.

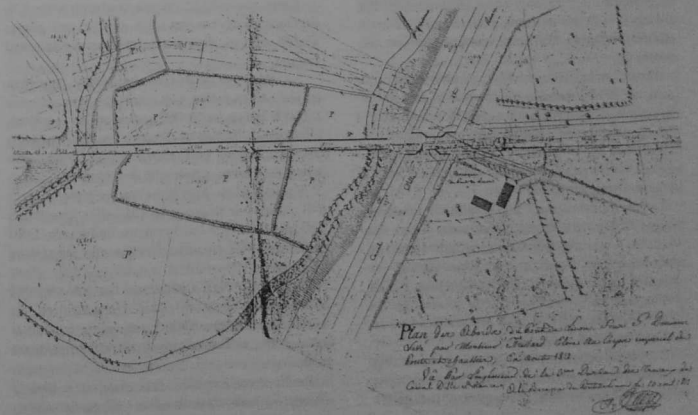
La base du «Camp», en Guipel, et les attaches de Hédé et Montreuil-sur-Ille n'étant plus suffisantes, furent mises en place à Saint-Domineuc, à l'ouest de la route impériale Rennes-Saint-Malo, à une trentaine de mètres au sud des berges du canal, deux baraques pour l'encadrement.

L'ingénieur ROZE fit dresser par l'élève FRISSARD le plan succinct d'implantation des «baraques du pont du Linon» en août 1812. L'une avait une longueur de 11 mètres sur 6,50 mètres de largeur et l'autre 14 mètres sur 6 mètres.

Après le passage du canal ce ne fut plus seulement le pont du Linon qu'il y eut en cet endroit mais deux ponts à la suite l'un de l'autre pour permettre la traversée de la rivière et du canal, par la route impériale. Un troisième fut établi sur la nouvelle rivière (ou moulante), creusée après l'établissement de la voie navigable.

Les ingénieurs et élèves avaient une bien belle tâche à accomplir : faire construire écluses, déversoirs, réservoirs, ponts, aqueducs et maisons éclusières, véritables œuvres d'art et assurer le creusement du canal exactement comme prévu.

Les maisons d'écluse construites pendant la période napoléonienne attirent l'attention car elles



ont un certain cachet que l'on est toujours à même d'apprécier encore aujourd'hui d'autant plus qu'elles ont été rénovées ces dernières années sans qu'elles soient dénaturées.

C'est une maison de base rectangulaire de 12 mètres sur 7 mètres, assise sur de solides fondations de pierres. Les seules ouvertures en façade sont entourées de pierres de granit taillées comme le sont les angles. Le chaînage est établi sous forme de corniches moulurées constituant les sablières.

Elle comprend un rez-de-chaussée avec une pièce principale pavée de dalles de terre cuite de 26 sur 26 centimètres et un cellier avec sol de terre battue. Une fenêtre éclaire chaque pièce, de part et d'autre d'une porte centrale. Une cheminée dans la pièce principale comme dans l'une des deux pièces du premier étage éclairée par trois fenêtres basses, permettait de chauffer l'ensemble. L'étage, bas de plafond, est sur plancher bois. Les murs intérieurs étaient autrefois blanchis à la chaux comme les enduits extérieurs constitués d'un crépi d'argile accroché sur les moellons de schiste, ou mieux, de grès.

Le toit, à quatre pans à coyaux, est en ardoise.

Trente maisons sur quarante-neuf sont de ce style. Elles furent presque toutes entièrement construites avant 1816 et certaines terminées lors de la reprise des travaux, entre 1821 et 1823. Par exemple, les cinq maisons éclusières de «Ille» à «Saint-Germain» ne furent terminées qu'en ces années-là.

Donc, après 1811, les travaux continuaient et jusqu'en 1813 l'étendue du chantier et le nombre des œuvres d'art commencées était très important.

Les conditions climatiques étaient parfois difficiles et pouvaient avoir des graves répercussions sur les travaux du canal d'Ille et Rance et même au-delà...

Les meuniers avaient pris l'habitude de poser sur les déversoirs de leurs retenues d'eau des «hausses» qui augmentaient sensiblement le niveau des eaux dans celles-ci. Mais parfois ces énormes volumes supplémentaires d'eau développaient une bien plus grande puissance sur les digues de retenues des moulins et finissaient par en emporter quelques-unes.

Depuis le début des travaux sur le canal, les ingénieurs des Ponts et Chaussées avaient remarqué cela et subi ce genre d'incidents

plusieurs fois déjà. Mais en plein été 1809 un incident de ce genre, bien plus important, eut lieu en Saint-Médard-sur-Ille et provoqua de graves inondations.

Une rupture de la chaussée-digue de l'étang du «Moulin d'Abas», dépendant du château du Boisgeffroy, suite à des pluies d'orages abondantes et au fait d'avoir laissé les «hausses» en place, provoqua comme un raz de marée dans toutes les prairies basses bordant la rivière Ille sur une distance de 5 lieues (20 kilomètres). Tous les foins coupés qui s'y trouvaient furent emportés. Plus grave encore, les faubourgs de Saint-Martin et de Bourg-L'évêque furent inondés nous dit un document du 16 juin 1812.

Ce document était une demande de réglementation concernant les chaussées et digues des étangs supérieurs du canal d'Ille et Rance, présentée au Préfet par l'ingénieur en chef ANFRAY des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine.

Les meuniers n'eurent plus le droit de placer des «hausses» sur leurs déversoirs.

## Décadence de l'Empire et financement

Cette année 1812 vit une tendance nette à la décelération des travaux sur le canal et pour cause. C'était celle du début de l'anéantissement du grand Empire !

La campagne de Russie, engagée par Napoléon en juin, se transforma en véritable désastre : sur 500 000 hommes, 20 000 seulement en revinrent. L'Europe constatant ce désastre devint plus hardie envers la France. En France le peuple commençait à mettre en cause la politique de Napoléon.

En 1811, les charges militaires s'élevaient à 640 millions de francs et en 1812 elles passèrent à 710 millions. En 1813, sur un budget de 1150 millions, 817 furent affectés aux dépenses militaires.

Le peuple était fatigué de ces guerres qui coûtaient si cher, enlevaient les hommes et amenaient la misère. Malgré tout, les travaux sur le canal d'Ille et Rance engageaient d'importants fonds.

Le 20 novembre 1812, était inauguré le bief de «Fresnay», juste en-dessous de l'écluse de «Saint-

Germain», en présence des maires de Saint-Germain et de Melesse. Il s'agissait seulement du creusement de ce bief qui était terminé.

L'année 1812 fut celle de la réglementation du marché et du retour au maximum des prix. Le travail manquait et les prix étaient élevés. Voilà ce que l'on peut relever dans un compte-rendu de session du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine en fin d'année :

*«...Il n'est aucun de vous dont la misère publique n'ait profondément affligé le cœur et les regards ; Les cris de détresse poussés par les nécessiteux retentissent dans toutes les âmes. Ce n'est point à un mal partiel qu'il faut remédier ; c'est une plaie universelle qu'il faut guérir ; lorsque l'honnête cultivateur, l'artisan industriel ne trouvent plus la subsistance dans leur travail, disons-le, les biens sociaux sont sur le point de se rompre et l'humanité n'en fille pas un devoir...»*

Comme l'argent manquait de plus en plus, le nombre d'ouvriers employés sur le canal diminua avec le temps qui passait. L'administration utilisait, de plus en plus, ses disponibilités pour le paiement des indemnités dues aux propriétaires des terrains acquis pour y établir le canal et ses œuvres d'art.

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux il avait fallu acquérir les terrains nécessaires et établir les actes de ventes à l'Etat et régler les affaires difficiles. Pour chaque transaction, l'administration établissait elle-même les dossiers et les actes de vente pour les propriétaires.

De nombreuses années après la mise en service du canal, l'administration avait encore à régler certaines affaires d'indemnisation de terrains.

Régulièrement, des listes de personnes à indemniser étaient établies, portant le numéro des parcelles, le nom du propriétaire, la contenance, le prix unitaire, global et récapitulatif.

On relève, par exemple, un arrêté pris par le Préfet d'Ille-et-Vilaine, le Baron d'Empire Félix BONNAIRE, en date du 20 août 1810, suite à un document établi par le sieur Louis René RICHELLOT, membre du Conseil Général, aidé de VIARD de JUPE. Il s'agissait d'un document récapitulatif des indemnités dues aux propriétaires des parcelles concernées comprises entre le Pont de La «Dialais» et le «Pont Houitte» sur les

communes de Québricac et Tinténiac.

Pour 137 parcelles, furent versées des indemnités d'un montant global de 56 548,20 francs.

Un autre document prévoyait les indemnités à verser pour 268 parcelles situées sur les communes de Québricac, La Chapelle-aux-Filtzméens et Saint-Domineuc, se montant à 95 429,20 francs. Puis, on régla encore une petite somme d'arriérés de 198,85 francs.

Les terrains de troisième classe comme les lands étaient indemnisés sur la base de 10 francs l'are, ceux de deuxième classe au prix de 15 francs et les terres labourables de première classe, 18 francs.

En 1813, l'administration préfectorale réglait pour 7 573,40 francs d'indemnités et 2 292,43 francs d'arriérés mais il lui restait devoir sur cet exercice 20 948,69 francs d'indemnités de terrains.

En 1814, des arriérés de l'année 1810 pour un montant de 117 955 francs furent réglés le 1er avril sur les communes de Trévérien, Saint-Domineuc, La Chapelle-aux-Filtzméens, Québricac, Tinténiac, Montreuil-sur-Ille, Saint-Médard-sur-Ille, Saint-Germain et Melesse. On versa 18 842,98 francs aux propriétaires de Saint-Médard, par exemple, puis 27 407,50 francs à ceux de Tinténiac. Mais, l'abbé Pierre BOSSARD, dans la monographie qu'il réalisa sur cette dernière commune en 1924, cite les chiffres exacts :

*«Une contenance de 32 hectares de terrains, tant en jardins, terres labourables que prairies, dans la traversée de la commune... L'Etat paya 42 573 francs d'indemnités à cinquante et un propriétaires. Chacun d'eux vit ses contributions foncières diminuer en fonction du terrain exproprié...»*

Ce fut, semble-t-il, la campagne d'Allemagne en 1813 qui amena la France à une situation tellement difficile que les fonds affectés aux travaux de construction du canal pour la campagne 1813-1814 furent en nette récession.

Les entreprises furent mises, de plus en plus, en difficulté. En voici un exemple.

L'entreprise RICHARD-TREVILLY-BOUDET qui, en juin 1810, avait obtenu l'adjudication des 5 écluses d'«Ille» à «Saint-Germain» travailla normalement pendant un couple d'années. Puis, en 1813, tout changea et l'équilibre de cette entreprise

se détériora à tel point qu'au printemps 1814 l'un des associés, BOUDET, ne supporta plus la situation et s'enfuit.

Le conducteur de l'entreprise, FONTAINE, tenta bien de maintenir l'activité sur ses chantiers mais l'argent faisait défaut. Les travaux que l'entreprise avait commencés furent arrêtés en 1815 : 3 écluses et maisons-éclusières étaient terminées ainsi qu'un pont.

L'affaire se retrouva devant les tribunaux et l'adjudication ne fut résiliée que le 24 août 1818. Le dossier fut épluché et en octobre 1821 on établissait que cette entreprise avait une bonne cinquantaine de créanciers pour une somme due de 28 661 francs. Parmi ceux-ci, de petits artisans locaux, comme un charron de Saint-Médard-sur-Ille qui supporta cette faillite en perdant 777 francs. Ce fut une autre entreprise qui termina les travaux... sous la deuxième restauration...

## Main-d'œuvre à bon compte

Revenons donc à l'année 1813.

Ce fut à partir de cette année-là que l'on imposa à l'administration des Ponts et Chaussées de la main-d'œuvre constituée par des prisonniers de guerre sur les canaux bretons en construction.

Un décret du 23 février 1811 avait prévu cette éventualité ainsi que l'organisation nécessaire, nous l'avons déjà relaté.

Sur le canal de Nantes à Brest on avait commencé à utiliser des prisonniers espagnols, qui étaient préalablement au dépôt de Nevers, depuis 1810. Dans son ouvrage sur *la batellerie bretonne*, Jacques GUILLET relate très bien cet épisode. Ils arrivèrent en avril 1812 sur le canal de jonction entre l'Erdre et l'Isac dans la Loire-Inférieure, du côté de Saffré, où fut installé leur camp. Les 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> bataillons de prisonniers espagnols y travaillèrent jusqu'au printemps 1814.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées se plaignaient de ces gens qui, disaient-ils :

*«... sont inutiles pour les travaux du canal...»*

Ils ne forçaient pas beaucoup mais il faut dire qu'ils étaient payés quatorze fois moins que les manouvriers les plus modestement rétribués. Sur le canal d'Ille et Rance, nous l'avons dit, avaient été utilisés des déserteurs et insoumis des armées. Cela ne dura que pendant quatre années précisait

dans un courrier le maire de Hédé, selon toute vraisemblance entre 1806 et 1810.

Le conseiller d'Etat, COTTEZ, directeur des Ponts et Chaussées, par lettre du 1er décembre 1813, annonçait au préfet d'Ille et Vilaine Félix BONNAIRE, l'arrivée du 9<sup>ème</sup> bataillon de prisonniers espagnols destinés à travailler sur le canal.

Le décret du 23 février 1811 avait prévu que 15 bataillons de prisonniers devaient être affectés aux travaux des Ponts et Chaussées, dans toute la France.

Il avait été prévu de loger ce 9<sup>ème</sup> bataillon à Rennes en pensant utiliser les prisonniers sur le versant sud du canal, tout près de la métropole bretonne, mais il y avait déjà 2 300 Autrichiens dans la ville ce qui n'était pas sans poser de gros problèmes au commandant de la place.

Un bataillon était normalement composé de 400 hommes répartis en 4 compagnies. Mais les prisonniers étaient, au 9<sup>ème</sup> bataillon : 30 caporaux, 4 tambours et 258 sans-grade. Ils étaient encadrés de la façon suivante :

- Le bataillon était normalement commandé par un capitaine ayant habituellement comme adjoint un lieutenant, 4 sergents et 4 fourriers dirigeaient les 4 compagnies. Par ailleurs, il y avait un tailleur, un maître-cordonnier et un commis-écrivain faisant fonction de quartier-maître. Ce dernier fut choisi à Hédé, parmi les civils. Son rôle était de tenir à jour le registre des prisonniers et leur habillement. Il y avait aussi une brigade de gendarmerie de 7 hommes à cheval, pour la garde.

La note du directeur général des Ponts et Chaussées précisait que l'ingénieur ordinaire du secteur de travail concerné serait nommé commandant du bataillon de prisonniers. Comme ce 9<sup>ème</sup> bataillon fut finalement affecté à la zone de la tranchée de Tanouarn, l'ingénieur LUCZOT devint son commandant.

Le maire de Hédé fut sollicité par le préfet pour envisager, de concert avec lui dès le 13 décembre, comment et où loger les 292 prisonniers espagnols qu'on ne pouvait absolument pas recevoir à Rennes.

Les baraques du «camp» des landes de Tanouarn n'abritaient plus de déserteurs ni d'insoumis mais elles étaient en mauvais état et ne pouvaient loger au plus que 250 hommes indiquait une note. Il fallait donc réparer celles existantes et

en ajouter d'autres rapidement.

Les prisonniers devaient coucher sur un lit de paille qui serait renouvelé de temps en temps. Il fallait de nouveau ouvrir l'hôpital qui existait près du bâtiment des entrepreneurs mais il était, depuis peu, devenu propriété de particuliers. Le préfet préconisa de déloger ceux-ci et les indemniser.

Le chirurgien PERRIN, adjoint au maire de Hédé, qui avait exercé, bien avant, pendant huit ans dans l'armée fut nommé «attaché au 9<sup>ème</sup> bataillon» et exerça dans cet hôpital improvisé, peu de temps. L'Etat-Major fut logé dans le bâtiment des entrepreneurs.

Les prisonniers espagnols arrivèrent au «camp» des landes de Tanouarn en Guipel le 31 décembre 1813, en plein hiver.

Ce fut le dépôt de mendicité de Rennes qui leur fournit une première couverture pour trois prisonniers. Il était prévu de la renouveler tous les deux ans.

Le préfet communiqua les instructions suivantes pour leur équipement :

Chaque prisonnier devait recevoir chaque jour 750 grammes de pain de munition, 150 grammes de beau pain pour la soupe, 250 grammes de viande ou de lard, 120 grammes de légumes secs ou de pommes de terre ou 60 grammes de riz. La boisson était de l'eau.

Comme habillement, chacun devait recevoir une veste en tricot bleu ciel avec collet et parements noirs garnis de 20 boutons blancs ayant, en pourtour, l'inscription «prisonnier de guerre» et au milieu le numéro du bataillon, un gilet de même étoffe garni de 6 boutons identiques, d'un pantalon de même étoffe, doublé de toile jusqu'aux genoux, une capote de même couleur garnie d'un turban en tricot noir, une veste croisée en tulle ou coton, garnie en toile, pour le travail et un pantalon de même texture, deux chemises en toile forte, deux paires de souliers garnis de clous, une paire de guêtres.

L'approvisionnement du «camp» fut assuré, pour les rations, par le sieur STAVELOT de Rennes et ses transports effectués par LELEU, entrepreneur de roulage. Par la suite, STAVELOT fut secondé par Louis L'HERMITTE de Dinan, Charles SARCIAUX, marchand à Hédé, ainsi que le boulanger Jean CINTRE, fournirent aussi le «Camp».

Cette affaire de rations militaires fut grossie

dans le temps puisque l'on trouve un nombre de 34 787 rations qui auraient été nécessaires pour nourrir ces prisonniers à leur arrivée ! Cela ne correspondait en rien au 9<sup>ème</sup> bataillon.

Il semble plus plausible que ce nombre de rations pouvait correspondre aux effectifs militaires de la place de Rennes qui, déjà importants, se trouvaient augmentés de 2 300 prisonniers autrichiens casernés dans la ville. Mais ceux-là ne travaillaient pas sur le canal d'Ille et Rance.

L'habillement pour les 292 prisonniers installés au «camp» des landes de Tanouarn fut livré par Mme BEUSCHER, négociante à Rennes, et les gamelles nécessaires par le marchand-poêlier de la porte Saint-Michel, Thomas HAMEL.

L'adjutant-Major SPIELBERG, adjoint à l'ingénieur-commandant LUCZOT, recevait 93 francs de solde par mois. Les sergents GROUX Philippe, LE HOUX Alexandre, ANQUETIL Jean-François et LANGROGNET Jean-Baptiste percevaient 75 francs ainsi que le fourrier Jacques BOUQUART. L'interprète Thomas MARTIN n'avait que 30 francs. Par contre, le commis-écrivain de grade quartier-maître avait 125 francs par mois mais il avait dû cautionner pour assumer cette fonction importante une somme de 3 000 francs.

Le 14 janvier 1814, une nouvelle lettre du Conseiller d'Etat COTTEZ, annonça qu'un autre bataillon de prisonniers, le 4<sup>ème</sup>, devait arriver à Rennes et qu'il serait affecté aux travaux de construction du canal d'Ille et Rance entre le moulin de «Trublet» et Rennes. Un échange de courrier eut lieu entre le préfet et le commandant de la place de Rennes qui, une nouvelle fois, réagissait vivement car il n'avait plus, depuis la présence des prisonniers autrichiens, aucune possibilité d'hébergement.

On envisagea de construire des baraques du côté de «La Touche» ou de «Coëtlogon» mais cela restait à définir...

A l'étonnement général, les seuls hommes du 4<sup>ème</sup> bataillon de prisonniers espagnols que l'on vit arriver à Rennes furent 3 sergents et 14 prisonniers, le 15 février 1814 !

En effet, le 25 janvier, avait eu lieu à Lérida en Espagne la défaite française en leur dernière place forte en ce pays. Napoléon était donc refoulé en France, et par ailleurs, évincé de l'Allemagne.

On peut penser que les prisonniers espagnols commençaient à désertir en grand nombre, ce qui expliquerait que l'on ne vit jamais le gros du 4<sup>ème</sup> bataillon à Rennes.

Pendant ce temps, la coalition royaliste européenne envahissait la France. Toutefois, au «camp» des landes de Tanouarn, l'ingénieur-commandant LUCZOT effectuait une revue du 9<sup>ème</sup> bataillon de prisonniers espagnols le 27 février 1814, 277 répondaient présent et 15 se trouvaient à l'hôpital du «camp».

Les prisonniers étaient alors employés aux travaux de terrassement du canal sur le territoire de Bazouges-sous-Hédé du côté de l'échelle des onze écluses. Il fut constaté, lors de cette revue, que leur habillement était en bien mauvais état, mais comme l'argent manquait, Mme BEUSCHER de Rennes livrait au compte-gouttes.

Des congés furent octroyés à un ou deux sergents en ces temps-là.

Mais, très vite, tout allait changer. Les prisonniers apprirent la libération de leur pays et les conditions qui leur étaient imposées les mirent plus ou moins en révolte. Il faut dire que le 31

mars, les armées royalistes européennes étaient entrées dans Paris et que Napoléon abdiqua sans conditions le 6 avril.

Le 8 avril, M. ANFRAY, ingénieur en chef du département pour les Ponts et Chaussées, faisait part au préfet Félix BONNAIRE des grandes craintes de l'ingénieur-commandant LUCZOT.

De grandes rumeurs d'insurrection circulaient, depuis quelque temps, dans le «camp» et son entourage. Les autorités prirent des décisions.

Les 292 prisonniers du 9<sup>ème</sup> bataillon et les 14 du 4<sup>ème</sup> furent repris en compte par les armées le 22 avril et quittèrent les ateliers du canal quelques jours plus tard, n'y ayant réalisé que bien peu de travaux. Leur départ marqua la fin de l'utilisation de la main-d'œuvre fournie par les prisonniers de guerre sur le canal d'Ille et Rance.

Les prisonniers espagnols étaient restés **seulement** 110 jours sur le chantier.

Voilà les faits.

Il y a eu beaucoup d'affirmations à ce sujet et la tradition orale a transmis jusqu'à nous une rumeur persistante par laquelle la tranchée de Tanouarn avait été creusée par des prisonniers prussiens et

espagnols. Il n'est pas rare d'entendre aujourd'hui, lorsque l'on parle du canal d'Ille et Rance :

«Ah oui ! Le canal ? Il a été creusé par les prisonniers de guerre.»

Comme si ce n'était pas un travail pour les Français. Cela fait penser qu'il s'agissait d'un travail réservé aux esclaves, comme autrefois.

Les documents prouvent qu'il n'en fut pas ainsi, comme nous l'avons découvert. Les événements stratégiques et politiques nous offrent aussi de sérieux repères que certaines archives ne dévoilent pas toujours facilement.

Les prisonniers espagnols quittèrent bien le «camp» au début du printemps 1814.

Il est intéressant d'affirmer ici que, contrairement à ce qui fut écrit dans le passé, on ne trouve aucune trace de prisonniers ayant participé aux travaux de creusement ou de construction d'ouvrages d'art du canal Ille et Rance, en dehors de cette période.

Tous les actes d'état-civil et paroissiaux des naissances, baptêmes, mariages, décès et sépultures religieuses de Hédé et Bazouges-sous-Hédé ont été compulsés. Il n'y figure aucun nom

de consonnance étrangère au cours de la période 1804-1831.

**Il est très clair que seuls les 292 hommes du 9<sup>ème</sup> bataillon de prisonniers espagnols participèrent aux travaux de creusement du fief de partage et de la descente des onze écluses de Bazouges, au début de l'année 1814.**

Voici ce que l'on a pu retrouver en ce qui concerne l'utilisation d'une main-d'œuvre particulière de déserteurs, insoumis ou prisonniers de guerre pour la construction du canal d'Ille et Rance.

## Première Restauration : pas de travaux

Le 3 mai, Louis XVIII entra à Paris. C'était la première Restauration de la Royauté. Mais l'impopularité des Bourbons permit à Napoléon de reprendre temporairement le pouvoir. Toutefois son armée se faisait écraser à Waterloo le 18 juin 1815.



Etat actuel du bâtiment des Entrepreneurs (avril 1990). Ce lieu près duquel étaient casernés les prisonniers espagnols, s'appelle toujours "Le camp".



Quelques-unes des premières écluses construites avant 1816 : l'écluse n°22 et celle de la Pêchetière

Les cent jours étaient passés et Napoléon fut exilé à Saint-Hélène. La deuxième Restauration de la Royauté eut lieu.

Sur le chantier du canal d'Ille et Rance les travaux s'amenuisaient depuis 1812. L'immense chantier devint misérable et l'on continua, en 1815 et 1816, à régler des arriérés d'acquisitions de terrains pour respectivement 11 497,41 francs et 286 764,44 francs.

En 1816, une nouvelle crise économique prit naissance et dura en 1817. Ses effets furent ressentis jusque vers 1820. La disette régna par périodes, comme au printemps 1816 puis en fin d'année de nouveau et aussi en 1817.

Il apparaît clairement que les travaux sur le canal furent alors arrêtés. Le Ministère de l'Intérieur, depuis quelques années, envisageait un système de financement par péage en mettant en place une compagnie concessionnaire. L'idée était dans l'air pendant ces années d'arrêt des travaux.

Bizarrement, la ville de Saint-Malo émettait, ces années-là, un avis réservé sur le canal !

Par contre, lors de sa session, le 21 mai 1816, le Conseil d'Arrondissement de Dinan, constatant l'abandon des travaux de construction du canal, demandait que, pour le moins, l'on construise l'écluse prévue à «La Courbure» et que l'on remette en état les quais du port de la ville pour y maintenir le commerce. Il n'y eut pas de suite à cette supplique.

Face à la situation, on installa une gardienne au bâtiment-hôpital du «camp» de Tanouarn, sans doute par mesure de conservation du patrimoine déjà constitué. Un document émanant de la préfecture de Rennes, daté du 30 juin 1816, donne un état de l'avancement des travaux de construction du canal d'Ille et Rance.

Le canal était creusé du point de partage jusqu'à Evran sur 26 kilomètres sur le versant nord, puis jusqu'à la 11<sup>ème</sup> écluse (Fresnay) soit 12,400 kilomètres sur le versant sud. Le bief de partage n'était pas terminé car l'on éprouvait des difficultés avec les glaciés qui s'éboulaient, 20 écluses étaient adjudgées sur le versant nord et 9 seulement, terminées dans l'échelle des onze de Bazouges, 18 étaient adjudgées sur le versant sud. La 9<sup>ème</sup> et la 10<sup>ème</sup> étaient terminées et la première et la deuxième fort avancées. A cette époque les écluses étaient numérotées de 1 à 28 sur le versant nord et de 1 à 20 sur le versant sud, à partir du bief

de partage.

Les écluses de «Villemorin» et «Courgalay» étaient donc fort avancées et «Bouessay» et «Saint-Germain» terminées. Les plans de la dernière écluse prévue sur le versant nord (La Courbure), étaient établis.

Huit kilomètres de rigoles étaient réalisés. Les dépenses depuis le commencement des travaux se montaient à 6 065 100,95 francs.

Pour l'année 1816, seulement 45 000 francs furent affectés au canal, essentiellement, pour des travaux d'entretien.

Les éléments de l'état des dépenses, joint à ce rapport, apportent la preuve que les travaux de premier établissement étaient bien arrêtés. Les mesures de police prises pendant l'été 1816 le confirment.

L'administration recherchait donc un système de concession, l'Etat n'étant plus enclin à financer ces travaux, peut-être parce que l'arrêt du blocus maritime ne justifiait plus l'empressement des années précédentes.

Dans l'immédiat, pour les Ponts et Chaussées, il importait de préserver ce qui était déjà réalisé.

Cela peut étonner, mais une première police du canal d'Ille et Rance, qui était bien loin d'être terminée, fut établie par la préfecture d'Ille-et-Vilaine. Elle est datée du 23 septembre 1816.

Elle fut établie :

*«... pour prévenir toutes dégradations des ouvrages en cours, par les personnes ou les bestiaux, charrettes...»*

C'est sans doute ce qui explique que les demandes d'emploi pleuvaient sur les services de l'administration d'autant plus que beaucoup d'anciens militaires avaient été radiés des armées après les défaites napoléoniennes.

Dans cette première police concernant le canal d'Ille et Rance on découvre qu'il était interdit de parcourir le domaine à cheval ou en voiture.

Les gardes-canal étaient chargés de veiller à l'application des règles de la police, pouvaient dresser procès-verbal et établir des constats des dégâts occasionnés aux installations et pouvaient faire séquestrer, en cas de besoin, les objets des délinquants par le juge de paix. Journallement, ils devaient parcourir le canal et rendre compte tous les quinze jours aux ingénieurs de la zone concernée.

Les conducteurs de travaux des Ponts et

Chaussées avaient aussi les mêmes droits.

Les maires et adjoints des communes riveraines étaient aussi chargés de l'application à la lettre de cette première police du canal d'Ille et Rance établie à titre conservatoire.

On lit dans le texte de cette police :

*«...Les gardes-conservateurs portent une bandoulière de drap bleu, liserée de blanc sur un centimètre de largeur, ornée sur le devant de trois fleurs de lys de drap jaune disposées dans le sens de la longueur. Elles auront chacune dix centimètres de hauteur sur sept de large. Ils pourront porter une arme pour leur sûreté, leur défense personnelle, mais la chasse leur est strictement interdite, sous peine de destitution...»*

La première affiche de cette police, signée par Louis d'ALLONVILLE préfet d'Ille-et-Vilaine et par le Comte de SAINT-LUC préfet des Côtes-du-Nord, fut publiée le 18 octobre 1816. Une autre édition datée du 28 juillet 1819 fut affichée dans toutes les communes riveraines, ce qui semble confirmer la stagnation des travaux.

Un premier garde-conservateur du canal fut nommé officiellement, par l'ingénieur en chef ANFRAY, le 30 novembre 1816 et fut logé dans la maison d'écluse de «La Grande Madeleine» déjà terminée. Il s'agissait de Jean-Louis MEHEUST, né le 17 février 1757 à Lamballe. Sa rémunération était de 450 francs l'an.

Quelques années plus tard, il fut relogé dans une autre maison de l'échelle des onze écluses de Bazouges pour laisser la sienne à l'ingénieur COQUAUD affecté à la 3<sup>ème</sup> division du canal, lors de la reprise des travaux.

On relève toutefois quelques tentatives de relance des travaux par les autorités locales.

Le préfet d'Ille-et-Vilaine, dans un rapport au Conseil Général daté du 23 avril 1817 attirait de nouveau l'attention sur la navigation intérieure et les ports de commerce.

En 1818, l'ingénieur en chef ANFRAY et le premier ingénieur ordinaire chargé de la construction du canal d'Ille et Rance étaient toujours en place.

Le 6 janvier 1818, l'ingénieur en chef ANFRAY adressait une lettre au Comte Louis de LA VILLEGONTIER, nouveau Préfet d'Ille-et-Vilaine, en sollicitant l'argent nécessaire à

l'achèvement des travaux de construction du canal.

Le 19 mai, l'ingénieur ordinaire LUCZOT qui assurait, depuis peu, l'intérim de l'ingénieur en chef muté, indiquait qu'il pensait achever ces travaux en quelques années si les finances nécessaires étaient dégagées. Il n'y avait plus alors d'affectation de dépenses en investissement.

En cette fin d'année 1818, seuls les services préfectoraux réglaient ce qui était possible en indemnités d'acquisition des terrains nécessaires à l'implantation de la voie d'eau.

Par exemple, en janvier, on avait réglé 72 685,49 francs pour des terrains sur les communes de Tinténiac, Quebriac, Trévérien, Saint-Domineuc et Saint-Médard. En mai 1818, on régla une somme de 49 877,81 francs et en septembre 309 792,36 francs.

L'ingénieur LUCZOT avait refait le point des dépenses de construction qui se montaient à 6 165 000 francs (sans les indemnités de terrains).

Il évoquait, dans son rapport du 19 mai 1818, les besoins pour en terminer avec cette construction : 6 000 000 francs. Il semble que l'ingénieur LUCZOT quitta alors la responsabilité qu'il avait pour une autre...

On se rend compte qu'entre le 30 juin 1816 et le 19 mai 1818 il ne fut dépensé pour les travaux qu'une somme de 99 899,05 francs, sans aucun doute, pour des travaux de petit ou gros entretien, de maintenance comme on dirait aujourd'hui.

L'idée d'une concession était toujours avancée. L'ingénieur général des Ponts et Chaussées et des Mines de France pensait que la recette, en l'état des choses, pouvait être de 100 000 francs annuellement, de laquelle il faudrait retirer le montant de petits travaux d'entretien et la rémunération des gardes-canal et des quelques éclusiers déjà en place. Il resterait une somme annuelle de 75 000 francs, seulement pour les travaux de construction. C'était peu pour aller vite, aussi disait-il qu'il valait mieux rechercher un système de concession.

Il semble, d'après les comptes-rendus des sessions du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, que pour les années 1819 et 1820, 80 000 francs furent affectés au canal d'Ille et Rance.

Malgré cette situation, en l'année 1819, on relève la présence de trois conducteurs sur le canal : AUBRY, BLANDIN et NOURY. Ils recevaient une rémunération annuelle de 1 000 francs. Le piqueur

PETIT de MAISON recevait 900 francs.

Les deux gardes de canal : MEHEUST et un nouveau, PELLE, touchaient 450 francs par an. Il faut préciser ici que les gardes-canal n'avaient, à cette époque, qu'un rôle de police à remplir et un très petit rôle d'encadrement, au niveau de ce qui correspondrait aujourd'hui à celui d'un chef d'équipe, semble-t-il ressortir des documents.

On arrivait à un tournant dans le processus de construction du canal, nous allons le voir.

## Deuxième Restauration : relance

Sous la deuxième Restauration, une décision importante fut prise en ce qui concerne le réseau des canaux en France, sur proposition du Directeur Général des Ponts et Chaussées, Louis BERQUEY, qui voyait là une façon de soulager le roulage sur les anciennes voies royales et autres chemins en très mauvais état.

Le roulage qui consistait à transporter les marchandises à l'aide de forts attelages hippomobiles était très difficile, lent et très cher, du fait, principalement, de ce mauvais état des routes. Il était même parfois impossible.

C'était le cas sur les chemins vicinaux dont beaucoup étaient impraticables, car laissés à la charge des communes qui n'avaient souvent pas les moyens de les entretenir.

Les routes départementales n'étaient guère mieux. Quant aux 32 000 kilomètres de routes royales, bien moins de la moitié étaient en état. Impensable de pouvoir remettre en état un tel réseau en quelques années.

Or, la construction des canaux était tout de même en cours et les voies navigables intérieures pouvaient être une réponse au problème posé, au moins en partie. Ce fut pourquoi l'ingénieur général établit à cette époque un très important plan d'ensemble de canalisation de la France, reprenant d'ailleurs un certain nombre des projets de l'ancien régime.

C'est ainsi que l'on prit la décision, en 1820, de passer le réseau des canaux de France des 1 200 kilomètres déjà existants à 2 600 kilomètres !

Cette décision était purement économique et caractérisait la période de la Restauration, alors

que la période napoléonienne l'était par un engagement basé sur des raisons de tactique guerrière, plus qu'autres motifs.

L'administration qui avait « le feu vert » prépara la reprise des travaux.

Mais l'état des finances n'était pas encore bien fameux car lors de son rapport au Conseil Général, le 3 avril 1820, le préfet d'Ille-et-Vilaine demandait que 30 000 francs soient retirés au canal d'Ille et Rance sur lequel quelques travaux, surtout d'entretien, avaient lieu. Il s'agissait de les utiliser pour l'entretien de la Vilaine qui se trouvait dans un grand état d'abandon.

L'ingénieur en chef BLANCHARD, assez récemment nommé, était à l'origine de cette demande. Pour l'année 1821, il fut demandé 94 700 francs pour essayer de relancer doucement la construction mais il ne fut accordé que 70 000 francs !

Parallèlement à cela, l'administration centrale demanda à l'ingénieur en chef d'avoir le plus d'égards possibles envers les propriétaires dépossédés qui présentaient des réclamations (rapport du 16 août 1821).

Une nouvelle fois le Conseil d'Arrondissement de Dinan, le 31 août 1821, sollicita la reprise des travaux de construction du canal. Sur la Vilaine, un tarif des taxes à appliquer à la navigation fut établi et les transports de vase de mer, utilisée comme engrais, en furent exemptés.

Des travaux d'entretien importants eurent lieu sur la Vilaine. Depuis 1820, les adjudications pour la reprise des travaux sur le canal étaient enfin relancées.

Il faut dire que la loi du 14 août 1822 décréta la mise en place de 28 « Sociétés de Canaux », soutenues par des groupes financiers, afin de rassembler les capitaux importants, nécessaires à l'extension du réseau existant.

Fut créée, sous la direction de Jacques LAFFITTE, grand banquier d'Etat, la Société des Quatre Canaux qui allait permettre la relance des travaux sur le canal d'Ille et Rance, entre autres. Les quatre canaux en question étaient : le canal du Berry, le canal latéral à la Loire, le canal de Nantes à Brest et le canal d'Ille et Rance.

Un emprunt de 6 millions de francs fut lancé par la société pour financer le reste des travaux à réaliser pour terminer la construction du canal d'Ille et Rance. Il rapporta exactement une somme

de 6 047 000 francs.

Du côté des entreprises qui avaient obtenu des adjudications en 1810 pour la construction des ouvrages d'art, c'était l'aboutissement malheureux de six années difficiles, sans argent et sans travail. Nous avons déjà cité l'exemple de l'entreprise RICHARD, TREVILLY et BOUDET qui fut déclarée en faillite en fin d'année 1821.

Tous les travaux engagés, nous le verrons, furent l'objet de nouvelles adjudications.

Des arriérés d'indemnités de terrains étaient encore réglés, du côté de Dinan, en 1821, pour un montant de 3 512,34 francs.

## Organisation du chantier

Pour mieux comprendre la manière dont l'immense chantier du canal fut repris sous la deuxième Restauration, il semble intéressant de bien situer l'organisation qui était en place, au travers de ses structures, de ses métiers.

Au fur et à mesure du dépouillement des documents d'archives, on comprend mieux les détails de cette belle organisation qui permit de terminer les travaux de construction du canal.

Il y avait l'**encadrement général**, tenu par l'administration des Ponts et Chaussées puis les entreprises ayant à exécuter les travaux. Mais il faut, avant tout, distinguer quatre catégories d'intervenants dans l'agglomération des travailleurs mobilisés à cette œuvre.

Les **ÉTUDES** et **ENCADREMENT** par les **PONTS** et **CHAUSSÉES** :

- INGÉNIEURS  
études, encadrement des travaux
- DESSINATEURS  
établissement des plans
- NIVELEURS  
arpentage, relevés sur le terrain
- CONDUCTEURS  
conduite et surveillance des travaux
- PIQUEURS  
souvent géomètres mais surtout responsables des ateliers

(Tous ces métiers étaient issus de la commission de la navigation, créée avant la Révolution)

Les **TRAVAUX** de **TERRASSEMENTS** par les **ENTREPRISES** ou en **RÉGIES**

- OUVRIERS et CHEFS-OUVRIERS (chefs d'équipe d'aujourd'hui, anciens chefs de bande d'autrefois)
- MANOUVRIERS (manœuvres d'aujourd'hui)

LES **TRAVAUX** d'**EXTRACTION** de **PIERRES** de **TRANSPORT** et **MANUTENTIONS** par **ENTREPRISES** :

- CARRIERS en granit
- CARRIERS en moellon
- PERREYEURS, spécialistes en pierre de perré (parfois appelés « lamballais »)
- TAILLEURS de PIERRES
- ROULIERS professionnel
- LABOUREURS-ROULIERS

LES **TRAVAUX** sur les **ŒUVRES** d'**ART** par les **ENTREPRISES** :

- APPAREILLEURS
- TAILLEURS de PIERRE
- POSEURS et LAMBALLAIS (bordures et perrés)
- MAÇONS
- MANŒUVRES
- PACHEURS
- CHARPENTIERS
- MENUISIERS
- COUVREURS (maîtres)
- COUVREURS (compagnons)
- SERRURIERS (maîtres)
- SERRURIERS (compagnons)
- PAVEURS (maîtres)
- DRESSEURS

Voici donc établi le schéma général permettant une vue d'ensemble sur ce qu'étaient les métiers de cet immense chantier qui allait bientôt s'étendre sur une longueur de 85 kilomètres !

Reprenons maintenant, plus en détail, sur ces quatre catégories d'intervenants.

## Encadrement - études

Pour les études et l'encadrement, assurés par l'administration des Ponts et Chaussées, il y avait cette organisation pyramidale que nous retrouvons sur le schéma ci-dessous.

On remarque que, lors de la reprise des travaux sous la deuxième Restauration, il n'y avait plus que deux divisions. Cela pourrait s'expliquer parce que les travaux sur le bief de partage et les onze écluses de Bazouges étaient quasiment terminés. Mais, peu de temps après, une 3<sup>ème</sup> division fut remise en place...

Voici l'organisation, telle qu'elle était, lors de la reprise des travaux, au cours de l'été 1822 :

**SERVICE NAVIGATION des PONTS et CHAUSSÉES d'ILLE et VILAINE SECTION CANAL d'ILLE et RANCE :**

### PREMIÈRE DIVISION

C'était la zone comprise entre la Vilaine, à Rennes, et le bief de partage de «Villemorin». Elle était sous la responsabilité d'un ingénieur ordinaire de 2<sup>ème</sup> classe, chargé des travaux : M. LEGUAY François, né à Rennes le 19 février 1787, Il résidait, pendant les travaux, à Saint-Médard-sur-Ille.

### DEUXIÈME DIVISION

C'était la zone comprise entre l'écluse de «Villemorin» et la Rance maritime au lieu-dit «La Courbure». Elle était sous la responsabilité d'un ingénieur ordinaire de 2<sup>ème</sup> classe, chargé des travaux M. MAUGE Camille, né à Rennes le 6 juin 1788, Il résidait aux «baraques du Pont du Linon» à Saint-Domineuc, pendant les travaux.

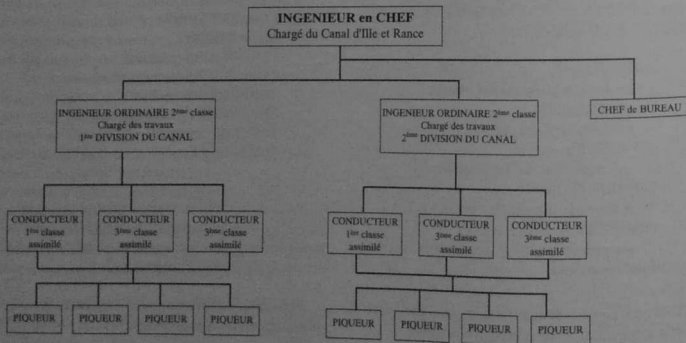
On peut faire quelques remarques quant à cette organisation.

En premier lieu, l'ingénieur en chef chargé du canal d'Ille et Rance, fut le plus souvent l'ingénieur en chef du département d'Ille-et-Vilaine.

Toutefois l'on constate par exemple dans les dernières années de l'ère napoléonienne la présence, à la tête de l'immense chantier de construction du canal, d'un ingénieur en chef qui n'était sans doute pas à la même classe que le «patron» du département auquel il devait rendre des comptes.

Il y eut aussi quelques modifications à cette organisation au cours de la dizaine d'années qui restait à couvrir avant la fin des travaux.

Par exemple, quelque temps après la reprise, l'ingénieur ordinaire MAUGE vit sa division limitée à Evran car la zone Evran «La Courbure» fut prise en mains par l'ingénieur ordinaire MEQUIN, basé à la subdivision des Ponts et Chaussées de Dinan. C'était pour ce dernier une charge supplémentaire mais sans doute attrayante.



Il est à noter qu'en 1822, la dernière écluse prévue sur le versant nord du canal était encore celle de «La Courbure» à environ 1,5 kilomètre en aval du vieux pont de Dinan, tout à fait au sud de la commune de Taden. Ce choix avait été fait car on pensait ainsi réaliser dans les meilleures conditions, un port en eau à Dinan, mais l'on s'aperçut ces années-là que les bateaux à fort tirant d'eau ne pourraient remonter à cette écluse que quelques jours par marée, seulement.

L'ingénieur ordinaire MEQUIN, de la subdivision des Ponts et Chaussées de Dinan, fut chargé d'effectuer une étude à ce sujet. Nous y reviendrons, mais en 1822 le devis descriptif et l'estimatif pour l'écluse de «La Courbure» fut tout de même établi...

Les divisions du canal, pendant les travaux, étaient parfois appelées arrondissements.

Voyons donc maintenant la composition des divisions. Prenons, par exemple, la première division du canal.

L'ingénieur chargé des travaux résidait «...sur le canal...» est-il dit dans les documents. Il logeait à Saint-Médard-sur-Ille, lieu qui se trouvait approximativement au milieu de la zone dont il était chargé.

L'ingénieur LE GUAY était «garçon» en 1823, donc célibataire, bien qu'il avait déjà 36 ans. Il connaissait très bien le canal puisqu'il avait été «élève hors-concours» sur le canal, sous les ordres de l'ingénieur LEJEUNE à partir de 1812, sur la même portion.

Donc, dix ans plus tard, il se retrouvait à la tête de la première division des travaux de construction. Il était sous les ordres, comme son collègue de l'autre division, de l'ingénieur en chef d'Ille et Vilaine chargé du canal d'Ille et Rance, M. BLANCHARD. Celui-ci dirigeait les Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine. L'ingénieur en chef avait un bureau particulier, administratif et technique, avec un responsable chef de bureau, attaché au canal : Etienne, Adolphe HERBIN, né à Paris le 4 août 1801. Il était piqueur de formation et faisait fonction de chef de bureau. L'ingénieur ordinaire LE GUAY avait sous ses ordres trois conducteurs de travaux, «non embrigadés» :

- Jean-Baptiste AUGIER, conducteur de première classe, né à Tervières (Loire) le 6 juin 1788, résidant à Rennes.

- Charles-Félix HERMIER, conducteur de troisième classe, né au Havre de Graud (Seine-Inférieure) le 11 octobre 1797, résidant à Saint-Germain-sur-Ille

- Jean-Christophe PROCQUEZ, conducteur de troisième classe, né à Sompuis (Marne) le 27 juillet 1796, résidant à Saint-Germain-sur-Ille.

Il y avait aussi dans son groupe quatre piqueurs :

- Constant BESNARD, piqueur, né à Dinan (Côtes du nord) le 22 septembre 1799, résidant à Saint-Médard-sur-Ille.

- Jacques-Auguste BREVELET, piqueur, né à Rennes (Ille et Vilaine) le 8 octobre 1796, résidant à Saint-Médard-sur-Ille.

Noms et grades	Lieu de naissance	Date de naissance	Marque, ou grade	Statut	Progrès de la commission
Canal d'Ille et Rance					
Ingénieur en chef					
Charles-Félix Hermier					
Conducteur de première classe					
Jean-Baptiste Augier					
Conducteur de troisième classe					
Jean-Christophe Procquez					
Piqueur					
Constant Besnard					
Jacques-Auguste Brevelet					



Carrière de granit en activité - Début du 20<sup>ème</sup> siècle. Les moyens sont restés les mêmes qu'un siècle plus tôt !

• Gabriel MARSAUDOUT, piqueur, né à Chalon sur Saône (Saône et Loire) le 4 septembre 1800, résidant à Betton.

• Théodore-Joseph DROYAUT, piqueur, né à Rennes (Ille et Vilaine) le 1<sup>er</sup> Avril 1799, résidant à Rennes.

On remarque que tous les conducteurs étaient venus de l'extérieur de la Bretagne. Ils suivaient très certainement les chantiers des grands travaux dont ils avaient l'expérience. Les piqueurs étaient de la région sauf l'un d'entre eux. Un piqueur avait plusieurs équipes de terrassement sous ses ordres.

Le plus souvent, un atelier était constitué de plusieurs équipes. L'équipe était composée de dix à quinze manouvriers, en général.

Il semble que l'atelier, en cette deuxième période de travaux, n'était plus déterminé par un volume de terrassement mais plutôt par la zone d'un ensemble de travaux à réaliser.

Le piqueur, qui avait sous sa responsabilité un atelier de terrassement, était nommé *régisseur*. Il devait alors recruter lui-même les travailleurs destinés à constituer les équipes ainsi que les ouvriers-chefs. Ensuite, l'ingénieur ordinaire lui indiquait l'étendue de son chantier. Il répartissait

alors les équipes de son (ou de ses) atelier(s). Il lui revenait de diriger, surveiller, contrôler et payer tous les travailleurs de sa régie.

Chaque année, en avril mai, en fonction des conditions climatiques, l'Administration des Ponts et Chaussées ordonnait la mise en route de ce que l'on appelait «une campagne de travaux» qui durait jusqu'à l'entrée de l'hiver, aussi tard que le permettait le temps. Parfois, mais rarement, les travaux continuaient pendant l'hiver s'il était très doux. Parfois, on recommençait la campagne suivante seulement à la fin du printemps. Le régisseur (piqueur ou conducteur), agent de l'administration des Ponts et Chaussées, était entièrement responsable des ateliers qu'il avait en régie.

Nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur un exemple d'atelier.

## Extraction et transports des matériaux

Comme au cours de la période napoléonienne,

les matériaux de construction furent extraits des carrières les plus proches possibles du canal et le bois dans les coupes nombreuses qui entouraient les chantiers. La pierre, ordinaire ou de blocage, fut extraite bien souvent de carrières que l'on ouvrit opportunément le long de son parcours. Mais en ce qui concernait le granit, il fallut parfois aller assez loin pour en trouver.

Sur le versant nord, on disposait de la pierre des carrières de Saint-Pierre de Plesguen et de Hébé. Pour le versant sud il fallait apporter le granit des carrières de Saint-Marc Le Blanc, situées à 25 kilomètres du canal et parfois même de Louvigné du Désert.

Le moellon était, autant que possible, extrait des petites carrières déjà en exploitation dans les communes riveraines ou dans les rochers exploitables, éloignés au plus de 2 200 mètres (!), afin d'éviter les transports fastidieux et coûteux par les mauvais chemins de la région qui n'étaient que moellères profondes.

Sur le versant sud, les carrières de Saint-Germain sur Ille et de «La Ville en Bois» en Melesse en fournirent une grosse part avec celles ouvertes à Saint-Médard-sur-Ille. Une carrière située à «Haute-Roche» en Montreuil-sur-Ille fut aussi exploitée à cet effet. La pierre fut même parfois tirée du canal lui-même, par endroits.

Des carrières de sable furent ouvertes en plusieurs points le long du tracé du canal. On en voit encore aujourd'hui l'évidement produit par leur exploitation, en plusieurs endroits.

Dans les carrières, il fallait à cette époque un grand nombre de manouvriers car la presque totalité des travaux se faisaient à la main. On en voit l'exemple dans une carrière de Louvigné du Désert, sur une ancienne carte postale.

Il y avait aussi des ouvriers-spécialistes dans ces carrières car l'extraction elle-même de la pierre était un métier particulier. Certains étaient spécialisés, soit en extraction de la pierre de moellon dans les carrières de grès ou de schistes, soit dans le granit.

Leurs principaux outils étaient : le marteau, la masse, la massette, la pioche, la pelle, la broquette et les indispensables barres en acier suédois dont la fameuse barre à mine. Pour la manutention, ils utilisaient «la chèvre» et certaines voitures attelées.

Le métier était très dangereux. Pour faire

éclater la roche, des trous étaient pratiqués à l'aide de barres à mine qu'on enfonçait à coups répétés de masse. Pour un trou dans le granit, cela demandait de longues heures d'un dur travail, exténuant.

Ensuite, on bourrait les trous de poudre noire. Cette poudre était composée de 72% de salpêtre (nitrate de potassium), de poudre de charbon de bois à raison de 15% et de 13% de soufre. On utilisait aussi la poudre brune, composée de 75% de salpêtre, 15% de lignite et 10% de soufre.

Les poudres noires étaient variables en composition mais, le plus souvent, on utilisait celle décrite ici et qui était une poudre forte, donc à grains fins. Elle s'enflammait assez facilement, par exemple, par élévation subite de température à un peu plus de 200 degrés. Un choc assez brutal, au moment du bourrage, pouvait donc l'enflammer.

La vitesse de propagation de la flamme dans la poudre noire est d'environ 10 mètres/seconde. Or, le cordon d'allumage était toujours constitué de poudre noire car le *cordón Bikford* n'existait pas encore puisqu'il n'apparut qu'en 1840.

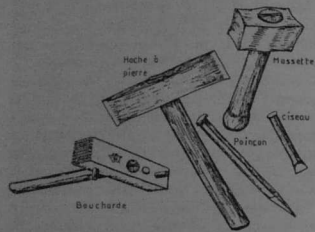
On peut en déduire facilement que les travaux de minage étaient extrêmement dangereux. Les accidents de minage étaient souvent mortels. Les carrières fournissaient donc le grand chantier du canal en matériaux de construction mais c'était un travail long et pénible.

Un document des Ponts et Chaussées de 1822 fait ressortir que deux carriers-perreyeurs et un manouvrier pouvaient extraire 2 m<sup>3</sup> de pierres pour la taille, en 4 à 5 jours, dans les carrières de Saint-Marc Le Blanc. Le m<sup>3</sup> de granit revenait à 15 francs, pris à la carrière. Généralement, la pierre d'appareillage en granit, nécessaire à la construction des œuvres d'art du canal, était préparée dès l'extraction, au gabarit prévu. Dans certains cas, la pierre était taillée sur les ateliers du canal.

Les tailleurs de pierre étaient des spécialistes dont la tâche était essentielle. Il s'agissait d'un vieux métier, bien préparé à l'œuvre d'art et qui détenait le «savoir-faire». En Bretagne, on savait modeler la pierre.

Le tailleur de pierre dégrossissait, à l'aide de la pioche, marteau à pointe pour pierre dure et avec le fétu. Pour la taille plus fine, il disposait de **ciseaux** à pierre, avec des tranchants de 2 centimètres, dentés ou non. La **massette** lui servait

à «mordre» la pierre, les **poinçons** pour les entailles ou pour ébaucher. Les laies, sorte de marteaux à deux têtes dentelées, l'aidaient à préciser la taille. La **boucharde**, marteau lourd à deux têtes carrées, garnies de petites dents acérées pointues, lui permettait de finir les parements de



la pierre et d'obtenir le grain fin de bel aspect que nous connaissons bien. Pour le traçage, il disposait de règles plates, d'équerres, de sauterelles en fer, de grands compas et d'un petit compas dit «compas d'appareil», plus spécialement utilisé pour la sculpture. Ces outils sont toujours ceux que l'on utilise, manuellement, aujourd'hui.

Le transport des matériaux vers les lieux de destination, tout au long du canal d'Ille et Rance, n'était pas une mince affaire.

C'était, généralement, l'affaire des rouliers professionnels spécialisés. Parfois, la carrière avait ses propres moyens de transport et livrait ses matériaux, moyennant rémunération, bien évidemment. Parfois, on faisait appel, localement, à des laboureurs qui disposaient de lourdes charrettes ou tombereaux et de bons attelages.

Dans tous les cas, «les transports de harnais» étaient extrêmement difficiles. Les chemins d'approche du canal étaient presque tous des chemins vicinaux en très mauvais état. Il s'agissait de «chemins creux», de voies encaissées dans la terre, souvent remplies d'eau, et ne voyant jamais le soleil. Ils étaient creusés de profondes ornières par les passages des roues, toujours sur la même trace.

Pour une simple voiture-chaise, il fallait parfois atteler trois chevaux pour s'en sortir. Pour les

lourdes charges sur charrettes, haquets ou autres engins de roulage, on ne pouvait s'en tirer qu'avec six, huit, dix chevaux et parfois bien plus encore !

Le roulage fut une préoccupation constante lors de la construction du canal d'Ille et Rance, d'autant plus que même les grandes routes n'avaient de «royales» que le nom. Elles étaient aussi en très mauvais état.

Le poids de la pierre, des blocs de pierre, était très important. Nous avons calculé que les pierres taillées les plus petites, entrant dans la confection du couronnement des murs de bajoyers d'écluse, pesaient environ 370 kilogrammes chacune et les plus grosses dépassaient 800 kilogrammes !

Par ailleurs, on peut remarquer que les bandes de roulement en fer, cerclées sur les roues à rayons des tombereaux, haquets ou diables, ne faisaient que 10 à 12 centimètres de largeur. La surface de portage était donc faible et l'enfoncement, dans les ornières boueuses, important.

Les transports des matériaux de construction des œuvres d'art du canal d'Ille et Rance étaient, en général, de rudes corvées.

## Ouvrages D'Art

L'essentiel des ouvrages d'art réalisés sur le canal et que l'on voit encore aujourd'hui, en bon état pour la plupart, sont : les écluses, maisons d'écluse, rewersoirs, déversoirs, aqueducs, ponceaux, ponts, passerelles. S'ajoutèrent à ces ouvrages les viaducs sous rails, construits une trentaine d'années après, par la Société des Chemins de Fer de l'ouest, lorsqu'elle établit la ligne Rennes-Dol-Saint-Malo.

Les ouvrages d'art du canal furent réalisés par les entreprises qui répondirent aux adjudications lancées par l'administration des Ponts et Chaussées, chiffrées et accordées aux moins-disants.

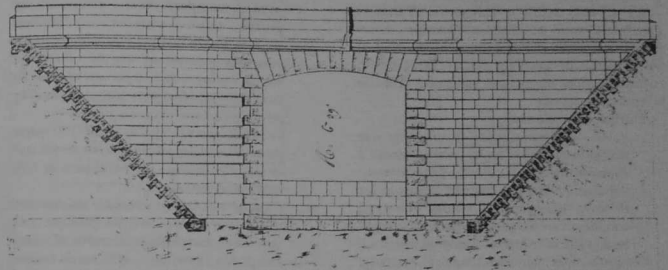
Il faut dire que les descriptifs et plans concernant chaque adjudication étaient en eux-mêmes de véritables petits «chefs-d'œuvre». Les détails étaient poussés à l'extrême. Ils dénotent que les études préliminaires avaient été minutieusement menées. Tous les documents le démontrent. Les «techniciens» de l'époque, malgré

leurs moyens incomparablement limités en ce début du 19<sup>ème</sup> siècle, faisaient preuve de prouesses, c'est évident.

Les dessins techniques des ouvrages, d'une belle finesse, sont traités de manière artistique et les moindres détails apparaissent, par les jeux

Les marchés comportaient souvent un groupe rapproché de plusieurs ouvrages, voire même, parties d'ouvrages.

Depuis 1820, les ingénieurs, les conducteurs des Ponts et Chaussées avaient repris les études et poursuivaient l'établissement des projets. Mais les



Embouchure du Canal sur la Vilaine et pont d'origine en bout de l'écluse du Mail.

d'ombres, en relief. Quelques couleurs aux significations précises accentuent encore cet effet sur les «planches» qui n'étaient pourtant que des schémas industriels.

Comme me le disait M. Paul BESSINE, chef de groupe dessinateur, de l'actuel service Rennes-Navigation et auteur de la conservation d'une partie de ces archives : «...Vous ne trouvez pas que ces plans sont formidables ? Voyez la balustrade, on a envie de la saisir et monter l'escahier tant elle est réelle...». A tel point qu'il pense en faire un montage sous verre qu'il exposerait dans le bureau afin de mettre en exergue le beau travail de ses prédécesseurs.

Les œuvres d'art du canal avaient donc été l'objet de grandes attentions au cours des études mais aussi lors de la présentation des devis et estimatifs chiffrés au centime près, pour les adjudications lancées au fur et à mesure des besoins mais aussi, très certainement, en fonction du financement.

Comme nous l'avons déjà expliqué, l'entreprise qui emportait le marché était celle qui proposait le plus fort pourcentage de réduction sur l'estimatif présenté par l'administration lors de l'adjudication.

décisions n'étaient pas toujours faciles à prendre. On a en exemple le problème posé par la jonction routière entre le bourg de Montreuil-sur-Ille et Guipel.

Pour cela, il fallait passer sur le canal et donc établir un pont sur celui-ci... mais où ? Certains édiles de la commune de Montreuil pensaient que le pont pouvait être établi au sud du village de «Chanquelin» où l'ancien chemin menant du bourg de Montreuil à Guipel passait déjà «à gués», depuis bien longtemps. D'autres le voyaient à «Courgalay».

Un projet de pont fut établi pour «Chanquelin» par l'ingénieur COQUAUD le 22 février 1821, mais finalement ni un endroit ni l'autre ne répondait à la logique. C'était pourtant le maire de l'époque, M. BONVALET qui, après délibération du Conseil Municipal, avait demandé un pont à «Chanquelin».

La population s'empara de cette affaire semblait-il et l'on monta dans le clocher de l'église pour déterminer «de visu» où l'on devait établir le pont permettant la liaison la plus courte entre les deux bourgs.

Mais l'affaire ne fut pas réglée de sitôt car ce ne

fut qu'une dizaine d'années plus tard qu'on parla enfin de construire un pont à... «Lengager». Et ce ne fut que le 8 septembre 1841 que le Sous-Secrétaire d'Etat donna son accord pour la construction de ce dernier pont. Mais un premier pont avait été établi à «Courgalay» lors de la construction de l'écluse. Quelle affaire !

Le 19 août 1822, le Conseiller d'Etat et Directeur Général des Ponts et Chaussées, Louis BERQUEY, adressait une lettre au Préfet d'Ille et Vilaine Louis de LA VILLEGONTIER pour lui communiquer les instructions qui étaient celles de la reprise des travaux.

En voici un petit extrait :

«...Il s'agit maintenant de satisfaire aux obligations que la loi des canaux impose à l'administration des Ponts et Chaussées : solidité, économie, célérité, tels sont les devoirs premiers que nous avons à remplir... Le caractère de pareils ouvrages ne doit être ni le luxe ni la magnificence...»

Ces instructions nouvelles limitaient l'ouvrage du canal à un seul chemin de halage de 3 à 4,50 mètres de largeur. Elles proposaient de réduire le nombre des maisons d'écluses et qu'on les construise en dernier. C'était une invitation générale aux restrictions, à éviter tout superflu et à réaliser d'importantes économies. Une nouvelle lettre du 30 août (11 jours après la première) renouvelait ces vues et insistait sur la nécessité d'obtenir un prix de construction de chaque maison d'écluse à moins de 2 500 francs. C'est là, dans ces instructions, que l'on trouve l'explication sur la nouvelle série des maisons d'écluses qui sont, comme on le constate aujourd'hui, beaucoup plus petites et bien moins logeables que celle de l'époque napoléonienne. Leur aspect extérieur tranche énormément avec le cachet particulier et de bel aloi qu'avaient les premières maisons construites. On perdit ainsi une certaine unicité et aussi de la beauté dans ces œuvres là.

On a une description intéressante de ces nouvelles maisons d'écluses dans un rapport de l'ingénieur ordinaire MEQUIN, responsable de la subdivision des Ponts et Chaussées de Dinan. Ce rapport est contresigné par l'ingénieur en chef du département des Côtes-du-Nord, M. LECOR le 10 novembre 1822.

«... Les nouvelles maisons d'écluses ont 9 mètres de longueur en façade sur 5 mètres

de profondeur. Leur hauteur en pignons est de 4,12 mètres. Elles ont un toit à deux pans à 45 degrés... Un rez-de-chaussée et un grenier séparés par un plancher en chêne donnant 2,85 mètres sous poutres au rez de chaussée... Une porte centrale et deux fenêtres en façade, une fenêtre dans un pignon, une porte dans l'autre. Sur un pignon, au rez-de-chaussée, une cheminée de 1 mètre de large. Le rez-de-chaussée comporte deux pièces, une de 5 mètres et une de 3 mètres séparées par un cloison de bois. Dans la plus petite pièce, un escalier de meunier donne accès au grenier.

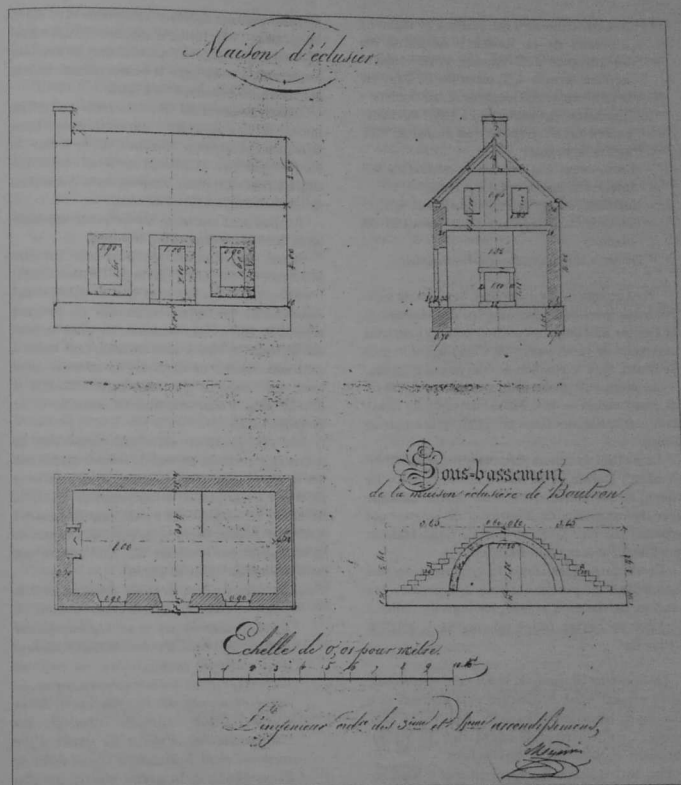
Les murs ont une épaisseur de 0,70 mètre pour le soubassement et 0,40 mètre au-dessus. Ces maisons sont surélevées de 1,20 mètre au-dessus du sol.

La maçonnerie est exécutée au mortier d'argile très pure et bien corroyé. Les ouvertures sont revêtues de pierre de taille.

Les faces intérieures des murs seront rejointées au mortier de chaux et de sable et recouvertes de deux couches de lait de chaux. Les murs extérieurement seront rejointés au mortier de chaux et de sable puis recouverts d'un enduit composé, en quantités égales en volume, d'argile pure et de chaux vieille, éteinte, dans lequel on ajoute de la poussière de granit passée au crible fin. Le sol de l'aire du rez-de-chaussée sera fait d'une couche de 20 centimètres d'épaisseur d'argile bien battue. La maison sera couverte en ardoises pointées venant de Chateaulin et de qualité «la parisienne»...

La réalisation de ces maisons éclusières, sous la deuxième Restauration, ne fut tout de même pas identique partout. En effet, on relève des dimensions différentes : 9,80 mètres sur 5,60 mètres à «Grugedaine», 10,05 mètres sur 6 mètres aux «Cours», 9,35 mètres sur 4,85 mètres à «Pont-Perrin». Cela semble prouver que les dernières maisons d'écluse construites, comme «Pont-Perrin», par exemple, étaient vraiment réalisées à l'économie.

Ce rapport nous apporte donc bien de précieux enseignements sur les techniques utilisées sous la



Restauration pour la construction des œuvres d'art, dans le cadre des mesures d'économie dictées par le pouvoir.

Par ailleurs, il nous donne encore bien d'autres indications sur l'état d'avancement des travaux en cette fin d'année 1822. Il nous indique aussi qu'avant l'établissement du canal, le port de Dinan restait impraticable, pour les gros bateaux, quinze

jours par mois car il y avait moins d'un mètre d'eau dans la Rance. Il indique la construction d'un seul chemin de halage. Il précise les travaux restant à réaliser. Cela, par rapprochement, confirme qu'entre 1815 et 1821-1822 il n'y avait pratiquement plus eu de gros travaux sur le canal.

Voici par exemple la liste des travaux restant à effectuer dans le département des Côtes-du-Nord :

- Construction de sept écluses et maisons d'écluse de la Rance à la limite du département. Les dimensions des écluses devaient être de 4,72 mètres entre bajoyers et 25,60 mètres de longueur de sas (radier)
- Creusement du canal jusqu'à 1,800 kilomètre au dessous d'Evran avec un chenal de 9,10 mètres de largeur.
- Creusement des canaux de dérivation sur lesquels se trouveront des écluses.
- Chemin de halage le long de la Rance.
- Un pont au confluent de la Rance et du Linon.
- Quatre à cinq ponceaux sur les ruisseaux.

Pour ce secteur nord du canal, la pierre de taille provenait, pour la première espèce des «Landes de la Paprie» au Hinglé ou encore, pour la deuxième catégorie, de la «Carrière du Chemin Neuf» près de Dinan. Pour le moellon on était moins difficile.

Le mortier de chaux était composé de 0,450 m<sup>3</sup> de chaux éteinte et de 0,900 m<sup>3</sup> de sable. La chaux était alors prise aux fours de Saint-Servan puis de Dinan.

Le mortier de ciment était composé de 0,540 m<sup>3</sup> de chaux éteinte et de 0,820 m<sup>3</sup> de ciment. Le ciment en ces années 1820, était encore fabriqué avec des morceaux de tuiles et de poteries qui venaient par mer jusqu'au port de Saint-Malo et que l'on pilait et tamisait finement.

Ce rapport confirmait la composition des crapaudines et pivots destinés à supporter les vantaux de portes d'écluse, en fond de radier : 11/12<sup>ème</sup> de cuivre rouge ou rosette et 1/12<sup>ème</sup> d'étain fin.

La troisième division du canal en construction, sur le versant nord, bénéficiait déjà des services d'un jeune ingénieur talentueux, ROBINOT, des services de l'arrondissement des Ponts et Chaussées de Saint-Malo-Saint-Servan.

Plus tard, il devint ingénieur en chef à Rennes. Le 10 décembre 1822, il signait les plans de l'étang de «Boulet» à Feins et de son aménagement, dans le but de préparer l'alimentation en eau du canal.

Les travaux de construction du canal d'Ille et Rance étaient bien relancés. Les cinq écluses et certaines des maisons de Ille, Dialay, Saint-Médard, Bouessay et Saint-Germain n'étaient pas terminées suite aux problèmes devant lesquels

s'étaient trouvées quelques entreprises vers 1815-1816, dont l'entreprise d'associés RICHARD-TREVILLY et BOUDET qui n'avaient pu terminer ces œuvres d'art, malgré la bonne volonté de son conducteur de travaux, FONTAINE.

Cette entreprise fut donc déclarée en faillite mais l'un des associés s'en sortit assez bien puisqu'en 1823 on le retrouva sur le canal de Nantes à Brest. L'entreprise RICHARD fut adjudicataire de travaux à réaliser dans la tranchée de Glomel, dans les Côtes du nord...

Il fallait donc reprendre les travaux abandonnés après 1815 sur le canal d'Ille et Rance.

Ainsi, une soumission nouvelle fut-elle présentée le 24 août 1820 et le 18 mars 1821, l'entreprise associée LOUISE et LAMY fut adjudicataire des travaux à terminer sur les cinq écluses de Ille à Saint-Germain. De plus, le pont sur la rivière de l'Ille à Saint-Médard, était inclus à cette adjudication. Le déversoir du «Dialay» allait aussi être construit par l'entreprise LOUISE et LAMY suite à une adjudication relancée le 31 décembre 1821.

Les recoupements effectués permettent de penser que quelques travaux de relance eurent lieu dès le mois d'août 1821. Mais la grosse reprise se fit avec l'ouverture de la campagne de 1822, au début de l'été seulement. Le pont supplémentaire à construire en prolongement de celui de l'écluse de Saint-Médard, sur la rivière Ille, fut l'objet d'une justification dont voici un extrait :

«...Il y avait un pont en pierre sur le chemin du bourg de Guipel à celui de Saint-Médard ; il a fallu le démolir par ce qu'il se trouvait sur la ligne du canal. L'écluse de Saint-Médard doit avoir un pont et l'on ne peut se dispenser d'en construire un autre de correspondance sur le nouveau lit de la rivière d'Ille afin de rétablir les communications vicinales. La rivière d'Ille recevant entre le moulin d'Ille et celui de Saint-Médard, la petite rivière de «La Magnanne» et le ruisseau du Boiffgeffroy, le pont dont il s'agit aura 8 mètres d'ouverture. Il sera composé d'une travée en charpente sur culées en maçonnerie...»

Nous trouvons là, l'exemple d'un pont en bois, comme ce fut le cas de la plupart des ponts construits, en dehors de ceux du canal lui-même. L'ancien pont de pierre qui traversait la rivière Ille

avant la construction du canal d'Ille et Rance avait plus de 20 mètres de longueur et une largeur de 2,50 mètres au plus. Les anciens ponts étaient prévus au plus juste dans leur largeur !

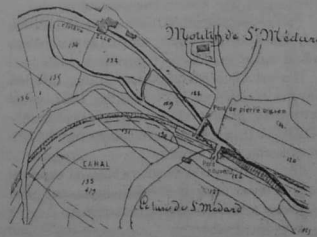
Il faut d'ailleurs remarquer que les nouveaux ponts en pierre, construits lors de l'édification du canal, généralement en bout d'écluse, ont un étranglement sur toute leur longueur qui ramène la largeur de la voie à seulement 3 mètres entre les quatre grosses bornes en granit qui protègent les parapets contre le choc des lourdes roues des véhicules hippomobiles.

Les plans de situation de l'époque de la construction font apparaître que le lit de la rivière Ille fut reconstitué, parallèlement au canal, sur une bonne partie de son cours entre Montreuil et Saint-Germain sur Ille. Cela fut nécessaire car il fallait bien drainer les eaux des ruisseaux affluents, lorsque le niveau du lit du canal ne permettait pas leur déversement directement dans celui-ci. D'autres portions furent ainsi reconstituées.

Les travaux qui avaient commencé en 1804 sur le bief de partage avaient été poussés pendant la période napoléonienne de chaque côté de celui-ci, sur le versant sud et le versant nord.

A la reprise de ceux-ci, au début de ces années 1820, on continua à progresser de la même façon. Ainsi, avait-on repris la finition des cinq écluses de «Ille» à «Saint-Germain» et dès 1822 furent mises en chantier celles de «Fresnay», «Les Cours» et «Grugedaine». La construction des écluses et autres ouvrages entre «Ille» et «Saint-Germain» fut terminée au cours des campagnes de travaux de 1822 à 1825.

Les documents de cette deuxième époque de



Exemple d'implantation du canal dans la vallée de l'Ille

construction du canal nous donnent aussi de précieuses indications.

On constate que les paiements des entreprises étaient effectués :

«...au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sous la déduction de 1/10<sup>ème</sup> pour garantie de la bonne exécution des ouvrages qui n'était réglée qu'un an après l'achèvement des travaux...»

Pour réaliser les travaux d'édification des ouvrages d'art, les entreprises disposaient de cinq groupes de corps de métiers comme nous le montre ce document.

*Tableau des salaires journaliers des ouvriers d'art employés à la construction du canal, vers 1822.*

Corps de métier	Montant (en francs)
Apprentis	3.00
Bouilleurs de chaux	3.00
Porteurs	3.00
Nouveaux Ouvriers	3.00
Chantiers de la Rance	3.50
Chantiers de la Rance	4.50
Chantiers	4.00
Chantiers	5.00
Chantiers	4.00
Chantiers	4.50
Chantiers	5.00
Chantiers	4.50
Chantiers	3.00
Chantiers	2.00

Salaires journaliers des ouvriers d'art employés à la construction du canal, vers 1822.

Ce document nous donne le montant du salaire perçu pour une journée de travail par les ouvriers spécialisés, journées qui variaient de 10 heures à 16 heures, suivant la saison, au cours de ces années.

L'ingénieur en chef d'Ille-et-Vilaine et donc du canal d'Ille et Rance, BLANCHARD, lançait les adjudications les unes après les autres, en fonction de l'avancement des travaux.

On constate sur certains documents ou affiches d'adjudications qu'il y était précisé, en ces années 1820, que les devis et les estimatifs étaient ceux établis en 1810.

Mais on était loin d'avoir lancé l'ensemble des

adjudications car en 1822 les ingénieurs chargés de la construction avaient encore de nombreux problèmes à résoudre.

Un rapport de l'ingénieur ordinaire LE GUAY, sur la direction à donner au canal entre le «Moulin de la Roche» et le «Moulin de Pont-Perrin», sur le versant nord, nous en donne une preuve. On s'interrogeait beaucoup sur le tracé à retenir car les inondations de la Rance, du côté de «Boutron», étaient très importantes en période de crue, aussi fallait-il essayer de préserver les installations qui allaient être mises en place. Dans ce long rapport, signé le 15 mars 1822, l'ingénieur LE GUAY, sur sept grandes pages, analyse le projet d'origine de 1784 établi par l'ingénieur en chef LIARD et les études faites par la suite par les ingénieurs ROZE et DEBERH et même par LEGRAVERENT.

L'ingénieur LE GUAY pensait qu'on pouvait supprimer l'écluse de «Mottay» et placer celle de «Boutron», 168 mètres en-dessous de l'emplacement que nous lui connaissons aujourd'hui, afin d'éviter la coupure du halage côté est du canal. Cette suggestion ne fut pas retenue.

On apprend dans un rapport au Roi, établi le lundi 31 mars 1823, qu'il n'y eut entre août 1821

et le début de 1823 qu'une seule et unique campagne de travaux. En effet, l'hiver 1821-1822 et le printemps furent très durs : froid, neige, pluie, vent empêchèrent tous travaux pendant de longs mois. Un peu partout il y eut des dégâts. Le Conseil Municipal de la commune de Melesse avait déjà fait état, le 20 février 1820, d'une première crue qui avait eu lieu sur la rivière Ille, détruisant le pont de «La Cottinais», près de «Fresnay». En 1822, on ne reprit les travaux qu'au mois de juin. Tout cela eut des répercussions, mêmes tardives, puisqu'en mai 1824 d'importants éboulements se produisirent encore dans la tranchée de Tanouarn dont les pentes n'étaient toujours pas stabilisées.

Ce rapport nous donne l'état des dépenses relatives aux travaux de construction du canal : 335 659,29 francs, engagés sur les fonds de la compagnie des canaux.

Par ailleurs, l'Etat poursuivait l'acquisition des terrains nécessaires à la constitution du domaine sur lequel le canal se construisait. La commune de Melesse reçut la somme de 423,38 francs pour des terrains cédés. Sur cette commune, 23 hectares 39 ares et 67 centiares furent expropriés. En 1823, on versa des indemnités à 82 propriétaires dont les terrains étaient situés entre la «Lande de Fresnay» à Melesse et le «Moulin de Trublé» à Rennes : 703,46 francs, payés le 12 juin.

Puis l'on arriva en 1824. Dès le 27 janvier de cette année-là, était lancée par voie d'affiche, l'adjudication pour la finition des portes des écluses d'Ille à Saint-Germain dont, seul, l'approvisionnement en matériaux avait été fait avant 1815(!) par l'entreprise adjudicataire de l'époque. Il s'agissait donc de construire ces portes d'écluses, en bois, comme toutes les autres.

Ce fut l'entreprise NOURY et DESHUBERT qui, étant la moins-disante, emporta le marché sur la base encore une fois des estimatifs de 1810.

Il n'est donc pas étonnant qu'une fois les travaux réalisés en 1824 et début 1825, cette entreprise posa réclamation auprès de M. COIQUAUD, nouvel ingénieur ordinaire du 2ème arrondissement des travaux.

Les estimatifs établis sur la base de ceux de 1810, devaient poser problème puisque tout juste les travaux terminés il y avait réclamation.

Cette affaire de portes d'écluses se termina en 1829 par un procès...

## Portes d'écluses

Il paraît intéressant de décrire ce qu'étaient et ce que sont encore aujourd'hui ces portes d'écluses du canal d'Ille et Rance. La aussi, les bureaux d'études du service navigation des Ponts et Chaussées de Rennes avaient bien pensé les choses. Les expériences, parfois malheureuses, vécues sur la Vilaine, avaient fait naître, petit à petit sans doute, une maîtrise certaine en ce domaine.

Les portes d'écluse sont robustes, résistantes et «tiennent», en moyenne, une bonne trentaine d'années, parfois jusqu'à quarante ans. Cela correspond, si l'on peut dire, à la durée de vie du bois de chêne dans l'eau.

La porte aval d'une écluse est plus haute que la porte amont. En effet, la hauteur de la chute d'eau de l'écluse s'ajoute à la hauteur de la porte amont dont cette dimension est basée uniquement sur le mouillage du canal. Les plans d'un vantail de porte amont et d'un vantail aval donnent une idée du travail que les charpentiers devaient effectuer, entièrement à la main.

De bons chênes sur pied étaient choisis, pas trop loin de l'atelier, marqués et abattus au bon moment, un peu avant que la sève soit complètement descendue. On laissait le bois sécher quelques années. Le bois était ensuite travaillé. Le premier travail revenait aux «scieurs de long» qui débitaient les troncs aux sections voulues, 35/30, 35/26, 25/25 et 25/20 centimètres.

Les charpentiers prenaient alors le relais et préparaient les différentes pièces de bois qui allaient composer chaque vantail de porte. Ils y allaient au harpon, à la cognée, à la hache, à la scie, à la tille, à l'herminette, perçaient enfin les trous destinés au boulonnage à l'aide de tarières et

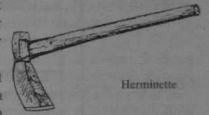
finissaient à la besaigüe.

Ils assemblaient alors l'ensemble des éléments constituant les vantaux, afin d'en vérifier le montage et la finition. Ensuite, on démontait et chargeait les éléments sur



Hache du Charpentier

une gabare ou sur un haquet pour les transporter jusqu'à destination, c'est-à-dire l'écluse dans laquelle ils allaient être remontés sur place, pièce par pièce.



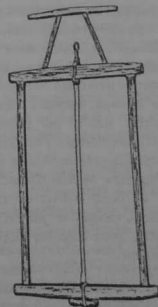
Herminette

Une porte ayant deux vantaux, on commençait en principe, par monter celui qui devait recevoir en appui le poteau busqué de l'autre, cela pour faciliter le réglage.

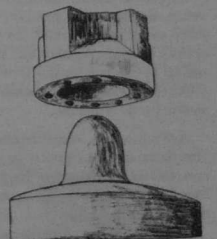
Le pivot de crapaudine était alors encastré dans la pierre de granit située au fond de la chambre de porte, le long du bajoyer, et scellé au plomb.

La crapaudine, partie femelle du système, était encastrée par emmanchement en force, dans le pied du poteau-tourillon du vantail. On posait alors, verticalement, le tourillon sur le pivot et on le retenait en haut du mur-bajoyer par un collier de fer doux, solidement fixé dans le couronnement. Le poteau-tourillon pouvait ainsi pivoter dans son logement vertical, aménagé dans le mur-bajoyer et appelé chardonnet. Le chardonnet est la partie arrondie de l'enclave nécessaire au vantail lorsqu'il se trouve en position d'ouverture.

A ce moment du montage, il ne fallait pas oublier de passer dans le tourillon les deux tirants traversiers à ridoirs, grosses tiges en acier de 30 millimètres de diamètre qui consolidaient l'assemblage du vantail. Ensuite, on assemblait les traverses et le bracon ainsi que le balan-



Scie du Scieur de long



Crapaudine et Pivot de vantail de porte

DEPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE

5. AFFICHE = CANAL D'ILLE-ET-RANCE

### TRAVAUX

A l'entrepreneur pour la finition des écluses de Saint-Germain

RECEPTION DES SECONDES SOUMISSIONS.

Ceux qui voudront entreprendre la finition des bois, ferrures et accessoires pour la construction des portes des écluses de Saint-Germain, du pont d'Ille, du Dû et de Saint-Germain, l'entreprise Noury et Deshubert, nous prions que, depuis le premier jour jusqu'au dernier, on tienne au Secrétariat de la Préfecture les seconds estimatifs, en vue de l'adjudication de l'Etat du Gouvernement de la Rance au 10. Les seconds estimatifs doivent être déposés au Secrétariat de la Préfecture le 15. Les seconds estimatifs doivent être déposés au Secrétariat de la Préfecture le 15.

Estime de Melesse, pour portes avec ferrures et accessoires, ci... 280,00  
Estime de Saint-Germain, pour portes avec ferrures et accessoires, ci... 250,00  
Estime de Ille, pour portes avec ferrures et accessoires, ci... 250,00  
Estime de Dû, pour portes avec ferrures et accessoires, ci... 250,00  
Estime de Saint-Germain, pour portes avec ferrures et accessoires, ci... 250,00  
Total... 1000,00

CONDITIONS DE L'ADJUDICATION  
L'adjudication aura lieu le 15 courant, à midi, au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes. Les candidats doivent déposer au Secrétariat de la Préfecture, le 10 courant, un second estimatif, en vue de l'adjudication de l'Etat du Gouvernement de la Rance au 10. Les seconds estimatifs doivent être déposés au Secrétariat de la Préfecture le 15. Les seconds estimatifs doivent être déposés au Secrétariat de la Préfecture le 15.

Il n'est pas permis de se faire représenter par un mandataire.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

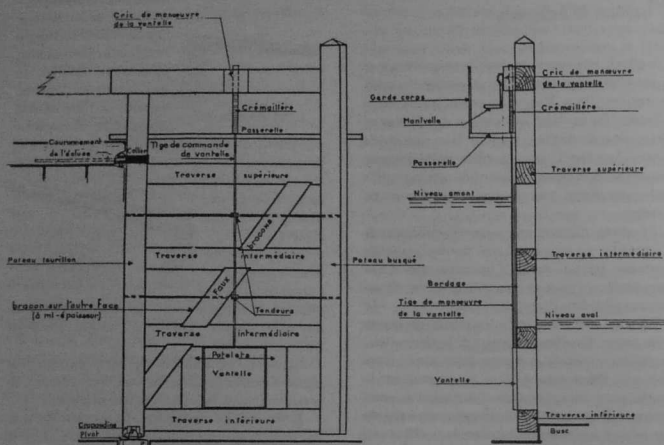
Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.

Le cahier des charges est déposé au Secrétariat de la Préfecture, à Rennes, et peut être consulté par tout intéressé.



Un Vantaux de Porte aval d'écluse

cier, puis enfin le poteau busqué. Il fallait serrer le tout, ni trop ni trop peu, à l'aide des tendeurs, en tournant les ridoirs. On mettait alors en place un bardage en bastinges de chêne, montés en oblique, entre les traverses inférieure et supérieure afin d'étancher le vantaux.

Tout le montage était réalisé par assemblages tenons-mortaises et à mi-bois, pour les faux-bras seulement.

En pied de chaque vantaux, la traverse inférieure venait parfaitement en appui sur une pièce de bois, fixée sur le nez du seuil en fond d'écluse et appelée heurtoir. Aujourd'hui, on ajoute un joint spécial en caoutchouc qui assure une très bonne étanchéité aux portes. L'étanchéité du heurtoir était assurée par de la mousse.

Après tout cela, venait la mise en place de la vantelle, de sa crémaillère et de sa commande par cric, fixé sur le balancier, pour chaque vantaux. Puis, l'on posait sur chaque vantaux une passerelle en bois, sans rembarde.

Une belle construction, ces portes d'écluses !

C'était tout un art que les ingénieurs des Ponts et Chaussées maîtrisaient parfaitement et que les entreprises surent réaliser pendant plus d'un siècle. Depuis les années 1940, les charpentiers-spécialistes du service navigation de Rennes ont très bien pris la relève et sont les gardiens de l'héritage du savoir-faire laissé par leurs aînés.

Les portes sont toujours réalisées dans les mêmes conditions, sauf en ce qui concerne le débitage du bois qui est maintenant assuré par les scieries riveraines du canal. Le système de colliers en fer doux, destiné à retenir chaque vantaux par la partie haute du poteau-tourillon, mérite particulièrement l'attention. On trouve d'intéressantes précisions à ce sujet dans le rapport de l'ingénieur MEQUIN, daté du 10 novembre 1822.

Le demi-collier est retenu par deux longs tirants, montés en patte d'oie dans les pierres du redan, juste sous les blocs du couronnement de l'écluse :

- un tirant dirigé vers l'amont de la porte avec un angle de 45 degrés, ayant une longueur de 2,85 mètres.

- un tirant dirigé vers l'aval de la porte, avec le même angle, ayant une longueur de 1,85 mètre.

Les deux pattes d'oie, à leurs extrémités, sont forgées. Elles sont retenues par l'appareillage complexe des pierres de couronnement. Sur certaines portes d'écluse, particulièrement hautes et donc lourdes, les agents du service navigation, chargés de l'entretien, ont trouvé des tirants amont de demi-colliers qui avaient jusqu'à 5 mètres de longueur ! Mais la longueur standard était bien de 2,85 mètres. Ces ferrures, à l'origine de la construction du canal, furent fournies par les forges de Paimpont.

On peut remarquer aussi que chaque tirant comportait un assemblage, par trous oblongs et clavettes, près du demi-collier, permettant le réglage de l'aplomb du poteau-tourillon. Sur les estimatifs de l'époque, on relève que les prix des deux portes d'une écluse (4 vantaux) variaient entre 7 000 et 7 500 francs, suivant leur hauteur.

## Des matériaux et des mortiers

Des documents d'archives, retrouvés au service de Rennes-Navigation, nous révèlent d'autres éléments intéressants au sujet de la construction du canal.

L'entreprise LOUISE et LAMY, comme les autres, était tenue d'utiliser des matériaux bien spécifiques et le service des Ponts et Chaussées, chargé de la construction, précisait les choses dans les descriptifs. Pour les œuvres d'art fut utilisé tout un ensemble de matériaux :

- le moellon ordinaire qui servait pour les côtés intérieurs des murs des maisons d'écluse et pour les perrés, particulièrement en aval des écluses.
- le moellon piqué qui entraînait dans la confection des murs des maisons pour le côté extérieur et pour certaines parties des radiers d'écluses. Le moellon était posé avec du mortier chaux-sable lors des constructions des années 1820. (à noter que le mot moellon s'écrivait : moilon)
- la pierre de taille en granit de première catégorie était réservée pour le grand

appareil du dessus de radier d'écluse et le couronnement des bajoyers. Le radier qui avait besoin d'une solide assise avait 1 mètre d'épaisseur.

- la pierre de taille en granit de deuxième catégorie servait pour les assises de frise entre l'architrave et le couronnement du bajoyer, pour les chaînes d'angles, pour les remplissages des chambres des portes et des murs de chute.
- Les descriptifs donnaient d'autres précisions que les entreprises devaient respecter.

Pendant la période de la deuxième Restauration, on trouvait les entreprises suivantes, associées ou non, sur les chantiers d'œuvres d'art : DESHUBERT, BLANDIN, NOURY, DELION, MARSAUDOUT, MICHEL, BESLAY et LOUISE et LAMY déjà citée. Ces entreprises s'approvisionnaient parfois auprès de petits artisans, localement.

On remettait ce genre de texte descriptif à ces entreprises (pour le versant sud) :

«...La pierre de taille viendra de Saint-Marc Le Blanc et le moellon sera pris à Saint-Germain ou bien dans les rochers des alenours, éloignés au plus de 2.200 mètres.

Les moellons doivent être choisis dans les bancs les plus durs, renfermant le moins de quartz possible. Il ne doit pas y avoir de moellon inférieur à 25 centimètres sauf en ce qui concerne les garnis.

Les moellons de grès de Saint-Germain doivent être taillés et piqués à vives arêtes. Trois moellons doivent correspondre à la hauteur des pierres taillées pour être utilisées dans la construction des maisons-éclusières...»

Voici donc un exemple remarquable de ce qu'étaient les directives que recevaient les entreprises qui construisaient les écluses, maisons, ponts et autres œuvres d'art dont on peut admirer



Le Nequet



Tombereau

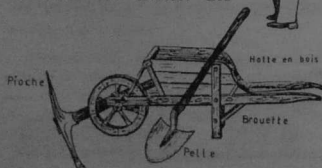
encore aujourd'hui la qualité, la solidité et l'harmonie.

Pourtant, les entreprises adjudicataires étaient confrontées à d'énormes difficultés de toutes sortes, comme les approvisionnements des matériaux par exemple. La chaux, les tuileaux et les poteries nécessaires à la maçonnerie arrivaient souvent de très loin, par bateaux à Saint-Malo, parfois à Dinan ou encore, par la Vilaine jusqu'à Rennes. Le sable venait de carrières qui n'étaient pas toujours «à portée de tombereau». Les fours à chaux, dans la région du versant sud étaient inexistantes.

La pierre de granit était extraite de carrières plus ou moins lointaines comme Saint-Marc le Blanc et même Louvigné du Désert puis de Hédé, de Saint-Pierre de Plesguen, du Hinglé et plus tard de Dinan.

Combien il était difficile d'isoler un chantier d'écluse des eaux d'écoulement ou de filtrations. On utilisait bien des batardeaux constitués de bastinges ou de planches, parfois de pieux, en double-rangée comblée à l'aide d'un mélange de terre d'argile, de paille, de bruyère ou de jonc. Mais, combien de problèmes posés pour arriver au but et dans quelles conditions de travail ?

Un batardeau était constitué d'une digue de pieux et d'ais (planches de bois) comblée de terre et de pierres afin de détourner une rivière. Les



palplanches étaient des planches de bois garnissant les fondements et piloris d'une digue, en les juxtaposant, nous indique OBELIN de KERGALE.

Il fallait pomper l'eau envahissante à l'aide de la vis d'Archimède car la pompe hydraulique était encore rare. Souvent, on vidait les cavités à l'aide des seaux en bois de cette époque, en faisant la chaîne.

Pour stabiliser les fonds de formes sous les ouvrages, que d'ennuis, particulièrement à cause des éboulements.

Les mortiers devaient sécher avant que les ouvrages soient mis en eau car la chaux hydraulique n'existait pas encore.

Aucun liant à prise rapide dans l'eau n'existait, les ciments industriels et la pouzzolane non plus.

On utilisait des mélanges qui peuvent aujourd'hui nous étonner. On se servait encore tout simplement de mortier d'argile. Un mélange constitué de sable argileux, de cendre de tourbe et de chaux éteinte eut cours aussi, mais en ces années 1820 on ne trouvait pratiquement plus que les mortiers à base de chaux ou de ciments faits de poteries et tuileaux pilés et tamisés.

Dans le mortier à la chaux, il semble que l'on ajouta dorénavant quarante livres de chaux vive par m<sup>3</sup>, comme dans le mortier au ciment de poteries. Le ciment de poteries et tuileaux était fabriqué par l'entreprise, sur le chantier, en les pilant et en les tamisant pour obtenir une poudre fine. On utilisait aussi le mortier de ciment lors de la construction des écluses. Le conducteur actuel de la brigade d'entretien du canal, basé à Saint-Germain sur Ille, explique qu'il a eu l'occasion de retrouver un agrégat de teinte grenat délavée dans un redan d'écluse, juste après le couronnement, à environ 0,90 mètre de la bordure du bajoyer. Il y en avait sur 10 centimètres d'épaisseur et sur une grande profondeur.

Un agent d'une ancienne brigade d'entretien du canal confirme ce constat. Quel rôle pouvait jouer ce «mur» de mortier au ciment de poteries ? Éviter les filtrations ? Peut-être...

Il semble inté-



ressant d'avoir un aperçu des prix pratiqués, en prenant des exemples dans les documents.

La chaux, une fois éteinte, revenait à 43,33 francs le m<sup>3</sup>. Les déblais, suivant la nature des sols, étaient payés entre 0,625 et 0,950 franc le m<sup>3</sup> et jusqu'à plus de 1,70 franc en «pierre vive», sans le transport.

Le m<sup>3</sup> de déblais de terre, porté à deux relais de 30 mètres, revenait à 1,76 franc. Ce prix de revient était composé de 4/5<sup>ème</sup> d'une journée de travail auxquels étaient ajoutés les frais divers et d'amortissement du matériel ainsi qu'une part de bénéfice pour l'entreprise (prix moyen d'une journée de manouvrier : 1,50 franc).

Les remblais étaient payés 0,45 franc le m<sup>3</sup>, sans le transport.

Le sable, pris en carrière, valait 1,44 franc le m<sup>3</sup>. Tamisé et rendu sur le chantier, il atteignait dans les 3,10 francs.

Le mortier à la chaux coûtait entre 15,78 francs et 20,69 francs le m<sup>3</sup>, suivant les distances de transport du sable et de la chaux.

Un béton à la chaux revenait, une fois coulé, entre 16,28 francs et 19,59 francs le m<sup>3</sup>.

Le moellon ordinaire, de 25 centimètres minimum, valait 14,40 francs le m<sup>3</sup> pris à la carrière de Saint-Germain-sur-Ille.

Le prix du m<sup>3</sup> de maçonnerie finie, moellons compris, variait de 11,67 francs à 18,42 francs. Le moellon piqué était beaucoup plus cher : 73,11 francs le m<sup>3</sup>.

La pose de moellon piqué en parement de mur revenait à 5,22 francs le m<sup>2</sup>.

Le m<sup>3</sup> de pierre de taille posée, valait entre 67 francs et 83,14 francs.

La pose de pierre de taille, en parement de mur revenait à 7,63 francs le m<sup>2</sup>.

La pose de carrés de pavés en perré se montait à 3,75 francs le m<sup>2</sup>.

La peinture des boiseries extérieures coûtait 1,38 franc le m<sup>2</sup>.

Les documents nous permettent de connaître aussi quelques prix globaux.

Le déversoir du «Dialay», par exemple, coûta 21 640,09 francs. Les cinq écluses de «Ille» à «Saint-Germain» et leurs maisons, deux ponts en bout d'écluse et un sur la rivière furent adjugés à 125 898,61 francs.

Là aussi, on remarque que les entreprises adjudicataires étaient payées à partir des estimatifs établis au préalable par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, en fonction des marchés obtenus par les moins-disants. L'administration appliquait ensuite une majoration de 10% représentant le bénéfice. L'entreprise pouvait, bien évidemment,

«tirer» les prix de revient aussi bien sur les matériaux que sur la main-d'œuvre.

Le tableau ci-contre nous donne quelques prix.

Les manouvriers et les ouvriers spécialisés qui réalisèrent ces ouvrages d'art devaient être de rudes compagnons car les ateliers du canal d'Ille et Rance étaient étendus et, le plus souvent, très pénibles. Il leur fallait affronter les grandes difficultés dues à la permanence d'eau sur le chantier. Les filtrations étaient permanentes et il leur fallait puiser constamment et le plus souvent écarter l'eau de l'ouvrage «à coup de seaux».

On disposait sur les ateliers, des brouettes poussées par les hommes et des brancards. On avait aussi des traîneaux, des tombereaux, des diables, des haquets pour le transport des barriques de chaux vive, pour la pierre, le sable, la terre et autres matériaux.

On utilisait les échafaudages faits de grandes perches de bois, les échelles, les chèvres, les mâts de levage indispensables quand il fallait mettre en place ces lourdes pierres du couronnement d'écluse dont certaines pesaient 880 kilogrammes. On construisait parfois des pans inclinés pour permettre l'approche des matériaux. Il fallait aussi beaucoup de cordages et de poulies.

Le cordeau, le fil à plomb, le niveau à eau, l'équerre de maçon, la règle, les truelles, les auges à gâcher en bois, les marteaux de maçon ou à piquer, les leviers et barres en acier suédois, les pelles, les pioches, les cribles ou tamis pour passer le sable ou le ciment de tuileaux étaient les outils de base.

Voici un aperçu de ce qu'utilisaient les hommes de l'art, les corps de métiers de ces entreprises adjudicataires qui, au fil de longues années, allaient achever la construction de ce beau canal d'Ille et Rance car de nombreux problèmes techniques se posaient constamment.

## Ecluse maritime et derniers travaux

En 1823, après des études complémentaires, les ingénieurs des Ponts et Chaussées estimèrent, enfin, que placer la dernière écluse du versant nord du canal au lieu-dit «La Courbure» allait être une erreur car la remontée des bateaux sur Dinan

n'aurait guère été favorisée. Cela aurait limité beaucoup trop le temps d'utilisation de cette écluse maritime du canal, du fait des marées.

En reprenant les nivellements de la Rance maritime, on s'aperçut qu'un autre endroit aurait été beaucoup plus favorable. Il s'agissait de la pointe du «Châtelier» sur la commune de Saint-Samson, située presque en face du village de «Lyvet» se trouvant sur la rive est de la Rance en la commune de La Vicomté sur Rance.

La pointe du «Châtelier» était une avancée rocheuse, solide, sur laquelle on pouvait s'appuyer pour édifier une écluse. Une étude fut réalisée en ce sens.

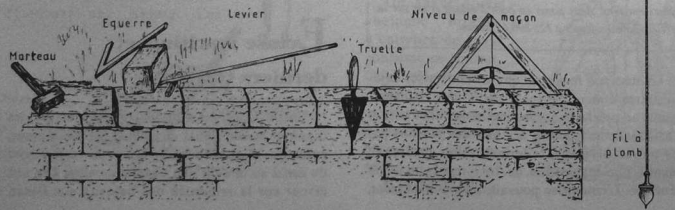
Le projet de construction de la dernière écluse du canal en cet endroit, signé le 23 septembre 1825 par l'ingénieur ordinaire MEQUIN qui l'avait établi, est contre-signé par le nouvel ingénieur en chef du canal d'Ille et Rance, de la Vilaine et de la 2<sup>ème</sup> section du canal de Nantes à Brest, M. PIOU.

Dans ce rapport, on relève que la pointe du «Châtelier» était un endroit où les navires pouvaient remonter à presque toutes les marées.

Les caboteurs remontant habituellement à Dinan, à l'occasion des marées, avaient jusqu'à 1,80 mètre de tirant d'eau, 15 mètres de longueur et dans les 4 mètres de largeur. Ainsi, envisageait-on un mouillage de 2,18 mètres dans le bief (au-dessus de l'écluse projetée), jusqu'au vieux pont de Dinan.

La largeur de l'écluse fut fixée à 5 mètres et la longueur à 26 mètres entre chute et enclave de porte aval. Le mur de chute était incurvé. Cette écluse était presque identique à toutes les autres mais les portes étaient des portes d'ebbe.

Un pertuis de 8 mètres, avec une porte d'ebbe, fut prévu côté est de l'écluse, à la hauteur de la porte amont. Puis, ensuite, jusqu'à rejoindre l'autre rive, une digue-déversoir d'environ 80 mètres de longueur, était aussi prévue. On comptait beaucoup



84

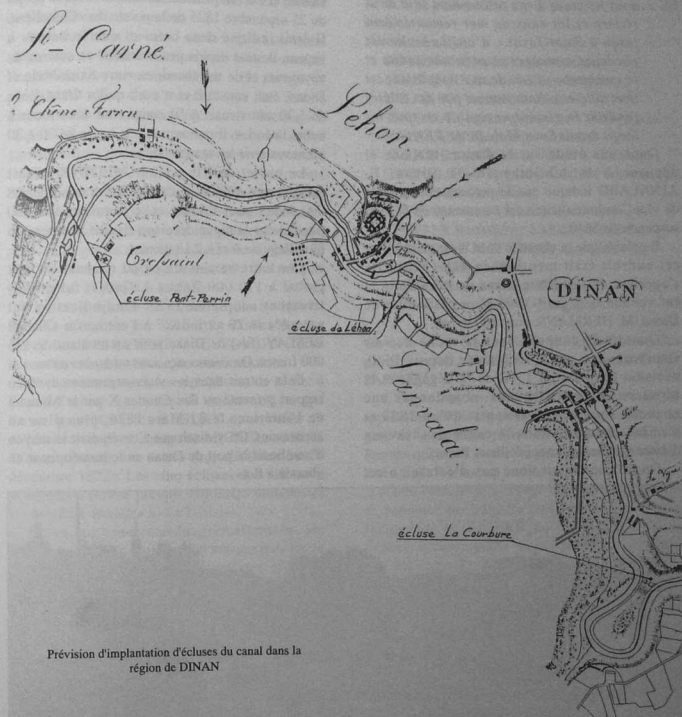
sur ce pertuis pour le passage direct des bateaux, particulièrement des gros, pendant le temps de l'étalement de haute-mer.

On commença par édifier une maison éclusière en cet endroit, suivant le petit gabarit économique prévu lors de la reprise des travaux sous la Restauration.

On abandonna donc la mise en place d'une écluse à «La Courbure» et la suivante fut maintenue à Léhon. Il fut décidé de consolider les rives de la Rance au niveau de «La Courbure» et d'aménager correctement le lit de rivière en cet endroit. Il semble très intéressant de regrouper ici ce que nous avons retrouvé comme indications sur ce lieu particulièrement important pour les Dinannais.

Amand DAGNET en dit ceci dans son livre *La Rance* qu'il écrivit en 1911 :

«...Voici sur le canal... la ferme de «Baudouin» puis le lais de Rance appelé «La Courbure», où se tenait une assemblée bien suivie autrefois... Au fond de ce coude arrive d'abord le ruisseau des Champs-Galais puis le vallonnet de l'abreuvoir. Ce coude de la rivière fut tracé il y a plusieurs siècles pour entraver le courant qui, aux marées d'équinoxe, menaçait d'envahir «La Magdeleine sous Dinan» ainsi que Léhon et les plaines qui l'entourent et lui font suite. Le tracé direct, qu'a repris plus tard le canal, avait été comblé à cet effet. Les terrains plats d'où partait ce coude vers le sud avaient alors reçu ce nom de courbure ou corbure. Il y avait autrefois la «Chapelle de La Corbure» dont on ne retrouve plus trace... Le rocher qui se présente en cet endroit, en forme d'éperon, sur la rive droite et derrière lequel



«...En élargissant les endroits trop resserrés de la rivière de Dinan, supprimant les chaussées des moulins et ouvrant la tranchée de la courbure, les eaux douces

passent toujours la vieille rivière se nomme «le rocher d'Alcaï»...»

Déjà, bien avant 1911, on se posa des questions sur ce lieu. On relève que le sieur BEAUGRAND, sous-ingénieur des Ponts et Chaussées, avait posé cette question en juillet 1783, à la communauté de la ville de Dinan lors des études du canal : «...En quel temps et pour quoy a-t-on fait la coupure qui se trouve dans la montagne dite de la courbure ?»

On lui répondit que les travaux de percement de cette montagne de roche, pour couper «La

«...En élargissant les endroits trop resserrés de la rivière de Dinan, supprimant les chaussées des moulins et ouvrant la tranchée de la courbure, les eaux douces

Courbure» avaient été entrepris dès 1583 et qu'ils durèrent jusqu'au 17<sup>ème</sup> siècle. Puis, elle avait été comblée, plus tard.

Voici ce qu'en pensait la communauté de la ville de Dinan en 1783 et ce qu'elle écrivit à la commission de la navigation qui procédait alors aux études du canal :

«...En élargissant les endroits trop resserrés de la rivière de Dinan, supprimant les chaussées des moulins et ouvrant la tranchée de la courbure, les eaux douces

85

*dans les crues d'eau nettoieraient le lit de la rivière et les eaux de mer remonteraient jusqu'à Saint-Juvat... d'où il résulterait plusieurs avantages pour la navigation et le commerce ; l'eau de mer remplissant cet intervalle et y étant retenue par des écluses rendrait la rivière navigable en tous les temps depuis Saint-Malo jusqu'à Evran...*

Dans une étude sur la Rance, réalisée et déposée à la bibliothèque de Dinan, E. ALVALARD indique que le percement du rocher de «La Courbure» aurait été commencé en 1635 et suspendu en 1640 ;

Il précise que la chapelle dont il est question en cet endroit était mentionnée dès 1330. Elle s'appelait, dit-il, «Notre-Dame de Réconfort» et fut vendue le 5 avril 1795 à un particulier de Dinan, M. HERMANS, pour 160 livres.

Quant à la coupure dans la roche de «La Courbure», en partie recomblée depuis 1640, décision fut prise en 1792 de la dégager et la terminer. Mais les travaux, abandonnés une nouvelle fois, ne furent repris qu'en 1827 et terminés en 1829 dans le cadre des travaux d'aménagement du canal d'Ille et Rance.

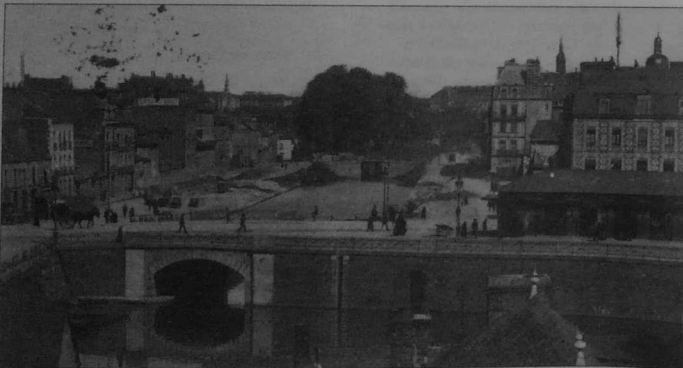
On ne construisit donc pas d'écluse en cet

endroit et l'on se pencha sérieusement sur le projet du 23 septembre 1825 de la pointe du «Châtelier». Il était indiqué dans celui-ci que le bateau à vapeur, destiné depuis peu à assurer un service de voyageurs et de marchandises entre Saint-Malo et Dinan, était construit et n'avait qu'un tirant d'eau de 1,30 mètre mais qu'il comportait deux roues à aubes latérales. Il remorquait une barge de 20 à 30 tonneaux pour les marchandises.

Le projet de l'ingénieur MEQUIN faisait ressortir une estimation de 193 000 francs dont 88 000 francs pour l'écluse et le pertuis et 105 000 francs pour la digue-déversoir devant maintenir le mouillage du bief à 2,18 mètres.

Une autre version du projet ramenait le prix global à 170 000 francs. Le projet fut définitivement adopté en 1827. L'adjudication fut accordée le 20 avril 1827 à l'entreprise Charles BESLAY (fils) de Dinan pour un montant de 175 000 francs. On commença sans tarder les travaux.

Cela entraînait dans les vues exprimées dans un rapport présenté au Roi Charles X par le Ministre de l'intérieur le 31 Mars 1826, plus d'un an auparavant. On y disait que l'on étudiait le moyen d'améliorer le port de Dinan en le transformant en «bassin à flot».



Au premier plan : La Vilaine dans laquelle aboutit le canal d'Ille et Rance dont on voit l'embouchure sous le petit pont qui masque l'écluse du Mail, contiguë à celui-ci. La «Salle Verte» se trouvait à gauche de l'embouchure (au bout du «Mail» actuel) et l'extension du Port-Saint-Yves à droite de celle-ci, dans la Vilaine. On distingue, après l'écluse, le port dit «des malouins» avec le quai d'Ille et Rance à gauche et le quai Saint-Cast à droite. Au fond, le «Pont bagoul». Au tout début de ce quai, à droite, une grue à simple commande manuelle, mais pivotante, pour le déchargement des bateaux. De part et d'autre des quais, quelques véhicules automobiles carrossés, ce qui semble indiquer que cette vue date des alentours de 1920.

Ce rapport donne aussi une idée assez précise de l'avancement des travaux.

Le creusement du canal sur le versant sud entre «Fresnay» et «Saint-Martin» était bien avancé et l'ensemble des terrassements sur cette portion de plus de 21 kilomètres touchait à sa fin. Sur ce parcours, les huit maisons d'écluse de «Fresnay» à «Saint-Grégoire» étaient en cours de construction ainsi que trois ponts, par les entreprises associées DESHUBERT, DANDIN et NOURY. Ces travaux concernaient une adjudication du 15 juillet 1822.

Les cinq écluses de «Ille» à «Saint-Germain» étaient terminées ainsi que les maisons et deux ponts. Les portes des cinq écluses revinrent à 39 744,67 francs. Le tout avait été réalisé par l'entreprise LOUISE et LAMY.

Les cinq écluses de «Villemorin» à «Haute-Roche» n'étaient pas encore terminées par les entreprises DESHUBERT, GUEVEL et JUNTE ni le pont envisagé à «Chanelin» commencé.

Sur le versant nord, les sept écluses de la mer à Evran étaient en cours de construction par l'entreprise Charles BESLAY pour celle du «Châtelier» et par l'entreprise MICHEL, aussi de Dinan, pour les six autres (adjudication du 26 décembre 1822). Les cinq écluses des «ilôts» à «Calaudry» étaient presque terminées comme les six de «Pont-Houitte» à «La Dialais».

En ce qui concernait les terrassements, les travaux avançaient enfin sur ce versant puisque le lit du canal entre «La Petite Madeleine» et Dinan était presque entièrement creusé. Par contre, la petite portion en dérivation à «Boutron» était tout juste commencée.

Au cours de cette année 1826, on continuait toujours à relever les grands éboulis qui avaient eu lieu en mai 1824 dans la tranchée de Tanouarn. Il n'y en eut, heureusement, pas d'autres de cette importance par la suite. Le montant des travaux effectués depuis la reprise en 1821 s'élevait au 31 mars 1826 à 3 499 895,67 francs.

Le canal d'Ille et Rance, en 1826, commençait à prendre tournure. Si les cinq écluses à partir du bief de partage, sur le versant sud, avaient été terminées cela aurait permis la mise en eau jusqu'à «Fresnay» en Melesse. Les autorités officielles devaient préserver ce qui était établi.

Ainsi, le 31 août 1826, furent nommés des éclusiers qui eurent aussi un rôle de surveillance comme les gardes-canal mis en place dès 1816,

suite à la publication de la première police du canal.

Furent nommés :

BOYON Charles à «Saint-Martin»,  
COGRANNE René à «Saint-Grégoire»,  
BOUYAUX Yacinthe à «Gacé»,  
THEBAULT ancien gendarme à «Grugedaine»,  
HAUDOUIN Pierre aux «Cours»,  
ALLAIRE du MEE Jean-Marie à «Fresnay»,  
BRUNELIERE le garde-canal fit les manœuvres à «Saint-Germain»,  
AUGEARD Jean-Claude à «Bouessay»,  
LENFFER Barthélémy à «Saint-Médard»,  
GUILLOT de MOULERSY au «Dialay»,  
PICON Julien à «Ille»,  
JAMOIS Jean à «Haute-Roche»,  
JUHORE Jean-Marie à «Lengager».

On note le 14 octobre 1826 le décès de l'un des gardes-canal, PELLE. Il fut remplacé par PAPELLE.

L'ingénieur en chef PIOUS, par lettre du 22 septembre 1826 envoyait le procès-verbal de la pose de la première pierre de l'écluse du «Mail» à Rennes qui allait assurer la jonction avec la Vilaine à «La Salle Verte», au sud du port Saint-Yves.

Cette cérémonie avait eu lieu le 20 septembre, en présence du Ministre de l'intérieur le Comte Jacques de CORBIERE, né à Amanlis près de Rennes. Il faisait partie du ministère ultra-royaliste à la tête duquel était de VILLELE.

Le texte indique que les travaux sur le canal d'Ille et Rance avaient été longtemps arrêtés à cause de : «...la soif de conquérir appelant au dehors les fonds destinés à la prospérité intérieure de notre pays, laissa la plus belle entreprise dans une stagnation. Enfin l'Europe, fatiguée du bruit des armes, entra dans le repos...»

C'était là un extrait de la prise de parole du Préfet de VENDEUVRE.

Les travaux reprirent avec l'arrivée des Bourbons, y lit-on. Pourtant les Bourbons firent aussi la guerre, par exemple lorsque sous l'égide du nouveau Ministre des affaires étrangères, François René de CHATEAUBRIAND, en août 1823, ils avaient rétabli la Royauté en Espagne où les troupes françaises furent maintenues, par mesure de «non-retour» du libéralisme, jusqu'en 1828.

Il s'agissait bien du grand écrivain dont la



«L'atelier a exécuté dans la partie adjacente aux 400 mètres de grands éboulis du bief de partage, au moyen de piquets, fascines, clayonnages, gazons et terres végétales, 580 m. c. de remblais. Les terres ont été prises à 7 relais de distance.

Il a été enlevé du fond de la cuvette du canal (sous «Villebué») 596,5 m. c. de déblais provenant de vases et éboulis. Ces terres fluantes ont été transportées à 6 relais.

Il a remblayé (sous «Villebué») au moyen de piquets, clayonnages, gazon et terre végétale 1 211,70 m. c. Pour cette réparation les déblais ont d'abord été faits en redans. On a établi ensuite un encaissement au pied du talus, au moyen de gros et longs piquets et de fascines bien confectionnées. Les remblais ont été exécutés avec le plus grand soin dans l'une des parties les plus sourceuses et les plus difficiles à consolider du bief de partage.

Il a curé la rigole centrale du canal, entre «Villebué» et le pont de «La Plouisière», pour écouler les eaux de la cuvette, le déblais du fond de la rigole de «Boullet» entre le réservoir corbière et la lande des bruyères.

Il a enlevé 50 m. c. de déblais provenant de la rigole centrale (sous Bazouges). Ces déblais ont été transportés à 150 mètres.

Dans la partie du bief de partage sous Bazouges, il a exhausé l'arrête du terre-plein du talus d'escarpement pour écouler les eaux dans le contrefossé. Il a en outre réparé divers ravines et éboulis, dressé les arrêtes du halage. Le cube des remblais s'élève à 1 257,30 m. c.

Il a enlevé 960,40 m. c. de terre provenant des caves pour les plantations.

Il a curé une partie du contrefossé latéral au bief de partage. Le cube s'élève à 82,40 m. c.

Il a creusé au pied du talus d'escarpement (vis à vis Bazouges) de petites rigoles pour l'écoulement des eaux, sur une longueur de 686 mètres, largeur = 0,20 c., profondeur = 0,15 c.

Il a curé les rigoles établies sur le halage du bief de «Villemorin», dont le périmètre est de 2 400 mètres.

Il a établi dix cafsis en gazon ayant chacun de longueur suivant la déclivité du talus 9 m., largeur réduite = 0,60 c., profondeur = 0,36 c. Le gazon a été pris à 320 mètres de distance du lieu des travaux.

- Journées détachées -

- 200 à l'arrosage des plantations du bief de partage
- 14 à faire des gazons
- 58 à faire des fascines
- 25 à faire des piquets
- 13 à battre les piquets
- 12 à l'époussetage de la rigole centrale
- 142 à enfoncer des piquets, faire du gazon et à l'arrosage des remblais sous «Villebué».
- 80 à transporter la pierre des éboulis de «Villebué» sur le terre-plein
- 3 à échanger des brouettes
- 30 à enfemencer les talus nouvellement réparés...»

La tranchée de Tanouarn, une fois de plus, posait des problèmes car le sol était très sourceux, les terres étaient instables après avoir été creusées. Les hommes de ce grand chantier eurent bien du mal à établir les pentes de cette profonde tranchée.

Un petit peu plus tard, entre août et septembre 1828, des pluies diluviennes d'orages provoquèrent quelques nouveaux éboulis et rendirent l'activité sur les pentes déjà fangeuses de la tranchée bien difficile.

Nous avons déjà fait ressortir ces difficultés au travers d'un extrait du rapport d'un ingénieur chargé quelques années plus tard, après l'ouverture du canal, de vider le bief de partage de son eau pour procéder à de nouvelles réparations en ces lieux. La vase, la terre des éboulis était remontée «à dos d'homme», dans des hottes le plus souvent.

On constate aujourd'hui que, dans la partie la plus profonde et très boisée de cette longue tranchée, les pentes ont 70 centimètres par mètre de longueur, donc plus que ce qu'il avait été envisagé.

La tranchée profonde est comprise entre le village de «La Foutaie» en Guipel et la limite ouest de la commune de Dingé, au début du bois de «Villietin», sur environ un kilomètre.

Le canal a une largeur de 20 mètres en face de l'ancien bâtiment des entrepreneurs au «camp». Le

chemin de halage et celui de contre-halage, lorsqu'il existe, ont 4 mètres de large et surplombent le niveau d'étiage de 1,40 mètre.

Côté sud du canal, la pente a 9 mètres de hauteur pour environ 13 mètres de base prise horizontalement. En haut de celle-ci, on trouve un terre-plein de 3 mètres de largeur puis un autre d'une quinzaine de mètres, situé à 2 mètres au-dessus du premier. Ce dernier plateau a une pente inverse qui mène les eaux vers un contrefossé se trouvant en cet endroit, à quelques mètres des extrémités nord du bâtiment des entrepreneurs.

La tranchée de Tanouarn a donc une profondeur de 13,40 mètres en cet endroit, au-dessus du niveau d'étiage, soit plus de 15 mètres jusqu'au fond du canal. La largeur de la tranchée entre le sommet des pentes intérieures atteint 80 mètres par endroit.

Le deuxième terre-plein, côté sud semble être le résultat des derniers déblais remontés des fonds après ce qui fut appelé à l'époque de la construction : les grands éboulis.

Sur plus de 1 000 mètres, répartis à raison de 400 mètres vers l'ouest et 600 mètres vers l'est du «camp», la courbe de niveau de la carte I.G.N. au 1/25 000<sup>ème</sup> indique 75 mètres d'altitude de part et d'autre de la tranchée auxquels il convient d'ajouter les deux mètres de hauteur du dernier apport en remblais. Côté nord, où les terres sont plus planes, on relève d'ailleurs une cote de 77 mètres un peu plus vers l'ouest.

La cote du fond de canal se lit à 63,16 mètres. Ainsi, la carte I.G.N. nous donne une profondeur totale de cette tranchée de 13,84 mètres, ce qui est très proche de nos constatations.

Le canal, dans le bief de partage, n'a pas la même largeur partout puisque l'on relève 17,50 mètres du côté de «La Plouisière» et 15,80 mètres vers le pont de «La Guénaudière»...

La pente du côté sud de la tranchée de Tanouarn se trouve entièrement exposée au nord et ne reçoit donc pas les rayons du soleil. Ainsi, particulièrement mal exposée, elle ne sèche pas. Dans cette pente existent constamment des filtrations importantes dues aux eaux d'écoulement des «Hauts de Tanouarn».

Il fallut donc établir, sur les parties les plus vulnérables, des évaselements plus prononcés, très certainement réalisés après l'ouverture du canal à la navigation.

On remarque dans la partie située entre «Le camp» et «La Lande», sur une longueur de plus de 300 mètres, que le canal est plus large d'environ 5 mètres. Cette partie est toujours appelée aujourd'hui «la grande chambre».

Entre la ferme du «camp» et le village de «La Foutaie» on trouve la même chose, sur environ 150 mètres. C'est «la petite chambre». Les autochtones parlent couramment des «chambres du camp»...

Un autre lieu de cette longue tranchée a conservé lui aussi une appellation de circonstance : «le trou des Espagnols», encore visible aujourd'hui, au nord du canal à l'extrémité de sa ligne droite, juste avant l'étang de Bazouges, au sud du bois de «Villietin». On y parvient par un chemin très ancien, issu du village de «La Gouarière», aboutissant autrefois à l'emplacement du canal où se trouvait un étang d'environ 2 000 mètres-carrés : l'étang «Cher» ou «Chez» dont le nom semble s'être transformé en «L'Etanchet».

La partie sud du bois n'était autrefois qu'un vaste marécage alimentant cet étang. Le trou fut creusé dans cette partie, parallèlement au canal sur une centaine de mètres de longueur... sans doute par les prisonniers espagnols du 9<sup>ème</sup> bataillon affectés aux travaux, comme nous l'avons vu, en début de l'année 1814. On peut penser qu'il s'agissait d'assécher ce lieu.

Sur un plan, établi par l'ingénieur LEGRAVERENT vers 1840, sont relevés des chemins disposés à 45 degrés sur les pentes de la tranchée, par rapport à l'alignement du canal. Ceux-ci avaient servi lors de la réparation des éboulis et beaucoup de ces chemins de labeur que les hommes gravirent avec leur hotte de terre sur le dos existent encore.

Nous voyons que l'établissement de la tranchée de Tanouarn et donc du bief de partage du canal ne fut pas une mince affaire. L'état des ouvrages exécutés et dépenses faites par régie sur cette portion du canal en août 1827 par l'atelier dirigé par le conducteur Désiré BESNARD nous montre assez bien ce qu'étaient ces grands travaux de terrassement à une époque où le modernisme n'existait pas encore.

Sur l'état des dépenses de ce rapport on trouve aussi quelques fournitures et réparations que le régisseur devait régler aux sieurs :

- SAUVAGE 780,00 francs de bois pour piquets et fascines.

- BUAN 2,85 francs pour trois seaux pour arroser.
- HIREL 2,00 francs pour réparation d'un pied de niveau.
- BOURIEL 29,56 francs pour réparations de brouettes.
- HUCHEM 125,85 francs pour pelage de gazon.
- LEBRET 78,76 francs pour fourniture 1 stère bois réparation brouettes.
- BRULÉ 139,50 francs pour charroi de gazon.
- BOURIEL 35,27 francs pour réparations de brouettes.
- ROUSSEL 22,00 francs pour réparations maisons ecclésiastiques.
- DUCLOS 135,00 francs pour charroi de gazon.
- DAUPHIN 99,00 francs pour charroi de gazon.

Soit un total de : 1 449,79 francs.

Le montant global des dépenses de cet atelier fut de 5 649,72 francs pour un mois.

On constate entre autre qu'un seau de bois valait tout de même 82% du salaire d'une journée de travail d'un manoeuvre !

Selon toute vraisemblance, le régisseur était continuellement sur l'atelier avec les hommes car il est fait état, dans le document, des moindres détails.

Lorsque l'on consulte les documents de cette deuxième partie de l'immense chantier on relève que les ouvriers et manoeuvres embauchés sur celui-ci étaient bien des autochtones. Peut-être y eut-il, de nouveau, quelques déserteurs ou condamnés aux travaux sur les chantiers mais nous n'en avons pas trouvé de trace. Déjà, depuis plusieurs années, les Ponts et Chaussées avaient mis en place un atelier bois et fer sur le canal, destiné à assurer l'entretien des ouvrages déjà réceptionnés. Il se trouva longtemps installé dans l'une des maisons de l'échelle des onze écluses de Bazouges sous Hédé.

Son premier chef était le sieur JUSTEL.

## Les travaux n'en finissent pas

Les travaux continuaient et on lançait encore quelques adjudications, toujours par voie

d'affiches, comme par exemple celles concernant les ouvrages à réaliser pour la construction du réservoir de Bazouges sous Hédé et de deux ponts, publiées le 11 janvier 1828. Ces travaux étaient à réaliser dans le cadre de l'alimentation en eau du canal.

Il existait lors de la construction du canal, côté ouest, à l'extrémité de la grande ligne droite de la tranchée de Tanouarn, après la courbe, un terrain marécageux en forme de bassin, entre le canal et le bourg de Bazouges. Il se situait plus bas que «l'étang de Cher» (dans lequel passa le canal) et alimentait, par un ruisseau qui passait dans la marre de «La Gouarière», l'étang de «La Bézardière».

Ce bassin était parfois à sec, parfois recouvert d'eau, mais les ruisseaux qui venaient du sud et de «La Gouarière» alimentaient en eau des moulins. Ce fut la raison pour laquelle la construction de l'étang de Bazouges dans ce bassin posa de gros problèmes. Mais il fallait établir des réserves d'eau pour le fonctionnement futur du canal.

Une nouvelle plainte véhémente était déposée le 26 février 1833 par le sieur ROGON de CARCARADEC au sujet de l'entrave apportée au fonctionnement des moulins maintenus après la construction de l'étang de Bazouges.

Tout au long de la construction du canal d'Ille et Rance des réclamations de toutes sortes furent déposées auprès de l'administration, souvent par les propriétaires de moulins à eau mais aussi par ceux des terrains expropriés, pour la gêne apparue depuis, pour des droits de passage sur le domaine etc...

Le personnel de l'administration des Ponts et Chaussées avait fort à faire avec tous ces problèmes. Il lui fallait avoir une certaine autorité et il devait aussi pouvoir faire respecter les règles de police du canal édictées depuis 1816. Ainsi, fit-on prêter serment à bon nombre d'entre-eux au fil des années.

Voici un relevé du 15 avril 1828 nous donnant la liste des agents ayant prêté serment depuis 1823 :

- ALLAIN  
Odie garde-canal, 15 décembre 1827
- AUGIER  
conducteur 1<sup>re</sup> classe, 30 mai 1823
- BESNARD Désiré  
conducteur, 30 novembre 1827

- BREVELET Jacques  
piqueur, 12 mars 1823
- BRIAND Victor  
conducteur, 30 novembre 1827
- CORBES Gabriel  
conducteur, 19 février 1824
- DESCHAMPS Julien  
piqueur, 5 novembre 1827
- DROYAUX Théodore  
piqueur, 12 mars 1823
- GUILTAR Nicolas  
piqueur, 27 mai 1823
- HERMIER Charles,  
12 mars 1823
- MARSAUDOUT Gabriel  
conducteur, 5 novembre 1827
- MARTIN Edouard  
piqueur, 5 octobre 1827
- MARTIN Jacques  
conducteur, 5 novembre 1827
- MARTIN Michel  
conducteur 1<sup>re</sup> classe, 24 octobre 1823
- PETIT de MAISON François  
conducteur, 10 avril 1823
- POUSSIN Jean-Marie  
piqueur, 30 novembre 1827
- PROCQUEZ Jean  
conducteur 1<sup>re</sup> classe, 30 mai 1823.

La police sur le canal d'Ille et Rance était ainsi assurée.

L'état des travaux, établi en mars 1828, nous dit que le creusement du canal dans la traversée de Rennes était à moitié terminé. La partie entre «Saint-Martin» et l'écluse de «Fresnay» était complètement achevée.

Cette année-là, on en finit avec le plus gros de la construction des écluses, maisons et ponts entre «Villemorin» et «Haute-Roche». On ne construisit pas encore de pont à «Lengager» mais on en établit un à «Courgalay» et non pas à «Chanclin» comme prévu.

A Rennes, on parlait seulement de la construction du futur «Pont-Bagoul» mais celui de «Saint-Martin» se terminait en même temps que l'écluse. En 1829, l'écluse du «Mail» et son magnifique pont constituant l'embouchure du canal d'Ille et Rance dans la Vilaine, furent aussi achevés.

Les travaux de construction du réservoir de Bazouges sous Hédé avaient été engagés en 1828.

Les travaux sur les écluses et maisons, entre «La Petite Madeleine» et la Rance, étaient bien avancés ainsi que ceux de l'écluse, pertuis, digue-déversoir et maison du «Châtelier».

On relève dans ce rapport que l'écluse des «Ilôts» et sa maison étaient évaluées à 87 000 francs. Si l'on retient le désir des autorités de limiter le prix de revient de ces nouvelles maisons à 2 500 francs au plus, on peut en déduire que l'écluse devait coûter aux environs de 84 000 francs.

Les travaux de ragrément, autrement dit de finition, étaient en cours sur les quinze biefs de la mer à Tinténac, à part la dérivation de «Boutron» où le chantier était toujours important et à «La Courbure» en-dessous de Dinan. La courbe de 1,300 kilomètre, formée par la Rance en cet endroit, fut supprimée par une coupure d'une centaine de mètres seulement dans la masse rocheuse existant en ce lieu.

C'est ce que faisait en 1828 l'entreprise Charles BESLAY de Dinan.

Les dépenses engagées entre 1821 et le 31 mars 1828, sur les fonds de la Société des quatre canaux, étaient de 4 624 151,66 francs.

On espérait bien qu'en 1829 on terminerait l'aménagement du réservoir de «Boulet» et même celui de Bazouges sous Hédé. On pensait qu'au cours de l'été 1829 les fondations des ouvrages du «Châtelier» seraient établies.

On allait jusqu'à penser, qu'en fin d'année 1829, on pourrait procéder à une navigation d'essai dans les Côtes du Nord, entre Evran et «Le Châtelier» et en 1830 en Ille et Vilaine. Il n'en fut pas tout à fait ainsi.

Toutefois, le réservoir de «boulet» et sa digue ainsi que sa rigole furent terminés en 1829 par l'entreprise LOUISE et MACE qui avait obtenu l'adjudication le 25 mars 1824.

La construction du réservoir de Bazouges et celle de deux ponts, inclus dans l'adjudication du 11 février 1828 était achevée. Les terrassements très importants du bief de partage, repris par l'adjudication du 18 juillet 1812, étaient enfin terminés. On y travailla donc pendant environ 20 ans, si l'on tient compte des quatre à six années pendant lesquelles les travaux furent arrêtés !

Vingt ans pour creuser la fameuse «tranchée de Tanouarn», longue d'un peu plus de sept kilomètres !

En 1812, c'était l'entreprise Charles BESLAY de Dinan qui avait repris la suite des premières entreprises mises en place au «camp» en 1804. Il faut noter toutefois, comme nous l'avons vu, que ce furent les Ponts et Chaussées qui repriront les grands éboulis qui avaient eu lieu en mai 1824, par les ateliers en régie qu'ils mirent en place jusqu'en 1829-1830.

Ces réparations des grands éboulis, dus aux filtrations importantes des terres de la lande de Tanouarn sur une longueur de 400 mètres, coûtèrent, pour le plus gros des travaux de remise en état, 163 468,89 francs auxquels il fallut ajouter les dépenses consécutives à deux reprises successives pour des montants de 20 965,01 francs et 21 593,35 francs.

Une réadjudication avait eu lieu, en ce qui concernait les six écluses et maisons entre «La Petite Madeleine» et «Gué-Noëllan» ainsi que trois ponts, le 27 janvier 1823 aux entreprises associées LOUISE et BOULIN qui terminèrent les travaux en 1828.

Par contre, les écluses et maisons de «Pont-Houitte», «Calandry», «Couadan», «Gacé» et la «Butte-Jacquette» qui avaient été adjudgées, ainsi que trois ponts, le 18 juin 1810 aux entreprises associées BESLAY, LHERMITE et GUERNION, touchaient seulement à leur fin.

Remarquons le grand étalement dans le temps de ces travaux. Cela provenait en partie du fait de l'arrêt des travaux, consécutivement à la chute de l'Empire napoléonien, pendant plus de six ans.

Mais par ailleurs, la raison principale de ce temps très long de construction du canal d'Ille et Rance, était très certainement la méconnaissance de ce genre de travaux tout à fait nouveaux que les hommes de l'art avaient encore beaucoup de mal à maîtriser.

En 1828, la construction des cinq premières écluses de «Villemorin» à «Haute-Roche», qui avaient été adjudgées le 18 juin 1810 aux entreprises associées DESHUBERT-GUEVEL et JUNTES, était toujours en cours mais le plus gros était tout de même réalisé. Les écluses de «Evran» à «Léhon» qui avaient été adjudgées le 19 mars 1823 à l'entreprise MICHEL Anselme de Dinan n'étaient pas encore achevées.

Les réceptions définitives des ouvrages terminés eurent lieu, le plus souvent, de

nombreuses années après la fin des travaux, parfois six ans.

Voilà en gros où en étaient les travaux de construction du canal d'Ille et Rance en 1829.

Cette année-là fut d'ailleurs très mauvaise de l'aspect climatique. Il y eut des pluies abondantes qui entravèrent les chantiers pendant une bonne partie de la campagne de travaux. Les chemins conduisant aux carrières, par exemple, étaient le plus souvent impraticables si bien que les matériaux de construction ne pouvaient être approvisionnés normalement en fonction des besoins des ateliers. Puis, l'hiver fut très dur, causant des gels importants en fin d'année.

Le premier dégel eut lieu les 19 et 20 janvier 1830 mais aussitôt le froid revint, plus fort encore. On fit même appel aux maires des communes riveraines du canal afin qu'ils prennent des dispositions pour faire dégager les congères qui s'étaient formées sous les arches des ponts et qui, en tombant, risquaient de provoquer de graves accidents. Cela paralysa les travaux sur le canal...

En 1829 on régla beaucoup d'indemnités pour expropriations de terrains, pour chômage forcé de quelques moulins par suite des travaux et aussi pour des pertes de récoltes et dommages divers pour un total de 770 125,43 francs.

En ce qui concernait l'achat des terrains du domaine du canal, on indemnisa en 1829 sur la base de 4 112,50 francs l'hectare de labour soit 2 000 francs l'ancien journal et pour les autres terres, suivant la catégorie, entre 900 et 1 850 francs. Les indemnités de perte de récolte étaient estimées à 1/20<sup>ème</sup> de la valeur du terrain concerné.

Au 31 mars 1830, le point relatif aux dépenses de construction du canal était de nouveau fait. On atteignait une somme de 5.358.712 francs depuis 1821.

On pouvait presque naviguer entre la mer et Evran sur le canal. La navigation pouvait même se prolonger, plus difficilement, jusqu'à l'écluse de «Butte-Jacquette», celle des «Islôts» venant d'être terminée. Un seul maillon manquait encore pour permettre une navigation longue : l'écluse de «Châtelier».

On n'allait pas tarder à pouvoir le faire puisque les entrepreneurs Charles BESLAY et Anselme MICHEL de Dinan, qui avaient assuré l'essentiel des travaux sur le secteur, pour le prouver, affrêtèrent un bateau chargé de pierres et

effectuèrent le 31 décembre 1830 un premier voyage concrétisant «leur œuvre» entre l'écluse du «Châtelier» et le port fluvial de Evran inachevés. C'était la concrétisation de leurs efforts. Il faut dire que sur le versant sud, l'édification des ouvrages, les travaux de finition, étaient aussi très avancés puisqu'en début de l'année 1831 il était pratiquement possible de naviguer entre Saint-Germain et Rennes.

L'ingénieur en chef PIOUS disait, dans une correspondance adressée au Préfet d'Ille et Vilaine Pierre LEROY, le 1er janvier 1831, que les entrepreneurs MARSAUDOUT, DELION et LESGUER auraient pu, s'ils l'avaient voulu, passer des bateaux de pierre de Saint-Germain sur Ille à Rennes.

L'ingénieur en chef nommait alors un nouveau garde-canal : François BOURDAIS. Il avait sa résidence à Rennes et touchait 450 francs de salaire par an. En ce mois de janvier 1831, furent mis en place deux nouveaux éclusiers, nommés le 26 : François GUYOT fut logé à la maison de «La Ségerie», en haut de l'échelle des onze écluses de Bazouges sous Hédé. Il devait aussi assurer le service des quatre écluses suivantes pour 420 francs par an. Pour la même rétribution, Jacques LEGOULT, logé à «Villemorin», devait tenir une seule écluse supplémentaire, celle de «Courgalay».

Sur le versant nord, on finissait en 1831 d'établir la dérivation de «Boutron», située en limite des communes de Caloguen et Evran. Ce fut un énorme problème car l'administration eut fort à faire avec le propriétaire du moulin de «Boutron» qui était l'entrepreneur Charles BESLAY. Ainsi, lors de l'arrêt des travaux, M. Charles BESLAY insista, particulièrement en mai 1819, pour qu'on le laisse effectuer les travaux dans toute cette partie de «Boutron» lui appartenant. Mais il n'y eut pas de suite à cette demande. Il exigea donc, lors de la reprise des travaux, des précautions très particulières en ce qui concerne l'agencement des lieux.

Malheureusement, dès la reprise des travaux en fin d'année 1822, on eut à déplorer la mort de l'ouvrier CHESNAY, provoqué par la chute d'une grosse pierre sur ce chantier important.

Il fallut consolider fortement le moulin le long de l'écluse nouvelle, malgré la suggestion de l'ingénieur LE GUAY qui avait préconisé, souvenons-nous, de reconstruire celui-ci bien plus

à l'est du canal (rapport du 15 mars 1822).

On avait dû établir finalement une maçonnerie, un appareillage bien particulier de l'écluse. Son bajoyer côté est avait du être renforcé par un élargissement puisque son aplomb extérieur était destiné à canaliser les eaux devant faire mouvoir la grande roue à aubes du moulin adjacent à l'écluse. Son couronnement devait donc supporter l'axe du côté ouest de la roue à aubes et de plus il fallait établir une passerelle spéciale sur l'écluse pour permettre l'accès au moulin.

En effet celui-ci était prisonnier du canal et du bras de la Rance restant. Une passerelle pivotante fut donc établie sur le couronnement de l'écluse. Elle existe toujours aujourd'hui ainsi que le droit de passage et d'accès au moulin.

Il fallut aussi établir une retenue d'eau, servant de «tampon» entre les eaux amont de l'écluse et la roue du moulin. L'administration eut de nombreux problèmes face à la situation. Le propriétaire du moulin aussi, bien évidemment. Mais le résultat est charmant et le site, aujourd'hui conservé, est magnifique. Il est bien dommage que la roue du moulin n'ait pas été entretenue ni restaurée.

Actuellement, le moulin sert de résidence secondaire. L'inconvénient est que ce site magnifique se trouve souvent inondé mais cela était prévisible. On trouve quelques précisions dans des documents, signalant qu'en cet endroit, avant la construction du canal, les eaux de la Rance s'élevaient parfois de 2,50 mètres !

La maison d'écluse de «Boutron» fut donc construite spécialement sur un soubassement, avec double-perron du plus bel effet, la surélevant de 2,40 mètres.

Une plaque signalétique d'une crue de 1933 indique une hauteur d'eau d'environ 1,50 mètre au-dessus du couronnement de l'écluse.

Les hommes de l'art avaient donc bien fait de prévoir cet exhaussement.

Nous arrivons en 1831 et un rapport au nouveau Roi Louis-Philippe, daté du 31 juillet, nous donne l'état d'avancement des travaux du canal.

Ils étaient extrêmement avancés, c'est certain, malgré une insuffisance des fonds attribués en 1830 et 1831, ce qui ne permit pas toute l'activité désirable sur l'immense chantier encore inachevé. Les travaux à l'écluse du «Châtelier» touchaient à leur terme dit ce rapport. Ils ne furent réellement

terminés qu'en février 1832.

Les arbres restaient à planter tout le long du bief du «Châtelier». Restaient encore quelques petits éboulis dans la tranchée de Tanouarn...

En Ille et Vilaine, plusieurs ponts et quelques déversoirs et reprotoirs restaient à terminer ainsi que les portes d'une douzaine d'écluses sur l'ensemble du canal. Au 31 juillet 1831 les dépenses s'élevaient à 5 966 180,32 francs.

Au début de l'année 1832 l'ingénieur en chef PIOUS avait toujours sous ses ordres : l'ingénieur ordinaire de la 1<sup>ère</sup> division du canal LE GUAY, l'ingénieur ordinaire de la 2<sup>ème</sup> division COICQUAUD et l'ingénieur MEQUIN de la subdivision de Dinan qui assurait la responsabilité des travaux sur la 3<sup>ème</sup> division du canal, dans les Côtes du Nord.

Un autre ingénieur ordinaire avait été coopté à Rennes : M. DELONGEAU. Un nouveau conducteur fut affecté à la 1<sup>ère</sup> division, Victor BRIAND et, un peu plus tard, un autre à la 2<sup>ème</sup> division, Théophile TREMUSON.

Depuis quelque temps déjà, un certain nombre de plaintes avaient été déposées auprès de l'administration contre l'ingénieur en chef PIOUS et l'ingénieur ordinaire LE GUAY qui vivaient semble-t-il une forte mésentente entre eux. Elle se répercutait sur les personnels et gâtait les relations avec les entreprises.

Fut-ce la raison pour laquelle M. PIOUS allait être remplacé en 1833 par M. ROBINOT, ingénieur de l'arrondissement des Ponts et Chaussées de Saint-Malo ? C'est fort possible...

On vit aussi arriver un nouvel agent-piqueur, François AUBRY, né à Dinan le 20 octobre 1806. Quelques indemnités pour terrains expropriés furent encore réglées.

L'année 1832 allait être importante. Le 31 mars le Préfet CAHOUEU avait visité les travaux du canal et était descendu dans la tranchée de Tanouarn, dont la réparation des pentes venait d'être terminée. On préparait la mise en eau du canal.

Le 7 avril, le bief de partage, comprenant aussi cette tranchée, avait déjà une hauteur d'eau de 1,10 mètre. La mise en eau de l'ensemble du canal d'Ille et Rance dura plus de trois mois car on ménageait les réserves. Le 28 avril, l'ingénieur en chef PIOUS annonçait au Préfet qu'un bateau chargé de pierres de Saint-Germain allait entrer

dans Rennes le soir, vers 6h30.

Effectivement, les entreprises MARSAUDOUT et DELION, adjudicataires des travaux sur cette partie du versant sud du canal, avaient affrété un bateau chargé de pierre de Saint-Germain sur Ille ce matin-là.

Comme on le constate, les entrepreneurs-bâtisseurs du canal avaient, chacun sur leur versant, testé leurs ouvrages quelque temps avant l'inauguration officielle qui n'allait pas tarder.

Nous étions en 1832, vingt-huit ans après que le premier coup de pioche avait été donné dans les landes de Tanouarn. La durée des travaux avait été très longue et il faut bien dire que l'ensemble de ceux-ci n'était pas terminé comme nous allons le voir.

L'essentiel seulement, permettant la navigation, était réalisé.

## Inauguration et premières navigations

Par lettre du 29 avril 1832 l'ingénieur en chef PIOUS indiquait au Préfet CAHOUEU que les bateaux, depuis ce même jour, pouvaient passer tout le canal de Rennes à Saint-Malo. Le 1<sup>er</sup> mai était le jour de la fête du Roi Louis-Philippe notait l'ingénieur en chef.

Il proposait au Préfet de monter sur le bateau d'inauguration le dimanche 6 mai. L'administration considérait ce voyage inaugural comme une épreuve pour les installations. Le bateau partit de l'aval de l'écluse du «Mail» à Rennes à 6 h 30 ce matin-là. Il franchit les vingt écluses du versant sud du canal et les onze écluses de l'échelle de Bazouges sous Hédé et s'arrêta le soir à 6 h 30, dit le communiqué, en aval de l'écluse de «La Dialais».

Le lundi 7 mai, il franchit les dix écluses suivantes et rencontra, à la limite de l'Ille et Vilaine et des Côtes du Nord, le deuxième bateau d'inauguration qui avait été prévu à partir de Dinan, nous indique le texte du compte-rendu. Les deux bateaux remontèrent, semble-t-il, à Tinténiac pour que les personnalités y passent la nuit ou bien rentrent sur Rennes, suivant leur souhait. Les deux opportunités avaient été envisagées. Mais on n'a pas plus de précisions à ce sujet.

La jonction avait donc été réalisée par deux bateaux inauguraux.

Mais déjà des bateaux commerciaux, sûrement considérés comme des bateaux d'épreuve des installations, circulaient sur le canal puisque le lundi 7 mai, le bateau inaugural de l'Ille et Vilaine avait déjà rencontré à «Courgalais» deux bateaux chargés d'ardoises pour le compte de M. Simon ROBERT. L'un se dirigea sur Hédé et l'autre vers Tinténiac où étaient attendus leurs chargements.

Toute cette période de la belle saison de l'année 1832 fut consacrée à des navigations très suivies, contrôlées par l'administration des Ponts et Chaussées qui, bien évidemment, «testait son nouvel outil» si je puis dire. Rapports, articles journalistiques nous donnent un aperçu de ce que fut cette période d'essais. Les premiers bateaux sur le canal étaient des bateaux de la Vilaine, indique M. PIOUS, sauf exception, et portaient en général 30 tonneaux.

Le jeudi 7 juin, le bateau de type «chasse-marée», le *commerce de Dinan* chargé de 20 tonneaux de sable de mer, arriva le matin dans les eaux de la Vilaine à Rennes, venant de Saint-Malo. Il s'amarra en amont du pont de Chaulnes. Ce bateau était conduit par le patron GIFFARD et appartenait à l'armateur François PERRIER. Une barque de 40 tonneaux, ayant un tirant d'eau de deux mètres, et qui appartenait à l'armateur malouin LEGUE, était passée la veille à l'écluse du «Châtelier».

On avait déjà essayé le système de pertuis à une porte, installé contre l'écluse à sas du «Châtelier» les 30 et 31 mai, puis les 1<sup>er</sup> et 2 juin, à l'occasion de la marée mais ce ne fut pas concluant.

Le jeudi 14 juin, un bateau chargé de pierres de Saint-Juvat dans les Côtes du Nord, pour le compte de l'entreprise DELION qui travaillait sur le canal, arriva à Rennes.

Le 16 juin, on ferma le canal pour y réaliser quelques travaux d'étanchéité dans certains biefs et autres vérifications, sur des portes d'écluses en particulier.

Les premières navigations d'essais avaient donc duré une quarantaine de jours et les ingénieurs devaient en tirer des conclusions. L'ingénieur en chef PIOUS commença par envisager le congédiement progressif des ouvriers-constructeurs.

Par contre les demandes d'emploi, concernant

les postes d'éclusiers, avaient afflué en début de l'année 1832. Un état fait ressortit, à la date du 27 janvier, 95 demandes pour le département d'Ille et Vilaine seulement. Beaucoup de ces demandes étaient présentées par d'anciens militaires qui étaient, en long et en large dans leur correspondance, leurs services rendus à la Nation. Certains avaient jusqu'à 67 ans d'âge ! Tous les postes furent pourvus par des hommes.

Voici la liste des éclusiers en poste sur le canal d'Ille et Rance au 1<sup>er</sup> mai 1832, en Ille et Vilaine :

- François GUILLE à «Villemorin»,
- Jean LEGENDRE à «Courgalais»,
- Isidore TERRASSE à «Châtelier»,
- Gilles BOURIEL à «Lengager»,
- Joseph BONDOUX à «Haute-Roche»,
- Julien CHESNOT à «Ille»,
- Louis DUPONT à «Dialais»,
- Julien PICON à «Saint-Médard»,
- Jean MARTIN à «Bouessai»,
- Pierre DONDEL à «Saint-Germain»,
- Julien DUCHESNE à «Fresnay»,
- Julien DENAIS aux «Cours»,
- Jean-Marie JUHORE à «Grugedaine»,
- Yves DUTAY aux «Brosses»,
- Antoine BRIOT aux «Haut-chalet»,
- Yacinthe BOUYAUX à «Gacé»,
- François BIGOT à «Charbonnière»,
- Jacques POMMEY à «Saint-Grégoire»,
- Gilles PERRIGAULT à «Saint-Martin»,
- Joseph DIDIER au «Mail», sur le versant sud du canal.

Puis :

- François GUYOT à «La Ségerie» ainsi qu'à l'écluse n° 2,
- Pierre CHAILLOT à «La Péchetière» ainsi qu'à l'écluse n° 4 et à «Parfraine»,
- Pierre COUPU à l'écluse n° 6 ainsi qu'à la n° 7 et à «La Madeleine»,
- Julien VAULEON à «La Petite Madeleine» ainsi qu'à l'écluse n° 10 et à «La Dialais»,
- Jean HUET à «La Moucherie»,
- Jean BELLANGER à «Tinténiac»,
- François GUILLEMER à «La Gromillais»,
- Maurice HUET à «Gué-Noëllan»,
- Julien LE NOIR à «Pont-Houitte»,
- Jean MARCHAND à «Calaudry»,
- Thomas PENHOUEU à «Gacé» et «Butte Jacqueline».

• Jean ANGER aux «Islôts», pour le versant nord du canal, situé en Ille et Vilaine.

On relève aussi quatre gardes-canal en place pour la partie du canal situé en Ille et Vilaine :

François BOURDAIS, dont nous avons déjà parlé, qui aurait dû résider à Saint-Germain sur Ille mais qui était à Rennes. Il décéda en mars 1834 et fut remplacé par Alexandre COUANNIER. Le garde ODY était à Saint-Germain, RAPAIL à Tinténac et MICHEL était basé à «Boulet» en Feins. MICHEL avait une rémunération annuelle de 720 francs et les autres 450 francs.

Les éclusiers recevaient 360 francs par an sauf celui de «Saint-Martin» à Rennes qui avait 432 francs et celui du «Mail» qui touchait 468 francs.

On était sous le régime de «la monarchie de juillet», après la révolte de 1830 et la police avait fort à faire avec les opposants : les carlistes, partisans farouches de «la monarchie absolue» et du rétablissement de l'ultra Charles X, les bonapartistes, avec à leur tête, Louis-Napoléon, neveu de Napoléon 1<sup>er</sup> et les républicains qui, suite aux «trois glorieuses», voulaient obtenir le droit de vote.

Ainsi, vit-on surgir quelques problèmes dans les services des Ponts et Chaussées (comme ailleurs).

Le 5 juillet 1832, un rapport sur quelques agents fut établi par le commissariat central de la Police Générale d'Ille et Vilaine et transmis au Préfet. C'était un document d'enquête politique dans lequel nous allons découvrir la manière dont on jugeait ces hommes, ce qui d'ailleurs porta préjudice à certains d'entre-eux.

• BOURDAIS François, garde-canal : carliste véhément avant la révolution de juillet. Faisait partie de la compagnie des pompiers de Rennes, assez mal composée.

• BOUYAUX Yacinthe, éclusier à «Gacet» : carliste, ancien protégé de M. CORBIERE et de la congrégation, dévoué à l'ancien ordre.

• BOYON Charles ex-éclusier, devenu garde-canal : destitué du poste d'éclusier parce qu'il était carliste. Il était très véhément en 1815 ; quand il voyait un «fédéré» passer il criait : «... à l'eau le fédéré.» Caractère emporté, soupçonné de la mort de sa femme... fut emprisonné...

• JUHORE Jean-Marie, éclusier : ancien familier de la congrégation, nommé éclusier par la protection du supérieur du séminaire ; fanatique

religieux et politique.

Ces quatre hommes furent menacés de congédiement. L'ingénieur en chef PIOU avait demandé le renvoi du sieur BOYON.

On ne trouve plus trace de ces «problèmes politiques» par la suite.

Le 31 juillet 1832 un autre rapport dit : «...le canal a été livré à la navigation dans le courant de la campagne de travaux actuelle entre le 6 mai et le 16 juin. Ce premier essai a complètement réussi. Un nouvel essai a été tenté et tout récemment un bateau a parcouru le développement entier de la ligne navigable...»

Le rapport indique les travaux qui restaient à effectuer : quelques plantations sur les chemins de halage, la stabilisation de quelques petits points des pentes de la tranchée de Tanouarn, l'étalement de certains biefs qui laissaient



encore à désirer. Les travaux au «Châtelier» touchaient vraiment à leur fin.

Jusqu'au mois d'octobre on s'activa afin de terminer au mieux tout ce qui était indispensable pour la mise en navigation définitive du canal.

Le 5 octobre 1832, le Préfet d'Ille et Vilaine CAHOUE faisait placarder une affiche annonçant l'ouverture du canal d'Ille et Rance à la navigation pour la fin du mois. Le texte se termine ainsi :

*«Que la navigation du canal d'Ille et Rance sera ouverte le dimanche 28 de ce mois, au lever du soleil».*

Les cérémonies spendieuses ayant été exclues, l'ingénieur en chef M. PIOU s'embarqua à Rennes sur un petit bateau de Vilaine de 25 tonneaux, *Hirondelle*, avec ses ingénieurs MEQUIN, COICQUAUX, de LONGEAUX ainsi que l'élève BOUSSICAUD. Ce jour-là ils rejoignirent Dinan. Le 2 novembre ils étaient de retour à Rennes.

Le canal d'Ille et Rance était ouvert définitivement à la navigation commerciale. Ses eaux, dit un rapport, étaient maintenues à 0,20 mètre au-dessus de l'étiage normal de 1,62 mètre. Le canal d'Ille et Rance fut donc livré à la navigation en fin du mois d'octobre 1832.

Le canal de Nantes à Brest voyait ses travaux encore en cours, inachevés. Il ne fut ouvert à la navigation que le 1er janvier 1842, presque dix ans après.

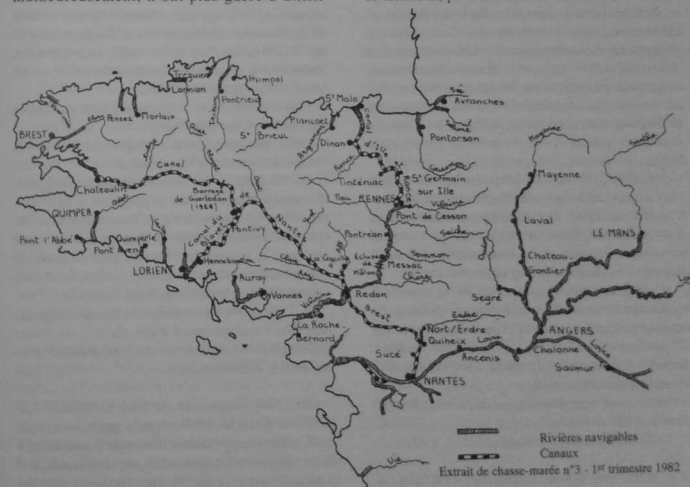
Le canal du Blavet ne laissa passer les premiers chalands qu'en 1838. On allait donc disposer en Bretagne de tout un réseau de voies navigables qui, malheureusement, n'ont plus guère d'utilité

économique aujourd'hui. Quand on se rend compte de l'importance de ce réseau, sur la carte publiée dans la revue *chasse-maree* n°3, on peut penser que c'est regrettable.

En octobre 1832, les travaux sur le canal d'Ille et Rance n'étaient pas prêts d'être terminés entièrement, il faut bien le constater. Par ailleurs, l'ingénieur en chef pensait qu'il faudrait effectuer régulièrement un certain nombre de travaux d'entretien dès l'année suivante. Sans doute était-ce la l'idée avancée d'un chômage annuel du canal qui permettrait de réaliser certains travaux importants en vidant de leurs eaux les biefs concernés.

C'est pourquoi on savait, le 28 octobre 1832, qu'on ouvrirait le canal pour neuf mois consécutifs et qu'on vivrait sans doute ensuite une période, plus ou moins longue, nécessaire à la correction des erreurs de jeunesse de cette nouvelle voie d'eau. On commença donc à s'organiser.

L'ingénieur en chef PIOU, confirmait qu'en ces débuts : «...Les transports s'effectuent dans des péniches de la navigation de la Vilaine...». Il estimait que tous les jours, 20 bateaux, chargés de 60 tonneaux, pouvaient désormais franchir le canal



dans chaque sens.

Le 13 décembre 1832 écrivait au Préfet CAHOUEY qu'un bateau d'un tirant d'eau de 1,03 mètre, le *courrier de Rennes*, était arrivé à Rennes ce jour-là, venant de Saint-Malo avec un chargement de plâtre, de houille, de chaux et de rognures de papier. Il précisait que ce bateau assurerait quatre fois par mois ce parcours. Ce bateau appartenait à M. NOUVEL.

Le journal *L'Auxiliaire Breton* n° 658 du vendredi 14 décembre 1832 évoquait ce voyage et indiquait qu'il s'agissait d'un bateau de 30 tonneaux. C'était peu. Il signalait aussi l'arrivée ce jour, au Port Saint-Yves à Rennes du bateau *Le Commerce de Dinan*, chargé à plein.

Deux autres bateaux, appartenant à l'entreprise associée MARSAUDOUT et DELION, quittaient ce même jour Rennes, chargés de bombes et de boulets que l'arsenal destinait à Saint-Malo.

Le canal d'Ille et Rance, dans l'état où il se trouvait alors, permettait la navigation, certes, mais son agencement était loin d'être terminé. Les travaux indispensables, comme par exemple les alimentations en eau et autres, ne furent terminés semble-t-il que vers 1843.

Les problèmes furent complexes en ce qui concerne les eaux à recueillir dans les étangs car, souvent, les ruisseaux qui en sortaient alimentaient des moulins dont les meules étaient entraînées par une roue à aubes mue par les chutes d'eau, parfois successives, sur certains cours d'eau comme celui de Bazouges ou celui du grand étang de Hédé. De nombreux propriétaires de moulins furent ainsi lésés.

En 1833, l'Etat était toujours en tractations pour acquérir l'étang de Hédé qui appartenait alors à la ville de Hédé. Il était absolument nécessaire pour assurer l'alimentation en eau du canal et compenser les pertes de l'ensemble des onze écluses consécutives de Bazouges sous Hédé.

Mais le Conseil Municipal de Hédé, lors de sa séance du 16 août 1834, préparait sa défense, ne voulant pas céder ce plan d'eau. Au centre des débats figurait celui relatif aux nombreux moulins. Suite à l'établissement du canal, neuf avaient déjà été arrêtés dans le secteur.

Seulement sept moulins restaient en service dans la vallée de Hédé.

Le Conseil Municipal disait :

«...Dès que l'eau empruntera le nouvel

*écoulement tracé de l'étang de Hédé au canal, trois de ces moulins ne pourront plus fonctionner. Si l'état achète l'étang, tous les sept seront supprimés. De plus, Hédé craint les inondations autant que la sécheresse et les mauvaises odeurs des vases autant que les maladies. La municipalité tient beaucoup à conserver la propriété de la pièce d'eau et préférerait sacrifier 20 milles francs plutôt que de la perdre...»*

Finalement, l'étang de Hédé fut vendu à l'Etat et certains moulins, comme ce fut le cas du «Breil-Marin» appartenant au sieur RIMASSON, furent transformés en minoteries vers les années 1850.

Un rapport d'un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, établi au début du 20<sup>ème</sup> siècle, précise que les travaux de finition du canal ainsi que divers aménagements complémentaires, avaient duré jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle.

En ces premières années de navigation sur le canal, des idées germèrent quant à d'autres jonctions que l'on aurait pu réaliser avec la Rance.

Par exemple, un document appelé *«Observations»*, réalisé par M. Michel LETURC, adjoint au maire de Saint-Servan, sur les apports de la mer dans la baie du Mont Saint-Michel, préconisait la réunion de la Rance aux rivières la Sée, la Célune et le Cousnon. Il s'appuyait sur d'anciens projets de VAUBAN et études de «La Compagnie des Hollandais» pour proposer de déboucher un tel canal à Saint-Jouan-des-Guérets.

Aujourd'hui, on ne voit pas très bien quel aurait été l'intérêt d'une telle liaison...

Voici des exemples d'ouvrages qui restaient à réaliser sur le canal d'Ille et Rance.

M. GUILLET, des moulins de Saint-Grégoire, réclamait toujours en septembre 1835 une expertise sur les entraves au fonctionnement de son établissement depuis la construction du canal ainsi que la suppression d'accès qu'il subissait. Il demandait ponts et déversoirs adaptés et que l'administration le rétablisse dans ses droits.

Par ailleurs, le maire de Saint-Grégoire demanda l'établissement d'une digue pour éviter l'inondation des prairies de «La Pêchardière», près du pont de «Charbonnière».

En 1834, l'ingénieur en chef ROBINOT qui avait remplacé M. PIOUS depuis quelques temps, avait préparé un projet de déversoir à construire à Saint-Grégoire. L'adjudication fut approuvée le 9 mai 1835 au prix de 25 467,37 francs. Ce fut

l'entrepreneur PIEDVACHE qui l'obtint mais il prit du retard dans la réalisation, si bien qu'il fut condamné le 23 mars 1838 à payer des amendes de 600 francs par quinzaine de retard. L'affaire ne fut terminée qu'en 1840.

L'exemple le plus important des travaux à retardement fut celui du système d'éclusage de la dernière écluse du «Châtelier» qui était située à la limite de la zone maritime de la Rance. On se souvient que l'écluse du «Châtelier», à laquelle on avait adjoint un système d'éclusage rapide par pertuis à une porte d'ebbe, avait été mise en service en février 1832, peu de temps avant l'inauguration du canal.

Très rapidement, on se rendit compte de l'erreur qui avait été faite de construire cette écluse au même gabarit que celles de l'ensemble du canal, même si on lui avait adjoint un pertuis susceptible de répondre au besoin particulier de la navigation de cabotage vers Dinan.

Depuis longtemps, une navigation de cabotage assez importante existait et concernait en grosse partie, cette ville située à une vingtaine de kilomètres de la mer, en amont du profond estuaire maritime de la Rance. Des quais existaient depuis déjà longtemps lorsqu'en 1754 et 1756 les Etats de Bretagne les avaient fait réparer. Plus tard, ils avaient même été entièrement reconstruits ce qui prouve l'importance du trafic en ce port de Dinan.

L'écluse du «Châtelier», telle qu'établie, ne répondait pas à l'important et particulier trafic que l'on attendait pour ce port intérieur d'estuaire. De graves inconvénients étaient apparus dès les premières utilisations du système de pertuis à porte d'ebbe. On constata, lors de la renverse de la marée de haute-mer, des différences de niveau d'un mètre d'eau entre l'aval et l'amont du pertuis, ce qui était un danger extrême par la création de courants rapides dans celui-ci.

On ne pouvait passer le pertuis qu'au moment précis de l'étalement de haute-mer. Il y eut des accidents dès les premières utilisations.

On pensa mettre en place un second pertuis. Les ingénieurs MEQUIN et ROBINOT pensèrent, suite aux inconvénients constatés lors de l'utilisation de l'écluse, qu'il aurait fallu écluser, dans le même sas, les caboteurs de mer à fort tirant d'eau et les chalands du canal d'Ille et Rance.

C'est ainsi que, suite à la première année de navigation, donc après les expériences malheu-

reuses vécues au «Châtelier», on admettait qu'il fallait absolument remédier à la situation. Il fallait modifier le système d'éclusage du «Châtelier».

Les travaux de construction de la première écluse n'étaient même pas encore réceptionnés et l'entrepreneur Charles BESLAY posait d'ailleurs réclamation car il s'estimait lésé du fait que les travaux avaient eu lieu au «Châtelier» et non pas à «La Courbure» ce qui lui avait occasionné un supplément dans ses transports de 10 kilomètres. Il obtint finalement une faible indemnité de compensation de 122,84 francs le 19 janvier 1836, alors que les travaux avaient été définitivement réceptionnés le 22 mai 1835 par l'ingénieur MEQUIN.

## Deuxième écluse au «Châtelier»

Depuis la mise en navigation du canal, il n'y avait plus que deux arrondissements de travaux sur celui-ci : un comprenant tout le versant sud et le deuxième le versant nord.

L'ingénieur MEQUIN, chargé de la subdivision des Ponts et Chaussées de Dinan assurait aussi la responsabilité du deuxième arrondissement, versant nord du canal.

Il fut donc chargé d'établir une étude visant à «l'amélioration de l'écluse du Châtelier». Il présenta trois projets dont nous décrivons ici le deuxième.

Il prépara neuf pièces nécessaires au projet : exposé des motifs, plans, descriptifs, estimatifs... après avoir présenté plusieurs systèmes.

L'ingénieur en chef du canal d'Ille et Rance et de la navigation de la Vilaine, M. ROBINOT, compléta l'ensemble par cinq pièces, en particulier sur la conception des portes métalliques retenues. Toutes ces pièces ainsi qu'un rapport de l'ingénieur en chef constituèrent l'ensemble du dossier paraphé par lui-même, le 20 novembre 1834.

Il y avait eu, avant cette date, un échange important d'avis sur ce projet entre l'ingénieur en chef ROBINOT, ses supérieurs et le Conseil Général des Côtes du Nord.

Suite à ces échanges il avait été décidé :

- de porter la largeur du sas de l'écluse à 10

- mètres tout en laissant, au droit des portes, seulement 8 mètres.
- de placer des portes métalliques au lieu des portes en bois habituellement prévues.
- de prolonger le musoir nord de l'écluse, côté opposé à la rive, de 10 mètres jusqu'au pertuis de vannage de décharge envisagé, afin de limiter l'approche des courants provoqués par l'ouverture de celui-ci.
- d'installer une porte d'ebbe et une porte de flot à chaque extrémité de l'écluse afin de pallier aux forts courants provoqués par les effets de la marée.
- de retenir une longueur totale intérieure du sas de 36,30 mètres entre portes ce qui donnait, en fond, un radier de 32,50 mètres. La partie large du sas (10 mètres) avait une longueur de 27,30 mètres.
- d'avoir un couronnement d'écluse situé à près de 8 mètres au-dessus du seuil de l'écluse, donc un sas très profond.

L'estimatif était, globalement, de :  
 montant estimatif de l'amélioration de l'écluse : 95 960,89 francs  
 sommes à valoir pour imprévus : 9 039,11 francs  
 total prévisionnel ..... 105 000,00 francs  
 Les portes en métal furent évaluées à 33 668,64 francs alors que celles en bois revenaient, dans une première estimation, à 30 807,54 francs.

L'adjudication fut lancée par voie d'affiches le 2 novembre 1834. Il y eut sept entreprises soumissionnaires qui présentèrent des offres variant de plus 15% à moins 13,5% de l'estimatif établi par les Ponts et Chaussées. L'entreprise François-Marie FAGOT de Glomel, qui était la moins disante à moins 13,5%, enleva le marché le 29 décembre 1834.  
 Pour la fabrication des portes métalliques, les forges et fonderies DEMESNIL, père, de «La Gloriette» à Nantes, furent pressenties dans un premier temps.

Comme pour certains autres travaux particuliers sur le canal d'Ille et Rance, les terrassements et la constitution des batardeaux nécessaires pour isoler le chantier des eaux de la Rance, ainsi que

logèrent, pendant tous les travaux, dans la maison d'écluse réaménagée. Trois autres conducteurs des Ponts et Chaussée suivirent les extractions de pierre dans les carrières, les transports de ces pierres et l'approvisionnement du chantier. Ils surveillèrent parfois des ateliers. Ces trois conducteurs s'appelaient : ANCEZE, HERVOUIN et LA ROCHEAULION.

L'ensemble de ce gros «chantier à retardement» était sous la responsabilité globale de M. l'ingénieur ordinaire MEQUIN, chargé du 2<sup>ème</sup> arrondissement. Celui-ci envoya dès lors un courrier de comptes-rendus extrêmement important à l'ingénieur en chef ROBINOT à Rennes.

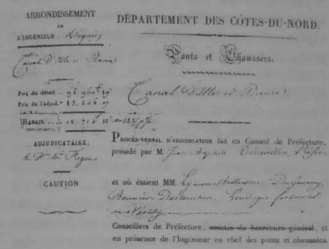
Parfois, une missive partait chaque jour, la plupart du temps de Dinan, ou bien encore directement du «Châteliers». Les mariniers appelés à travailler pour ce chantier envoyaient aussi à l'ingénieur ROBINOT de petits courriers, comme celui ci-contre.

Le chantier démarra simultanément par la démolition du bajoyer extérieur de l'écluse, par l'entreprise FAGOT, et l'établissement de nouveaux batardeaux afin d'isoler l'écluse et pouvoir intervenir dans les fonds.

Désiré BESNARD entreprenait donc, avec les ateliers en régie la construction des batardeaux. Il eut des équipes, très variables, de 41 jusqu'à 81 ouvriers. Un atelier était le plus souvent constitué de quelques maçons ou d'ouvriers-chefs, d'une dizaine d'épaveurs et de nombreux manœuvres.

Le travail était particulièrement pénible pour ces hommes. Surtout celui des épaveurs qui travaillaient la plupart du temps, courbés dans l'eau, d'où ils devaient retirer la pierraille, la vase, afin d'atteindre le rocher. Ils étaient soumis à un sale et rude labeur. Ils devaient vider l'eau partout où c'était indispensable, jours et nuits le plus souvent. Ils avaient des bottes de terre-neuvas disent les rapports : des sabots de bois sur lesquels était pointée une «chaussette» haute, en cuir. Les ateliers ne pouvaient travailler que quelques heures à la basse-mer, surtout en période de morte-eau et très peu en période de vive-eau.

Sur un atelier de 43 hommes, on constate que 14 seulement savaient signer leur nom. Sur un autre atelier de 81 personnes, seulement 12 signèrent sur «l'état des salaires» payés par Désiré BESNARD.



l'épuisement des fonds furent réalisés par des ateliers en régie directe.

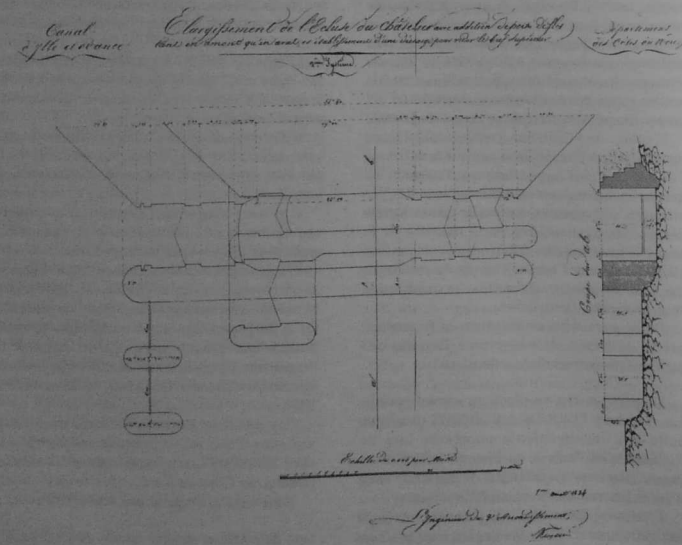
Une fois de plus, Désiré BESNARD, devenu conducteur de travaux sur le 2<sup>ème</sup> arrondissement du canal d'Ille et Rance, fut nommé régisseur. Il embaucha une bonne douzaine d'équipes successives qui constituèrent des ateliers et assurèrent ces travaux pendant les campagnes de 1835 et 1836. Désiré BESNARD et un piqueur

Dinard le 6 Avril 1836

Monsieur L'ingénieur en chef

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport que j'ai dressé sur les travaux de construction des batardeaux sur le Canal de l'Ille et Rance. Lesdits travaux ont été exécutés par les ateliers en régie pendant les campagnes de 1835 et 1836. Lesdits ateliers ont été composés de quelques maçons ou d'ouvriers-chefs, d'une dizaine d'épaveurs et de nombreux manœuvres. Le travail était particulièrement pénible pour ces hommes. Surtout celui des épaveurs qui travaillaient la plupart du temps, courbés dans l'eau, d'où ils devaient retirer la pierraille, la vase, afin d'atteindre le rocher. Ils étaient soumis à un sale et rude labeur. Ils devaient vider l'eau partout où c'était indispensable, jours et nuits le plus souvent. Ils avaient des bottes de terre-neuvas disent les rapports : des sabots de bois sur lesquels était pointée une «chaussette» haute, en cuir. Les ateliers ne pouvaient travailler que quelques heures à la basse-mer, surtout en période de morte-eau et très peu en période de vive-eau.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport que j'ai dressé sur les travaux de construction des batardeaux sur le Canal de l'Ille et Rance. Lesdits travaux ont été exécutés par les ateliers en régie pendant les campagnes de 1835 et 1836. Lesdits ateliers ont été composés de quelques maçons ou d'ouvriers-chefs, d'une dizaine d'épaveurs et de nombreux manœuvres. Le travail était particulièrement pénible pour ces hommes. Surtout celui des épaveurs qui travaillaient la plupart du temps, courbés dans l'eau, d'où ils devaient retirer la pierraille, la vase, afin d'atteindre le rocher. Ils étaient soumis à un sale et rude labeur. Ils devaient vider l'eau partout où c'était indispensable, jours et nuits le plus souvent. Ils avaient des bottes de terre-neuvas disent les rapports : des sabots de bois sur lesquels était pointée une «chaussette» haute, en cuir. Les ateliers ne pouvaient travailler que quelques heures à la basse-mer, surtout en période de morte-eau et très peu en période de vive-eau.



Les maçons étaient payés 2 francs à 2,50 francs par journées de travail, les épouseurs 1,50 franc et les manœuvres entre 1 franc et 1,50 franc. Les quelques charpentiers utilisés sur le chantier de l'écluse recevaient 1,50 franc par jour, ce qui paraît bien peu pour des compagnons spécialisés.

Si les marées entravaient régulièrement les travaux, le courant descendant gênait énormément, si bien que le batardeau amont ne put être établi. Il fut donc décidé d'ouvrir une brèche dans la digue, côté de rivière opposé à l'écluse, afin de limiter sensiblement la hauteur d'eau au-dessus de l'écluse et de permettre par cette ouverture le passage des bateaux pendant les travaux, lors de l'étalement de haute mer. Cela permit de réaliser les travaux en amont de l'écluse.

Les rapports indiquent un hiver 1835 assez rigoureux. Certains jours, la neige tombait sans discontinuer et la glace empêchait aussi tous travaux. Il est écrit dans une lettre de compteur du chantier que les approvisionnements par «charroyage», l'hiver, étaient devenus impossibles du fait des pluies. Les chemins et routes étaient complètement défoncés.

Pour établir le batardeau en aval de l'écluse les ouvriers devaient enfoncer de grands pieux dans la roche qui malencontreusement était très dure, côté déversoir en particulier. Une double rangée de gros pieux cloisonnée et comblée de tangué devait isoler le chantier afin que l'entreprise puisse établir les maçonneries au sec.

L'établissement de ce batardeau était donc bien un dur labeur pour tous.

Le sieur DROGUET était amené à livrer de temps à autre sur le chantier des barriques de cidre comme ce 19 décembre 1835 où il y apporta un fût de 205 litres payé par l'administration des Ponts et Chaussées 20,50 francs soit 0,10 franc le litre, «...pour encouragement aux ouvriers pendant la démolition et les épousés...» indique le justificatif des dépenses. On achetait aussi de l'eau de vie qui était payée 1,20 franc le litre, pour les mêmes raisons !

Il faut dire que l'on travaillait même la nuit sur ce chantier, très certainement pour compenser les contraintes de temps dues aux marées et pour puiser continuellement les eaux d'infiltration sur le chantier. En ces cas-là on louait des lanternes à Dinan pour s'éclairer.

Pour combler les batardeaux, on allait chercher

de la tangué, espèce de vase sableuse, du côté de Mordrec et au-dessus, dans la Rance maritime.

Les Ponts et Chaussées avaient un ou deux bateaux ; l'entreprise FAGOT en avait un, mais ça ne suffisait pas car il y avait beaucoup de transports de matériaux à assurer. Des gabares étaient louées pour apporter cette tangué. On relève de nombreuses locations faites en 1835 à : AMELINE Etienne, Aoustin, BARRE Joseph, BETHUEL Jacques, BREBEL Julien, BOISTARD François, CHEVALIER Jean, DUBARD Joseph, GASREL Jean, HERVE Joseph, PIEDEVACHE Malo, POMMERET Etienne.

Chaque journée était payée 4,25 francs pour le bateau et son patron.

Il fallait transborder la tangué des bateaux dans les batardeaux. On le faisait avec les brouettes quand c'était possible, mais aussi avec des civières. La tangué était compactée le plus possible dans le batardeau afin de créer un barrage solide et étanche à l'eau. Ce batardeau aval qui devait permettre à l'entreprise FAGOT de travailler au sec ne fut achevé qu'en fin d'année 1835 alors que l'ensemble des travaux d'amélioration de l'écluse du «Châtelier» aurait dû être terminé, d'après les prévisions, le 1er novembre 1835.

Il fallait, une fois le batardeau terminé, nettoyer parfaitement les fonds au point que l'on asséchait les rochers, avant d'y sceller les assises du muisoir de l'écluse et du bajoyer, avec de grosses éponges naturelles qui étaient achetées chez JUBIN, marchand à Dinan, 4 francs pièce.

On tournait, à la force des bras, les quelques vis d'Archimède dont on disposait pour vider l'eau des filtrations et souvent on finissait à coups de seaux et d'éponges.

L'année 1836 fut l'année de la construction de l'écluse elle-même par l'entreprise FAGOT. Il fallait faire venir le moellon de Hédé par bateau et même par «voiture». De Hédé au «Châtelier», le transport de moellon par voiture revenait à 31,05 francs. Le prix du m<sup>3</sup> de pierre au départ de la carrière était de 12,50 francs. On pouvait s'approvisionner, à l'ouest du canal, dans les carrières du Hinglé et à l'est, dans celles de Saint-Pierre de Plesguen. La pierre de taille était prise surtout à la carrière de «La Chauffetière» en Saint-Pierre de Plesguen, appartenant au sieur FORTIN, où il y eut quelques difficultés. Un accord avait pourtant été passé entre le sieur FORTIN et

Théodore SUINARD, appareilleur, responsable de l'entreprise FAGOT, pour l'exploitation de cette carrière.

Que se passa-t-il exactement ? On ne le sait !

Toujours est-il que le maire de Saint-Pierre-de-Plesguen fit arrêter les ouvriers de l'entreprise FAGOT dans la carrière, par les gendarmes de Saint-Malo !

Le Préfet, le 8 avril 1835, fit un procès au maire qui fut déchu de sa fonction, ni plus ni moins ! L'approvisionnement en pierre de taille continua et le chantier aussi, mais les travaux n'avançaient pas vite. Cet approvisionnement du chantier était assez lointain. Par ailleurs la chaux venait de Dinan et Léhon et les nouveaux produits hydrauliques, comme la pouzzolane ou le ciment parker, par le port de Saint-Malo.

La chaux était payée 6 francs la barrique et le ciment parker 8,70 francs. En comparaison, on peut indiquer que la chaux utilisée sur la Vilaine en 1784 valait 6 livres et 10 sols le tonneau, soit 6,50 francs.

Le m<sup>3</sup> de mortier ordinairement utilisé sur ce chantier pour la maçonnerie, était composé de 0,360 m<sup>3</sup> de chaux et de 0,920 m<sup>3</sup> de sable qu'on faisait venir des carrières de Dinan-Léhon. Ce m<sup>3</sup> de mortier revenait sur le chantier à 22,68 francs, si la chaux était transportée par voie de terre et seulement 20,88 francs si elle venait par bateau. Les travaux qui traînaient, coûtèrent beaucoup plus cher que prévu.

Au 31 décembre 1835, on avait déjà atteint une dépense de 92 285,18 francs. A cette date, on estimait qu'on atteindrait 150 272,61 francs en fin de chantier.

Fut-ce l'une des raisons qui créèrent un antagonisme entre les responsables des Ponts et Chaussées ? Nous n'avons pu le déterminer en analysant les documents mais, le 22 mars 1836, l'ingénieur en chef ROBINOT, semble-t-il pendant une absence de l'ingénieur ordinaire MEQUIN, décida de passer autoritairement l'entreprise FAGOT en régie alors qu'elle avait obtenu l'adjudication.

Les travaux continuèrent mais s'ensuivit tout un imbroglio juridique qui ne se termina qu'en 1839.

## Huit victimes sur le chantier

Cette année 1836 fut une mauvaise année pour le chantier, par sa lenteur sûrement, mais aussi par les accidents qui survinrent. Un grave accident d'hommes vint endeuiller le chantier, le 16 avril 1836. Désiré BESNARD, le conducteur de travaux responsable sur le chantier, écrivit immédiatement après le drame qui venait de survenir, à l'ingénieur en chef ROBINOT, à Rennes.

Voici cette lettre :

A l'écluse du Châtelier 16 avril 1836

Monsieur l'ingénieur en chef,

A cinq heures ce matin l'horizon était voilé par un brouillard extrêmement épais. L'écluse AMELINE a embarqué dans le canot de l'administration pour passer de la digue de l'écluse du Châtelier à la rive opposée pour aller chercher les ouvriers qui couchaient dans le village de Livet, 18 hommes ont embarqué dans le canot qui porte ordinairement 25 à 30 hommes.

Les passagers étant arrivés vis à vis la coupure du vannage où la mer passait depuis environ une demi-heure, ont eu un grand malheur.

L'un de ces ouvriers a pris sur le bord du canot ayant été mouillé par une lame a voulu passer d'un bord à l'autre ; à cet instant le canot agité par le flot a incliné du côté où la pression a eu lieu, ce qui a fait tomber un homme à la mer. L'empressement que l'on a mis à vouloir le sauver a fait que tout le monde s'est porté du même côté, alors les flots sont entrés dans le bateau qui a disparu au même instant.

4 hommes se sont sauvés à la nage  
7 hommes ont été sauvés par un bateau pêcheur  
8 hommes ont été entraînés par la vitesse du courant sans qu'il ait été possible de leur porter secours. Savoir :

SENECHAL Jacques, maçon demeurant à Evran,	
SENECHAL Julien	« « «
GAUTIER Jean	« « «
MENAGE François	« St André des Eaux
AUBRY Pierre	manœuvre St Méon
COURTOIS Yves	« Languédia
RUFFLET Amand	« Pleudihen
BAUGEOT Jean	« St Judoce,

Ce malheur a causé la plus grande consternation. Personne ne travaille aujourd'hui. L'atelier a le deuil dans le cœur. L'épouvante est jetée et la peur règne partout.

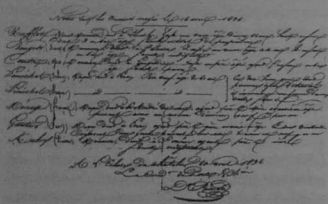
Beaucoup d'ouvriers sont partis en défaut qu'ils ne veulent pas venir ici exposer leur vie. J'ai cherché à retremper le moral d'hommes terrifiés par les cris des femmes s'abandonnant à la douleur qui sont accourues du village aux cris des mourants.

J'espère cependant reprendre lundi la marche active de nos travaux. Je ne pourrais expédier aujourd'hui l'état sommaire des travaux étant trop occupé de la recherche des malheureux noyés...

J'ai l'honneur d'être avec respect Monsieur l'ingénieur en chef votre très humble et très obéissant serviteur.

Signé : Désiré BESNARD

Quelques jours après, Désiré BESNARD envoya une note sur la situation des ouvriers noyés le 16 avril 1836.



Note du 20 avril 1836 :

Le chantier continua malgré ce drame. Malheureusement, dans la soirée du 12 octobre de la même année, tard dans la nuit, un nouveau drame survint.

Un bateau des Ponts et Chaussées redescendait le canal, venant des carrières de Léhon, chargé de sable. Le temps était mauvais, avec un fort vent. Il y avait beaucoup de courant.

L'un des marinières du bateau, un ancien terre-neuvais, MAHE, fut projeté à l'eau par la barre

qu'il venait de lâcher. Les autres hommes, qui se trouvaient à bord, ne se rendirent pas compte de suite de sa disparition et ne purent rien faire car le bateau était déjà loin lorsqu'ils réagirent.

Le conducteur de travaux HERVOUIN, dans l'après-midi, l'avait trouvé «un peu dérangé», mais le deuxième marinier du bateau lui avait répondu que c'était dans ces moments-là qu'il était le plus sûr !

Les travaux de reconstruction de l'écluse se terminèrent tout de même en fin d'année 1836, à part quelques finitions accessoires.

Pour cet ouvrage, il avait fallu mettre en place 2 705,120 m<sup>3</sup> de blocage de pierre maçonnée puis 439,080 m<sup>3</sup> de moellons piqués et enfin 303,70 m<sup>3</sup> de pierre de taille, soit un massif global, pour l'écluse, de 3 447,270 m<sup>3</sup> auxquels il fallait ajouter environ 100 m<sup>3</sup> pour le vannage du pertuis. Il est à remarquer que les écluses (standard) du canal nécessitaient, seulement si l'on peut dire, 1 000 m<sup>3</sup> de pierre environ.

L'estimatif, qui avait été réévalué le 31 décembre 1835, fut largement dépassé. Le point des dépenses, effectué à la date du 3 avril 1837, fit état d'un montant total de 183 948,01 francs. Les essais de fonctionnement de l'écluse avaient eu lieu en tout début d'année 1837.

Le 7 janvier 1837, l'ingénieur ordinaire MEQUIN, dans une lettre adressée à son supérieur hiérarchique l'ingénieur en chef ROBINOT, pouvait écrire : «...j'attends maintenant vos ordres pour faire passer le premier bateau...»

Le 11 janvier, après quelques mises au point et un nouveau fonctionnement d'essai de l'écluse, l'ingénieur MEQUIN faisait placarder à l'écluse du «Châtelier», à la Mairie et au port de Dinan l'affiche suivante :

#### Avis au commerce

Le public est prévenu que les portes de l'écluse du Châtelier sont maintenant ouvertes aux bateaux qui s'y présenteraient, soit en montant vers Dinan, soit en descendant vers Saint-Malo et qui voudront profiter de ce passage afin d'éviter le courant qui a lieu dans la tranchée de la digue.

Il faut tout de même indiquer que le certificat de réception définitive des travaux de recons-

truction de cette écluse, par l'entreprise FAGOT, ne fut signé par le nouvel ingénieur en chef du canal d'Ille et Rance et de la Vilaine, M. LEGRAVEREND, que le 9 octobre 1839.

La nouvelle écluse, depuis le 11 janvier 1837, répondait enfin aux besoins du trafic particulier dans cette portion du canal d'Ille et Rance, jusqu'au port de Dinan. Nous la décrivons dans le chapitre «caractéristiques». Mais, il convient de préciser que les portes mises en place sur cette écluse avaient, en définitive, été construites en bois pour répondre au souci d'économie, exprimé et appuyé par plusieurs correspondances de l'administration centrale, dès la reprise des travaux de construction du canal d'Ille et Rance en 1822.

Furent posées en 1836, deux portes d'ebbe et deux portes de flot. On utilisait les portes de flot lorsque la mer montait et les portes d'ebbe, au contraire, lorsqu'elle descendait. Leur ouverture et fermeture se faisait à l'aide de très gros tourniquets en fonte commandés par une manivelle, à axe horizontal, placée en tête de ceux-ci. Un autre système équivalent permettait, toujours à partir du terre-plein et couronnement de l'écluse, de commander par tiges métalliques à cardan, les vannes de fond ou vantelles des portes.

Le père Jean GUIHAIRE, ancien marinier de Redon, qui passait cette écluse dès 1916, se souvenait que les portes étaient en bois, mais pas en chêne comme toutes les autres sur le canal.

Depuis l'origine, elles avaient été changées une seule fois en 1884.

Ce fut peut-être à cette occasion qu'on employa, pour leur construction, un bois exotique très dur ? Toujours est-il que l'ancien charpentier Georges GAMBILIN, aussi bien que Bernard COLLET, aussi ancien agent d'entretien sur le canal, se souviennent que les dernières portes de cette écluse, posées en 1936, étaient effectivement construites dans un bois exotique extrêmement dur : l'azobé. Il fallait même des scies spéciales pour le travailler !

En 1972, les quatre portes en bois exotique, à commande manuelle, furent remplacées par deux portes métalliques à un seul vantail, commandées par un système hydraulique, à partir d'une tour de contrôle surplombant l'écluse. La porte amont est une porte d'ebbe et celle d'aval, une porte de flot avec clapet de blocage.

Lors des travaux d'amélioration, entrepris

en 1835 et 1836, avait été adjoint, côté est de l'amont de l'écluse, un pertuis et à suivre deux vannages prolongés par la digue de retenue des eaux du bief qui rejoignait la rive droite de la Rance.

Ce ne fut que le 18 mars 1891 qu'un arrêté autorisa la construction d'un long pont, enjambant la Rance juste en-dessous de la digue-déversoir et aboutissant à une passerelle métallique pivotante, posée sur la partie aval de l'écluse.

La communication entre La Vicomité sur Rance et Saint-Samson sur Rance était ainsi établie si bien que les passages par bateau, d'une rive à l'autre, qui existait en cet endroit, depuis des siècles, n'avait donc plus de raison d'être.

Toutes ces œuvres d'art et installations du «Châtelier» constituaient l'ensemble le plus important, assez monumental et remarquable, du canal d'Ille et Rance.

## Encore divers travaux

Il y eut encore bien d'autres travaux sur le canal. Faisons le point de l'avancement des travaux de finition au travers du dernier rapport de l'ingénieur ROBINOT qui laissa sa place à M. LEGRAVEREND le 1<sup>er</sup> septembre 1839.

On apprend que les petits travaux de finition sur les écluses de «Ille» à «Saint-Germain» ne furent terminés qu'en 1837, que les travaux de gros entretien et de perfectionnement, sur le versant sud du canal, entrepris par le sieur ROBERT étaient achevés.

Les petits travaux de finition sur les écluses de «Villemorin» à «Haute-Roche» n'étaient pas encore terminés.

Par contre, les entreprises associées LOUISE et MACE avaient terminé les travaux d'ouvrage d'art et terrassement du réservoir de «Boulets» et de sa rigole comme les entreprises BLANDIN et LAMY qui en avaient fini avec les reprises des pentes de la tranchée de Tanouarn.

Enfin, les abords des écluses du «Mail» et de «Saint-Martin» à Rennes étaient en cours de finition ainsi que les ponts adjacents, par l'entreprise LEPARD qui avait obtenu l'adjudication de ces œuvres d'art le 7 juillet 1826. Les chaussées pavées, auprès de ces deux écluses, suite à l'adjudication du 5 octobre 1829, étaient établies

par l'entrepreneur LESGUER. Enfin, l'entreprise RICHARD qui avait obtenu, le 31 août 1832, la construction du pont Saint-Etienne à Rennes, en avait terminé. C'était le fameux «Pont Bagoux».

Sur le versant nord, des travaux de perfectionnement du canal, dans les Côtes du Nord, confiés le 17 septembre 1832 à l'entreprise METAYER étaient terminés.

Le sieur Charles BESLAY avait fini tous les travaux de terrassement entre «La Courbure» et «Le Châtelier». Mais le chemin de halage, à construire au-dessus de l'écluse du «Châtelier», adjugé le 12 août 1836 à l'entreprise AUBRY, s'achevait seulement.

Ce fut l'entrepreneur Charles BESLAY qui construisit aussi la deuxième maison d'écluse, mitoyenne, du «Châtelier», suite à une adjudication du 20 avril 1827, mais elle n'était pas encore terminée en octobre 1838. Les bateaux, les chalands, qui jusqu'à ces années 1840 assuraient le trafic sur la ville de Rennes, déchargeaient encore leurs marchandises au «Port Saint-Yves». Les bateaux qui navigaient sur la Vilaine aboutissaient à ce port depuis plusieurs siècles. L'accostage des nouveaux chalands posait problème aussi fut-il décidé de construire des quais dans la ville, afin de permettre aux bateaux de charger et décharger leur fret dans de meilleures conditions.

Les quais de la ville de Rennes furent établis entre 1840 et 1845 à l'exception des quais Saint-Cyr et de la Préalaye ainsi que ceux du canal, faute d'argent. Le quai Saint-Cyr fut achevé en 1860 comme les quais bas du canal : quai Saint-Cast et quai d'Ille et Rance.

Au cours de l'année 1840, on dépensa une somme globale de 79 246,48 francs pour divers petits travaux de finition. Quelques indemnités d'acquisitions tardives de terrains furent encore réglées.

On a aussi une idée sur les appointements versés au personnel des Ponts et Chaussées en ces années-là. L'ingénieur en chef du département d'Ille et Vilaine, chargé du canal d'Ille et Rance et de la Vilaine, M. LEGRAVEREND, recevait annuellement une rémunération de 4 532,30 francs à laquelle s'ajoutaient 4 000 francs de frais fixes.

Un conducteur de 3<sup>ème</sup> classe embrigadé percevait 1 571,39 francs et les conducteurs auxiliaires entre 1 000 et 1 400 francs pour l'année.

Un garde-canal avait un appointement mensuel de 60 francs et les écluseurs entre 30 et 40 francs.

On lit aussi dans un compte-rendu que l'on fit par être dans l'obligation de fixer les pentes de la tranchée de Tanouarn au moyen de fascines, recouvertes de terre végétale, dans laquelle furent effectuées des plantations.

En cette année 1840, on poursuivait la construction de la deuxième maison-écluse du «Châtelier» par un agrandissement important, aboutissant à la création d'un troisième logement. Sur un devis de travaux, signé par l'ingénieur en chef LEGRAVEREND, on relève les prix suivants, en date du 30 septembre 1840 :

- un m<sup>3</sup> de sable pris à la carrière : 1,44 franc
- un m<sup>3</sup> de mortier chaux-sable : 15,78 à 20,69 francs
- un m<sup>3</sup> de béton à la chaux : 16,28 à 19,59 francs
- un m<sup>3</sup> de maçonnerie (moellons-mortier) : 11,67 francs
- un m<sup>2</sup> de pavé (pose seulement) : 3,75 francs
- un m<sup>2</sup> de moellon piqué (pose seulement) : 4,46 francs
- un m<sup>2</sup> de pierre de taille (pose seulement) : 5,41 à 5,73 francs

En 1841, on effectuait encore des travaux de finition. On n'en finissait pas ! On réalisa quelques travaux sur le port de Dinan pour un montant de 2 000 francs. Le chemin de la carrière de Hédé, d'où l'on tirait toujours de la pierre pour les ouvrages du canal, absorba une somme de 2 000 francs en réfection. Les déversoirs de «La Bézardière» et de «Boulet» amenèrent une dépense de 3 300 francs et une reprise importante de la digue de retenue de l'étang de «Boulet» se monta à 3 975,50 francs.

Les plantations et le gravelage, sur le chemin de halage, se montèrent cette année-là à 48 994,88 francs. Les travaux d'entretien et de frais de personnel, pour l'année, s'élevèrent à 90 000 francs.

Le 8 septembre 1841, le sous-secrétaire d'état donnait son accord pour la construction du pont de «Lengager» et d'un autre plus modeste, en prolongement de celui-ci, vers le bourg de Montreuil sur Ille, pour le passage sur le ruisseau du Chesnay.

L'estimatif du pont adjacent à l'écluse se

montait à 7 955,87 francs et le deuxième, avec tablier en bois, à 1 527,80 francs. Prévoyant des «à côtés», le crédit demandé fut arrondi à 10 000 francs pour l'ensemble. Ces ponts furent construits en 1842. C'était l'aboutissement d'une longue bataille entre les édiles de la commune, ce dont nous avons déjà parlé. Cette affaire durait depuis une vingtaine d'années. C'était, comme nous l'avons dit, une affaire de clocher puisqu'une partie de la population était montée dans le clocher de l'église pour démontrer que le chemin le plus court, entre le bourg de Montreuil et de Guipel, était bien par «Lengager». Le 7 mai 1842 fut lancée, par voie d'affiches, l'adjudication pour l'aménagement de la rigole de «La Bézardière» et pour l'établissement d'un port à «La Madeleine», en Bazouges-sous-Hédé. En septembre de la même année, l'administration fut amenée à réagir, face aux importantes inondations que les crues provoquaient au-dessus de l'écluse de «Léhon». On commença donc la mise en place de 6 vannes de fond, à hauteur de l'amont de l'écluse, afin d'être en mesure, à l'avenir, d'évacuer rapidement les eaux de ces crues et éviter ainsi l'inondation des terres riveraines.

Un récapitulatif de l'ingénieur en chef LEGRAVEREND donnait au 31 décembre 1842 l'ensemble des ouvrages réalisés sur le canal d'Ille et Rance.

Furent construits entre 1804 et 1842 :

166 ouvrages d'art, à savoir 26 écluses ordinaires, 21 écluses avec pont, 1 écluse à marée, 13 ponts sur le canal, 10 ponts de halage, 6 passerelles de halage, 18 déversoirs, 10 reversoirs, 10 aqueducs ordinaires, 9 aqueducs à siphon, 1 ponton de halage, 32 réservoirs (plus Bazouges, Chesnay, Hédé et Mottay), 3 cales d'embarquement et de débarquement, 1 passerelle sur canal, 1 passerelle tournante sur écluse, 4 ponts sur rivière. Par ailleurs, furent aménagés 69 ouvrages sur les rigoles et 7 barrages.

La chute des vingt écluses du versant sud, vers la Vilaine, était mesurée à 41,84 mètres et celle des vingt-huit écluses du versant nord, vers la Rance maritime, à 62,68 mètres, mais ces dénivellations furent par la suite affinées.

Le rapport précisait que les deux pertuis du «Châtelier», qui avaient 8 vannes de fond, représentaient 5,90 mètres d'ouvertures pour l'évacuation des eaux. L'emprise des chemins de

halage, prévue avec une largeur de 8 mètres à l'origine, avait été ramenée à 4 mètres.

On constatait, en fin d'année 1842, que certains biefs perdaient énormément d'eau par filtrations. Celui des «Islôts» perdait 12 centimètres d'eau par vingt-quatre heures mais celui de «Butte-Jacquette» perdait jusqu'à vingt centimètres car, en plus, les portes d'écluse ne joignaient pas correctement. On prévoyait d'effectuer des travaux de bétonnage dans ces biefs dont les fuites inquiétaient les techniciens.

L'ingénieur LEGRAVEREND indiquait aussi dans ce rapport que l'effet des grandes marées se faisait sentir, quand le vent était favorable, jusqu'à l'écluse de «Pont-Perrin».

Des mesures furent faites et des relevés effectués qui aboutirent à l'établissement d'un profil général du Canal d'Ille et Rance, riche en enseignements, et signé de M. LEGRAVEREND le 17 janvier 1843. On y remarque qu'il pouvait y avoir une élévation de 1,16 mètre du niveau des eaux au-dessus de l'étiage du bief du «Châtelier». Cela donnait, dans le bief de «Léhon», jusqu'à l'écluse de «Pont-Perrin», 32 centimètres au-dessus du niveau habituel. Il est donc facile de comprendre que, si le phénomène des grandes marées d'équinoxe, par exemple, se conjugue avec une période de crue, cela amène de très inquiétantes inondations dans tout le secteur.

D'autres problèmes furent posés et d'autres travaux encore entrepris.

Le réservoir d'eau de «Boulet», ainsi que sa rigole d'amenée d'eau au bassin et bief de partage de «Villemorin», posaient des problèmes depuis l'ouverture du canal en octobre 1832. D'une part, la réserve en eau était reconnue comme étant trop juste et puis la rigole, dont les rives étaient parfois en surplomb de terrains, était continuellement l'objet de pertes d'eau par filtrations.

La réserve de «Boulet» avait été constituée en construisant une digue de terre dans le goulet formé sur le cours du ruisseau en queue d'étang.

Après quelques années de fonction du canal d'Ille et Rance, on décida d'augmenter la capacité du réservoir de «Boulet» en exhausant l'ancienne digue de un mètre, bien qu'on ait pensé ne faire qu'un relèvement de 57 centimètres seulement.

Cette opération augmenta sensiblement la réserve d'eau et cela d'autant plus que l'on avait conquis une nouvelle surface de plus de 12

hectares : 54 parcelles au total dont 45 sur la commune de Feins représentant 4 ha 64 a 81 ca, une parcelle de 19 ares 12 ca en Marcillé-Raoult puis huit parcelles sur la commune de Dingé pour 7 ha 95 a 1 ca.

Toutefois, la terre de l'exhaussement, comme celle de l'ancienne digue, avait dû être prise sur place et devait être plutôt sableuse, si bien qu'elle s'éboulaît et que des fissures longitudinales s'y produisaient. Sans doute avait-on récupéré cette terre dans la queue de l'étang, sur les 350 mètres d'encassement entre les villages de «Vau-Guérin» et du «Bas-Val».

Les talutages latéraux de cette queue d'étang avaient d'ailleurs aussi tendance à s'ébouler. Un éboulement de 350 mètres-cubes s'était produit dans la digue le 20 juin 1842. Le danger était grand de voir la digue de retenue complètement détruite, à courte échéance.

C'est pourquoi, très vite, des études furent entreprises sous la responsabilité de l'ingénieur en chef LEGRAVEREND. Il fut envisagé d'établir un perré, côté intérieur de la digue, ainsi que le long des talutages latéraux.

Le projet fut envoyé au Ministère des travaux publics, mais le Préfet d'Ille et Vilaine demanda, courant octobre, quelques aménagements complémentaires.

Le Conseil des Ponts et Chaussées, section navigation (Paris), estimait trop faible l'épaisseur pour le perré. Les plans furent revus par l'ingénieur en chef et toutes les pièces furent renvoyées par l'intermédiaire du Préfet d'Ille et Vilaine Charles-Hubert HENRY, le 21 novembre 1842, au Ministère des travaux publics. Celui-ci approuva le projet le 19 décembre 1842.

Les travaux eurent lieu en 1843. Les éboulements furent enlevés. Des pieux, équarris à 20 centimètres de côté, furent enfoncés à l'aide d'un mouton de 500 kilogrammes pour atteindre le dur en profondeur, sauf au droit de l'aqueduc de la prise d'eau où le roc n'était pas très profond et où l'on envisagea de poser les semelles nécessaires sur maçonnerie.

A partir de semelles bien établies, on construisit donc, côté intérieur de la digue, le perré en moellons et l'on combla avec 237 mètres-cubes de terre glaise. Le perré, tout le long de la digue, fut couronné par de la pierre de taille. Le mur aval de l'ancien déversoir (exhaussé d'1 mètre), fut

prolongé de chaque côté. L'aqueduc de prise d'eau passe dans la chaussée de «Boulet» et alimente la rigole.

Quelques détails de l'estimatif de ce chantier peuvent, une nouvelle fois, nous donner des points de repère. On y découvre que deux carriers et un manoeuvre pouvaient extraire, en moyenne, 1 m<sup>3</sup> de pierre de taille en 3 journées de travail.

Le carrier était payé 2,50 francs pour une journée de travail et le manoeuvre 1,10 franc. Le carrier en moellons recevait 2 francs par jour.

Sur le chantier, le manoeuvre était payé le même prix qu'en carrière. Le maçon touchait 2,25 francs par journée de travail et le tailleur de pierre de granit avait 3 francs.

Les hommes travaillaient toujours l'été jusqu'à 16 heures par jour. Un manoeuvre devait fouiller et charger 4 mètres-cubes de déblais en une journée.

Le transport des matériaux était facturé ainsi :  
- par brouette, le m<sup>3</sup> de sable, terre, gravier, transporté sur 30 mètres (1 relais), 0,10 franc.  
- par tombereau, le m<sup>3</sup> de pierre, sable, ... transporté sur 1 kilomètre, 1 franc.

La chaux, pour ce chantier, venait de Pont-Péan. Arrivée sur le chantier, elle était payée 40 francs le m<sup>3</sup> soit environ 8,50 francs la barrique. Il s'agissait de chaux vive qu'il fallait éteindre avant de faire le mortier. Le sable, pour le mortier, venait de la carrière de «La Mare Noire» en La Bouexière. Le m<sup>3</sup> de sable valait 0,50 franc, pris à la carrière. Il fallait ajouter 1 franc par kilomètre de transport. Le m<sup>3</sup> de mortier était constitué de 0,900 m<sup>3</sup> de sable et 0,300 m<sup>3</sup> de chaux éteinte. La pierre de taille smillée valait, à la carrière de «Rochefort» en Combourg, 41,17 francs le m<sup>3</sup>. Le moellon piqué de petit échantillon venait de la carrière de «La Bouderie» en Dingé et valait 6,93 francs le m<sup>3</sup> auquel s'ajoutait le transport. Arrivé sur le chantier, le m<sup>3</sup> de bois de chêne revenait à 45 francs. Il était attribué, sur tous les prix d'estimation, un bénéfice pour l'entreprise, égale au 1/10<sup>ème</sup> de ceux-ci, comme nous l'avons déjà constaté dans d'autres documents.

Le coût total des travaux d'établissement du perré de la digue de retenue des eaux de «Boulet» s'élevait à près de 6 000 francs. Cette nouvelle digue de «Boulet» avait une longueur de 92,60 mètres sur une largeur de couronnement de 4,50 mètres et 5,50 mètres de hauteur.

Le port dit de Hédé, fut construit à «La Madeleine» en Bazouges-sous-Hédé à partir de 1844. L'ingénieur en chef LEGRAVEREND présenta des documents techniques et un estimatif pour un montant de 13 169,44 francs le 2 octobre 1844. Il s'agissait de terminer la construction de ce port et de raccorder ses quais avec le pont de «La Madeleine» qui fut exhaussé de 4,16 à 5,13 mètres sous cintre.

Il faut dire que les travaux n'allaient pas bien vite puisque le couronnement des quais ne fut terminé qu'en 1847. C'était, en ce temps là, le seul port entre Rennes et Dinan.

L'ingénieur en chef indiquait, sur un document, que d'autres travaux avaient été réalisés au cours des années trente : élargissement de la rivière canalisée en amont de Dinan, agrandissement du port de Dinan, bassin d'épuration à Dinan, creusement du chenal dans «la plaine de Taden» et quelques constructions de chaussées. Il signalait l'importance qu'il y aurait à construire les maisons d'écluse du «Mail» et de «Saint-Martin» à Rennes.

En octobre 1845, l'ingénieur en chef n'avait plus d'ingénieurs-construteurs sous ses ordres, pour le canal d'Ille et Rance, mais seulement des conducteurs. ANCEZE, aîné, sur le deuxième arrondissement, assurait l'entretien. Il signalait, cette année-là, de nouvelles fuites d'eau importantes sur la rigole de «Boulet». L'ingénieur en chef envisageait pourtant de permettre une navigation sur cette rigole, par de petites embarcations. Il proposait aussi d'établir un canal latéral à la Rance, d'Evran jusqu'au Quiou, afin de faciliter la commercialisation des sables de faluns.

En 1846, les piles du viaduc de Dinan, en cours d'établissement, furent renforcées par l'élargissement des fondations, ce qui créa des perturbations de la navigation sur le canal. Les quais du port de Dinan devaient être bien encombrés, pendant cette période de construction du viaduc, car le maire de la ville se plaignait de l'engorgement ainsi provoqué.

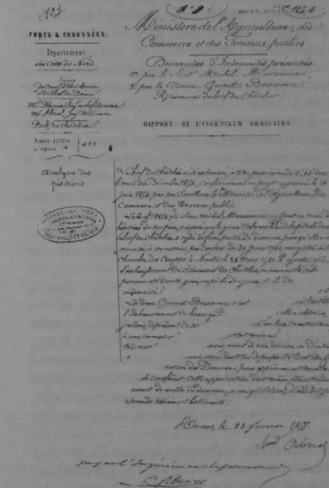
Une dizaine d'années plus tard, les quais du port de Dinan étaient aussi encombrés mais pas pour les mêmes raisons. Cela était dû à l'activité commerciale alors très importante.

Suite à l'exhaussement de la digue-déversoir du «Châtelier» de 0,45 mètre en 1854-1855, une série de réclamations de riverains, gênés par cette élévation du niveau de l'eau dans le bief, furent

déposées. La plus marquante fut celle du sieur Michel MORVONNAIS et de la dame GUINOT-BOISMENU, héritiers par successions du Marquis de LA VIEUX VILLE.

Remontons le temps.

Par contrat, le 30 juin 1780, vingt journaux de «La Grève de la Pétrole» (située actuellement sur la commune de Saint-Hélen dans les Côtes d'Armor) avaient été accensés au Marquis de LA VIEUX VILLE. «...pour en jouir, lui, ses heirs, successeurs et ayants-cause, à titre de propriété incommutable, à la charge de payer au domaine de Sa Majesté, à compter de ce jour du contrat, une redevance annuelle et perpétuelle de deux godets de blé-froment par journal payables en argent à raison de sept sols, six deniers le godet pendant la vie du Marquis et ensuite, suivant l'estimation qui en sera faite et renouvelée...»



C'était en somme un bail à cens.

Plus tard, un moulin à marée avait été établi à l'entrée de l'étranglement naturel du russeau qui

s'écoulait en cet endroit, après qu'une digue y fut construite. Le moulin de «La Falaise» fonctionna jusqu'en 1832 puisque la construction de l'écluse du «Châtelier» annula le système du fait que l'eau, dans le bief, était dorénavant maintenue à un niveau d'étiage trop élevé.

Suite à une expertise du 17 janvier 1832, la dame GUINOT-BOISMENU reçut une somme de 18 980,48 francs et elle réserva la propriété du bâtiment et de l'étang. Elle ne sollicita pas d'indemnité relative à l'arrêt proprement-dit du fonctionnement du moulin pas plus que Michel MORVONNAIS.

Il faut tout de même savoir que le niveau d'étiage était maintenu, non pas à + 0,45 mètre mais à + 0,60 mètre. On peut aussi noter qu'un rapport de 1894 indique un mouillage de 2,90 mètres dans le bief du «Châtelier».

Un projet d'exhaussement de la digue du «Châtelier», approuvé par le Conseil Général des Ponts et Chaussées était de 1,76 mètre, ce qui aurait permis un mouillage de 4 mètres dans le bief, disait-on. On voulait permettre aux navires à leur retour de Terre-Neuve de pouvoir désarmer dans le port de Dinan, bien à l'abri.

Les terres du moulin de «La Falaise» auraient alors été submergées. Ce projet n'aboutit jamais.

Le rapport, établi le 23 février 1855 par le nouvel ingénieur ordinaire de la subdivision des Ponts et Chaussées de Dinan, ABRIAL, ne présageait rien de bon pour la suite à donner à la pétition de la dame GUINOT-BOISMENU et encore moins à celle du sieur Michel MORVONNAIS.

Quelle histoire que celle du moulin de «La Falaise» ! D'autres ouvrages allaient s'ajouter, indépendamment de ceux du canal d'Ille et Rance. Ce furent les viaducs sous rails, nécessaires à l'établissement de la voie de chemin de fer qui allait être mise en place entre Rennes et Saint-Malo, traversant notre belle voie d'eau par cinq fois.

L'ingénieur ordinaire, chargé du service navigation de Rennes, MENARD de LA GROYE, établissait un rapport le 4 août 1860, suite à la demande d'emploi d'un bateau pour des déplacements d'ouvriers et d'ustensiles entre les écluses de «Saint-Martin» et «Lengager».

Elle avait été présentée au nom de La

Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Il s'agissait du bateau *Le Job* qui allait être utilisé dans le cadre de la construction de ces cinq viaducs sous rails : quatre sur la seule commune de Saint-Médard sur Ille, le cinquième étant situé sur la commune de Saint-Grégoire, auprès de «La Bretèche». *Le Job* était un bateau de quatre tonnes de jauge, appartenant aux entrepreneurs associés AVRIL et ISOUARD qui effectuaient les travaux pour le compte de la compagnie de chemin de fer. Ils furent terminés en 1863. Les travaux de finition du canal et d'aménagements annexes se poursuivaient.

Ce fut un décret du 20 juin 1861 qui ordonna l'exécution des travaux de construction de la rigole d'amenée d'eau du nouvel étang de Bazouges sous Hédé, constituant une réserve supplémentaire. Cette rigole, qui avait 1 kilomètre de longueur, provoqua l'expropriation de 23 particuliers. Ils furent indemnisés sur la base de 2 000 à 2 200 francs l'hectare de terre. La rigole fut adjugée à l'entreprise GUIBERT, moins disante de 4%.

Le 15 janvier 1862, le nouvel ingénieur en chef LEPORD, rédigeait un rapport d'ensemble sur la situation du canal d'Ille et Rance, suite à une dépêche de Son Excellence Napoléon III, daté du 28 décembre 1861.

On peut en extraire les indications suivantes :

*«...Les travaux d'entretien ont consisté à refaire quelques parties de bajoyers d'écluses à travers lesquelles s'étaient déclarées de fortes filtrations, à remplacer quelques portes en charpente très anciennes, à enlever des hauts-fonds et dépôts de sable et graviers gênants ou dangereux pour la navigation, à renforcer les enrochements au pied de quelques déversoirs, enfin à rejoindre des maçonneries, peindre et goudronner des charpentes et réparer des maisons éclusières...»*

Ces travaux d'entretien, pour l'année 1861, représentaient 52 000 francs pour l'Ille et Vilaine et 18 000 francs pour les Côtes du Nord.

On acheva, en 1861 la construction d'un aqueduc-siphon, sous le canal, pour évacuer les eaux du ruisseau de «La Bigottière» dans le bief de «La Gromillais» en Québricq. Il coûta la somme de 5 000 francs.

L'ingénieur LEPORD présenta, dans son

rapport, une liste de travaux restant à réaliser. Il fallait établir des quais bas en amont de l'écluse de «Saint-Martin» à Rennes, ce qui amena «les domaines» à régler une somme de 12 734,12 francs pour des expropriations de terrains. Ces travaux s'élevèrent à 27 500 francs. On prévoyait la construction de la maison éclusière de «Saint-Martin» qui ne l'était pas encore, pour 8 500 francs. Il fallait étancher les 500 premiers mètres de la rigole de «Boulet», qui continuait de poser d'énormes problèmes d'étanchéité, pour une somme estimée à 19 000 francs. On envisageait aussi de revoir l'étanchéité de tout le reste de la rigole : dépense prévisible, 126 000 francs. Les filtrations dans les biefs de «Gacé» et de «Coudan» allaient engager une dépense de 180 000 francs. On envisageait la construction de quais, en amont de l'écluse d'Evran, pour un montant de 16 000 francs. Puis, on pensait réaliser des travaux sur les vannages des étangs de «Boulet» et de Bazouges sous Hédé ainsi que terminer la maison éclusière du «Mail» pour 6 200 francs. Il restait aussi à construire quelques aqueducs, exhausser certaines parties du chemin de halage, remplacer quelques portes d'écluses et établir quelques lieux de dépôt des marchandises sur les berges du canal.

Comme on le constate, la rigole de «Boulet» posait des problèmes très importants d'étanchéité. On avait déjà constaté des filtrations presque constamment et plus particulièrement en 1833, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841. De nombreuses demandes successives avaient déjà été présentées pour la construction d'une cale d'embarquement et de débarquement des marchandises à Saint-Germain-sur-Ille ainsi qu'une gare d'évitement (aire de retournement pour les chalands). Sur une nouvelle demande pétitionnaire, présentée par M. le Maire de Gahard, président du comice agricole du canton de Saint-Aubin d'Aubigné, les Maires de Saint-Aubin et de Saint-Germain ainsi que M. PRIOUL, propriétaire-gérant des fours à chaux de «Quenon» puis M.M. DOUSSIN et LOUVEL qui désiraient étendre leur commerce de bois et de pierre, une étude fut réalisée par M. CHALETTE, conducteur principal faisant fonction d'ingénieur ordinaire au service navigation des Ponts et Chaussées de Rennes, le 14 août 1863.

Le projet fut présenté par l'ingénieur en chef LEPORD le 25 août 1863, avec demande d'un

crédit de 11 500 francs au budget de 1864. Par lettre du 14 juin 1865, le Préfet d'Ille et Vilaine Jules LEFEBVRE lui indiquait que les pièces du projet étaient transmises à l'entreprise DUPERRAY.

Il s'agissait d'établir une cale de 90 mètres de long, accolée d'un terre-plein de 19 mètres à son extrémité nord. Côté sud le terre-plein aurait 27 mètres de largeur. Cet ensemble constituait un petit port, situé immédiatement en amont de l'écluse «Saint-Germain».

La gare d'évitement était à creuser en forme de demi-cercle, tout de suite en aval de l'écluse, dans le bief de «Fresnay», rive est du canal. Cet arc de cercle de 28,72 mètres, pris en pied de berge, avait son centre à 4,55 mètres de l'axe du canal et formait une magnifique surface d'eau permettant aux chalands de faire demi-tour, en cas de bésin.

Il faut dire que, sur le versant sud, on n'avait alors qu'une gare d'évitement à «La Poudrière» en amont de «Saint-Martin», à la sortie de Rennes...

Les inondations du côté de «Boutron» amenèrent l'administration à décider l'étude, à partir de janvier 1867, pour la mise en place d'un gros déversoir avec un important vannage, dans l'amont de la dérivation de la Rance, parallèlement au bief de «Boutron». Dans le même temps on décida la construction d'une cale auprès de la carrière de «Vaugré».

En octobre 1868, on établissait le descriptif nécessaire à la construction d'une cale à «La Plousière» en Guipel. Le 15 avril 1872, un projet d'amélioration du lieu de dépôt, existant en cet endroit, était déposé. On prévoyait la construction d'un quai de 70 mètres de longueur et même d'une gare d'évitement. Mais cette dernière ne fut pas construite car, juste en amont de l'écluse de «Villemorin» il y avait grandement la place pour retourner les bateaux. On mit en place quatre bornes d'amarrage, situées à 22,50 mètres les unes des autres, le long de ce quai. Le tout fut maçonné à la chaux hydraulique, plus exactement à la pouzzolane.

Une déclaration d'utilité publique fut publiée le 21 décembre 1868 pour la construction d'une cale d'embarquement et d'une gare d'évitement à Saint-Grégoire, en amont de l'écluse. La gare d'évitement ne fut pas construite mais l'éta-

blissement du quai fut réalisé et terminé en 1871.

En 1870, l'ingénieur en chef décida la modification du pont de «Bihéul» en Trévérien, placé sur le ruisseau de Romoulin alimentant le canal en eau, ainsi que le pont à l'abbesse à Tinténiac.

En 1872, le nouvel ingénieur en chef BELLINGER, avait sous ses ordres un ingénieur ordinaire, ROUSSEAU, au service navigation à Rennes. Il fut saisi par l'ingénieur de la subdivision de Dinan et les autorités locales d'une demande de construction d'un port à «Lyvet». Le 26 juin 1872, la décision était prise. Dix mille francs furent attribués à cet effet dès 1873.

En mai-juin 1872, l'ingénieur en chef BELLINGER faisait approuver les projets de construction des quais à établir à Tinténiac, La Chapelle-aux-Filtzméens et Saint-Domineuc.

L'abbé Pierre BOSSARD écrivait, dans sa monographie sur la commune de Tinténiac :

*«...l'aménagement ne fut complet qu'en 1873, époque de la construction d'une cale et d'un quai d'embarquement... un lavoir public sur la berge avait été construit en 1859 et aussi des rampes d'accès... on avait surélevé le pont à l'abbesse dès le début des travaux...»*

Le pont de Saint-Grégoire ne répondant plus aux besoins en 1879, il fut décidé de le reconstruire au gabarit. L'administration eut aussi à recueillir de nombreuses pétitions de la part des riverains du canal. Certaines présentaient des demandes d'améliorations, d'autres des réclames. Celles-ci étaient fréquemment véhiculées par les élus.

Ce fut le cas en 1881, lorsque les autochtones demandèrent un nouveau débarcadère auprès du village de «La Guénaudière» en Bazouges sous Hédé. Les ingénieurs, en accord avec cette demande, firent lancer une adjudication par voie d'affiches, le 25 juin 1881.

Le 20 juillet 1885, le Conseil d'Arrondissement de Rennes renouvela un vœu relatif au niveau des eaux des étangs de Hédé et de Bazouges, car les moulins établis sur les ruisseaux ou rigoles de sortie de ces réserves ne recevaient plus assez d'eau pour faire tourner correctement leurs meules.

Déjà en 1883, le Conseil Général d'Ille et

Vilaine et en 1884, le Conseil d'Arrondissement avaient demandé à l'administration des Ponts et Chaussées qu'elle donne satisfaction à ces meuniers. Mais, une nouvelle fois, le 21 novembre 1885, l'ingénieur en chef du département d'Ille et Vilaine répondait qu'on ne pouvait favoriser les intérêts de quelques particuliers au regard de l'intérêt général que représentait le transport commercial des marchandises sur le canal et que l'eau de ces réserves était destinée, prioritairement, à son alimentation.

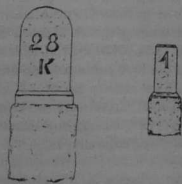
Bien d'autres travaux importants eurent lieu au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, comme par exemple la construction de la cale de Mordrec sur la Rance maritime à partir de 1875 et même un projet lancé en 1878 pour construire une écluse supplémentaire à «La Courbure» !

En 1893, on agrandit les quais de dépôt d'Evran puis en 1895 on autorisa la construction d'une cale à «Chantoiseau» en Saint-Hélen.

Dès 1894, si l'on peut dire, l'administration envisageait la reconstruction des vieux ponts de Léhon et Dinan, avec suppression d'une arche... On peut encore citer le fait que les bornes d'amarrage en granit, situées de chaque côté des écluses en leur milieu (une en plus des deux déjà existantes à l'époque), ne furent placées qu'au cours de l'année 1896, par mesure de sécurité.

On arrivait à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et il était bien temps d'en finir avec la construction de ce magnifique canal et de ses œuvres d'art.

Mais si les concepteurs eurent d'énormes problèmes à résoudre, leurs successeurs, les gestionnaires tout autant, durent s'atteler à la tâche car, maintenir en fonctionnement un tel complexe, voir l'améliorer, n'était pas non plus de tout repos.



Bornes kilométriques et Hectométriques

## IV

# Coût des travaux

Ce chapitre qui se veut être celui du coût de l'établissement du canal d'Ille et Rance sera une approche pour aboutir au plus près de la réalité.

Essayons donc de donner ici tous les chiffres significatifs susceptibles de donner une image représentative de l'évolution générale des coûts, dans le temps, en n'abordant pas ou peu le détail. Les détails sont abordés, opportunément, dans le chapitre précédent.

Nous reprendrons certains repères de diverses estimations de dépenses faites, puis ferons état des dépenses constatées au fur et à mesure de l'avancement des travaux, donc dans l'ordre chronologique, pour aboutir aux sommes globales investies, au plus près du coût réel de cet œuvre immense.

Nous pourrions donc suivre, dans l'ordre, les estimations données par les divers concepteurs ou entrepreneurs. Par la suite, nous retiendrons les constats des dépenses réellement comptabilisées et figurant, soit sur des états, soit sur les rapports des ingénieurs en chef successifs.

## Estimations successives

La toute première estimation que l'on connaît et qui fut faite par l'ingénieur-architecte ABEILLE lors de son projet de jonction entre Rennes et Dinan en 1732 se montait à 2 038 075 livres.

La deuxième estimation connue, plus pragmatique si l'on peut dire, était celle du grand entrepreneur MACARY qui, le 3 avril 1754, proposa de réaliser la même liaison à partir du projet ABEILLE, revu et complété, pour un montant de 3 141 850 livres.

Le 31 octobre 1784, le Roi Louis XVI avait retenu le tracé actuel en ce qui concernait le canal d'Ille et Rance, puis un ensemble de canaux à réaliser. Il prit directement en charge l'aménagement du Maine mais par contre il décida, pour les canaux bretons de prélever à cet effet, chaque année, une somme de 200 000 livres sur «le don gratuit», à partir de 1785.

Le comte Pierre Marie ROSNYVINEN de PIRE avait déjà estimé que le montant des travaux

de construction du canal, entre Rennes et Dinan, s'éleverait à 2 200 000 livres, étalées sur une vingtaine d'années. Mais l'ingénieur LIARD remit le 15 octobre 1784, l'ensemble de l'étude réalisée sur le terrain depuis le début de l'année 1783, sur le projet de jonction de la Vilaine à la Rance par l'Isle et le Linon, à la commission de la navigation avec un estimatif détaillé qui atteignait la somme de 2 697 907 livres 4 sols et 8 deniers très précisément.

Le précis des opérations relatives à la navigation intérieure de Bretagne, imprimé en 1785 pour les Etats de Bretagne, portait un estimatif, revu et arrêté, à la somme de 2 696 031 livres 4 sols et 8 deniers.

La Révolution Française coupa court à ces «travaux».

Après les premiers événements liés à cette Révolution, on retrouve trace d'une nouvelle évaluation, portée dans le chapitre sur les études et qui, en 1791, donnait un chiffre de 1 354 677 livres 1 sol et 5 deniers pour les seules œuvres d'art auxquelles il fallait ajouter le prix de revient du creusement du canal.



Nous avons pu voir, au travers de tous ces relevés d'attributions et de dépenses, l'image de l'évolution du financement mais aussi de l'intensité des travaux au cours de ces périodes différentes.

Il est expliqué, dans le chapitre construction, que les travaux durèrent en réalité bien après sa mise en service. Un ingénieur en chef indique lui-même dans un document que les travaux d'établissement se poursuivirent jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle.

On a l'exemple de gros travaux exécutés après octobre 1832 sur la nouvelle écluse du «Châtelier», achevée seulement en janvier 1837 et qui coûta 183 948,01 francs mais aussi pour les maisons du «Châtelier», du «Mail» ou de «Saint-Martin». On peut rappeler aussi divers travaux effectués en 1840 pour un montant de 79 246,48 francs, l'achèvement de la digue de l'étang de «Boulets» pour 3 975,00 francs. Puis, plus tard, les plantations le long du canal et le gravelage pour encore 48 994,88 francs...

## Etats des Dépenses

Pour approcher le coût global des travaux de construction du canal d'Ille et Rance au plus près,

il nous faut maintenant reprendre les sommes retenues dans les rapports des ingénieurs en chef.

C'est le rapport de l'ingénieur en chef LEGRAVEREND, daté du 31 décembre 1842, qui semble de ce point de vue le plus intéressant.

Si l'on récapitule tout d'abord les différents fonds de manière globale on aboutit à la somme de 14 415 567,00 francs répartis ainsi :

Fonds d'Etat, période napoléonienne :	6 165 000,00 francs
Fonds «Société des 4 canaux», loi du 22 août 1822 :	6 047 000,00 francs
Fonds du Trésor Public jusqu'au 31 décembre 1833 :	1 063 903,00 francs
Fonds apporté par la loi du 27 juin 1833 :	1 095 190,00 francs
Fonds apporté par la loi du 12 juillet 1837 :	23 768,00 francs
Fonds apporté par la loi du 9 août 1839 :	20 706,00 francs

Mais, il y eut bien d'autres dépenses d'investissement après cette date et aussi après 1842, lors de l'établissement de ports, de quais etc...

Toutefois, il nous faut bien prendre un repère et ce sera le récapitulatif de l'ingénieur en chef LEGRAVEREND, celui qui nous paraît être le plus significatif.

Récapitulatif des Dépenses faites pour le Canal d'Ille et Rance entre 1804 et 1842

Partie en rivière 33km 180m 54cm	Partie en dérivation 51km 617m 09cm	Bassin-Réserv. d'alimentation 2.553.084 m <sup>3</sup>	Rigoles d'alimentation 26 km 271 m 75 cm	Entretien et Divers de 1/1/1834 au 30/9/1842	Port de HEDE	Total sur les 84 km 797 m 63 cm
3 939 289,47	9 288 043,93	359 678,74	410 832,48	866 721,50	3 000,00	14 867 566,12

On constate, entre les deux évaluations, une différence de 451 999,12 francs de dépenses supplémentaires. D'autres sommes continuèrent à s'ajouter tout au long de la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, il faut le rappeler. C'est ce qui fait penser que le chiffre définitif et réel du coût de construction du canal d'Ille et Rance dépasse, c'est certain, les 15 millions de francs.

Dans ce total ne figure pas le prix d'achat des terrains, constituant le domaine foncier sur lequel est construit le canal d'Ille et Rance. On peut penser, en prenant un prix moyen d'achat que le montant total de son domaine atteignit les 2 millions de francs.

Mais ce n'est là qu'une estimation tout à fait approximative.

## V

# Caractéristiques

## Une liaison Manche-Océan

Suite aux nombreuses études entreprises pour l'établissement d'un canal entre la Vilaine et la Rance, il en sortit cette œuvre immense, très bien construite, dont les caractéristiques générales et techniques montrent parfaitement l'ampleur de la réalisation.

Le canal d'Ille et Rance est une voie navigable intérieure dont l'idée s'inscrivait, dès l'origine, dans la perspective de joindre la mer de la Manche à la mer de Gascogne, en traversant la péninsule bretonne de part en part.

Aujourd'hui, comme autrefois, lorsque l'on parle de cette liaison par voie d'eau, on dit : la liaison Manche-Océan. Elle comprend le canal d'Ille et Rance et la rivière Vilaine.

Cette liaison a une longueur de 240 kilomètres que l'on parcourt en franchissant 64 écluses auxquelles il faut ajouter celle d'Arzal sur la Vilaine et celle de la Rance maritime, établie en bout du barrage-usine de production d'électricité. Si l'on rejoint les deux embouchures en contournant la Bretagne par la mer, il faut effectuer une navigation de plus de 600 kilomètres.

Le canal d'Ille et Rance qui est partie intégrante, essentielle, de la liaison Manche-Océan s'intègre au réseau des voies navigables bretonnes.

Le canal d'Ille et Rance quitte la Vilaine en

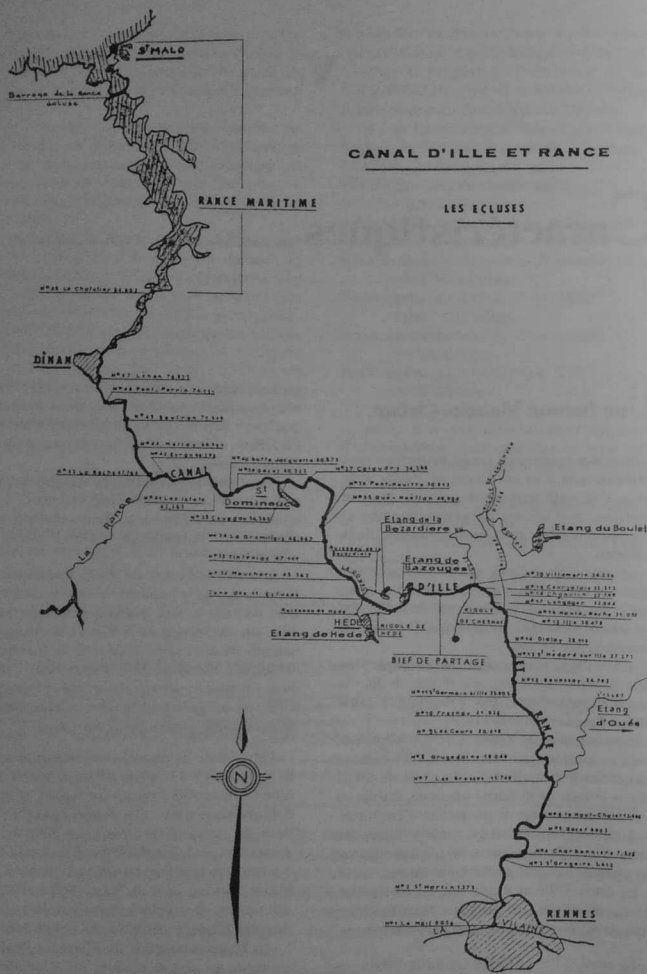
plein centre de la métropole bretonne, par l'écluse n°1 du «Mail» pour aboutir dans la Rance maritime dès la sortie de l'écluse n°48 «Le Châtelier», située en Saint-Samson, commune des Côtes-d'Armor.

Pour rejoindre la mer de la Manche, que l'on atteint au niveau de Saint-Malo et Dinard, il faut continuer à descendre la Rance maritime sur environ 17 kilomètres après l'écluse du «Châtelier».

Lors de l'édification de l'usine marémotrice de la Rance qui barre l'estuaire, il fallut construire, en bout de celle-ci, une quarante-neuvième écluse. Bien que «le barrage de la Rance» fut inauguré le samedi 26 novembre 1966, par le Général de GAULLE, Président de la République, l'écluse avait été mise en service dès le lundi 19 novembre 1962, un an après le début des travaux, afin que leur continuité ne gêne pas la navigation.

Cette écluse de grand gabarit mesure 65 mètres de longueur sur 13 mètres de large. Son radier se situe à la cote plus 2 mètres par rapport au niveau 0 des cartes marines. Elle permet donc l'accès au port de Saint-Malo, pour les bateaux qui descendent par le canal d'Ille et Rance et la Rance maritime, ou bien l'inverse. Elle se trouve à 3,500 kilomètres du port de Saint-Malo et 13,300 kilomètres de l'écluse du «Châtelier». Cette dernière se trouve à 6,200 kilomètres de Dinard.

La limite transversale du «Domaine Maritime» se trouve au pied de la digue du «Châtelier», au



kilomètre 84,802 du canal d'Ille et Rance.

La limite de «L'Inscription Maritime» fut fixée au «vieux pont de Dinan» par deux décrets du 4 juillet 1853 et du 11 décembre 1899.

La limite retenue pour «la salure des eaux» fut l'aval de l'écluse de «Léhon» que ces deux mêmes décrets précisèrent aussi.

## Des mesures précises

De Rennes au «Châtelier» en Saint-Samson, il y a 48 écluses à franchir, sur une longueur de 84 kilomètres 797 mètres 63 centimètres, mesurés à l'origine de la construction et 84,802 kilomètres, suivant la longueur officielle retenue aujourd'hui pour ce magnifique canal.

Le canal emprunte, à partir de Rennes, la vallée de la rivière Ille et parfois, son propre lit, jusqu'à Montreuil sur Ille ; entre le village de «Coubry» et quelques centaines de mètres au-dessus de celui de «Courgalay» en Montreuil sur Ille, il se trouve dans le vallon du ruisseau du Chesnay-Piguelay ; ensuite, jusqu'à l'écluse de «La Dialais» en limite ouest de Hédé-Bazouges, c'est une partie entièrement artificielle, comprenant le bief de

partage, taillé dans le sol des landes de Tanouarn, et une échelle de onze écluses consécutives ; entre «La Dialais» et le village «Le Bois Avrill», près de l'écluse de «Calaudry» en Saint-Domineuc, le canal suit la vallée du ruisseau la Donac qui se jette dans le Linon à cet endroit ; puis la vallée de la rivière le Linon est suivie jusqu'au près de l'écluse de «La Roche» à Evran.

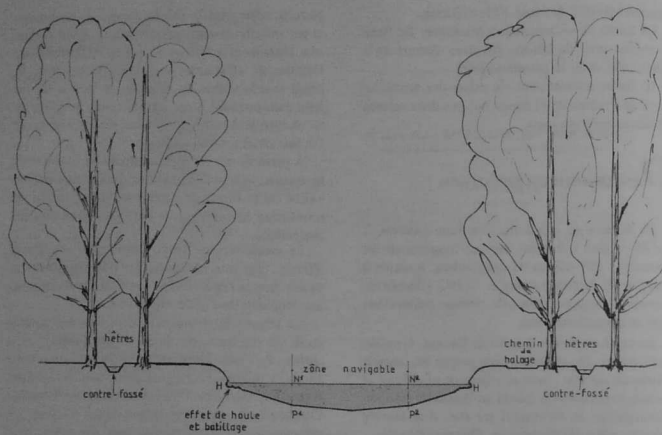
A partir de cet endroit, confluent du Linon et de la Rance, le canal emprunte, jusqu'au bout, la vallée de la Rance et même son large lit sur de nombreux kilomètres, à part quelques courtes dérivations.

Le canal baigne seize communes en Ille et Vilaine, sur une longueur de 63 kilomètres et douze dans le département des Côtes-d'Armor, sur une longueur de 21,802 kilomètres.

La largeur moyenne du canal, sur une grande partie de son tracé, est de 18 mètres, mesurés à la surface de l'eau. Entre arêtes de berges on a entre 18 et 21 mètres. La largeur théorique, à l'origine, était comprise entre 17,54 mètres et 19,49 mètres. Certains biefs sont plus larges. Pour ma part, j'ai effectué des mesures tout au long du canal. Voici quelques exemples de ces largeurs différentes : 15,80 mètres, 16,50 mètres, 16,85 mètres, 17,20 mètres, 17,50 mètres, 17,60 mètres, 17,85 mètres,



Le Port Saint-Yves à Rennes - à gauche, derrière la Voile, l'embouchure du canal.



PROFIL en TRAVERS, SITUATION ACTUELLE VISIBLE

18 mètres, 19 mètres, 19,20 mètres, 20 mètres et même 21 mètres.

Le fond du lit du canal, constituant la base de sa section et que l'on appelle le chenal ou encore «le plafond», a 9,10 mètres de largeur ce qui permet à deux péniches en charge de se croiser sans problème sur toute la longueur de la voie d'eau. Sa forme est, légèrement, en cuvette. On disait autrefois : le plat fond. Les pentes des berges, à l'origine, étaient à 30 degrés.

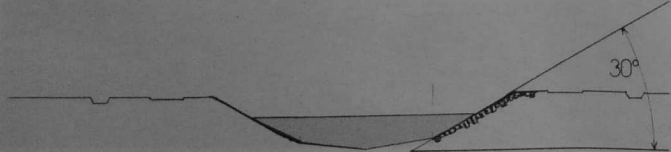
Sur le profil en travers, tracé suivant la situation actuellement visible, on distingue nettement en "H" l'effet de houle, ou plus exactement de batillage, mais aussi un certain effondrement provoqué par les rats musqués qui creusent leurs galeries sous les berges. Ces animaux apparurent

en France vers 1905.

Le plafond du canal de 9,10 mètres de largeur se situe entre les pieds des pentes, notés P1 et P2. On peut affirmer aujourd'hui que sa forme en cuvette est d'origine et que le mouillage, c'est à dire la hauteur normale de l'eau dans le canal qu'on doit relever entre les points N1 et N2 ou P2, était, et devrait bien être de 1,62 mètre. Plusieurs éléments confirment cela.

Tout d'abord, lorsque l'on relève la hauteur amont des portes d'écluses, on trouve entre le seuil de porte et le bord supérieur de la traverse du haut 2,35 mètres, donc nettement plus. A noter que le niveau de l'eau affleure presque constamment le bord de cette traverse, actuellement.

Puis il y a des écrits. Un rapport de l'ingénieur



PROFIL, suivant certains OUVRAGES de berge d'origine

en chef LEGRAVEREND, du 31 décembre 1844, indique en toutes lettres un mouillage de 1,62 mètre, sauf dans le bief de partage où il est de 2,20 mètres. Entre Dinan et «Le Châtelier» il variait de 2 mètres à 2,98 mètres. Il indique aussi que le tirant d'eau est réduit l'été à 1,40 mètre, voire 1,30 mètre. Un rapport du conducteur du deuxième arrondissement du canal, ANCEZE aîné, de 1846, confirme ces points.

Sur le livret d'une écluse de «Saint-Médard», Mme veuve MARRE, une annotation de l'éclusier-chef OLLIVIER, en date du 23 août 1939 (donc, assez récemment), dit ceci : «...veillez au plan d'eau en alimentant le bief pour qu'en aucun cas il ne tombe en-dessous de l'étiage, 1,62 mètre...»

Et cela s'explique, puisque les chalands ou péniches en charge s'enfonçaient de 1,50 mètre et plus, dans l'eau.

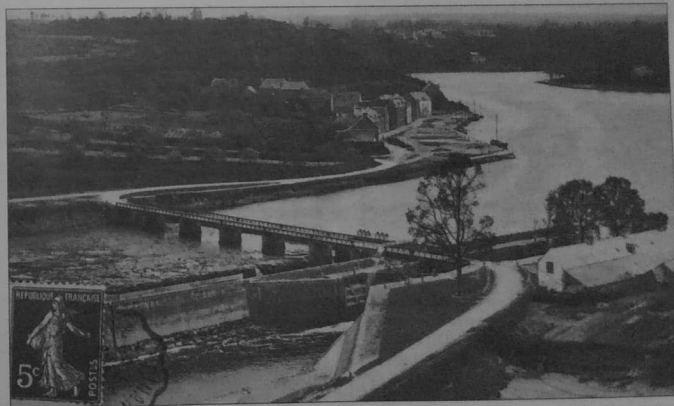
Aujourd'hui, il n'y a plus le brassage permanent créé par le passage des chalands, rasant le fond, ni l'effet de chasse de toutes les particules en suspens dans l'eau, lors des nombreux éclusages de ceux-ci. Un envasement beaucoup plus important se produit donc, si bien que le tirant d'eau admis dans le canal est actuellement de 1,20 à 1,30 mètre dans les conditions hydrométriques normales et 1,40 dans le bief du «Châtelier».

Cet envasement commença, c'est évident, dès la mise en service du canal. Une voie d'eau comme celle-là doit donc être l'objet d'un suivi continu dans les opérations de curage, de dragage, absolument indispensables au maintien du mouillage permettant la navigation. L'envasement, dont le phénomène est continu, est provoqué par les matières en suspension dans les eaux des contrefossés, des ruisseaux, rigoles et du ruissellement naturel. Il y a aussi le cycle nutritionnel végétal, incomplet, qui produit des déchets importants. La chute, annuellement répétée des feuilles, directement dans le canal, accentue le phénomène.

L'envasement limite donc le mouillage d'une voie d'eau, si l'on n'y remédie pas par la mesure la plus efficace : le dragage.

Celui-ci doit être correctement effectué afin de ne pas détériorer les fonds qui furent, à l'origine, dans toutes les parties perméables, étanchés à l'aide d'un corroyage d'argile de bonne épaisseur.

Le mouillage, c'est la hauteur normale d'eau dans le canal. Il est matérialisé par les échelles de niveaux qui sont placées sur les musoirs amont des écluses et, parfois, en aval.



Le CHATELIER, Dernière écluse du canal avec ses doubles portes en bois, au début du siècle. En amont, rive droite, le village de "Livet". En aval de l'écluse, la Rance maritime. La digue de retenue des eaux du bief se trouve cachée par le pont.

L'étiage correspond, normalement, au zéro de ces échelles, graduées positivement et négativement tous les deux centimètres. L'étiage représente un mouillage théorique de 1,62 mètre.

Par ailleurs, l'administration demande une garde au fond, par mesure de sécurité, de 10 centimètres. C'est ainsi que l'enfoncement des bateaux, encore appelé tirant d'eau, pouvait être de 1,52 mètre.

Comme aujourd'hui il est admis aux environs de 1,30 mètre de tirant d'eau, on peut estimer l'envasement général du canal d'Ille et Rance à plus de 20 centimètres.

A noter que la garde au fond de 10 centimètres s'appelle : le pied de pilote.

## Entre Ille et Rance

Il faut maintenant situer les rivières sur lesquelles s'appuie le canal.

La rivière Ille, qu'on écrit Isola puis Isle, qui prend sa source à 300 mètres environ au nord du village «La Butte d'Ille» dans la commune de Dingé à une altitude approximative de 68 mètres, se jette dans la Vilaine à Rennes à environ 23 mètres au-dessus du niveau de la mer. Cela explique le fait que l'on dit toujours descendre vers Saint-Malo et remonter le canal, vers Rennes.

La rivière Rance prend sa source en la commune de Collinée dans les Côtes-d'Armor, sur les collines du Méné, à l'ouest de Saint-Jacut, à 256 mètres d'altitude. Elle sort de «La Fontaine de Rance», une source alimentant ce qui est encore un ruisseau, situé au milieu de six autres branches de petits ruisseaux formant sur quelques centaines de mètres, l'origine de cette belle rivière Rance. On est encore loin de l'impétuosité de son estuaire débouchant dans la mer de la Manche à près de 103 kilomètres de là.

Avant que le canal d'Ille et Rance emprunte son lit, la Rance baigne une bonne douzaine de communes puis arrive juste en aval de l'écluse de «La Roche», presque en face de l'embouchure du Linon, en Evran, à une altitude de 11,19 mètres. Ces situations expliquent le fait qu'il fallut choisir un bief de partage des eaux du versant nord du canal avec celles de son versant sud, à l'endroit le plus propice, entre le bassin Rance-Linon et celui de l'Ille.

Ce fut la raison pour laquelle on choisit le plateau des «Landes de Tanouarn» entre Bazouges sous Hédé et Guipel, au sud de la forêt du même nom.

Il fallait en effet tenir compte de l'apport en eau de ces deux bassins, chacun sur son versant, et surtout des possibilités d'alimentation du bief de partage, point le plus haut, à partir des réserves d'eau existantes ou à inventer, mais possibles.

On relève sur un plan, paraphé le 17 janvier 1843, trois parties distinctes du canal :

- l'Ille canalisée sur une longueur 30 km 656 m 70 cm pour le versant sud,
- le canal artificiel sur une longueur de 37 km 42 m 59 cm, dans lequel se trouve le bief de partage,
- la Rance canalisée sur une longueur de 17 km 98 m 34 cm, ce qui donnait une longueur totale, relevée à cette époque, de 84 kilomètres 797 mètres et 63 centimètres.

Il est à remarquer qu'un itinéraire, signé de l'ingénieur LEPORD en 1861, indique une longueur totale de 84,747 kilomètres.

Si l'on observe actuellement l'itinéraire du canal, on est à même de remarquer, plus exactement, les parties suivantes :

- canal latéral à l'Ille et l'Ille canalisée sur 30 km 878 m, avec 14 écluses,
- canal latéral au ruisseau de Chesnay et canal artificiel dans les landes de Tanouarn, y compris l'échelle des onze écluses sur 12 km 648 m avec 17 écluses,
- canal latéral au ruisseau la Donac et la rivière Linon sur 24 km 474 m avec 12 écluses,
- canal latéral à la Rance et Rance canalisée sur 16 km 802 m avec 5 écluses.

Le bief de partage, dans les landes de Tanouarn, a une longueur de 7,129 kilomètres et son étiage se trouve à 65,36 mètres d'altitude, cote de niveau I.G.N. (la cote N.G.F. en 1969 était de 65,06 mètres). Le plafond du bief est donc à 63,16 mètres du niveau moyen des plus basses mers puisque la hauteur d'eau dans ce bief est de 2,20 mètres. Cela permet de constituer une réserve d'eau importante au point le plus haut du canal, en tampon entre l'alimentation prévue et les déversements par éclusages sur les deux versants.

Un bassin complémentaire fut d'ailleurs creusé pour améliorer encore la réserve-tampon constituée par le grand bief de partage. Ce bassin

fut construit à l'extrême ouest et côté nord du bief de partage, sur la commune de Guipel entre les villages de «Villemorin» et «La Plousière». Le bassin de Villemorin longe la canal sur plus de 1 000 mètres et n'en est séparé que par une digue d'une quinzaine de mètres de largeur. Il a une superficie de 7,5 hectares environ et peut contenir près de 175 000 mètres-cubes d'eau. Par le principe des vases-communicants il stabilise le niveau d'eau dans le bief de partage.

Ces eaux sont retenues par la porte amont de l'écluse n°20 «Villemorin» à l'ouest et par la porte amont de l'écluse n°21 «La Ségerie» à l'est. Ces deux écluses sont remarquables car, pour avoir la possibilité de sauvegarder la réserve importante d'eau ainsi constituée, elles ont deux portes amont. En cas d'avarie sur la porte normalement utilisée, on dispose de la porte de sauvegarde, toujours maintenue en bon état.

On évite ainsi de se trouver dans l'obligation de laisser le bief de partage se vider, en cas d'avarie.

Ces portes s'appellent des «portes de garde». Leur fonctionnement doit être vérifié au moins une fois par mois.

Il y a un intervalle de 1,43 mètre entre les enclaves des deux portes amont successives, dans le mur des bajoyers. Les écluses de «Villemorin» et de «La Ségerie» sont plus longues de 4,43 mètres, du fait de l'existence de ces portes supplémentaires de garde qui restent constamment en position ouverte, en attente de besoin. Elles se manœuvrent à l'aide d'une sorte de manche de 3 mètres de longueur, appelé «béquille», dont l'extrémité est fixée près du poteau busqué du vantail de porte.

Le versant sud du canal d'Ille et Rance, d'une longueur de 34,236 kilomètres entre la Vilaine à Rennes et le bief de partage à «Villemorin», a une dénivellation exacte de 42,44 mètres, compensée par vingt écluses numérotées de 1 à 20 et toutes

situées en Ille et Vilaine.

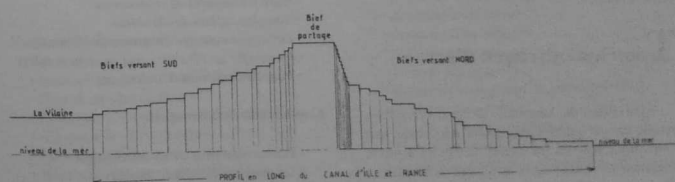
Sur le versant nord, d'une longueur de 43,437 kilomètres, vingt-huit écluses rattrapent une chute de 65,36 mètres. Sept de ces vingt-huit écluses, numérotées de 21 à 48, se trouvent dans le département des Côtes-d'Armor. Ainsi, quarante et une écluses sont situées en Ille et Vilaine sur une partie du canal, longue de 63 kilomètres.

En bordure extérieure du chemin de halage, dans l'alignement de la première rangée de plantations, fut mis en place, un peu après la construction du canal, un bornage en pierres de granit taillées, tous les hectomètres et kilomètres. On trouve encore bon nombre de ces anciennes bornes qui ne correspondent plus exactement aux relevés de distances faits depuis par l'administration.

Le long des écluses et des quais, on plaça des bornes d'amarrage et autour des principaux ports fluviaux, comme Bazouges sous Hédé ou Dinan, de grandes bornes de protection, tout en granit, supportant de lourdes chaînes (27 de chaque côté à Bazouges sous Hédé).

Le versant nord commence par «une échelle» remarquable de 11 écluses, seulement séparés les unes des autres par de très courts biefs dont la longueur se situe entre 183 et 319 mètres, le tout sur une longueur totale de 2,161 kilomètres pour une dénivellation de 27,06 mètres entre le bief de partage et l'aval de l'écluse n°31 «La Dialais», en la commune de Bazouges sous Hédé.

Dès l'origine, les bords extérieurs des chemins de halage et de contre-halage furent plantés, en principe à 4, voire 5 mètres de la berge. Décision fut prise, pour les dernières plantations, de les faire à 8 mètres au moins du bord du canal. On relève, en général 5 mètres entre les arbres. Souvent, après les contre-fossés, il fut aussi planté des arbres d'essences intéressantes.





Le tracé du canal emprunte très peu le lit tortueux de la rivière Ille. Le canal Ille et Rance est artificiel dans sa presque totalité bien que l'administration indique de grandes longueurs en lit de rivières.

En dehors de ces majestueux alignements que l'on peut encore admirer aujourd'hui, au moins en partie, le reste du domaine du canal d'Ille et Rance est aussi boisé de hêtres, chênes, châtaigniers ou peupliers. Seul, la partie du domaine située autour des «onze écluses» est planté de sapins. Le domaine boisé des abords de la voie d'eau représente plus de 250 hectares constitués de terrains longeant les chemins de halage et contre-halage, appartenant à l'Etat.

La réalisation de cet immense ouvrage que constitue le canal d'Ille et Rance imposa la mise en place d'un nombre important d'œuvres d'art. Puis, au cours des ans, quelques ouvrages nouveaux furent construits ou bien quelques autres existants furent modifiés.

## Tous les ouvrages d'art

Voici la liste de l'ensemble de ces œuvres d'art, établis sur les quatre-vingt-quatre kilomètres huit cent deux mètres du canal d'Ille et Rance, commune par commune et en partant de Rennes

### ILLE ET VILAINE

#### Commune de Rennes

- Pont du Mail
- Ecluse du Mail et maison N°1
- Port du Mail (quai St-Cast-Ille et Rance)
- Pont St Etienne (ou Pont-Bagoul)
- Déversoir - vannage de l'Ille
- Ponceau d'Ille
- Pont d'Ille
- Pont Richard
- Pont St Martin
- Ecluse St Martin et maison N°2 (celle d'origine disparue)
- Port du canal St Martin
- Gare d'évitement de «plaisance»
- Aqueduc-siphon de «Trublet»
- Déversoir-vannage du moulin de «Trublet»
- Passerelle de «Trublet» (sur bras du moulin)
- Pont du boulevard d'Armorique

#### Commune de Saint-Grégoire

- Viaduc sous rails de «La Brètesche»
- Ter ponceau de «La Brètesche»

- 2<sup>me</sup> ponceau de «La Brètesche»
- Pont de Saint-Grégoire
- Passerelle de St Grégoire (sur bras du moulin)
- Ecluse de St Grégoire et maison N°3
- Déversoir-vannage des moulins
- Port de St Grégoire
- Passerelle aval de «Charbonnière» (sur bras du moulin)
- Ecluse de «Charbonnière» et maison N°4
- Déversoir-vannage de «Charbonnière»
- Passerelle amont de «Charbonnière» (sur bras du moulin)
- Ponceau de «La Ville d'Asselin»

#### Commune de Betton

- Ponceau de «Roulefort»
- Pont neuf de «Rochefort»
- Aqueduc de «Haie de terre»
- Aqueduc du «Gacet»
- Passerelle du «Gacet» (sur bras de l'Ille)
- Ecluse du «Gacet» et maison N°5
- Pont de «La Rennais»
- Déversoir-vannage du moulin de «La Rennais»
- Passerelle de «La Rennais»
- Passerelle de «La Maimvrais»
- Passerelle du «Haut-Chalet» (sur bras de l'Ille)
- Gare d'évitement du «Haut-Chalet»
- Ecluse du «Haut-Chalet» et maison N°6
- Digue évacuatrice de crues
- Port de Betton
- Pont de Betton
- Déversoir-vannage du moulin de Betton
- Passerelle des Préjones
- Passerelle de «La Planche Pinel» (embouchure Illet)
- Ponceau des «Brosses»
- Ecluse des «Brosses» et maison N°7
- Pont des «Brosses»
- Déversoir de superficie des «Brosses»

#### Commune de Chevaigné

- Gare d'évitement du moulin du Pont
- Pont du moulin du Pont
- Ecluse de «Grugedaine» et maison N°8
- Ponceau de «Grugedaine»
- Pont de «La Motte»
- Déversoir de Superficie de «La Motte»

- Ponceau de «La Rivaudière»
- Ecluse des «Cours» et maison N°9

#### Commune de Saint-Germain sur Ille

- Pont de «Fresnay»
- Ecluse de «Fresnay» et maison N°10
- Ponceau du «Pont de Pierre»
- Déversoir de superficie de «Fresnay»
- Gare d'évitement de «St Germain»
- Pont de «St Germain»
- Ecluse de «St Germain» et maison N°11
- Port de St Germain sur Ille
- Ecluse de «Bouessay» et maison N°12
- Déversoir de superficie de «Bouessay»
- Ponceau de «Bouessay»

#### Commune de Saint-Médard sur Ille

- Aqueduc sous halage
- Viaduc sous rails du «Bois Marie»
- Viaduc sous rails de «Heuzé»
- Aqueduc sous halage
- Viaduc sous rails de «St Médard»
- Pont de «St Médard»
- Ecluse de «St Médard» et maison N°13
- Ponceau du «Dialay»
- Aqueduc sous halage
- Déversoir de superficie du «Dialay»
- Ecluse du «Dialay» et maison n°14
- Aqueduc sous halage
- Déversoir-vannage du «Dialay»
- Aqueduc sous halage
- Viaduc sous rails de «La Babelais»
- Aqueduc sous halage
- Réservoir «d'Ille»

#### Commune de Montreuil sur Ille

- Pont «d'Ille»
- Ecluse «d'Ille» et maison N°15
- Ecluse de «Haute-Roche» et maison N°16
- Aqueduc sous halage
- Aqueduc sous halage
- Aqueduc sous halage
- Pont de «Lengager»
- Ecluse de «Lengager» et maison N°17
- Aqueduc sous halage
- Port de Lengager-Montreuil
- Gare d'évitement de «Lengager»
- Ecluse de «Chanclin» et maison N°18

- Déversoir de superficie de «Chaulin»
- Ponceau de «Courgalais»
- Pont de «Courgalais»
- Ecluse de «Courgalais» et maison N°19

#### Commune de Guipel

- Ecluse de «Villemorin» et maison N°20
- Aqueduc sous halage, ruisseau de «Chesnay»
- Aqueduc sous halage rigole de «Boulet»
- Vannage du bassin de «Villemorin»
- Pont de «La Ploubière»
- Aqueduc d'écoulement
- Aqueduc d'écoulement
- Quais de «La Plouisière»
- Aqueduc de «Ville-Buée»

#### Commune de Bazouges sous Hédé (Hédé)

- Aqueduc sous halage de «L'Etanchet»
- Vannage du bassin de Bazouges
- Pont de «La guénaudière»
- Aqueduc sous halage rigole de Hédé
- Aqueduc sous halage rigole de Bazouges
- Ecluse de «La Ségerie» et maison N°21
- Ecluse N°22 et maison
- Ecluse de «La Péchettière» et maison N°23
- Ecluse N°24 et maison
- Ecluse de «La Parfraire» et maison N°25
- Pont de «La Parfraire»
- Ecluse N°26 et maison
- Ecluse N°27 et maison
- Ecluse de «La Madeleine» et maison N°28
- Pont de «La Madeleine»
- Pont de Bazouges sous Hédé «La Madeleine»
- Ecluse de «La Petite Madeleine» et maison N°29
- Ecluse N°30 et maison
- Ecluse de «La Dialais» et maison N°31

#### Commune de Tinténiac

- Ponceau, trop-plein rigole de Hédé
- Ecluse de «La Moucherie» et maison N°32
- Pont de «La Moucherie»
- Aqueduc-siphon de «La Riffaudière»
- Gare d'évitement de «Tinténiac»
- Aqueduc-siphon de «Tinténiac»
- Ecluse de «Tinténiac» et maison N°33
- Pont de «Tinténiac»

- Port de Tinténiac
- 1<sup>er</sup> aqueduc-siphon de «Hauteville»

#### Commune de Québriac

- 2<sup>me</sup> aqueduc-siphon de «Hauteville»
- Ecluse de «La Gromillais» et maison N°34
- Pont de «La Gromillais»
- Rigole d'écoulement
- Ecluse de «Gué-Noëllan» et maison n°35
- Aqueduc-siphon de «Gué-Noëllan»
- Ecluse de «Pont-Houitte» et maison N°36
- Pont de «Pont-Houitte»
- Aqueduc-siphon de «La Pilais»

#### Commune de la Chapelle aux Filzméens

- Gare d'évitement de «La Chapelle aux Filzméens»
- Pont de «La Chapelle aux Filzméens»
- Aqueduc-siphon de «Pouapin»

#### Commune de Saint-Domineuc

- Ecluse de «Calaudry» et maison N°37
- Pont de «Calaudry»
- Aqueduc-siphon de «La Rannée»
- Ecluse de «Coudan» et maison N°38
- Pont de St Domineuc
- Gare d'évitement de St Domineuc
- Pont de St Domineuc
- Ponceau de la rigole du Mottay
- Aqueduc-siphon ruisseau de «Romoulin»

#### Commune de Trévérien

- Pont de «Richeville»
- Déversoir du Bois-Botrel
- Ecluse de «Gacét» et maison N°39
- Pont de «Gacét»
- Aqueduc d'écoulement
- Ecluse de «La Butte Jacquette» et maison N°40
- Gare d'évitement de Trévérien
- Pont de Trévérien
- Ponceau du ruisseau
- Pont de Trévérien
- Gare d'évitement des «Ilôts»
- Ecluse des «Ilôts» et maison N°41

## CÔTES D'ARMOR

#### Commune de Saint-Judoce

- Pont «Harouard»
- Déversoir de St Judoce
- Passerelle de St Judoce

#### Commune d'Evran

- Port d'Evran
- Ecluse de «Evran» et maison N°42
- Pont d'Evran
- Pont de Mer
- Aqueduc du ruisseau du «Pont de Mer»
- Gare d'évitement d'Evran
- Ecluse de «La Roche» et maison N°43
- Pont de «La Roche»
- Pont embouchure de la Rance
- Pont des «Planches»
- Déversoir du «Mottay»
- Ecluse du «Mottay» et maison N°44
- Pont du «Mottay»
- Déversoir de «Boutron»
- Déversoir de «Boutron» (et vieux déversoir)
- Cale de «Vaugré»

#### Commune de Calorguen

- Pont du «Grand Boutron»
- Ecluse de «Boutron» et maison N°45
- Passerelle tournante sur écluse «Boutron»
- Déversoir-vannage du «Moulin du Pont-Perrin»
- Pont du «Gacét»

#### Commune de Saint-Carné

- Ecluse de «Pont-Perrin» et maison N°46
- Pont de «Pont-Perrin»

#### Commune de Léhon

- Cale de «Léhon»
- Vieux pont de «Léhon»

#### Commune de Lanvally

- Ecluse de «Léhon» et maison n°47
- Déversoir de «Léhon»

- Cale du four à chaux et à plâtre

#### Commune de Dinan

- Viaduc de Dinan
- Vieux Pont de Dinan
- Port de Dinan
- Quai de Lanvally

#### Commune de Taden

- Quai de «l'Asile des pêcheurs»
- Quai de Taden

#### Commune de Saint-Samson

- Quai du village «Le Chatelier»
- Quai du «Petit Livet»
- Ecluse du «Chatelier» et 2 maisons N°48

#### Commune de La Vicomté sur Rance

- Déversoir-vannage du «Chatelier»
- Port de «Livet»

Nous avons donc actuellement, 266 ouvrages sur l'ensemble du Canal d'Ille et Rance : 216 en Ille et Vilaine et 50 dans les Côtes d'Armor.

Il semble intéressant de remarquer que dans cet ensemble d'ouvrages, sont comptabilisés 11 gares d'évitement, dont certaines creusées à l'origine, pour permettre aux bateaux longs de près de 27 mètres de faire demi-tour sur le canal, au plus près de leurs besoins. Ces demi-cercles d'eau, aménagés le long du canal, sont judicieusement répartis sur les 67 kilomètres entre Rennes et le port d'Evran, puisqu'après Dinan la largeur naturelle de la Rance permet le retournement des bateaux.

## Maisons éclusières

Des différences importantes existent parfois entre les mêmes catégories d'ouvrages constituant le canal d'Ille et Rance. Les plus apparentes sont celles que l'on remarque entre les maisons-éclusières.

La maison-éclusière n°1 du «Mail» a un style particulier d'architecture comme l'avait celle



Aire de retournement située en aval de l'écluse de "Gacet" sur la commune de Betton (gare d'évitement)

d'origine à «Saint-Martin», aujourd'hui disparue. Elle fut pourtant construite tardivement, vers les années 1850 et «Saint-Martin» encore plus tard, après 1862, mais l'édification devait être liée aux règles ainsi qu'à l'esprit d'urbanisation de la ville de Rennes et non pas aux aléas économiques qui avaient déterminé le gabarit et l'esthétique de l'ensemble des maisons-éclusières du canal d'Ille et Rance. Celle du «Mail» est encore visible aujourd'hui.

D'une manière générale les ouvrages d'art et tout particulièrement les maisons d'écluses et les écluses elles-mêmes subirent les aléas liés aux deux époques principales sous lesquelles elles furent construites ou seulement commencées. C'est très net.

Les huit maisons-éclusières de «Saint-Grégoire» n°3 à «Fresnay» n°10 ne furent construites que sous la deuxième Restauration et sont d'un modèle simplifié, économique sans aucun cachet (Depuis 1980 des agencements de celles-ci ont été entrepris).

Les trente suivantes de «Saint-Germain» n°11 à

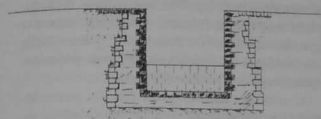
«Butte-Jacquette» n°40 sont nettement plus grandes, plus solides et d'un style particulier. Celles-là sont belles.

Elles furent construites ou largement commencées sous l'ère napoléonienne. Les autres sur le versant nord, jusqu'au «Chatelier» sont des modèles économiques, construits sous la deuxième Restauration.

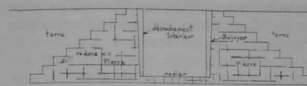
## Les écluses

Parallèlement à ces maisons, on remarque que les écluses, entre «Saint-Grégoire» n°3 et «Butte-Jacquette» n°40, sont à décrochements intérieurs et bajoyers évasés. Les pierres de leur couronnement sont à clés. Ces écluses sont, semble-t-il, plus solides mais aussi plus «confortables». Elles furent construites ou commencées sous Napoléon 1<sup>er</sup>.

Ensuite, les sept écluses des «Islôts» n°41 à «Léhon» n°47 sont, comme celles du «Mail» et «Saint-Martin» à Rennes, construites à francs-bords avec musoirs droits, elles aussi «à



Ecluse du Mail n°1 (époque de la restauration), à francs-bords



Coupe d'une écluse à décrochement (époque napoléonienne)

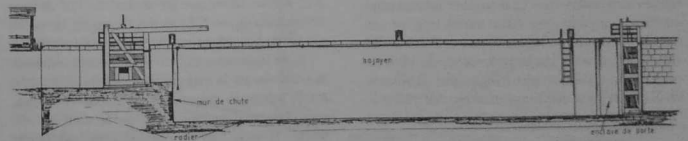
l'économie», ce qui correspond aux mesures qui avaient été adoptées lors de la reprise des travaux sous la deuxième Restauration.

L'écluse du «Châtelier» est un cas particulier puisqu'elle fut adaptée, après-coup, à la navigation de cabotage du fond de l'estuaire de la Rance. Auprès de cette écluse furent construites, sous la deuxième Restauration, trois maisons mitoyennes de petit modèle car les besoins en nombre d'éclusiers étaient beaucoup plus importants que sur le reste du canal. Au «Châtelier» il fallait trois éclusiers pour assurer le service en se relayant.

Les écluses du canal d'Ille et Rance représentent un ensemble important d'œuvres d'art, particulièrement remarquables.

Quarante-sept d'entre-elles sont conçues sur le même gabarit, bien qu'elles ne soient pas toutes absolument identiques comme nous venons de l'indiquer : trente-huit sont napoléoniennes et neuf de la Restauration.

Bien qu'à l'époque de la construction, les



Ecluse N°13, à décrochement (vue intérieure en élévation)

dimensions préconisées par les textes officiels étaient de 35 mètres de longueur et 5,20 mètres de largeur pour les écluses, celles du canal d'Ille et Rance furent adaptées au gabarit inférieur. L'arrêté Consulaire du 21 pluviose An XII fixa sa largeur à 4,72 mètres et la longueur du sas, entre le mur de chute à l'amont et l'enclave de la porte aval, à 27,05 mètres (27,10 mètres mesurés par nous-mêmes).

Il est intéressant de noter ici que le bateau le plus long que l'on a recensé sur le canal mesurait 26,90 mètres. C'était *espérance*, appartenant à l'entreprise EVEN de Pleurtuit, qui naviguait sur le canal d'Ille et Rance entre 1942 et 1951.

Lorsque l'on mesure aujourd'hui la largeur réelle des écluses on trouve, sauf exception, entre 4,70 et 4,76 mètres, ce qui semble indiquer que les ouvrages ont très peu «bougé» depuis leur construction. On remarque, sur seulement une ou deux d'entre-elles, des renflements de leurs bajoyers.

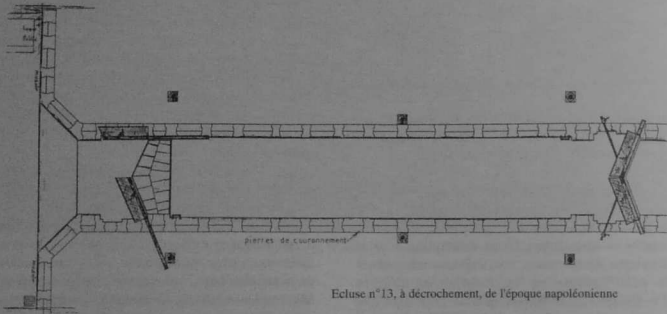
Les trente-huit écluses napoléoniennes se répartissaient, à l'origine, en 23 écluses simples dont la longueur était, de musoir à musoir, de 44,26 mètres et quinze écluses avec pont en bout, d'une longueur totale de 53,15 mètres. Quelques différences sont consécutives à des constructions de ponts plus larges que prévus. C'est le cas à «La Madeleine» n°28 où la chaussée du pont à 6,40 mètres de largeur. Les autres ponts de ce style n'ont que 3,50 mètres de chaussée.

Pour les neuf autres écluses, issues de la Restauration, les plans furent corrigés afin d'en diminuer le prix de revient comme nous l'avons déjà indiqué. Les trois écluses simples de ce groupe ne furent conçues qu'avec 40,40 mètres entre musoirs et les six avec pont en bout à 45,64 mètres.

Le sas de ces neuf écluses avait une longueur de 26,30 mètres mais l'arrondi de leur mur de

chute permettait une utilisation de 26,90 mètres. Le mur de chute des écluses est plus ou moins haut et correspond, en principe, à la dénivellation entre les biefs supérieur et inférieur à l'écluse. L'écluse ayant la chute la plus petite est celle de «Boutron» située sur la commune de Calorguen, dans les Côtes-d'Armor, avec 0,95 mètre. Le mur de chute le plus haut se trouve à l'écluse n°26, la sixième de l'échelle des onze à Bazouges sous Hédé, avec 3,38 mètres.

Les écluses de «La Ségerie» et de «Villemorin», qui ont la particularité d'avoir une



Ecluse n°13, à décrochement, de l'époque napoléonienne

double-porte amont, atteignent une longueur de 48,69 mètres.

Il semble intéressant de s'arrêter sur la constitution des écluses.

Le fond d'écluse, qu'on appelle le radier, est constitué de couches de pierres taillées sur un bon mètre d'épaisseur dont le matelas supérieur est en granit. Mais l'assise de l'écluse s'étale sur 9 à 20 mètres de largeur, afin de permettre, de chaque côté, l'épaulement caractéristique en forme de redans, en partant des bajoyers vers l'extérieur. Les écluses construites sous la deuxième Restauration semblent comporter une assise moins large de ces redans. C'est tout au moins le cas de l'écluse du «Mail» n°1 dont la coupe, relevée sur le plan de construction élaboré par l'ingénieur ordinaire LEGUAY et signé par l'ingénieur en chef PIOUS le 12 avril 1826, nous montre bien le montage.

De plus, les bajoyers des écluses napoléoniennes sont évasés du haut, ce qui contribue à la

solidité de l'ouvrage. Par contre cela crée, au niveau supérieur de l'écluse, un décrochement des murs des chambres de portes de 25 centimètres vers l'intérieur. C'était nécessaire pour permettre le positionnement vertical des portes.

Par ailleurs, l'appareil particulier des pierres de granit du couronnement de ces écluses, taillées de belle façon avec un système à queues d'aronde (ou clés), est remarquable. On obtenait ainsi en dehors du mortier-liant, une tenue mécanique de l'ensemble assez intéressante. On remarque aussi que les musoirs de ces écluses ont un angle coupé

de 45 degrés à leurs extrémités, ce qui permet une entrée plus facile aux péniches et chalands et participe à la solidité.

Les neuf autres écluses de la deuxième Restauration, qui furent construites «à l'économie», n'ont pas ces musoirs à angle coupé et sont à 90 degrés. Leurs pierres de couronnement n'ont pas une taille aussi complexe, à queue d'aronde, et leurs bajoyers non évasés sont à francs-bords. Leur largeur entre bajoyers est de 4,72 mètres alors que les autres, du fait de leur décrochement, ont 5,22 mètres de largeur de sas au niveau du couronnement (4,72 mètres au fond).

Il est intéressant de noter que le couronnement des écluses, sur la majeure partie du canal, est situé à 2,35 mètres au dessus du busc amont. A l'étiage, cela laisse une hauteur d'eau sur le seuil de 1,65 mètre. Pour le bief de partage cette hauteur se trouve majorée de 0,60 mètre.

Les marinières préféraient les écluses à francs-

bords à celles à décrochements, pourtant un peu plus spacieuses. En effet, lorsqu'ils entraient dans les écluses à francs-bords, leurs bateaux ne tassaient dans aucune aspérité de pierre au cours des éclusages et «glissaient» sans difficulté dans le sas.

On peut aujourd'hui remarquer que certaines mesures de sécurité, prises depuis quelques années, sont plus faciles à appliquer dans les écluses à décrochements intérieurs. On a pu ainsi, depuis 1978, monter des échelles fixes à barreaux ronds, en aluminium, aux extrémités des bajoyers et des cordages de sécurité sur toute la longueur du sas. Dans les écluses à francs-bords on ne le peut pas, sauf en fixant les échelles de sécurité sur le côté intérieur des portes ce qui semble beaucoup moins efficace. Par ailleurs une bouée de sauvetage a été posée auprès de chaque écluse.

On a mis en place, sur les couronnements deux ou trois anneaux scellés retenant chacun un cordage pour l'amarrage des bateaux, lors des éclusages.

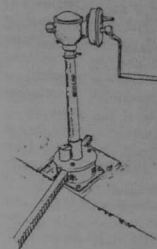
Ces écluses sont de vrais œuvres d'art qui méritent notre visite et toute notre attention.

En 1842, l'ingénieur en chef LEGRAVEREND indiquait, dans un rapport, qu'il lui semblait que l'écluse de Saint-Germain sur Ille était la mieux construite et que ce fut dans celle-là que l'on avait expérimenté les vannes de fond (vantelles).

## Les portes

Chaque écluse a donc deux portes : l'une à l'amont l'autre à l'aval. Une porte d'écluse est composée de deux vantaux. Les portes des écluses sont, depuis l'origine, construites en bois de chêne.

Toutes étaient manœuvrées par les éclusiers qui les ouvraient et les fermaient à la force des bras et des reins en agissant sur la longue traverse supérieure de chaque vantail, appelée balancier. Toutes les portes d'écluses possédaient ces balanciers qui étaient peints en blanc, afin que les marinières les distinguent mieux la nuit.



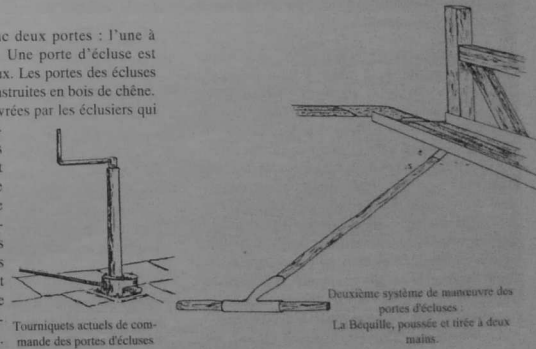
Derniers tourniquets de l'écluse du Chatelier

Ils dépassent de 3,65 mètres en dehors de la chambre de porte.

Depuis l'origine du canal, sans doute pour tenter l'expérience, quatre écluses furent équipées d'une porte métallique (sur les deux qu'elles comportent).

L'ingénieur LEGRAVEREND indique dans l'un de ses rapports que la porte amont de l'écluse de «Haute-Roche» en Montreuil sur Ille, qui était auparavant en bois, fut échangée en 1844 par une porte métallique que l'on remplaça ensuite en 1904. A l'écluse de «La Petite Madeleine», une porte aval fut posée le 31 mai 1900, en remplacement de celle en bois qui avait été changée deux fois depuis la mise en service du canal. La porte amont de l'écluse de la «Dialais», aussi en Bazouges sous Hédé, est métallique depuis 1902, comme celle de «Calaudry».

Toutes les autres portes d'écluses sont en bois de chêne. Leur âge moyen, calculé sur une soixantaine de changements de celles-ci, est de plus de trente ans. Il y a 89 portes en bois, 6 portes mé-



Tourniquets actuels de commande des portes d'écluses

Deuxième système de manœuvre des portes d'écluses. La Bécille, poussée et tirée à deux mains.



talliques et 1 clapet en acier sur les 48 écluses du canal.

Ce clapet posé en amont du sas de l'écluse de «Saint-Martin» à Rennes en 1974 pour

répondre aux problèmes posés par les inondations, se présente comme une partie de cylindre métallique barrant toute la largeur de l'écluse. Il est monté sur un axe horizontal transversal au sas et s'efface complètement dans les fonds de l'écluse. Comme il se manœuvre à l'aide d'un système à pression hydraulique, il est aisé de le remonter au niveau souhaité. Même par de très fortes poussées des eaux, dues aux crues, ce clapet est manœuvrable facilement.

Ce clapet, très efficace, mesure 4,70 mètres sur 2,30 mètres de hauteur et se manœuvre à l'aide d'un moteur Bernard, en cas de panne du système de commande hydraulique. C'est apparemment le seul montage de ce genre existant en France. Les portes en bois de chêne sont remarquables. Les portes amont ont une épaisseur de 25 centimètres et les portes aval qui sont plus hautes font 30 centimètres. La traverse inférieure sur laquelle s'appuie la vantelle est légèrement plus épaisse et fait de 32 à 35 centimètres.

Les vantaux des portes amont ont, en principe, une hauteur de 3,35 mètres sauf ceux de «Villemorin» et de «La Ségerie» qui ont 3,93 mètres puisque le bief de partage est prévu avec un mouillage de 2,20 mètres. Comme me le dit Georges GAMBLLIN, l'ancien charpentier-constructeur de ces portes, il y a de légères différences entre les portes amont, surtout dans la série des onze écluses à Bazouges, mais ça joue sur quelques centimètres seulement. Chaque vantail de porte a une largeur de 2,81 mètres (parfois jusqu'à 2,85 mètres). Le balancier, c'est-à-dire la traverse du vantail, qui permet sa manœuvre (lorsqu'il n'y a pas encore de tourniquet de commande), a une longueur totale de 6,50 mètres.

La densité du chêne est, lorsqu'il est sec, de

0,97 environ. Comme il faut presque 1,5 m<sup>3</sup> de bois pour fabriquer un vantail amont, son poids tourne autour de 1,4 tonne, sans les accessoires que sont : passerelle, vantelle, crémaillère, cric et boulonnerie.

Une porte amont, complète, approche les 4 tonnes (deux vantaux).

Les vantaux des portes aval ont une hauteur variable, en fonction de la chute d'eau entre les biefs supérieur et inférieur de l'écluse, comme déjà indiqué. La hauteur des portes aval varie de 4,30 mètres à 6,73 mètres.

Les agents de l'atelier de construction des portes de Saint-Germain sur Ille ont eu l'occasion, en début d'année 1990, de peser un vantail de la porte aval de «Mottay», lors d'un remplacement de celle-ci. Cette écluse a une chute d'un mètre. Le vantail aval de «Mottay» pesait 2,250 tonnes, sans les accessoires.

On peut donc penser raisonnablement que le vantail de la porte aval de l'écluse n°26, la plus grande, pèse plus de 3,5 tonnes sans les accessoires. Sur un vantail moyen on a environ 0,5 tonne d'accessoires et de boulonnerie.

Rappels que chaque vantail est muni de tendeurs transversaux à ridoires afin d'éviter toute dislocation du montage des différentes pièces le constituant.

A partir de la traverse, située immédiatement en-dessous du balancier, un bardage en panneaux de chêne de 6 centimètres d'épaisseur, posé en oblique, assure l'obturation des vantaux. Le bas de chaque vantail est maintenant étanché, par rapport au busc bordé d'un madrier de chêne, en fond de la chambre de porte, par des joints semi-souples en forme de delta ou de note de musique.

Dans sa partie centrale inférieure, chaque vantail est équipé d'une vantelle. Il s'agit d'un panneau métallique de 0,80 mètre de large et 1,13 mètre de hauteur qui obstrue une ouverture

aménagée dans le vantail. Il glisse dans des coulisseaux...en bronze et on le manœuvre à l'aide d'un cric à manivelle et crémaillère, fixé sur le balancier, côté passerelle. Un bon nombre de ces vantelles ne font que 0,80 mètre sur 0,80 mètre.

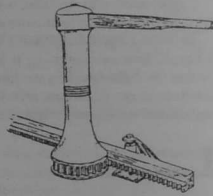
En ouvrant la vantelle de chaque vantail de la porte amont d'une écluse, alors que la porte aval est fermée, on remplit le sas jusqu'au niveau de l'eau du bief amont. Ainsi, un bateau se trouvant dans ce bief peu s'engager dans l'écluse lorsqu'on a ouvert la porte amont. Si l'on referme celle-ci et ses vantelles, on peut ouvrir les vantelles de la porte aval et ainsi abaisser l'eau, le bateau se retrouvant, au niveau du bief aval. Il suffit ensuite d'ouvrir la porte aval pour que le bateau puisse poursuivre sa navigation par le bief aval. L'opération inverse permet de faire monter un bateau du bief aval dans le bief amont. C'est là le principe de toutes les écluses à sas.

A l'origine du canal d'Ille et Rance, la quarante-huitième écluse, située au «Châtelier», était pratiquement identique aux autres mais, nous l'avons vu au chapitre sur la construction, l'administration s'apercevant de l'erreur qui avait été faite en établissant en ce lieu une si petite écluse, alors que le port de Dinan recevait des bateaux assez importants, décida son agrandissement. Cela aboutit à l'écluse que nous connaissons aujourd'hui.

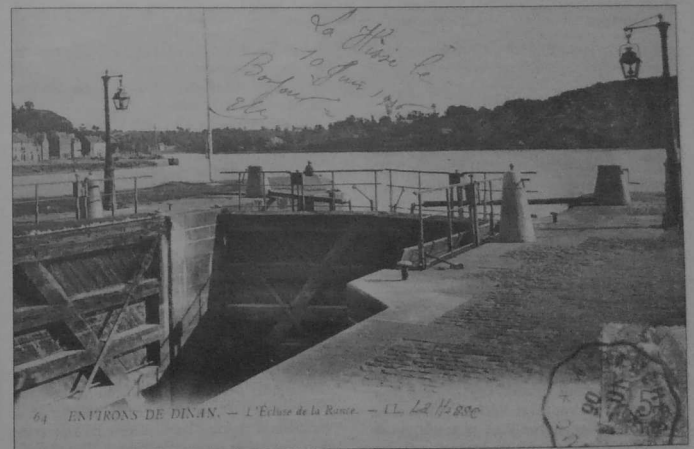
Elle a un sas de 10 mètres de largeur, ramené à 8 mètres au droit des portes par un décrochement. Le sas a des bajoyers francs sur une longueur de 27,30 mètres auxquels s'ajoutent les décrochements intérieurs à angle coupé sur 1 mètre et une partie des chambres de portes de 2,65 mètres cela donne donc une longueur totale, entre portes, de 34,60 mètres dont un peu plus de 32 mètres utilisables à tous les niveaux à l'intérieur du mur de chute, de forme concave.

Ces dimensions permettaient d'écluser des bateaux de cabotage importants de l'ordre de 400 tonnes et surtout de passer simultanément deux grands chalands de Rance. La profondeur de

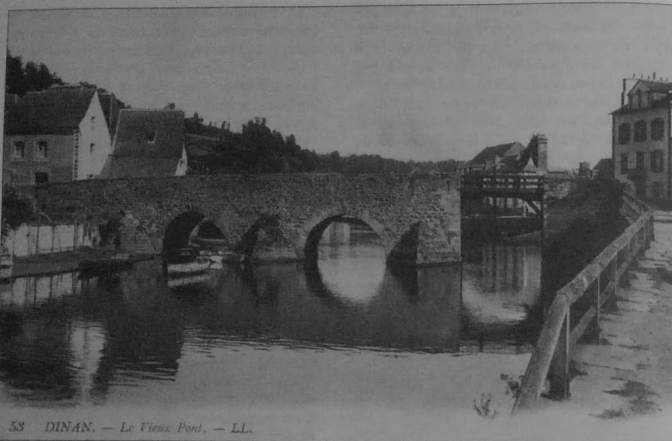
## Une écluse plus grande



Anciens tourniquets de commande des portes d'écluses (à barre)



Sur cette vue de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle on distingue très bien les tourniquets utilisés pour la manœuvre des portes amont de l'écluse du «Châtelier» (porte d'ebbe fermée et porte de flot ouverte). On remarque aussi les détails constitutifs de ces portes.



53 DINAN. — Le Vieux Pont. — LL.

Sur cette vue prise en fin du 19<sup>ème</sup> siècle, le vieux pont de DINAN, tel qu'à l'origine du canal avec à droite, l'arche marinière équilibrée empruntée par les chalands et péniches, avec seulement 5,10 mètres de largeur !

l'écluse, sur le radier est de 7,50 mètres et le tirant d'eau possible sur le seuil amont était de 3,82 mètres.

En 1972, lorsque l'on mit en place les nouvelles portes métalliques à un seul vantail, par mesure d'économie semble-t-il, on releva ce seuil par un bétonnage de 1,40 mètre. Ainsi, aujourd'hui la hauteur d'eau sur celui-ci et de 2,42 mètres seulement mais le tirant d'eau admis n'est que de 1,40 mètre dans le bief. Le bateau de transport de voyageurs *la belle de Dinan* remonte tout de même assez facilement jusqu'à Dinan malgré ses 1,70 mètre de tirant d'eau.

Cette surélévation eut comme conséquence une diminution importante de l'effet de chasse et créa ainsi l'envasement en amont de l'écluse et aussi dans le sas, sur le radier. Cela n'explique sans doute pas tout en ce qui concerne l'envasement général que l'on peut constater dans tout le secteur.

La surface d'eau dans l'écluse actuelle, au niveau de l'étiage du bief situé en amont, est de 333 mètres-carrés, soit plus de deux fois celle des autres écluses du canal d'Ille et Rance. Le volume intérieur global, entre les deux portes métalliques,

est de 2 454 mètres-cubes au niveau du couronnement ! Le volume intérieure d'eau, entre les deux portes métalliques, à l'étiage normal du bief, est de 1 786 mètres-cubes !

Si l'on considère l'éclusage d'un bateau ayant un jaugeage de 200 mètres-cubes, ce sont plus de 1 000 000 litres d'eau douce du canal qui s'écoulent dans la mer, lorsque celle-ci se trouve au niveau minimum permettant les passages (cote de 8,30 mètres relevée à Saint-Suliac). Le seuil de porte aval se trouve, théoriquement, à la cote 3,44 mètres.

Pendant l'une des dernières périodes de chômage du canal, exactement le 22 décembre 1990, la brigade d'entretien de l'atelier d'Evran faisait déposer l'énorme porte métallique aval de l'écluse pour une révision générale du système de commande et des pivots ainsi que de sa protection cathodique, nécessaire du fait du phénomène d'électrolyse créé par l'eau de mer. Elle fut aussi entièrement repeinte d'une couche de zinc et de deux couches de peinture à base de bitume.

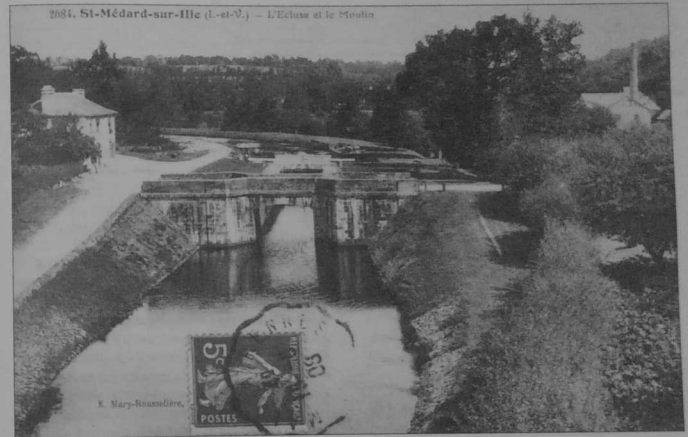
A cette occasion, on constata que cette porte aval de l'écluse du «Châtelier» pesait 28 tonnes !

Son épaisseur est de 31,5 centimètres, sa largeur 8,40 mètres et sa hauteur 7,81 mètres. La poussée transversale sur le pivot inférieur peut atteindre une force de 80 tonnes ! Poids et poussée ont décidé les techniciens du service de Rennes-Navigation à retenir, pour les bagues et axes des deux pivots de la porte, une nouvelle matière spéciale, sans lubrification : l'ertalon.

Le pertuis juxtaposé à l'est de l'amont de l'écluse a une ouverture de 6,10 mètres, aujourd'hui régulée par une porte battante. Ensuite, on trouve deux vannages de 3,25 mètres qui joignent les ouvrages à la digue de 63 mètres

fut supprimée par la force des choses en 1951. Le pont qui aboutissait sur l'aval de l'écluse avait été bombardé en 1944 et reconstruit aussitôt. C'est le pont actuel. Son tablier étant beaucoup plus élevé, on ne crut pas devoir lui pratiquer une travée ouvrante mais finalement, en 1971, la dernière se trouvant face à l'entrée aval de l'écluse fut modifiée. Celle-ci fut adaptée sous forme d'un pont-levant métallique, le reste du pont étant en béton.

Malgré le faible tirant d'eau aujourd'hui admis dans le bief, des bateaux d'un certain tonnage peuvent remonter jusqu'au port de Dinan, en aval



2084. St-Médard-sur-Ille (I.-et-V.) — L'Ecluse et le Moulin

de longueur dont le seuil se trouve à la cote de 11,92 mètres et qui rejoint la rive est au-dessous du village de «Livets», commune de La Vicomté-sur-Rance. Ces vannages furent entièrement restaurés en 1888.

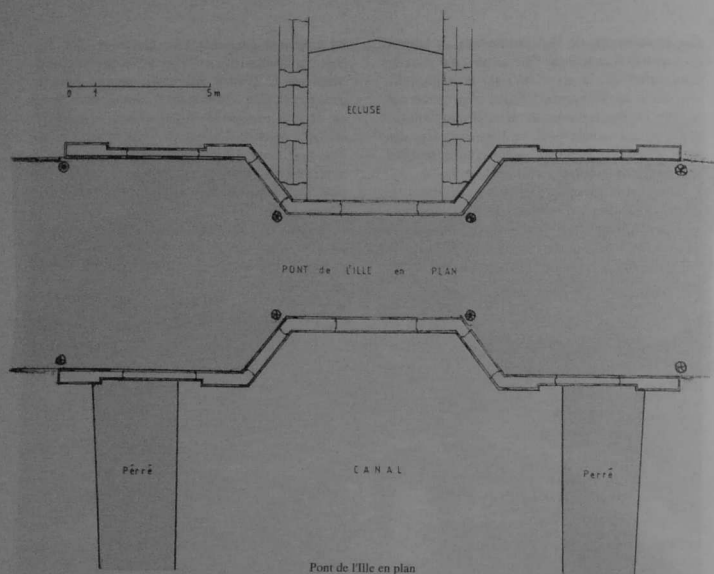
La tour de contrôle et de commande que l'on voit actuellement sur le terre-plein de l'écluse fut édifiée en 1972, lors de la mise en place des portes métalliques actuelles et de leur système hydraulique de commande.

La passerelle métallique d'origine, pivotante,

du vieux pont... de «La Magdeleine», limite officielle de la Salure des eaux.

L'ensemble des œuvres d'art du «Châtelier» est certes remarquable, mais les ponts attenants à certaines des autres écluses du canal d'Ille et Rance avaient, dès l'origine, une forme très caractéristique leur donnant une réelle esthétique architecturale.

On en retrouve très bien l'aspect sur une ancienne carte postale ici reproduite et datant du début des années 1900. Ce pont a été modifié, suite



à sa demi-destruction par les bombardements alliés lors de la libération au cours de l'été 1944. Dommage puisque tous ces ponts étaient, ou sont encore, en pierre de taille.

Beaucoup de ces jolis ponts furent élargis, par nécessité du modernisme, les engins de transport prenant des dimensions de plus en plus grandes.

Quelques-uns ont encore leur aspect original, accolés en bout des écluses de : «Les Brosses», «Îlle», «Courgalais», «Parfiraire», «La Madeleine», «La Moucherie», «Calaudry», «Le Gacét», «La Roche», «Mottay» et «Pont-Perrin».

Ces ponts sont, en général, assez bas sur l'eau. Celui de «La Moucherie» est réputé pour être celui ayant le tirant d'air le plus faible du canal : 2,50 mètres. Mais ceux de «Îlle» et «Saint-Germain» sont aussi bas. Celui de «Saint-Germain» n'a plus son aspect d'origine.

Voilà pourtant ce qu'indiquait l'ingénieur LEPORD, dans un rapport du 1er janvier 1860 : «...La hauteur sous clé ou sous poutre des ponts sur le canal d'Îlle et Rance, par rapport au niveau d'étiage, est de 4 mètres sauf pour quelques pont construits sous le 1er Empire qui ne présentent que 3 mètres ; ces derniers sont en pierre de taille et sur des chemins importants, de sorte qu'il est difficile de les exhausser...»

On relève sur un autre document officiel une précision donnant un tirant d'air, pour le canal d'Îlle et Rance de 2,76 mètres.

Aujourd'hui, l'administration admet un tirant d'air de 2,40 mètres, ou sur certains documents 2,50 mètres.

Cela fait apparaître un écart, difficilement explicable, dans lequel se trouve peut-être englobé l'envasement général.

## L'Eau, élément précieux

Y aurait-il aujourd'hui moins de volume d'eau dans le canal qu'autrefois ?

Si l'on retient un envasement général de 20 centimètres, cela pourrait correspondre à un volume, en moins, de 350 000 mètres-cubes. Et encore, on ne tient pas compte dans ce calcul de la partie large du canal, entre Dinan et «Le Châtelier».

Le problème d'alimentation en eau du canal fut très important dès son origine puisque c'est la base même de son existence. Il faut le maintenir, en permanence, à son niveau d'étiage, déterminé lors des études préalables.

L'eau est un élément précieux.

Or, la navigation sur un canal de jonction provoque, lors du passage d'un bateau par celui-ci, une double consommation : une fois sur chaque versant. On peut la qualifier aujourd'hui de «perte» puisqu'elle n'est pas compensée, économiquement parlant. Il ne s'agit pas là des pertes dues aux filtrations, par les berges ou autres, qui s'ajoutent encore à celles dont on parle.

Expliquons le processus de la perte d'eau lors de l'éclusage des bateaux.

Pour calculer le volume moyen d'eau perdue lors d'un éclusage «à vide» d'une écluse, il faut retenir la chute moyenne de 47 écluses car celle du «Châtelier» n'intervient dans le processus que de façon particulière, du fait de l'influence des marées. Cette chute moyenne est de 2,1672 mètres (2,12 mètres sur le versant sud et 2,19 mètres sur le versant nord). Cela donne un volume d'eau dans une écluse de 343,241 mètres-cubes, arrondis à 340 mètres-cubes. La surface d'eau, mesurée, d'une écluse est de 158,38 mètres-carrés, arrondis à 158 mètres-carrés. Le volume représenté par la partie immergée d'un bateau est autant d'eau qui n'entre pas dans l'écluse lorsqu'il s'y trouve. C'est ce qu'on appelle le déplacement d'eau.

Autrefois, les chalands de transport occupaient, en moyenne, 120 mètres-carrés de la surface d'eau de l'écluse et s'enfonçaient d'un centimètre pour 1,2 tonne de charge.

Un chaland ou une péniche qui pesait 45 tonnes à vide, transportant 130 tonnes de charbon, s'enfonçait de 1,46 mètre dans l'eau et créait un déplacement de 175 mètres-cubes d'eau qui ne retraits donc pas dans l'écluse, lorsqu'il s'y trouvait. Dans ce cas, le chaland, lors du parcours de l'ensemble du canal, faisait «perdre» 165 mètres-cubes d'eau en passant le versant nord et autant pour le versant sud soit, 330 000 litres d'eau.

Par contre, aujourd'hui, un bateau de plaisance qui n'a qu'un déplacement de 5 mètres-cubes d'eau, crée une perte de deux fois 335 mètres-cubes soit 670 000 litres d'eau pour le même parcours, donc deux fois plus que les chalands et péniches de transport. La quantité d'eau actuellement «perdue» est énorme !

En effet, il passe environ 1 000 bateaux de plaisance annuellement sur le canal, ce qui fait s'écouler vers la mer 670 000 000 litres d'eau.

Un bateau de plaisance fait perdre, pour un seul passage sur le canal, 340 000 litres d'eau de plus qu'un chaland en charge.

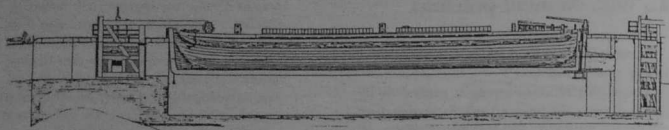
C'est pourquoi depuis quelques années, les bateaux de plaisance sont éclusés après regroupement, la sécheresse ayant fait prendre conscience de la nécessité d'économiser l'eau. Il semble bien que, de toute évidence, il faut continuer ainsi si l'on veut répondre au besoin qui ne peut aller, dans ce domaine de la plaisance, qu'en augmentant.

Le canal d'Îlle et Rance a une contenance en eau très importante que l'on peut essayer d'estimer.

On distingue une longueur de 71,518 kilomètres de section standard de 21,25 mètres-carrés d'eau et 7,129 kilomètres pour le bief de partage, avec une section de 29,38 mètres-carrés. Il faut ajouter dans cette dernière partie le bassin-tampon de «Villemorin» d'un kilomètre de longueur sur 190 mètres-carrés de section estimée.

Cela nous donne respectivement : 1 519 757 m<sup>3</sup>, 209 450 m<sup>3</sup> et 176 700 m<sup>3</sup>, soit un total de 1 905 907 mètres-cubes d'eau entre Rennes et le vieux pont de Dinan.

Ensuite, jusqu'à «La Courbure», pour une longueur de 2 kilomètres et une section moyenne



Déplacement d'eau d'un chaland de transport d'autrefois en pleine charge = 175 m<sup>3</sup>  
Sa consommation d'eau pour un éclusage = 165 m<sup>3</sup>

de 39,17 mètres-carrés on obtient un volume de 78 340 mètres-cubes. Puis, pour les 4,155 kilomètres restant jusqu'à l'écluse du «Châtelier», une approche, en retenant les cotes essentielles indiquées par l'administration sur une carte du début des années soixante-dix, donne un volume de 1 241 890 mètres-cubes.

On peut donc dire que le canal d'Ille et Rance contient, malgré un ensablement général d'au moins une vingtaine de centimètres (12% environ du volume d'eau initial), un volume d'eau global de 3 147 797 mètres-cubes.

On peut indiquer la surface totale du plan d'eau que représente le canal : entre Rennes et «La Courbure», en aval de Dinan, 1 525 800 mètres-carrés et ensuite, jusqu'à l'écluse du «Châtelier», 1 190 000 mètres-carrés soit un total de 2 715 800 mètres-carrés.

Actuellement, les travaux de curage ne sont pas effectués jusqu'à son plafond d'origine et l'ensablement est assurément de plus de vingt centimètres, ce qui limite d'autant plus le passage des bateaux sur cette belle voie d'eau pourtant devenue touristique et qui fait partie de la liaison Manche-Océan.

Il ne faut pas oublier que cette liaison évite aux plaisanciers désirant rejoindre l'Atlantique, 400 kilomètres qu'ils devraient parcourir en plus s'il

leur fallait contourner la Bretagne.

Nous avons démontré que pour maintenir le niveau d'étiage, en compensant la perte d'eau (consommation) provoquée par l'éclusage des 1 000 bateaux de plaisance empruntant le canal en une année, il fallait fournir 670 000 000 litres d'eau.

Cette alimentation ne peut se faire qu'au point le plus haut du canal, afin de compenser au fur et à mesure, l'eau perdue lors des éclusages et qui s'écoule, bien évidemment suivant la loi naturelle de la gravitation, d'écluse en écluse au passage des bateaux vers la mer.

## Réserves et rigoles d'alimentation en eau

C'est pourquoi, dès l'origine de la construction du canal d'Ille et Rance, il avait été envisagé l'aménagement de tout un système d'alimentation en eau, suffisant en temps normal, se déversant dans le bief de partage des eaux. Cela nécessita la construction de 56,500 kilomètres de rigoles ou ruisseaux. Quelques autres alimentations furent recueillies par ailleurs.

La plus importante rigole est celle de «Boulet».

Elle conduit l'eau qui sort de l'étang de «Boulet», situé en grande partie dans la commune de Feins. Son niveau le plus haut atteint une altitude de 71,54 mètres à 5 mètres au dessus de sa vanne de prise d'eau. Cette dernière se trouve à seulement 1,48 mètre au dessus du plan d'eau du bief de partage. La rigole a une longueur de 17,172 kilomètres. Cela donne une très faible pente de 8,62 centimètres par kilomètre. L'eau pour parcourir la distance mettait plus de 24 heures!

La rigole de «Boulet», toujours existante, ne sert plus aujourd'hui car les fuites continuelles de celle-ci ont contraint l'administration à mettre en place une conduite forcée en tuyaux de fonte de 400 millimètres de diamètre. Elle fut mise en service le 3 août 1988, fonctionnant par gravité mais avec une pente beaucoup plus importante de l'ordre de 28 centimètres par kilomètre.

La canalisation forcée reçoit l'eau à environ 700 mètres en aval de la vanne de prise d'eau de la sortie de l'étang de «Boulet». Elle a une longueur de 3,851 kilomètres et arrive au dessus du bief de partage dans l'ancienne rigole qui se jette toujours dans celui-ci à environ 170 mètres de l'écluse de «Villemorin» en Guipel.

Il est intéressant de noter qu'au lieu-dit «La Pigeonnière» en la commune de Dingé, un système de prise d'eau dans le cours naturel de la rivière Ille permet, par pompage, d'alimenter la conduite forcée en cas de manque d'eau dans l'étang de «Boulet».

L'étang de «Boulet» reçoit aussi, par la petite rigole de «Landehuan» de 1,800 kilomètre de longueur, les eaux de l'Ille supérieure qui se jette naturellement dans l'étang aux Moines. Après la sortie de cet étang, l'Ille passe sous un aqueduc supportant la rigole de «Boulet» et va se déverser, environ 8 kilomètres plus loin, dans le canal d'Ille et Rance juste en-dessous de l'écluse «Ille» en Montreuil sur Ille. La rigole de «Boulet» recevait aussi, par la petite rigole de «Tanouarn» de 1,5 kilomètre de longueur, les eaux de l'étang de la Noé.

L'étang de «Boulet», principale réserve d'eau du canal d'Ille et Rance, à son niveau le plus haut représente une superficie de 139,46 hectares et un volume d'eau de 3 389 230 mètres-cubes. On peut estimer que l'ensemble des différentes réserves du bassin de «Boulet» représente un total d'environ

4 784 400 mètres-cubes d'eau.

La rigole de Hédé reçoit les eaux de l'étang de Hédé qui se trouve au sud de la ville, à environ 86,50 mètres d'altitude. Pour un niveau de 2,50 mètres au-dessus de la vanne de prise d'eau, il a une superficie de 23,66 hectares, donnant un volume d'environ 400 000 mètres-cubes d'eau mais les diagrammes indiquent un maximum de 479 000 mètres-cubes pour plus de 25 hectares.

Cette rigole, après un parcours de plus de 3 kilomètres, déverse ses eaux dans le bief de partage, côté sud, juste au-dessus de l'écluse n°21 «La Ségerie». Une bifurcation de cette rigole, établie sous la cour de l'auberge du «Vieux Moulin» dans la vallée de Hédé, permet l'alimentation du versant nord du canal, tout près de l'écluse n°31 «La Dialais».

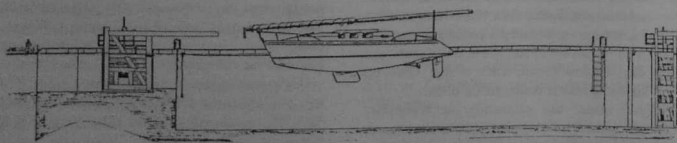
La rigole du «Chesnay», longue de 5 kilomètres, amène l'eau de l'étang du «Chesnay-Piguelais». Mais cette retenue privée est d'un faible apport, sauf par temps de fortes pluies. Elle se jette, côté sud, dans le bief de partage à une centaine de mètres de l'écluse n°20 «Villemorin». Les 1 500 derniers mètres calibrés de cette rigole appartiennent à l'Etat.

Les eaux de l'étang de Bazouges sous Hédé, d'une superficie de 42 hectares, sont suivant la pluviométrie, en-dessous ou en dessus du niveau d'étiage du bief de partage près duquel il se trouve. Il a une capacité totale de 1 230 000 mètres-cubes.

Sur proposition de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées d'Ille et Vilaine LEPORD, en date du 1er janvier 1860, avait été creusée une rigole d'amenée d'eau entre cet étang et le premier bief du versant nord du canal, juste en-dessous de l'écluse n°21 «La Ségerie». Cette courte rigole permettait de compenser des pertes d'eau dans les onze écluses puisque l'on pouvait utiliser ainsi 400 000 mètres-cubes d'eau.

La situation particulière de l'étang de Bazouges amena, ces dernières années, à la recherche d'une solution permettant de mieux utiliser ses réserves.

Ainsi, en 1985, les services de l'Equipement d'Ille et Vilaine mirent en place une station de pompage située auprès du vannage d'origine du «Bois-Maigné», face au village du même nom à 1 800 mètres au-dessus de l'écluse de «La Ségerie». Ce système permet donc de pomper, si besoin, une



Déplacement moyen d'un bateau de plaisance = 5 m<sup>3</sup>  
Sa consommation d'eau pour un éclusage = 335 m<sup>3</sup>

grosse partie des eaux de l'étang de Bazouges pour alimenter le bief de partage.

Le ruisseau d'amène des eaux de l'étang de «La Bézardière» va se jeter dans le bief du canal, 40 mètres en aval de l'écluse n°31 «La Dialais», côté nord, presque en face du débouché de la dérivation de la rigole de Hédé. Le ruisseau qui sort de l'étang de «La Bézardière» s'appelle le ruisseau de Rouillon. L'étang de «La Bézardière» a une superficie de 20 hectares.

Comme celui de Hédé, il fut acquis en 1840 seulement par l'administration pour améliorer les réserves nécessaires à l'alimentation en eau du canal. Sa capacité est d'environ 300 000 mètres-cubes d'eau. La rigole de «Mottay» ne provient pas d'un réservoir mais recueille les eaux pluviales et de ruissellement et aussi celles du ruisseau de Romoulin, puis se jette dans le canal entre les écluses n°38 «Coudéan» et n°39 «Gacet» en Saint-Domineuc.

Cet ensemble de réservoirs, d'étangs, permet une réserve globale, en dehors des eaux du canal et du bassin-tampon de «Villemorin», d'environ 5 800 000 mètres-cubes d'eau. On peut penser que sur ce volume global, seulement environ 4 millions de mètres-cubes sont utilisables, du fait des niveaux de transfert et des envasements. A cette impressionnante réserve, il faut ajouter les eaux d'un certain nombre de petits ruisseaux qui se jettent dans le canal sur presque toute sa longueur ainsi que des eaux de ruissellement.

Sur le versant nord, le canal reçoit essentiellement les eaux du ruisseau du Fournet en Saint-Judoce, de La Rance puis du Linon en aval de l'écluse n°44 «La Roche» en Evran et le ruisseau du Gué-Parfond qui se jette auprès du village de «La Falaise» en Lanvally. L'apport de la Rance est énorme.

Sur le versant sud du canal, on trouve surtout les déversements, dans celui-ci, de la partie ancienne du ruisseau du Chesnay-Piguelais en Montreuil sur Ille, par l'intermédiaire de la rivière Ille se jetant juste en-dessous de l'écluse n°15 «Ille». Elle apporte beaucoup d'eau au canal et se trouve parfois à l'origine de crues, comme la Rance pour le versant nord.

Le ruisseau du Moulin d'abas et celui de La Jandière en Saint-Médard sur Ille amènent aussi de

l'eau au canal.

De nouveau, la rivière Ille se jette dans le canal en face du village de «Planche-Pinel» en Betton. Il convient d'indiquer que l'Ille reçoit, quelques centaines de mètres en amont de ce lieu, la rivière Illet qui prend sa source auprès de Saint-Aubin du Cormier et alimente au passage l'étang «d'Ouée» qui a une superficie de 76 hectares. Celui-ci constitue aussi une réserve, réglée par un système de vannes. L'étang «d'Ouée» est bien utile pour le canal, surtout en été.

L'évaporation naturelle des eaux est importante à partir du printemps.

Pour l'étang de «Boulet», par exemple, elle peut représenter plus de 50% de l'abaissement des eaux constaté, pour environ 20% utilisés pour la pisciculture de Boulet et 25% pour les éclusages sur le canal.

## Quelques points particuliers

Il semble intéressant, du point de vue géologique, d'indiquer que le canal d'Ille et Rance emprunte deux écluses principales : celle de Saint-Germain sur Ille, dans du grès, et celle de Léhon-Dinan dans le granit. Une autre cluse, peut-être moins significative, permet son passage à Saint-Médard-sur-Ille dans du grès et du schiste.

Malgré ces passages étroits, les rayons de courbure du tracé du lit du canal sont toujours supérieurs à 250 mètres. Ce lit repose sur du sable et du gravier entre Rennes et Betton ; ensuite, jusqu'à l'écluse de «Ille» en Montreuil sur Ille, sur de l'argile puis jusqu'à «Villemorin» sur du schiste tendre. Le bief de partage, souvenons-nous de sa construction, est sur de l'argile, bleu en profondeur. Puis l'on a de nouveau une succession de terre, de schiste et gravier entre Bazouges et Evran. On trouva parfois des tourbières sur ce parcours.

Entre Evran et Dinan c'est, à peu près partout, un lit de gravier. Ensuite, le lit de la Rance repose sur des parties rocheuses, et aussi, par endroits, sur de la tange ou vase marine.

Nous avons déjà décrit un certain nombre d'œuvres réalisés par les constructeurs du canal du «Mail» au «Châtelier». Mais, en le parcourant, on découvre d'autres ouvrages ayant aussi leur

particularité. Il y a, par exemple, quelques passerelles sur les anciens bras de la rivière Ille. Elles permettent le passage des chemins de halage et de contre-halage au-dessus de certains bras de rivière, relativement importants. Ce sont des passerelles métalliques, construites à l'aide de poutrelles en "I" ou en "U", et dites «passerelles américaines». On les rencontre sur le versant sud du canal et quelques-unes sur le versant nord.

Celle de «Charbonnière» a une chaussée de 2,25 mètres de large, un trottoir de 0,65 mètre de chaque côté, encadré par un parapet en poutrelles de 200 millimètres. Sa longueur est de 14,65 mètres. D'autres, comme à Gacet, Haut-Chalet, Betton et Planche-Pinel sont aussi posées sur de jolis bras de l'Ille.

A environ cinquante mètres en amont de l'écluse de «Haut-Chalet» en Betton, une portion de berge et de chemin de halage a été aménagée spécialement pour parer aux crues de l'Ille qui se déversent dans le canal, à partir de Montreuil sur Ille.

En 1988, une digue évacuatrice de crue a été établie sur 3,50 mètres de large et 75 mètres de long en lieu et place du chemin de halage. Cette digue en béton, surbaissée de 0,60 mètre, est protégée, côté canal et côté extérieur, par une rangée de pieux en béton armé. Ce déversoir particulier laisse passer les eaux de crue, à partir de 0,30 mètre au dessus de l'étiage du canal. Ainsi, les eaux se retrouvent dans les prairies voisines puis dans l'Ille, toute proche. Les pieux comportent des rainures permettant d'exhausser la berge, à l'aide de bastings ou de poutrelles.

Quelques centaines de mètres plus en amont se trouvent les quais formant le port de la ville de Betton, bordé d'un terre-plein d'une vingtaine de mètres de largeur. Il comporte un recouvrement, en bordure du canal, de grandes pierres de granit taillées, de 70 mètres de longueur.

Ce quai d'origine fut, depuis, prolongé vers le sud par 50 mètres de béton armé. Une longueur de 60 mètres, à cette extrémité, est réservée à la société de location de bateaux fluviaux ARGOAT-NAUTIC. A l'autre extrémité des quais, une petite cale de mise à l'eau a été établie.

On trouve ainsi un certain nombre de quais aménagés sur le canal et comportant, le plus

souvent, des bornes d'amarrage pour les bateaux.

Ces lieux d'accostage, pour chargement et déchargement des chalands et péniches, constituaient un ensemble de ports, répartis sur tout le cours du canal :

Rennes-Saint-Cast, Rennes-Ille et Rance, Rennes-Saint-Martin, Saint-Grégoire, Betton, Saint-Germain sur Ille, «Coubry» et «Lengager» en Montreuil sur Ille, «La Plouisière» en Guipel, «La Cale à Marçais» en Dingé (dans le bief de partage), «La Madeleine» en Bazouges sous Hédé, Tinténiac, Saint-Domineuc, Trévérien, Evran, «Vaugré» en Evran, Léhon, Dinan, Taden, «Le Petit Lyvet» et «Le Châtelier» en Saint-Samson et «Lyvet» en La Vicomté-sur-Rance.

Tout le long du village de «Lyvet», en La Vicomté-sur-Rance, se trouve un vrai port. A l'origine, il comportait environ 120 mètres de quais qui laissaient, sur toute la longueur, un terre-plein d'environ 25 mètres de large sur lequel on déchargeait le sable de mer destiné, par la suite, à être repris par les chalands du canal ...

Depuis les années 1960, la plaisance s'étant énormément développée, un ensemble de pontons a été aménagé sur environ 80 mètres de la partie sud de ces quais et reçoit une bonne cinquantaine de bateaux de toutes sortes.

A l'extrémité sud se trouve la Société de location de bateaux fluviaux aménagés LES CHEMINS NAUTIQUES BRETONS.

Sur l'aval de l'écluse de «Haute-Roche», à Montreuil sur Ille, est posée, depuis 1980, une passerelle métallique assez large, permettant à l'éclusière de passer facilement sur l'autre berge où se situe l'accès routier. L'écluse de «La Dialais» en Bazouges sous Hédé est munie, en aval, d'une passerelle semblable qui fait 1,45 mètre de largeur. La maison-éclusière de «Boutron» en Caloguen est située à l'ouest du canal qui forme en cet endroit, avec l'ancien lit de la Rance, une île sur laquelle se trouve enfermé le moulin. Il fallut donc prévoir, sur l'écluse elle-même, une passerelle métallique pivotante, permettant aux gens de ce moulin d'avoir accès à leur résidence.

On remarque qu'un nombre de maisons-éclusières de la période napoléonienne a une

corniche en façade en pierre de taille puis un petit retour de 0,80 mètre sur chaque pignon. Mais le reste des corniches des pignons, comme l'arrière, fut réalisé sur le même modèle mais en bois de chêne.

Ce fut lors d'une période de forte présomption de déclassement du canal d'Ille et Rance, en tant que voie navigable, que l'administration décida de commencer à vendre certains biens. Les maisons-éclusières de l'échelle des onze écluses de Bazouges furent particulièrement visées car, depuis longtemps déjà, presque une sur deux n'était pas pourvue en personnel. Les éclusiers ou éclusiers du secteur assuraient le service pour au moins deux écluses.

C'est ainsi que vers 1920, la maison-éclusière n°26 située juste en-dessous de celle de «Parfraire», fut vendue à un certain M. SIMON et revendue par la suite. C'est la seule maison-éclusière du canal d'Ille et Rance qui n'appartient plus à l'Etat et fait, aujourd'hui encore partie du domaine privé.

Au cours des années 1940 fut établie au-dessus de l'échelle des onze écluses, à environ 150 mètres du pont de «La Guénaudière», côté nord, une petite cale de mise à l'eau, constituée de deux bandes de roulement en béton de 40 centimètres de largeur chacune et s'enfonçant transversalement dans les eaux du bief de partage.

Sur les bras de la Rance, en dérivation du canal, existent quelques déversoirs très importants. Celui de «Moltay» compte 5 vannes à commandes électriques et 2 vannes manuelles ; celui de «Boutron» a 6 vannes motorisées et 2 à main ; celui de «Léhon» a 2 vannages de 4 mètres de long chacun, à commande électrique. En prolongement

de ce dernier, une digue-déversoir d'une dizaine de mètres, comportant une échelle à poissons, est établie.

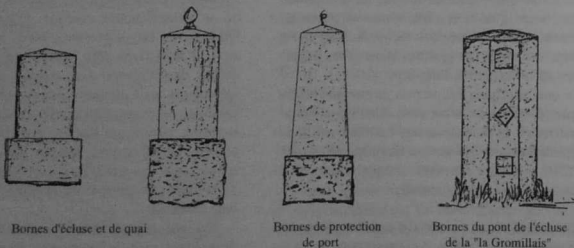
Si l'on excepte le barrage de la Rance, construit par E.D.F. dans la partie maritime, le plus important ouvrage du canal d'Ille et Rance fut, c'est évident, l'écluse du «Châtelier», accolée à une digue-déversoir de 80 mètres de longueur comprenant un système particulier d'évacuation des eaux.

Autrefois, deux vannages contigus à l'écluse furent établis ainsi qu'un pertuis de 6 mètres. Les vannages existent toujours et ont été, depuis, motorisés. Ils ont 3,25 mètres de largeur chacun. La digue qui fut réhaussée, peu de temps après sa construction, a été transformée entièrement par E.D.F., en 1966, dans le cadre du maintien de la réserve d'eau de mer constituée par la retenue du barrage de la Rance.

L'ensemble de la digue est équipé de vannes battantes dont l'axe horizontal est placé en partie supérieure. Ainsi, ces vannes se ferment sous la pression de l'eau de mer montante et s'ouvrent en cas d'élévation trop grande de l'eau douce du bief du «Châtelier» situé au dessus de la digue.

L'ensemble de cette digue à vannes battantes, des deux vannages, du pertuis et de l'écluse du «Châtelier» avec sa tour de commande, constitue l'ouvrage le plus important du canal d'Ille et Rance, créant ainsi une réserve d'eau de plus de 110 hectares se trouvant à l'extrémité nord du canal proprement dit, au kilomètre 84,802.

La surface globale d'emprise au sol du domaine du canal Ille et Rance, sans compter les bassins et étangs des réserves d'eau, représente environ 550 hectares, dont 250 sont boisés !



## VI

# Réglementation

## Dès 1816 une police

L'avis d'ouverture à la navigation du canal d'Ille et Rance avait donc été placardé sur toutes les maisons d'écluses, dans les mairies des communes riveraines et autres panneaux publics, en octobre 1832.

Bien avant cette date, dès 1816, avait été élaborée la première police du canal d'Ille et Rance. Les textes disent : « ... pour prévenir toutes dégradations des ouvrages en cours par les personnes ou les bestiaux et charrettes... »

Comme il s'agissait de la période de la construction du canal et que cette police ne fut plus applicable lors de l'ouverture à la navigation, nous n'en parlerons pas ici. Nous l'avons déjà évoquée.

Mais il est intéressant de rappeler que cette première police avait été établie en 1816 afin de préserver toutes les installations déjà en place ou en cours de construction, que l'on savait devoir rester en l'état un certain temps. C'était l'époque des quelques années d'arrêt des travaux entre la période napoléonienne et la Restauration.

Rappelons que le canal d'Ille et Rance fut ouvert définitivement à la navigation à partir du dimanche 28 octobre 1832 au lever du soleil.

Depuis cette date, différentes parutions de polices, règlements et mises à jour ont eu lieu, dans le but de protéger l'ouvrage par des règles

précises du comportement, sur le canal et ses abords : des règlements pour les personnels des services, pour les usagers du canal, pour les riverains, pour les pêcheurs et les chasseurs.

Un règlement pour le service des éclusiers et gardes-conservateurs fut promulgué par le Préfet des Côtes-du-Nord et celui de l'Ille-et-Vilaine, sur proposition de l'ingénieur en chef du département. Il fut approuvé le 8 novembre 1838 par le Conseiller d'Etat, directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines.



Il y avait sur le canal des gardes-conservateurs placés sous les ordres des conducteurs de travaux chargés de l'entretien. L'un d'eux était avec le conducteur de la 1<sup>re</sup> division du canal, sur le versant sud et un deuxième avec le conducteur de la 2<sup>me</sup> division, sur le versant nord.

Le garde-conservateur, c'était le « garde-champêtre » du canal. Il devait porter une bandoulière en cuir sur laquelle était attachée une plaque de cuivre jaune avec ces mots : *canal d'Ille et Rance-Garde*. Il pouvait avoir, comme arme défensive, un sabre qu'il devait fournir lui-même. Si besoin était, il devait aider le conducteur de travaux, pour les nivellements par exemple, ou encore pour le paiement des salaires aux écluseurs. Il était, en premier lieu, chargé de faire respecter le règlement de police du canal et surveillait les écluseurs. En cas d'accidents de toutes sortes sur le canal, il devait établir un rapport. Il constatait sur procès-verbal les éventuelles usurpations de terres du domaine du canal. Il surveillait les niveaux d'eau en complément des écluseurs et y remédiait éventuellement. Il devait remplir les états de services effectués par les cantonniers du secteur qu'il gardait et aussi pour les travaux faits par entreprise. Il devait faire des tournées de nuit, en cas de besoin : crues, glaces, etc. Il jouait le rôle de vagemestre entre les services de l'administration, les écluseurs et autres. Il notait toutes les anomalies qu'il constatait sur un cahier spécial. Il constatait les délits et contraventions inhérents au canal et dressait procès-verbal. Cette fonction fut poursuivie, par exemple fin du 19<sup>me</sup> et première moitié du 20<sup>me</sup> siècle, par celui que l'on nomma chef-écluseur.

Aujourd'hui, le conducteur de travaux qui est assermenté joue ce rôle en plus de sa fonction générale. Aujourd'hui, il n'y a plus ni garde-canal ni chef-écluseur.

Un règlement général avait été élaboré dès l'ouverture du canal.

Un nouveau règlement de police du canal d'Ille et Rance parut le 1<sup>er</sup> mai 1857.

## Règlement de 1869

Un autre règlement, signé par le Préfet d'Ille-et-Vilaine Jules LEFEBVRE le 25 juin 1869, semble assez complet dans son élaboration et donc

intéressant.

Ce document est donc tout indiqué pour donner une image de ce qu'étaient ces règles vers le milieu du 19<sup>me</sup> siècle aux moments du plus fort trafic commercial sur le canal.

Reprenons ici les principales règles et caractéristiques en les commentant en détail.

### Conditions à remplir pour naviguer

Dimensions maximum des bateaux, trains ou radeaux circulant sur le canal.

	Longueur	Largeur
Bateaux	25,70 mètres	4,52 mètres
Trains-radeaux	25,70 mètres	4,32 mètres

Il est à noter que les bateaux existant au 25 juin 1869, et n'excédant pas 4,65 mètres de largeur, furent autorisés à poursuivre la navigation sur le canal d'Ille et Rance. Le tirant d'eau des bateaux était fixé à 1,45 mètre, lorsque le niveau de l'eau dans le canal correspondait au zéro des échelles hydrauliques qui était la hauteur moyenne la plus basse. C'est ce qu'on appelle l'étiage (niveau habituel de l'eau).

Une échelle hydraulique se trouvait à l'amont de l'écluse de « Léhon », une à l'aval de l'écluse de « La Roche » pour la Rance. Une échelle hydraulique était placée à l'amont de l'écluse du « Mail », une à l'aval de celle de « Saint-Martin » et une à l'aval de l'écluse « Les Brosses » sur le versant sud.

Le règlement disait que le tirant d'eau maximum admis était de 1,45 mètre en été et 1,60 mètre en hiver. Mais, si les eaux étaient au-dessus du zéro des échelles, les bateaux pouvaient passer avec un enfoncement plus grand de : « ... autant de centimètres que l'eau avait en plus du niveau d'étiage normal... »

La hauteur du chargement des bateaux, ou bien simplement de ses superstructures, ne devait pas dépasser 2,60 mètres en hiver et 2,80 mètres en été, au-dessus du niveau de l'eau. C'est ce qu'on appelle le tirant d'air. Les bateaux en charge (ou non) devaient avoir un franc-bord minimum de 0,10 mètre au-dessus de l'eau.

Chaque bateau devait porter sur sa poupe, son nom (devise), celui du propriétaire et la commune de son domicile en lettres de 8 centimètres minimum de hauteur. Tous les deux ans, les

bateaux devaient subir une vérification de leur état, du point de vue navigation, faite par un ingénieur du service navigation des Ponts et Chaussées.

Les bateaux étaient tenus, depuis la loi du 9 juillet 1836, d'avoir sur leur arrière une échelle en cuivre devant descendre jusqu'au niveau de l'eau, lorsque le chaland était à vide. Après chaque vérification, un certificat de visite était établi pour chaque bateau.

Lors des voyages, le patron-marinier devait être muni d'une Lettre de Voiture. Dès le début du 19<sup>me</sup> siècle, chaque transport par eau était l'objet de l'établissement d'un Billet de Transport délivré aux Voituriers par eau.

Cette « Lettre de voiture » ou « Billet de transport », lorsqu'elle était établie à Saint-Malo et concernait donc une partie de navigation en zone maritime (estuaire de la Rance), s'appelait « Connaissance ». Ce document était de présentation différente mais comportait presque les mêmes indications.

Ces documents devaient être datés, indiquer la nature, le poids, la contenance des objets transportés. Le délai de transport devait y figurer. Le nom du commissaire ou de l'expéditeur, celui

du destinataire, du voiturier (batelier, marinier) et leur domiciliation étaient indiqués. Le prix du transport, l'indemnité en cas de retard étaient obligatoirement mentionnés. Enfin, ces documents devaient être signés de l'expéditeur ou du commissionnaire.

Le libellé des lettres de voiture commençait généralement ainsi :

« Rennes le ..... 1834

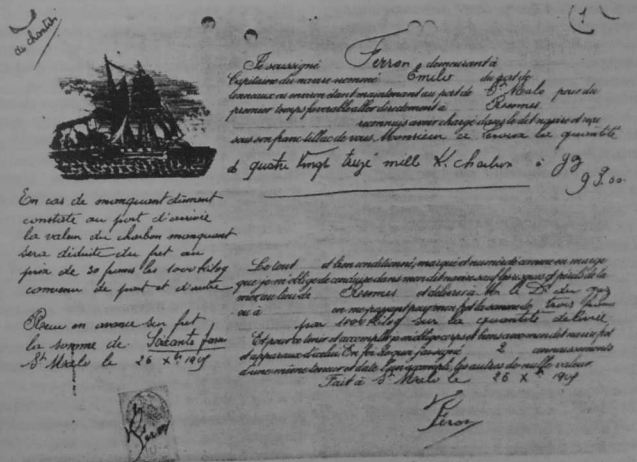
Messieurs,

A la garde de Dieu et sous la conduite de *GUILLEME Achile et Consorti, voiturier par eau demeurant à Guichen, il vous plaira de recevoir les marchandises suivantes : ... »*

Autre exemple de libellé :

« Le voiturier par eau devra remettre au destinataire les marchandises suivantes : ... sans avoir rien perdu, gâté ni mouillé... »

Cette lettre de voiture devait être présentée à tout agent de l'administration chargé de la surveillance du canal ainsi que le certificat de vérification du bateau. Il fallait aussi que le patron-marinier présente une pièce essentielle : un Laisser-Passer délivré par le receveur des droits de navigation. C'était un impôt sur le transport des



Connaissance de transport maritime, chaland EMILIE, 1905

marchandises par voies d'eau, perçu par la maison d'octroi, à l'entrée des grandes villes.

Au cours des années 1860, ces droits étaient de :

- Pour les céréales, féculés, riz, salaisons, vins, esprits, fer et fonte ouvrés, quincaillerie, café, tabac..., 0,024 franc.
- Pour les cuirs, peaux, livres, pierre de taille, chaux, minerais, bois de toutes espèces, charbon de terre, houille, coke, fer et fonte non ouvrés, orge..., 0,012 franc.
- Pour les pierres meuses, argile, engrais, chaux à engrais..., 0,003 franc.

Il s'agissait vraisemblablement de droits par tonneau de 1 000 kilogrammes et par kilomètre parcouru, double-décime compris.

Les bateaux pouvaient naviguer de jour comme de nuit mais devaient avoir, dans ce dernier cas, au moins deux marinières à bord et un fanal fixé sur l'avant pour éclairer le chemin de halage au-delà du cheval tirant le chaland. Au passage des écluses, ils étaient tenus d'avoir des fanaux portatifs pour l'éclairage lors des écluses.

Le règlement de 1838 était moins souple que celui-ci. Voici ce qu'il disait : « ... Ils ne pourront faire passer, pendant la nuit, que les bateaux en service accéléré ou marchand par relais, d'après l'autorisation qui en sera donnée par le Préfet et ceux pour lesquels il aura été délivré, dans des cas urgents, une permission par écrit de l'ingénieur... » Cette règle remise aux écluseurs visait les patrons-marinières. Revenons au règlement de 1869.

Les bateaux dont les flancs étaient garnis de bandes de fer n'avaient pas le droit de naviguer sur le canal d'Ille et Rance.

Les bateaux chargés de cent tonneaux et plus, devaient obligatoirement être halés par deux chevaux.

La vitesse n'était pas limitée en ces temps-là ce qui s'explique car un cheval tirant un chaland parcourait environ 3 kilomètres en une heure.

#### Classement des bateaux.

La batellerie était alors divisée en cinq classes.

- 1<sup>ère</sup> classe** : bateaux mus par la vapeur
- 2<sup>ème</sup> classe** : bateaux halés par des chevaux marchant au trot, avec relais
- 3<sup>ème</sup> classe** : bateaux halés par des chevaux marchant au pas, avec relais
- 4<sup>ème</sup> classe** : bateaux halés par des chevaux, sans relais

**5<sup>ème</sup> classe** : bateaux halés par des hommes et radeaux halés par hommes ou chevaux.

Pratiquement tous les bateaux, sur le canal d'Ille et Rance, étaient en 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> classe, quelques-uns en 5<sup>ème</sup> classe car ils étaient encore halés par l'homme.

On peut signaler qu'un seul bateau mu par la vapeur, le **Balisage de Nantes**, avait effectué en 1834, sous forme d'expérience, la liaison Manche-Océan. D'après un rapport de l'ingénieur en chef il n'y avait pas de bateaux en 1<sup>ère</sup> classe sur le canal depuis ce voyage expérimental.

Le halage par cheval était la généralité. Mais à cette époque, et même bien plus tard, existait encore le halage par l'homme qui dura jusqu'après la grande guerre. Ce système, comparable au halage par cheval, consistait à passer en bandoulière, sur l'épaule d'un homme, une large bande de cuir ou de toile, souvent appelée « bricole » (comme celle du cheval). Le cordage qui servait à tirer le bateau était généralement appelé « la cincenelle ». Sur le canal d'Ille et Rance on l'appelait « la hale ».

On accrochait, par un mousqueton facilement libérable, le hale à la bricole et l'homme halait le bateau dont l'inertie, au départ, était extrêmement difficile à vaincre. Il semble que, même après la guerre 1914-1918, on trouvait encore quelques bateaux halés par l'homme du côté de Dinan.

D'ailleurs, on peut voir sur des cartes postales du début du siècle, le petit chaland de 11,30 mètres **Jean-Marie**, appartenant à Henry SIMON de Lanvallay, tiré par un homme, quittant le port de Dinan. Il n'y a pas de doute possible sur l'époque, d'autant plus que ce bateau avait été construit en 1895.

Continuons l'analyse du règlement de 1869.

#### Services

Les bateaux qui naviguaient à la demande, au gré du fret que leur patron-marinière dégottait, faisaient partie du « service ordinaire ».

Les bateaux qui assuraient des liaisons de manière suivie, à dates fixes entre plusieurs points, faisaient partie du « service régulier ».

S'il s'agissait de bateaux de 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> classe, ils devaient arborer sur leur avant, en caractères très apparents, les mots « service accéléré ».

Les bateaux de 3<sup>ème</sup> classe qui assuraient un

service régulier, devaient, par contre, porter l'inscription « service non accéléré ».

#### Passages aux écluses

Les écluseurs et pontonniers n'accordaient pas le passage des bateaux qui ne pouvaient présenter leur « Laisser-Passer » délivré par le receveur des douanes et attestant le paiement de leurs droits de navigation. Il fallait passer aux bureaux d'octroi. Les marinières devaient être munis de perches pour parer les chocs contre les musoirs et les bajoyers des écluses. Si les patrons-marinières ou marinières aidaient les écluseurs, lors de leur passage, ils devaient se conformer à leurs instructions concernant l'ordre d'éclusage et la manœuvre des portes.

Il n'y avait pas encore de périodes fixes de « chômage du canal » au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle. Le règlement du 25 juin 1869 dit : « ... Hors les cas de force majeure, la navigation ne pourra être suspendue que par un acte administratif qui fixera l'époque et la durée du chômage... »

Nous en reparlerons en fin de chapitre.

#### Dispositions diverses

Les propriétaires-riverains ne pouvaient planter d'arbres à tige qu'à une distance de 2 mètres et des haies vives qu'à 0,50 mètre, comme l'exigeait l'article 671 du code napoléon, et ceci à partir de l'emprise du domaine du canal d'Ille et Rance.

Seuls, les agents de l'administration, ceux du service navigation des Ponts et Chaussées et ceux des contributions indirectes et des douanes avaient le droit de circuler le long du canal.

On trouve aussi dans ce règlement les mesures répressives et juridiques à prendre à l'encontre des contrevenants.

## D'autres Textes Réglementaires

D'autres textes, concernant la réglementation, furent élaborés de temps à autre. Nous allons en décrire quelques aspects.

Un rapport de M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine, en date du 7 avril 1885, indiquait que les bateaux ne devaient pas avoir un tirant d'eau supérieur à 1,60 mètre et plus de 4,50 mètres de largeur sur le parcours du canal entre Rennes et le vieux pont de Dinan. Entre le

vieux pont de Dinan et l'écluse du « Châtelier », les bateaux, ayant une longueur de 30 mètres et un tirant d'eau de 2,60 mètres au plus, pouvaient naviguer.

Du règlement élaboré par le décret du 8 octobre 1901 on peut extraire certains éléments.

• Le mouillage déclaré du canal était de 1,62 mètre et le tirant d'eau réglementaire de 1,45 mètre. Le bief du « Châtelier » disposait de 2,90 mètres de hauteur avec une élévation de 1,80 mètre aux plus fortes marées.

• Dans les écluses du canal, entre Dinan et Rennes on admettait des bateaux de dimensions maximales de 25,70 mètres sur 4,52 mètres. Le tirant d'air admis était de 2,80 mètres. On disait toujours à l'époque que le pont le plus bas était celui de « La moucherie » avec 2,78 mètres de tirant d'air.

• La vitesse autorisée était de 6 km/heure. Entre Dinan et Taden, on admettait 9 km/heure et ensuite, en aval, la vitesse était libre.

Il était admis que les bateaux pouvaient avoir un tirant d'eau d'autant de centimètres en plus que le niveau d'eau avait au-dessus du zéro des échelles. On devait se référer aux échelles des écluses de « Léhon » pour le bateau montant et du « Mail » pour le bateau descendant, sans jamais excéder 1,60 mètre.

Le décret du 31 juillet 1875 prescrivait toujours les conditions dans lesquelles les matières dangereuses pouvaient être transportées sur le canal, mais, seulement après accord du conducteur subdivisionnaire.

Le règlement général de police, établi suite au décret du 8 octobre 1901 pour les voies de navigations intérieures, fut abrogé et rectifié par celui du 24 mars 1914.

Reprenons quelques extraits de ce document :

- « ... les inscriptions comportant le nom du bateau, à l'arrière de chaque côté ainsi que le nom du propriétaire et son adresse, en lettres peintes sur le bordage d'au moins 8 centimètres de hauteur et 2 centimètres de trait... »
- « ... au moins l'un des marinières doit avoir plus de seize ans... »
- « ... nul ne peut être employé en qualité de capitaine ou de mécanicien sur un bateau à propulsion mécanique s'il ne

- produit un « certificat de capacité », montrant son aptitude...
- ... Il est interdit à toute personne en état d'ivresse de participer à la conduite d'un bateau, train ou radeau...
- ... tout bateau, train de bois ou radeau, naviguant la nuit doit avoir un équipage de deux personnes, dont au moins un homme...
- ... les mariniers doivent allumer, lorsqu'ils en seront requis, un ou deux fanoux portatifs au passage des écluses...
- ... lorsque le halage s'effectue au moyen de chevaux, ceux-ci doivent toujours être conduits par un charretier qui, s'il n'est pas à cheval, doit se tenir à la tête des chevaux...

#### Classement des bateaux.

Les bateaux sont divisés en quatre classes :

- 1<sup>ère</sup> classe : bateaux isolés, mus par la vapeur ou tout autre système de propulsion mécanique et ayant leur source d'énergie à bord.
- 2<sup>ème</sup> classe : bateaux isolés et bateaux en convoi, halés, toués ou remorqués, soit par vapeur ou tout autre moteur mécanique.
- 3<sup>ème</sup> classe : bateaux isolés ou en convoi, halés par des animaux de trait
- 4<sup>ème</sup> classe : bateaux isolés, autres que ceux compris dans les 3 classes précédentes, quel que soit le mode de traction.

...le service à date ou heure fixe est désormais dénommé « service régulier ».

...les bateaux assurant un service régulier portent à l'avant, en caractères apparents, cette particularité. Ils arborent une flamme bleue de 50 centimètres de large et 1,50 mètre de longueur.

...les bateaux de service régulier ont priorité aux écluses.

...la navigation et le passage aux écluses et ponts mobiles ont lieu librement le jour et la nuit...

Le règlement évolue toujours au fil du temps. Ainsi, un nouveau décret en date du 6 février 1932, fixe de nouvelles règles.



Le Préfet d'Ille-et-Vilaine BODENAN et celui des Côtes-du-Nord établissent, à partir de celui-ci, un règlement particulier pour le canal d'Ille et Rance, promulgué les 15 et 20 janvier 1934. On y constate un tirant d'eau admis de 1,45 mètre pour les bateaux. La longueur maximum était de 26,50 mètres pour les bateaux et 26 mètres pour les trains de bois et radeaux. La vitesse entre Rennes et le vieux pont de Dinan était limitée à 4 km/heure. Les automoteurs passant devant un bateau amarré devaient ralentir sensiblement leur vitesse.

La navigation de nuit apparaît comme définitivement interdite par ce nouveau règlement particulier.

Le temps accordé pour le chargement et le déchargement des bateaux était d'un jour pour 50 tonnes de marchandises, avec un maximum de trois jours de chargement, non compris les dimanches et jour fériés.

Une nouvelle modification des règles eut lieu le 25 juin 1936, promulguée les 6 et 11 août. On y relève en particulier :

- « ... le passage de nuit aux écluses est interdit : - de 20 heures à 5 h 30 du matin entre le 1<sup>er</sup> octobre et le 31 mars ; - de 22 heures à 5 heures

du matin entre le 1<sup>er</sup> avril et le 30 septembre.

Article 30 : Le passage aux écluses et ponts mobiles sera refusé à tout bateau, train de bois ou radeau, qui ne serait pas muni de « la déclaration de chargement » et du « certificat de jaugeage ». Il sera également refusé à tout bateau à vapeur ou assimilé dont le conducteur ne produirait pas « le permis de navigation ».

...l'enlèvement des marchandises déposées sur les ports doit être terminé dans les délais fixés. Ces délais sont, sur le canal d'Ille et Rance :

- Bois d'œuvre et de chauffage... 10 jours - Houille et charbon de terre... 8 jours - Pierre de taille et moellon... 10 jours - Ardoise, sable... 10 jours - Chaux, engrais, fer, fonte, métaux divers... 6 jours - Machines... 4 jours - Vins, fûtaillies... 3 jours - Autres marchandises... 4 jours.

... Nul ne peut circuler, soit à cheval, sur vélocipède sans ou avec moteur, soit en voiture sur les digues et chemins de halage des canaux et dérivations, sans autorisation écrite de l'ingénieur en chef ».

D'autres règlements furent promulgués, assez régulièrement... l'arrêté du 19 novembre 1958 concernait surtout le service de l'écluse du « Châtelier » mais annonçait qu'il était désormais interdit aux mariniers d'utiliser leurs signaux sonores pendant la traversée de la ville de Rennes.

## Mouillage

Le mouillage dans une rivière ou un canal est le terme employé pour désigner la hauteur d'eau dans celui-ci, comme nous l'avons déjà indiqué.

Le mouillage donné pour le canal d'Ille et Rance était, à son ouverture en 1832, de 1,62 mètre entre Rennes et le vieux pont de Dinan. Le niveau de l'eau dans le canal correspond alors, exactement, au zéro de la graduation des échelles hydrauliques placées sur certains musoirs d'écluses.

En enlevant « le pied de pilote », cela permettait un tirant d'eau de 1,52 mètre. Mais, nous en avons déjà parlé, celui-ci n'est plus aujourd'hui que de 1,20 à 1,30 mètre.

Nous avons vu que jusqu'en 1901, on trouve dans les règlements un tirant d'eau possible de 1,60 mètre. Puis par la suite, les textes officiels donnent 1,45 mètre ... 1,40 mètre comme en 1972

par exemple. En 1974 l'administration, dans le dernier règlement particulier du canal d'Ille et Rance, indiquait 1,20 mètre seulement. Si l'on s'en tient aux chiffres, on constate qu'il y a, sur une grande partie, un ensablement de 32 centimètres !

Cela signifie que le dragage nécessaire pour ramener le mouillage du canal à celui d'origine de 1,62 mètre, produirait un volume de 400 à 450 000 mètres-cubes de vase à dégager !

Le dernier règlement de 1974 donne aussi les indications suivantes :

- « ... tirant d'air : 2,50 mètres - largeur maximum des bateaux : 4,50 mètres - longueur maximum : 26,50 mètres - tirant d'eau : 1,20 mètre. La largeur et la longueur utiles des écluses y sont précisées pour, respectivement, 4,70 mètres et 27,10 mètres... »

## Le Chômage

Il semble que, certaines années qui suivirent l'ouverture du canal à la navigation, il n'y eut pas de période de chômage.

Par contre, après les premiers essais de navigation en 1832, une longue période de fermeture du canal, entrecoupée d'un ou deux nouveaux essais longs entre Dinan et Rennes, eut lieu du samedi 16 juin au samedi 27 octobre 1832.

On trouve aussi une autre période entre mi-juillet et mi-août 1835. Ce choix sera celui de la majorité des années pendant lesquelles la « batellerie commerciale » exista sur le canal.

Les premiers ingénieurs en chef souhaitaient n'avoir que de courtes périodes de chômage du canal, bien que la première année semblait leur démontrer qu'il faudrait peut-être chômer deux mois de temps à autre. Le chômage du canal est un terme signifiant que, pendant une période de fermeture à la navigation, on procède aux diverses visites techniques et aux réparations nécessaires sur les ouvrages en eau et à d'autres travaux d'entretien courant.

Pendant la période de chômage, l'administration peut faire vider des biefs de leur eau, en cas de besoin, et faire procéder aux curages, gros travaux ou réparations importantes par son service-entretien ou par des entreprises spécialisées.

La remise en eau intervient, évidemment, avant la date arrêtée pour la reprise du trafic sur le canal.

Chaque fois que furent décidées des périodes de chômage du canal, fut éditée une affiche de format 54,5 x 76,4 centimètres, diffusée sur l'ensemble du territoire et concernant toutes les voies navigables. Depuis, à peu près le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, le canal chôma chaque année. C'était la division Gestion du Domaine du Service des Transports par Voies Navigables de la Direction des Transports Terrestres, dépendant du Ministère des Transports, qui éditait ces affiches, comme aujourd'hui encore. Cette annonce nationale, détaillée, indique ainsi toutes les périodes de chômage des voies navigables.

Sur le canal d'Ille et Rance, en 1838, fut décidée une période de chômage entre le 25 août et le 25 septembre. Par un malheureux hasard ce fut une année d'extrême sécheresse, ainsi la remise en eau, et donc la reprise du trafic, ne put avoir lieu qu'en janvier 1839 !

L'année suivante, il ne semble pas qu'il y eut une période de chômage. Par la suite, d'autres périodes furent décidées.

L'ingénieur en chef LEPORD, disait dans sa notice du 1<sup>er</sup> janvier 1860 :

« ... Il ne chôme guère faute d'eau... Il n'y a, depuis quatre ans, d'autre interruption que celle que l'on a provoquée exprès pour les réparations d'ouvrages... ». Donc, depuis des années, il n'y avait pas eu de grosses interruptions dues au manque d'eau, mais, depuis 1856, on avait décidé chaque année une période réduite de chômage pour des réparations d'ouvrages.

L'ingénieur LEPORD indiquait, en fin d'année 1861, qu'un bateau coulé dans l'écluse de Saint-Médard-sur-Ille, à 6 lieues de Rennes, provoqua l'arrêt du trafic entre le 12 et le 15 juillet.

Celui-ci, dans un nouveau rapport du 15 février 1862, envisageait de réduire le chômage, qui avait été de deux mois en 1861 du 16 juillet au 16 septembre, à seulement un mois tous les deux ans. Il faut préciser que le chômage de deux mois en 1861 avait été provoqué, en grosse partie, par la construction des viaducs sous rails enjambant le canal d'Ille et Rance pour permettre le passage de la ligne de chemin de fer.

Limiter le chômage à un mois tous les deux ans eut été une bonne chose car les éléments naturels se chargeaient de provoquer, de temps à autre, des arrêts interpestifs du trafic assuré par la batellerie commerciale.

Ce fut, par exemple, le cas à cause de la glace, entre le 22 et le 31 décembre 1861 puis... bien d'autres fois au fil du temps...

Au cours des années de la deuxième partie du 19<sup>ème</sup> siècle, où le trafic commercial sur le canal était très important, l'administration voulait limiter au minimum possible le nombre d'arrêts volontaires de la navigation.

Il en était encore ainsi pendant les premières années du 20<sup>ème</sup> siècle.

Un arrêt très particulier était même programmé sur le bief du « Châtelier ». Mais l'on peut se demander si c'était une bonne solution car les bateaux « au long voyage » entre Saint-Malo et Rennes se trouvaient ainsi arrêtés deux fois en cours d'année !

Le but de ce décalage dans les dates était de ne pas gêner le service du bateau à vapeur qui assurait des voyages touristiques pendant toute la belle saison entre Saint-Malo et Dinan.

Tableau du chômage sur le canal d'Ille et Rance pendant cinq années de ce début de siècle :

Années	Châtelier à Léhon	Léhon à Rennes
1903	28 avril au 28 mai	1er au 31 juillet
1904	1er au 16 mai	1er au 26 juillet
1905	9 au 17 mai	1er au 26 juillet
1906	2 au 10 mai	1er au 21 juillet
1907	21 au 27 mai	1er au 21 juillet

Vers le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, les périodes de chômage étaient générales pour l'ensemble du canal. En voici quelques exemples :

- 1943 période de chômage du 1<sup>er</sup> août au 19 août inclus.
- 1946 " " " 15 juillet au 3 août inclus.
- 1948 " " " 15 juillet au 13 août inclus.
- 1952 " " " 18 août au 16 septembre inclus.
- 1955 " " " 1<sup>er</sup> sept. au 20 septembre inclus.
- 1979 " " " 10 sept. au 1<sup>er</sup> novembre inclus.
- 1984 " " " 1<sup>er</sup> octobre au 28 octobre inclus.
- 1986 " " " 20 octobre au 14 mars inclus.

Cette dernière période demande une explication.

Depuis le début des années soixante-dix, la navigation commerciale étant définitivement arrêtée, l'administration recherche, petit à petit, quelle devait être la solution à adopter face au problème du gros entretien sur le canal. Il fut

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME  
DIRECTION DES VOIES NAVIGABLES - BUREAU  
**ARRÊTÉ**  
**FIXANT LES CHÔMAGES**  
**DES CANAUX ET RIVIÈRES CANALISÉES EN 1952**

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme  
Vu l'avis émis par le Comité des Chômageurs du 11 mai 1952  
Sur la proposition du Directeur des Voies Navigables et des Travaux Publics

**ARRÊTÉ**  
Arrêtés relatifs aux chômages sur les voies navigables fluviales et leur pour l'année 1952 conformément au tableau ci-dessous

CANAL ET RIVIÈRE	DÉBUT	FIN	REMARQUES	CANAL ET RIVIÈRE	DÉBUT	FIN	REMARQUES
<b>I. — VOIES NAVIGABLES DU BASSIN DE PARIS-CANALS DE LA SEINE.</b>				<b>II. — VOIES NAVIGABLES DE LA LOIRE.</b>			
Canal de Bourgogne	15 août	31 août		Canal de Bourgogne	15 août	31 août	
Canal de St-Denis	15 août	31 août		Canal de St-Denis	15 août	31 août	
Canal de St-Martin	15 août	31 août		Canal de St-Martin	15 août	31 août	
Canal de St-Quentin	15 août	31 août		Canal de St-Quentin	15 août	31 août	
Canal de St-Vincent	15 août	31 août		Canal de St-Vincent	15 août	31 août	
Canal de la Marne	15 août	31 août		Canal de la Marne	15 août	31 août	
Canal de la Seine	15 août	31 août		Canal de la Seine	15 août	31 août	
Canal de la Somme	15 août	31 août		Canal de la Somme	15 août	31 août	
Canal de la Yonne	15 août	31 août		Canal de la Yonne	15 août	31 août	
<b>III. — VOIES NAVIGABLES DE LA GARONNE ET DU PUY-DE-FRANCE.</b>				<b>IV. — VOIES NAVIGABLES DE LA DORDOGNE.</b>			
Canal de la Garonne	15 août	31 août		Canal de la Garonne	15 août	31 août	
Canal de la Vienne	15 août	31 août		Canal de la Vienne	15 août	31 août	
Canal de la Charente	15 août	31 août		Canal de la Charente	15 août	31 août	
Canal de la Gironde	15 août	31 août		Canal de la Gironde	15 août	31 août	
Canal de la Loire	15 août	31 août		Canal de la Loire	15 août	31 août	
Canal de la Saône	15 août	31 août		Canal de la Saône	15 août	31 août	
Canal de la Moselle	15 août	31 août		Canal de la Moselle	15 août	31 août	
Canal de la Rhénane	15 août	31 août		Canal de la Rhénane	15 août	31 août	
Canal de la Meuse	15 août	31 août		Canal de la Meuse	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Loire	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Loire	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Meuse	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Meuse	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Provence	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Provence	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Yonne	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Yonne	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Indre	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Indre	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Normandie	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Normandie	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Bretagne	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Bretagne	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Nord-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Centre-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Sud-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Occidentale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Orientale-Est	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août		Canal de la Saône-et-Midi-Ouest	15 août	31 août	
Canal de la Saône-et-Midi-Est</							

## VII

# Les éclusiers

## Des hommes

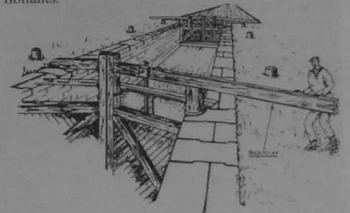
Les éclusiers qui étaient embauchés à l'origine avaient pour tâche la tenue de leur écluse en bon état mais aussi, le petit entretien des berges, celui du canal et de ses ouvrages dans leurs biefs amont et aval, sur une bonne centaine de mètres. Ils étaient responsables du fonctionnement des déversoirs, quand il y en avait sur leur territoire, ou des systèmes d'alimentation en eau ainsi que des niveaux corrects des eaux dans leur bief amont.

La tâche d'entretien des berges du canal était assez prenante. Il fallait parfois faucher ces berges plusieurs fois au cours de l'année pour éviter d'être dépassé par la prolifération des herbes, orties, ronces...

Il leur fallait aussi faucher les herbes d'eau qui risquaient, petit à petit, de gêner la navigation. Par ailleurs, ils devaient entretenir les œuvres vives des écluses, par exemple graisser les crémaillères des vantelles, les gonds des portes, les glissières. Ils procédaient parfois à de petites réparations de maçonnerie. Il fallait assurer le désencombrement des rigoles, déversoirs, reverseurs, vannes, pontets...

Au moment des grands travaux sur le canal, souvent ils participaient aux curages de fonds, à l'enlèvement des vases qui se constituaient au fil

des années. Tout cela venait en plus de l'éclusage habituel des chalands, péniches et autres engins flottants.



Premier système de manœuvre des portes d'écluse : L'éclusier poussait le balancier de chaque vantail pour l'ouverture ou le tirait pour la fermeture des portes. (Certains écluses ont encore ce système aujourd'hui !)

Le règlement, dès l'origine, prévoyait que les éclusiers recevraient lors de leur embauchage un « livret d'éclusier ». Dans le règlement pour le service des éclusiers et gardes-conservateurs, approuvé le 8 novembre 1838, il est dit :

« ... - Les éclusiers auront un registre sur lequel le conducteur inscrira ou fera inscrire par le garde-conservateur, la hauteur à laquelle les eaux devront être tenues dans les biefs d'amont et d'aval de leur écluse, le tirant d'eau maximum qui aura été fixé pour les bateaux, ainsi que les autres

ordres de service qu'il pourrait être convenable de donner...

- Les éclusiers devaient tenir à jour des listes de passages des bateaux et parfois, à certaines écluses, un registre des hauteurs d'eau relevées sur les règles hydrauliques graduées fixées en bout de l'ouvrage (échelles de niveau).

- Ils ne pouvaient quitter leur poste, après accord hiérarchique, qu'en ayant fait agréer par l'administration une personne propre à les remplacer.

- Ils devaient éclipser les bateaux se présentant simultanément, dans l'ordre permettant le moins de dépense d'eau.

- Il leur était défendu, de percevoir des droits particuliers pour la manœuvre, présents de patrons-mariniers, de vendre des produits et d'avoir intérêt personnel sur la navigation.

Le règlement disait aussi :

*«L'intérieur de leur maison sera tenu constamment en état de propreté. Ils y feront faire, à leurs frais, les réparations locatives et paieront les impositions des portes et fenêtres...»*

- Chaque éclusier devait se procurer, à ses frais, une brochette, une pioche et une pelle ! A certaines écluses étaient installés des « udomètres ». Ils devaient alors relever chaque jour, sur cet appareil, les quantités d'eau tombées.

- Les éclusiers, comme les gardes-conservateurs, pouvaient établir un procès-verbal à l'encontre d'un contrevenant. Ce procès-verbal, timbré, devait être affirmé devant le Juge de Paix du canton (par exemple Saint-Aubin-d'Aubigné en ce qui concernait la zone Betton-Guipel). Le tiers des amendes infligées revenait à celui, éclusier ou garde, qui avait établi le procès-verbal.

- L'état d'ivresse de l'éclusier était répréhensible.

- L'éclusier devait aussi assurer les éclusages de nuit qui durèrent jusqu'au 25 juin 1936. Il fallait donc une présence permanente aux écluses puisque, jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, la navigation alla en augmentant sur le canal. Cette présence constante ne put être assurée, petit à petit dans le temps, que par l'activité des femmes auprès de leur mari-éclusier. Le rôle des éclusiers, en ces premières années de navigation sur le canal d'Ille et Rance, était considéré comme étant extrêmement important. Plusieurs documents le prouvent.

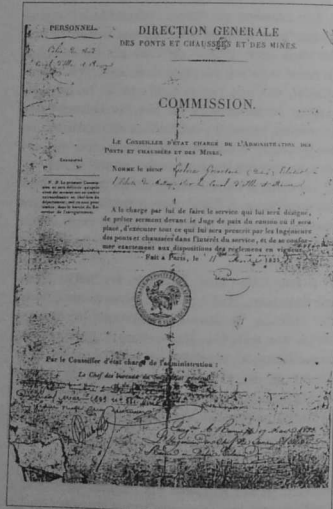
Un document, conservé précieusement par sa famille, nous a été prêté par Annick FAISANT éclusière à « Léhon », pour reproduction. Il nous apporte quelques intéressantes précisions.

L'attribution du poste d'éclusier était décidée par une commission, au niveau national. L'éclusier était nommé par les instances supérieures de l'administration puisqu'il s'agissait du Conseiller d'Etat chargé des Ponts et Chaussées et des Mines. La nomination était, dès réception à Rennes, enregistrée par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine puis transmise à l'intéressé, par l'intermédiaire de l'ingénieur ordinaire du service navigation. Ensuite, l'éclusier nommé devait prêter serment devant le Juge de Paix de son canton.

Alors, seulement, il pouvait commencer son service.

L'éclusier dont il est question dans le document, nommé le 11 mars 1833, s'appelait Gervetais Désiré LECLERC.

Ce qu'il y a de remarquable, c'est que la



Nomination de LECLERC Gervetais Désiré

famille d'Annick COLLET (née FAISANT) assumée, depuis l'origine du canal, une fonction sur celui-ci.

On retrouve, à partir de cette époque, un membre de sa famille en poste dans la région nord de cette voie d'eau navigable :

- Gervetais LECLERC à l'écluse de « Mottay » au 11 mars 1833 ;

- Louis Pierre L'HERMITTE à « Mottay » au 3 mars 1866 (LECLERC était son aïeul) ;

- Mme L'HERMITTE (?) à « Mottay » vers 1900 ;

- Eugénie HOUEL à « Mottay » au 22 septembre 1931 (elle recevait 1.200 francs par an, son époux Albert était le fils de la précédente) ;

- Lucie L'HERMITTE (épouse FAISANT) à « Mottay » au 16 octobre 1939 mise en retraite le 1<sup>er</sup> janvier 1971 ;

- Annick FAISANT (épouse COLLET) à « Pont-Perrin » au 15 septembre 1964 (puis ensuite à « Léhon ») et sa fille :

- Clara COLLET au 1<sup>er</sup> juillet 1983 à « Lengager » !  
Quelle belle lignée !

Albert L'HERMITTE, l'époux d'Eugénie HOUEL faisait fonction de chef-cantonnier de la brigade d'entretien de Dinan.

L'éclusier Louis Pierre L'HERMITTE était membre-titulaire des Hospitaliers Sauveteurs Bretons. Pour ses actes de courageux dévouements accomplis, il reçut une marque d'estime particulière : un livret de 50 francs et la médaille de la société, le 24 juillet 1885 !

En compensation de l'astreinte permanente, dès l'origine du canal, les éclusiers et leur famille bénéficièrent du logement gratuit dans les maisons prévues, tout le long de la voie d'eau, auprès des écluses.

Nous avons déjà décrit ce qu'étaient ces maisons-éclusières, construites au cours de deux époques différentes, et malgré tout solides et rudimentaires à la fois. Elles n'avaient aucune commodité si ce n'était de grandes cheminées



Vue prise en 1934 à l'écluse de Mottay, autour du tourniquet monobloc qui commandait l'ouverture du vantail (côté est) de la porte aval. Une forte barre de bois, enmanchée en tête, permettait de tourner l'ensemble dont les dents, situées au pied, entraînaient la longue et lourde crémaillère assujettie au vantail. Au fond, on distingue les premières pierres du pont attenant. A gauche, Lucie L'HERMITTE épouse FAISANT, future éclusière du lieu, dans ses bras sa fille Annick qui devint aussi éclusière. A suivre, Madame GUERIN épouse du meunier du moulin de Mottay depuis 1931. Au premier plan, Roger, un frère de Annick.

Je soussigné, certifie que le nommé GAUTIER  
Joseph, a été longtemps employé comme cantonnier  
chef et que j'ai toujours été satisfait de  
son zèle, de son activité et de son intelligence  
qu'en outre il sait lire et écrire et que je le  
crois très propre à remplir une place d'éclusier  
en son lieu et place.  
Dinard le 13 Mars 1835  
Le Conducteur Ancéze

Attestation de "bons services" délivrée à Joseph GAUTIER en 1835 par son supérieur pour faciliter sa nomination à un poste d'éclusier.

brassant plus d'air froid qu'elles ne produisaient de chaleur, dans l'unique pièce habitable du rez-de-chaussée et dans la chambre de l'étage.

Mme HAZARD, née Marie CHAUVEL le 16 décembre 1922 à Evran, a passé sa vie dans ces maisons, car dans sa famille, depuis le début de la navigation sur notre canal, il y a toujours eu, de génération en génération, des éclusiers, comme dans la famille FAISANT !

L'un de ses aïeux, Joseph GAUTIER, devint éclusier en début d'année 1836. Le certificat que nous reproduisons ci-dessus montre aussi l'importance qu'on accordait alors à ce poste puisque Joseph avait déjà été longtemps chef-cantonnier sous les ordres d'ANCEZE aîné, conducteur au

Médaille pour actes de dévouement (sauvetages) attribuée à Joseph GAUTIER en 1847

service navigation du canal. Il fit sa carrière à l'écluse de « Pont-Perrin ».

Joseph fut d'ailleurs un bon éclusier qui, relate Marie CHAUVEL, eut l'occasion de sauver plusieurs personnes tombées dans le canal.

Ainsi, les autorités lui attribuèrent en 1847, une médaille d'honneur pour dévouement. Au dos de cette médaille figure le portrait du Roi Louis-Philippe...

## Droit de pacage

Joseph et sa femme eurent sept enfants ! Leur vie était difficile. Il fallait élever ces enfants, les habiller tant bien que mal, les nourrir surtout.

Marie CHAUVEL nous relate tout cela : « ... A cette époque il n'y avait pas le droit de pacage sur le domaine d'Etat du canal d'Ille et Rance. Pourtant, il lui fallait absolument faire paître les deux vaches qu'elle possédait. Ainsi, un beau jour, la mère GAUTIER décida d'agir. Elle s'habilla le mieux qu'elle put ; elle prit le chemin de halage à pied et rejoignit Dinan qui se trouve à cinq kilomètres de l'écluse. Puis elle monta dans la diligence qui allait à Rennes. Elle n'avait jamais fait un tel voyage. Mais en apparence nullement impressionnée, elle se rendit au bureau de

l'ingénieur en chef LEGRAVEREND pour plaider sa cause, outrée qu'elle était de se voir interdire, par le conducteur du deuxième arrondissement du canal, le droit de faire brouter l'herbe des berges à ses deux malheureuses bêtes. Elle ne quitta le bureau de l'ingénieur en chef qu'après avoir obtenu le droit de pacage.

Vous vous rendez compte ! C'est grâce à mon aïeule, la mère GAUTIER, que nous avons eu, toutes les éclusières, le droit de pacage. »

Cette hasardeuse démarche avait lieu vers 1850. L'un des fils de « la mère GAUTIER » et de Joseph, devint lui aussi éclusier.

Jean-Baptiste, né le 22 janvier 1843 à Saint-Carné fut nommé éclusier de 3<sup>ème</sup> classe à l'écluse de « La Roche » le 1<sup>er</sup> août 1867, 2<sup>ème</sup> classe le 1<sup>er</sup> janvier 1874 et 1<sup>ère</sup> classe le 1<sup>er</sup> janvier 1886.

Son dernier « livret d'éclusier » lui fut délivré le 20 mai 1908 et il se retrouva à la retraite le 10 janvier 1912, à l'âge de 69 ans, après quarante cinq ans de service sur le canal d'Ille et Rance !

## Les femmes remplacent les hommes

Petit à petit, les femmes devinrent éclusières et, généralement, les maris furent embauchés comme agents de travaux ou plutôt cantonniers, agents auxiliaires du service navigation des Ponts et Chaussées, pour assurer l'entretien du canal.

Les femmes-éclusières furent « auxiliaires de la navigation intérieure ».

C'était une solution intéressante puisque le mari, qui connaissait bien le canal, assurait les petits remplacements avant ou après son travail journalier.

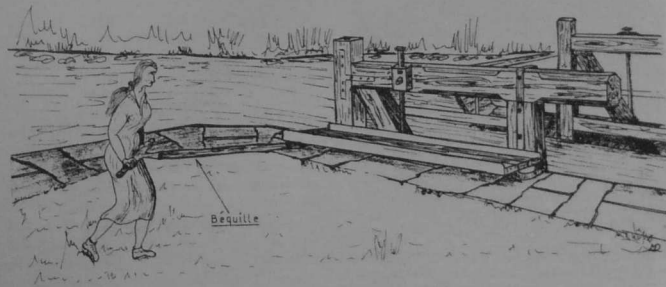
Toutefois, dans certains cas, comme pour l'écluse du « Châtelier » ou encore aux onze écluses de Bazouges, l'administration continua à nommer des hommes.

On retrouve, par exemple, à l'écluse n°31 « La Dialais », en bas des onze écluses, un certain Louis VISTEAUX né en 1883, assurant des remplacements en 1932. Le 1<sup>er</sup> novembre 1936, il était nommé éclusier-auxiliaire. En 1937, il eut droit à quinze jours de congés payés.

Marie CHAUVEL, la descendante des GAUTIER, qui passa toute sa carrière à l'écluse de « La Roche » à Evran, avait aussi un livret d'éclusière. On y relève, comme pour les autres éclusières ou éclusiers, le matériel qu'elle avait en charge : une gaffe de 6,25 mètres de longueur, une drague à main et deux manivelles pour la manœuvre des crics des vantelles des portes.

Nous avons le bonheur, dans la région, de pouvoir côtoyer plusieurs de ces anciennes éclusières, parfois âgées certes, mais toujours affables et évocatrices des souvenirs de leur métier que l'on méconnaît, bien souvent. C'est ce qui permet d'évoquer ici quelques témoignages.

Sur les livrets d'éclusières ou d'éclusiers de la famille de Marie CHAUVEL, on relève aussi



Système d'ouverture et de fermeture des portes d'écluse à l'aide d'une béquille en bois emmanchée de douilles métalliques et dont l'extrémité était fixée par un anneau au vantail. La béquille fut utilisée aussi dès l'origine du canal.

quelques annotations des conducteurs ou écluseiers-chefs comme celles-ci par exemple :

- Veiller à la propreté de la maison et de ses abords.

- Désherber et nettoyer les abords de l'écluse.

- Couper les charbons sur les dépendances de l'écluse.

- Nettoyer les vantaux des portes.

- L'écluseur est de service en temps de glace.

Différentes obligations et interdictions à transmettre aux mariniers figurent aussi sur les livrets.

Marie CHAUVEL dit aussi : « ... Ah ! l'époque des mariniers sur leurs péniches ! C'était quelque chose ! Vous, savez, la plupart du temps on devenait amis. Combien de fois leur ai-je préparé « la tête de veau à la vinaigrette » !

Ils stationnaient leur péniche juste au-dessus de l'écluse et tous ensemble on passait la soirée. C'était une partie de rigolade... »

Un jour, en août 1961, il y en a un qui nous emmena en bateau jusqu'à Saint-Malo. On fit une

bien belle balade car jamais nous n'avions parcouru la Rance. Ils nous ramenèrent le soir, tard, le bateau étant poussé par la marée montante, jusqu'à l'écluse du « Châtelier » où ils restèrent passer la période de chômage du canal.

En ces années-là les choses avaient déjà changé car les gars de l'armada des bateaux affrétés par Alain HUCHET, le marchand de sable de Rennes, devaient aller le plus vite possible. Alors l'aide-marinier roulait continuellement en vélo le long du canal afin de prévenir l'écluseur suivante pour qu'elle prépare l'écluse. Ainsi, ils arrivaient à écluser en 10 minutes environ et fondaient vers l'écluse du « Châtelier » pour passer avant que la trop faible hauteur de la mer, en Rance, ne leur permette plus de poursuivre vers Saint-Malo... »

D'autres écluseurs décrivent assez bien leur vie dans ces maisons-écluseurs et leur métier.

## Rusticité

Mme FREMONT, née Louise MARRE, se souvient que sa mère lui raconta bien des fois comment elle avait pris son poste d'écluseur à « Saint-Médard » en 1925.

Elle était veuve, avait trois enfants, deux filles et un garçon. Louise FREMONT avait alors 17 ans. Son père avait été tué à la première guerre mondiale...

Voici ce qu'elle relate : « Ma mère, Mme MARRE, née Marie-Joseph HUSSON le 3 juin 1882 avait pris son poste à l'écluse n°13 « Saint-Médard » le 1<sup>er</sup> mai 1925. Elle avait été nommée écluseur auxiliaire par arrêté ministériel du 19 septembre 1924.

Lorsque ma mère arriva dans la maison d'écluse en 1925, il n'y avait qu'une grande pièce au rez-de-chaussée dans laquelle on entrait par une lourde porte en bois plein, à deux battants. Une seule fenêtre en façade éclairait cette pièce. Sur le pignon sud, il y avait une cheminée avec un gros linteau de granit. Elles ne chauffaient pas beaucoup ces cheminées-là. De plus, le sol était pavé de dalles de grès naturel, rouges ou jaunes d'environ 25 centimètres au carré. C'était froid aux pieds mais c'était mieux que la terre battue.

La grande pièce s'étendait du pignon où se trouvait la cheminée jusqu'à un mur épais situé à

droite de la seule porte d'entrée. Dans celui-ci, une porte, percée près du mur de façade, donnait accès au cellier. Une fenêtre en façade éclairait le cellier. Dans le fond de celui-ci, un escalier en bois donnait accès à un palier sur lequel étaient deux portes : l'une pour une chambre, côté pignon nord, dans laquelle il y avait aussi une cheminée qui ne chauffait guère plus que celle d'en bas; l'autre porte permettait d'entrer dans un vaste grenier.

Sur l'étage un mauvais plafond en planches brutes, disjointes. Trois fenêtres, très basses, éclairaient cet étage. Nous n'avions pas d'eau à la maison, ni électricité et « les commodités » étaient au fond du petit jardin, situé au sud de la maison. Je peux te dire aussi que je me rappelle très bien qu'en 1929, je recevais 18 francs par mois de salaire... »

On peut préciser un peu ce que relatait Mme MARRE à sa fille.

La grande pièce unique du rez-de-chaussée avait 6,90 mètres de largeur sur la façade et 5,60 mètres de profondeur. Le mur qui la séparait et qui existe toujours, car c'est un mur de soutènement, faisait 0,62 mètre d'épaisseur. Les murs extérieurs de la maison ont plus de 0,70 mètre d'épaisseur. La

maison avait, comme aujourd'hui un toit à quatre pans avec coyaux et était couverte en ardoise. Les murs sont appareillés en petites pierres, des moellons de grès ou de schiste, maçonnées à l'argile corroyée. Les angles sont composés de pierres de taille comme les sablières-corniches sur toute la façade. Les joints sont fait au mortier à la chaux.

Certaines autres maisons d'écluse sont entièrement ceinturées d'un appareillage de pierres de taille. C'est le cas de celle de Saint-Germain-sur-Ille. A leur origine, seules les pierres de taille étaient apparentes et le reste des murs était recouvert d'un crépi à base de terre d'argile sableuse et de chaux, mélangées à de la paille et de la bruyère.

Ce torchis existe encore sur certaines de ces maisons.

Reprenons ce que disait Marie Joseph MARRE à sa fille :

« ... On n'avait pas d'eau à la maison. Au début, on la prenait dans une petite fontaine située derrière chez nous, le long du chemin des « Hautes-bergères ». Mais elle finissait par tarir l'été. On pouvait en prélever dans la rivière Ille



Marie CHAUVEL se trouve ici à l'écluse de "La Roche" dont la maison-écluseur est celle où elle naquit le 16 décembre 1922. Elle y remplaça sa mère le 16 juillet 1949. Elle est aujourd'hui en retraite à EVRAN, tout près de "son" écluse.



Ecluse de Haute-Roche en 1921. L'écluseur Amédée DUVAL est sur le musoir. On distingue très bien les "béquilles" montées sur les deux vantaux de la porte amont (métallique). Au fond la carrière exploitée par périodes, de manière artisanale.

mais ce n'était pas garanti car les usines à tannin de Montreuil y déversaient parfois des déchets et produits dangereux. On disposait d'un petit champ entre le canal et l'Île ce qui nous permettait d'avoir une vache pour le lait et le beurre. Quelquefois on aidait les mariners qui avaient la vie dure, eux aussi. On leur donnait parfois des légumes.

Une fois, ça devait être en 1932, la famille Alphonse et Jeanne DEBRAY arriva à Saint-Médard et amarra l'Océan au-dessus de l'écluse. Le fils, qu'on appelait « Phonphonse », devait n'avoir que trois ou quatre ans. Jeanne avait sa lessive à faire mais elle était épuisée par son travail journalier à bord. Ma mère s'attela à la tâche. Cela arrivait de temps en temps qu'elle fasse la lessive pour des mariners amis. On avait un beau lavoir sur la rive gauche du canal juste en bout de l'écluse... »

Mme FREMONT, sa fille Louise, a conservé le livret d'éclusière de sa mère, Marie-Joseph. Le dernier lui avait été délivré le 23 mars 1937. Ce livret d'éclusière était prévu à l'origine pour y inscrire les gratifications accordées et pour noter les mesures disciplinaires éventuelles. Sur cette

partie rien ne figure.

Ensuite, le reste des pages était réservé aux visites effectuées par la hiérarchie, à ses appréciations sur la conduite et le travail de l'éclusière ainsi qu'aux ordres et instructions émanant du service navigation.

On y relève par exemple que, vers les années trente, les éclusages avaient lieu du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre, sans interruption, de 5 heures à 22 heures et du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars de 5 h 30 à 20 heures.

L'hiver, c'était dur, surtout le matin et le soir car la nuit tombait vite. Le service débordait, encore assez souvent, après vingt heures !

## Parfois des drames

Le chef-éclusier du secteur se nommait Eugène MONNIER. Ses visites, auprès des éclusières, avaient lieu tous les six à huit jours, parfois plus. Jusqu'au mois de juin 1937, pas de remarque particulière sur le livret de Marie-Joseph MARRE. Puis les visites de l'éclusier-chef s'arrêtèrent.

Cela était lié à un bien triste événement que Madame MARRE raconta à sa fille Louise de la manière suivante : « ... Tu sais bien que M. et Mme MONNIER arrivaient à l'âge de la retraite. Mais j'ai l'impression qu'elle, aussi bien que son mari, ne voulaient pas quitter les bords du canal. Mme MONNIER était assez dépressive et cela depuis longtemps déjà. Comme ils devaient quitter la maison-éclusière de « Saint-Germain-sur-Île », ils avaient aménagé une petite maison pas trop loin du canal. Mais ils leur était difficile d'admettre qu'il fallait partir bientôt... »

Le vendredi 2 juillet 1937, Jean-Marie HAMON présenta son chaland Laborieux dans l'écluse, par l'aval. C'était un homme toujours pressé.

Personne ne venait manœuvrer les portes de l'écluse. Il débarqua pour commencer lui-même la manœuvre. Le courant, provoqué par l'ouverture des vannes de la porte amont fit remonter à la surface de l'eau, dans l'écluse, un corps de femme noyée. C'était Mme MONNIER ! Le marinier affolé, chercha son mari. Personne n'était dans la maison dont la porte était ouverte. Ce ne fut que l'après-midi que le corps d'Eugène MONNIER fut retrouvé dans les eaux du canal auprès de l'écluse !

La veille au soir, il avait été vu, redescendant du bourg de Saint-Germain-sur-Île, un pain sous le bras. Il avait l'habitude de passer sur les passerelles des portes de l'écluse lorsqu'il rentrait ainsi.

Que se passa-t-il ? Personne ne le sut jamais, car le drame n'eut pas de témoins !

C'est bien malheureux ma petite Louise. Tu te rends compte ! Ils sont morts, noyés ensemble dans « leur écluse » ! ... »

Louise FREMONT était encore toute bouleversée en se remémorant cet événement, au travers de la narration de sa mère, d'autant plus que ce fut son frère, Alphonse MARRE cantonnier au service navigation, qui les repêcha tous les deux !

Ce drame montre bien les dangers qui étaient encourus par les éclusiers, en ce temps-là où il n'y avait pas encore de rembarques aux passerelles des portes.

Le nouvel éclusier-chef, nommé à « Saint-Germain », s'appela Yves OLLIVIER. Il recommença les visites auprès des éclusières le 16 novembre 1937.

Les horaires de la navigation, indiqués par lui

sur le livret de Mme MARRE, étaient : 6 heures à 19 heures en hiver, toujours sans interruption le midi. Ils devenaient moins longs.

Le 25 janvier 1938, l'éclusier-chef OLLIVIER attirait l'attention sur l'entretien des crémaillères des vannes de portes.

Le 2 mars 1938 l'ingénieur du service navigation notait qu'on procédait au dragage du bief de « Saint-Médard ». Fin mars une sécheresse persistante demandait que toute perte d'eau soit évitée. Le 1<sup>er</sup> mai 1938 fut bien un jour chômé pour le personnel, est-il indiqué sur ce livret. Les visites régulières s'effectuaient, ponctuées de quelques instructions de service.

On remarque que de nouveaux horaires d'éclusage furent décidés par le service navigation de Rennes en 1939 : du 16 au 30 avril inclus, de 5 heures à 20 heures ; du 1<sup>er</sup> mai au 30 juin de 5 heures à 21 heures et ensuite de 5 heures à 20 heures jusqu'à l'horaire d'hiver qui reprenait le 1<sup>er</sup> octobre.

Le temps de la deuxième guerre mondiale arrivait !

Le 8 mars 1940, l'éclusier-chef OLLIVIER notait : « ... il faudra à l'avenir vous assurer que les mariners sont bien détenteurs d'un « laissez-passer » et d'un « permis de circuler... »

Sa dernière visite eut lieu le 8 avril 1940 à 9 h 15.

Le seul passage d'un autre éclusier-chef Louis LEDOUX, eut lieu le 3 octobre 1943 puis ensuite... plus rien. Ce fut sûrement la fin du « livret d'éclusière ». En effet, après la guerre il n'en fut plus remis en service.

Louise se souvenait aussi de quelques malheureux événements vécus par sa mère au cours de ces tristes années : « ... Au début de la guerre, lors de l'occupation en été 1940, on réquisitionna la chambre de l'étage de la maison d'écluse où trois Allemands furent logés d'office. Cela dura un moment puisqu'en début d'hiver ils faisaient un feu d'enfer dans la cheminée de la chambre, si bien qu'on avait la crainte de voir la maison incendiée.

Les responsables du service navigation intervinrent auprès des autorités car « les locaux administratifs » ne pouvaient être réquisitionnés.

Ainsi vers la fin d'année 1940, les trois Allemands quittèrent les lieux.

Il y avait toujours un peu de navigation sur le



Vue du début du 20<sup>ème</sup> siècle. Les balanciers des portes sont blanchis. Les passerelles n'ont pas de garde-fou. Le pont attenant est encore celui d'origine de type "rétréci".

canal mais on eut des ennuis plus sérieux en 1944.

Les bombardements de juin nous touchèrent mais nous n'étions pas de blessés... heureusement !

Les bombardements du mardi 6 juin 1944 occasionnèrent de gros dégâts à la maison d'écluse. Le pont de chemin de fer, situé 50 mètres en-dessous était visé mais il ne reçut que quelques éclats de la bombe tombée dans le canal, juste sous son arche. La toiture de la maison fut soufflée entièrement et le plafond de bois de la chambre et du grenier s'écroula.

En bas, les fenêtres volèrent en éclats, les portes des armoires, fermées à clef, s'ouvrirent et la vaisselle fut en partie cassée, tout cela par l'effet du souffle.

On se réfugia quelque temps au village de « La Haute-Touche » mais à la mi-août nous étions relogés, dans une grande maison de la côte de « La Halte », juste à toucher le café HONORE, à cent mètres de l'écluse.

La maison d'écluse ne fut réintégrée qu'en 1945, après réparation... »

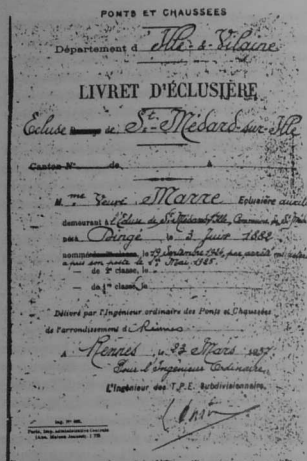
## De mère en fille

Louise MARRE, fille de l'éclusière avait quitté sa mère en 1931, lors de son mariage, et habitait Rennes. Mais les circonstances firent qu'au départ de sa mère, en 1946, ce fut elle qui devint l'éclusière de « Saint-Médard-sur-Ille ».

Voici ce qu'elle nous dit de sa vie d'éclusière : « ... quand nous sommes arrivés, mon mari et moi, à l'écluse de « Saint-Médard » en remplacement de ma mère, l'intérieur de la maison n'avait pas beaucoup changé, si ce n'est la toiture qui était neuve et le plafond de la chambre et du grenier qui était refait. Puis, enfin, on avait l'électricité.

Je ne reçus pas, comme ma mère, un livret d'éclusière. Les commodités étaient toujours au fond du jardin. On allait chercher l'eau potable à la borne fontaine qui se trouvait le long du petit bâtiment où était le four du boucher-charcutier Maurice BEDAULT, juste en face de chez lui, au bas du bourg. Mais ça se trouvait à cent mètres de chez nous.

Mon mari fut embauché au service navigation des Ponts et Chaussées comme cantonnier, pour l'entretien du canal.



On n'avait pas de dépendances, alors au début on n'eut pas de bête. On avait le petit champ, comme on l'appelait, entre le canal et l'Ille. Mon mari y planta des pommiers à cidre et quelques uns pour la pomme de table.

Quelques années plus tard, il construisit le petit bâtiment-annexe qui se trouve au nord de la maison-écluse. On acheta alors une vache. C'était en 1950. On faisait du foin sur les berges pour la litière.

Dans l'intervalle, comme mon mari était un ancien ouvrier du bâtiment, il monta une cloison intérieure autour de la porte d'entrée, pour y créer un dégagement et une autre cloison transversale dans la pièce unique, pour laisser le côté où se trouvait la cheminée en cuisine et le milieu en chambre. C'est lui qui ouvrit la fenêtre, côté sud, après la cheminée. Il y avait eu un accord avec l'administration en 1952 ou 1953. Le service navigation accepta enfin de nous mettre un plancher en bois dans la cuisine et la chambre du rez-de-chaussée.

Notre vie était ponctuée, journallement, dimanche compris, par les éclusages des anciens chalands en bois dont, quelques uns seulement,

étaient encore halés par des chevaux puis par des péniches plus modernes, des Nantais et des Malouins comme on disait, qui étaient en fer et motorisées. Pour les chalands, tirés par un cheval, on mettait bien entre vingt à trente minutes pour les écluser. En 1948 il n'y en avait plus que deux, je crois. Les péniches à moteur passaient en quinze minutes environ.

On avait un mois de congés chaque année, pendant la période de chômage du canal qui avait lieu généralement du 14 juillet au 15 août.

Il y avait encore du trafic en fin des années cinquante. C'était surtout de la pâte à papier qui venait de Saint-Malo pour les Papeteries de Bretagne à Rennes et aussi du sable de mer.

Je me souviens du bateau Moise qui passait souvent à Saint-Médard. Il se calait dans le rétrécissement, en-dessous du viaduc de chemin de fer, et les charrettes de blé à la fin de l'été ou de pommes en automne, se plaçaient de chaque côté pour le chargement. C'était bien pratique ainsi car il n'y avait pas de quais à Saint-Médard.

On se faisait parfois des amis chez les marins. Ils étaient en général bien agréables, à l'exception de quelques-uns, très durs avec nous. .

Nous, nos amis assez suivis, c'étaient ceux du Zéphir, Pierre AUBIN... c'était un bon gars. On se rendait des services. Parfois, il venait chez nous avec sa femme ou bien on allait passer la soirée à leur bord. C'était sympathique ! A la saison des châtaignes, on faisait souvent ensemble de bonnes poêlées, arrosées de quelques bolées de cidre. Lors du passage suivant, ils nous laissaient quelques pelletées de charbon, une autre fois une ou deux brouettes de sable. Mais leur charbon, il ne brûlait vraiment pas bien dans la cuisinière. C'était du charbon industriel dont ils raclaient les restes dans les fonds des cales vides.

Les années passaient ainsi... mais on éclusait de moins en moins de péniches. L'époque des plaisanciers arriva...

Vous savez qu'on n'avait pas de coupure le midi, encore de mon temps. On était tout le temps là, à l'écluse, et la paye était bien maigre. Je vais vous dire, ma dernière paye, reçue le 30 avril 1973 juste en partant à la retraite, était de 400 francs ! »

Voilà ce que m'a raconté Louise FREMONT. Le mari travaillait sur le canal ; la femme était toujours présente à l'écluse ; ils élevaient une



Meules de paille de l'éclusière à Saint-Médard vers 1960 ; à droite, le lavoir public. On remarque un certain abandon de l'entretien : herbes entre les pierres, fuites d'eau à la porte amont, bois non protégé...

vache pour avoir un peu plus de ressources. Leur vie était simple, rustique, empreinte de la nature qui les entourait. Leurs ressources nous apparaissent bien modestes en comparaison du temps passé au service, qui était très important.

Nous nous apercevons que la rémunération de l'éclusière atteignait à peine la moitié du salaire minimum de l'époque. Et pourtant, il fallait vivre !

Bien sûr, il y avait le logement gratuit. Mais à l'époque, il n'y avait, généralement, aucune dépendance auprès des maisons d'écluses. Alors ! Où loger d'éventuelles bêtes pour compenser ? Souvent, il fallait se débrouiller, comme l'avait fait M. FRÉMONT.

Lorsque la construction de ces maisons avait eu lieu sur des terrains en pente ou sur remblais, n'ayant d'autre solution, l'administration avait dû les faire édifier sur sous-sol.

Ce fut le cas, entre autres, pour la maison d'écluse du « Dialay », située en Saint-Médard. Ainsi, les éclusières de cette écluse bénéficièrent d'une cave, petit avantage sur les autres...

Nous disposons du témoignage d'une ancienne éclusière du « Dialay », aujourd'hui malheureusement décédée.

Juliette DUBOIS, était née le 26 octobre 1911 à Saint-Malo-de-Phily, au village de « Macaire » sur la Vilaine. Voici son témoignage :

« ... j'ai vécu toute ma jeunesse le long de cette Vilaine si fréquentée à l'époque, et de plus j'allais constamment à la maison de l'écluse de « Macaire ». C'est ainsi que, toute jeune, j'aimais déjà beaucoup les bateaux, l'eau, la vie sur les bords de la rivière. En 1934, je me mariai avec Victor LEBRETON qui habitait, lui aussi, à Saint-Malo-de-Phily. J'avais 23 ans. En 1937, je faisais mon premier travail officiel d'éclusière de remplacement à l'écluse n°13 de Guipry pendant un mois et demi. Mais je connaissais déjà le boulot car à « Macaire »... j'y vivais.

Cette écluse de Guipry était « bureau de contrôle ». A chaque passage de chaland, on devait réclamer au patron-marinier sa « déclaration de transport ». Il fallait même noter, sur un registre établi à cet effet, les marchandises transportées, les dates des passages et bien sûr le nom du bateau et de son « patron ».

Sur le canal d'Ille et Rance, il y avait aussi un bureau de contrôle à l'écluse n° 20 de « Villemorin », mais y était seulement noté le passage des bateaux,

après 1938.

Nous sommes arrivés, mon mari et moi, avec nos quelques affaires, le 25 mars 1938 à l'écluse n°14 du « Dialay » où nous avons aménagé immédiatement, sans difficulté. On n'avait rien... ou pas grand chose !

Il n'y avait ni eau ni électricité à cette maison-éclusière ! Comme chauffage, la grande cheminée qu'il fallait continuellement alimenter en bois et qui aspirait tout l'air de la grande pièce unique habitable, sans la réchauffer beaucoup. De plus, cette cheminée laissait rabattre la fumée dans la pièce. Le seul avantage que nous avions, c'était d'avoir un plancher bois.

La maison comportait en effet une cave sous toute sa surface. Il ne fallait pas être trop grand pour y circuler car elle n'avait que 1,70 mètre de hauteur environ, mais quel avantage !

A l'étage, nous avions tout de même une grande et deux petites pièces logeables et sous l'escalier d'accès en bois, un petit débarras. La hauteur sous plafond dans les chambres était assez basse, comme celle des fenêtres d'ailleurs.

Aucun bâtiment 500 m<sup>2</sup>, situé sur l'arrière de la maison était d'un bon rapport. Au fond du jardin, une petite baraque en planches brutes de scierie, d'un mètre au carré et de deux mètres de hauteur, couverte d'une toile ondulée peinte en noir, comme le reste à l'aide de coltar, abritait les commodités. On allait puiser l'eau « potable » dans la fontaine située juste derrière la maison. L'eau était couverte de lentilles bien vertes et de quelques autres algues que l'on écartait chaque fois qu'on y

Principaux éclusages de Mme LEBRETON en 1938, notés sur un ancien imprimé du service.

N°	Noms de bateaux	Noms de patrons	Intervalle de temps (en heures)
1	Bateau de manœuvre	Madame	
2	Le Génie	Proche	
3	Bateau de manœuvre		
4	Le Jule	Branchon	
5	Bateau de manœuvre	Paul Lemoine	
6	Bateau de manœuvre		
7	Le Jule	Thomas	
8	Blainville	Benoit	
9	Le Jule	Thomas	
10	Bateau de manœuvre		
11	Bateau de manœuvre		
12	Bateau de manœuvre		
13	Bateau de manœuvre		
14	Bateau de manœuvre		
15	Bateau de manœuvre		
16	Bateau de manœuvre		
17	Bateau de manœuvre		
18	Bateau de manœuvre		
19	Bateau de manœuvre		
20	Bateau de manœuvre		
21	Bateau de manœuvre		
22	Bateau de manœuvre		
23	Bateau de manœuvre		
24	Bateau de manœuvre		
25	Bateau de manœuvre		
26	Bateau de manœuvre		
27	Bateau de manœuvre		
28	Bateau de manœuvre		
29	Bateau de manœuvre		
30	Bateau de manœuvre		
31	Bateau de manœuvre		
32	Bateau de manœuvre		
33	Bateau de manœuvre		
34	Bateau de manœuvre		
35	Bateau de manœuvre		
36	Bateau de manœuvre		
37	Bateau de manœuvre		
38	Bateau de manœuvre		
39	Bateau de manœuvre		
40	Bateau de manœuvre		
41	Bateau de manœuvre		
42	Bateau de manœuvre		
43	Bateau de manœuvre		
44	Bateau de manœuvre		
45	Bateau de manœuvre		
46	Bateau de manœuvre		
47	Bateau de manœuvre		
48	Bateau de manœuvre		
49	Bateau de manœuvre		
50	Bateau de manœuvre		
51	Bateau de manœuvre		
52	Bateau de manœuvre		
53	Bateau de manœuvre		
54	Bateau de manœuvre		
55	Bateau de manœuvre		
56	Bateau de manœuvre		
57	Bateau de manœuvre		
58	Bateau de manœuvre		
59	Bateau de manœuvre		
60	Bateau de manœuvre		
61	Bateau de manœuvre		
62	Bateau de manœuvre		
63	Bateau de manœuvre		
64	Bateau de manœuvre		
65	Bateau de manœuvre		
66	Bateau de manœuvre		
67	Bateau de manœuvre		
68	Bateau de manœuvre		
69	Bateau de manœuvre		
70	Bateau de manœuvre		
71	Bateau de manœuvre		
72	Bateau de manœuvre		
73	Bateau de manœuvre		
74	Bateau de manœuvre		
75	Bateau de manœuvre		
76	Bateau de manœuvre		
77	Bateau de manœuvre		
78	Bateau de manœuvre		
79	Bateau de manœuvre		
80	Bateau de manœuvre		
81	Bateau de manœuvre		
82	Bateau de manœuvre		
83	Bateau de manœuvre		
84	Bateau de manœuvre		
85	Bateau de manœuvre		
86	Bateau de manœuvre		
87	Bateau de manœuvre		
88	Bateau de manœuvre		
89	Bateau de manœuvre		
90	Bateau de manœuvre		
91	Bateau de manœuvre		
92	Bateau de manœuvre		
93	Bateau de manœuvre		
94	Bateau de manœuvre		
95	Bateau de manœuvre		
96	Bateau de manœuvre		
97	Bateau de manœuvre		
98	Bateau de manœuvre		
99	Bateau de manœuvre		
100	Bateau de manœuvre		

MOIS de

Ecluse N° de

TENUE D'EAU DES BIEFS

DATES de MOIS	HAUTEUR D'EAU DES BIEFS				OUVERTURE DES VENTILLES D'AMONT exprimées en centimètres		DURÉE DE L'OUVERTURE des ventilles		NOMBRE D'ÉCLUSÉS dérivés	OBSERVATIONS
	D'AMONT		D'AVAL		Ventille droite	Ventille gauche	Ventille droite	Ventille gauche		
	Mètre	Soir	Mètre	Soir						
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

Rivière de Vilaine  
(ou) Canal d'Ille-et-Rance

plongeait le seau. On la nettoyait de temps en temps, mais ça revenait.

Lorsque je fus embauchée, le 1<sup>er</sup> avril 1938, comme « éclusière auxiliaire » de 3<sup>ème</sup> classe, sur le canal d'Ille et Rance, je reçus un livret, accompagné d'une note d'instructions de l'ingénieur subdivisionnaire responsable de la navigation dans le département.

Bien que l'horaire officiel était de 6 heures du matin à 19 heures en hiver et de 5 heures jusqu'à 21 heures l'été, mon travail d'éclusière commençait à n'importe quelle heure, sans interruption le midi. S'il n'y avait pas de bateau entre 12 et 13 heures, on pouvait manger tranquillement. Il n'était pas rare que la première trompe, dans laquelle soufflait le marinier le plus courageux, me réveillait en sursaut dès 4 heures du matin. Il m'arrivait de passer ma dernière péniche à 10 heures du soir.

Il y avait encore beaucoup de chalands en bois sur le canal. Ils étaient tirés par un cheval seulement. Les autres bateaux en fer avaient tous un moteur. Mais lorsque la guerre arriva, eux aussi furent halés par un cheval. Sur la Vilaine, je me souviens avoir vu jusqu'à trois chevaux sur

certain chalands, quand il y avait beaucoup de courant. Mais ici, un seul cheval suffisait. Il fallait se méfier des caprices du cheval, au passage de l'écluse.

Certains chalands furent motorisés par la suite. Leur passage dans l'écluse était plus facile et plus rapide que les bateaux halés par un cheval.

Tôt le matin et tard le soir, il me fallait prendre la lampe-tempête qui n'éclairait que faiblement, faire bien attention de ne pas tomber à l'eau et effectuer les manœuvres des portes.

En ce temps-là, les portes d'écluse ne comportaient pas encore de rembarde en bordure de leurs minuscules passerelles et nous ne savions pas nager. De toute façon, l'hiver on aurait eu peu de chance de s'en sortir, je crois. Moi, je ne suis jamais tombée à l'eau.

Les patrons-mariniers avaient eux aussi leur lampe-tempête, mais il y avait tout de même, parfois des dégâts occasionnés aux portes d'écluse, par quelques coups de leurs lourds bateaux. Alors, on le signalait à l'éclusier-chef, comme le règlement le prévoyait.

Au travail d'éclusage s'ajoutaient pour moi d'autres tâches. Une échelle graduée, pour la

hauteur d'eau, était fixée à chaque extrémité de l'écluse, sur le musoir. Le service navigation des Ponts et Chaussées de Rennes, dont nous dépendions, nous demandait de remplir, tous les jours, une feuille de plan d'eau sur laquelle nous notions les hauteurs de l'eau dans les biefs aval et amont de l'écluse. Chaque feuille comportait trente et une lignes. Tous les mois nous la remettions au service par l'intermédiaire de notre chef-éclusier qui se trouvait à l'écluse n°11 « Saint-Germain-sur-Ille ». Ces relevés étaient très importants, car la rivière Ille alimentait le bief amont, en entrant dans le canal tout au nord de notre commune, à la limite de Montreuil-sur-Ille.

Je devais donc, journalièrement, parfois de nuit en cas de crue, surveiller et réguler le niveau de ce bief, par l'ouverture ou la fermeture de vannes incorporées au déversoir du « Dialay », situé à 200 mètres en amont de l'écluse, côté opposé à la maison.

Le bief aval était contrôlé par un déversoir simple, sans vannes, situé à environ 150 mètres en dessous de l'écluse. Il fallait dans ce cas, soit rajouter ou enlever de lourds bastinges de chêne qui faisaient office de barrage et réglaient la hauteur d'eau dans le bief aval. Depuis 1946 ce fut Maurice ROCHEE, agent de l'équipe d'entretien, habitant à « Lengager » où sa femme était éclusière, qui intervenait sur ces déversoirs.

Pour tous ces travaux et cette permanence constante à l'écluse, je recevais, en 1939, une rémunération de 125 francs par mois. Je payais, au service régional des Assurances Sociales de Rennes, une cotisation de 10 francs. La Sécurité Sociale n'existait pas encore.

Mon logement m'était octroyé gratuitement, pour compenser ma permanence à l'écluse, jour et nuit. On ne pouvait vivre avec une si petite somme mais j'eus la chance que mon mari fut embauché par le service d'entretien du canal. Je devais donc assumer seule mes tâches d'éclusière, sans aide ni repos hebdomadaire. Le seul moment de relâche était la période du chômage du canal, fixée, en principe, chaque année du 14 juillet au 15 août.

J'étais contrôlée, de manière irrégulière mais assez souvent, par l'éclusier-chef de « Saint-Germain ». Deux fois, parfois trois fois par mois, il passait à l'improviste et notait sur mon livret d'éclusière, la date de sa visite, son nom,

sa fonction, divers ordres de service et la mention « vue à son poste ». Par ailleurs, je devais parfois effectuer divers relevés complémentaires.

Voilà, en gros, comment se présentait mon travail d'éclusière. En dehors de cela, il me fallait assumer mes tâches ménagères et autres et bien élever mes cinq enfants.

Mon mari bêchait le jardin mais c'est moi qui ensemençais, cultivais et récoltais. Pour nous permettre de disposer de laitage, nous avions une vache et quelques chèvres. Nous pouvions les mettre, comme les autres éclusiers, sur les bords du canal en pâture puis dans une petite prairie située de l'autre côté de l'eau. Pour aller dans cette dernière prairie, il me fallait faire passer les chèvres sur la petite passerelle de porte d'écluse, sans rembarde. Une fois, ça devait arriver, une chèvre tomba dans le canal ! On réussit, avec l'aide de mes enfants, en tirant sur la chaîne, à la tirer de l'eau où, il faut bien le dire, elle n'était vraiment pas à l'aise.

Quant à la vache, lorsqu'on la mettait dans « le fond », la fameuse prairie en contre-bas de l'autre côté du canal, il me fallait lui faire faire le tour, par le bas du bourg de Saint-Médard, parcourant ainsi plus de deux kilomètres.

Nos bêtes logeaient dans la cave car on n'avait pas de dépendances, comme je vous l'ai déjà dit. J'avais demandé qu'on nous construise un bâtiment tout simple pour loger les bêtes et notre bois à feu, mais la guerre était là et l'administration reculait toujours devant ma demande. Enfin, en 1955, on nous construisit ce bâtiment qui se trouve face à la maison d'écluse, de l'autre côté du canal. Les bêtes furent mieux dans ce bâtiment que dans la cave de la maison. Il faut dire que certaines éclusières étaient mieux loties, comme à « Léhon », par exemple, où une étable avait été construite dès 1936.

La cave, c'était un peu notre hantise, au moins à ma fille et à moi-même quand il fallait y aller le soir, à la nuit tombée. La porte de la cave se trouve sur l'arrière du pignon sud de la maison. Marie-France, ma fille, se souvient encore de ses peurs.

Il faut dire que, même si l'environnement de l'écluse du « Dialay » est très beau le jour, la nuit, l'isolement complet dans la nature, le bruissement du vent dans les feuilles des grands arbres, le craquement des branches... nous impressionnaient

toujours. La lueur de nos lampes-tempête, chancelante, fuyante, nous rendait cet environnement encore plus lugubre. Parfois, en ces années de guerre, on manquait de pétrole pour nos lampes car on n'avait droit qu'à cinq litres pour tout l'hiver... »

Marie-France, la fille de l'éclusière, nous dit combien elle avait peur, lorsque le soir il fallait qu'elle aille chercher le pichet de cidre au « cul de la barrique », dans le fond de la cave : « ... La lourde porte en bois se refermait, naturellement seule. Alors, quand je sortais de la cave, le pichet dans une main, la lampe à pétrole dans l'autre, je la maintenais entrouverte à l'aide de mon coude. Je jetais un regard furtif alentour, et je courais vite jusqu'à la porte d'entrée de la maison, tout affolée entendant derrière moi la porte claquer en se refermant. J'entraîs précipitamment dans la maison où je voyais de nouveau le feu crépiter dans la cheminée.

Ouf ! Encore une fois j'étais soulagée ! ... »

L'éclusière, Juliette LEBRETON reprenait alors sa narration :

« ... en 1956, nous n'avions toujours pas l'électricité. Alors, nous avons fait installer, à nos frais, un éclairage qui fonctionnait au gaz, dans notre grande pièce du rez-de-chaussée puis, nous avons acheté une cuisinière à gaz toute neuve. Pour nous, quel progrès !

Nous avions même fait installer une lampe à gaz, pour l'éclairage extérieur, fixée au-dessus de la porte d'entrée, face à l'écluse.

Bien des événements ponctuèrent ma carrière d'éclusière au « Dialay ».

Nous étions isolés, alors il fallait se débrouiller dans les moments difficiles, voire dramatiques. Pendant la guerre, et les quelques années qui suivirent, nous fûmes transformés en pompiers !

La ligne de chemin de fer Rennes-Saint-Malo passe sur un remblai d'une bonne dizaine de mètres de hauteur, juste derrière la maison d'écluse, après le jardin. Il y avait des acacias tout le long de ce jardin puis sur la pente du remblai. Côté nord, une sapinière encadrait jardin et maison. C'était beau, mais dangereux par temps sec prolongé.

Le principal danger provenait des escarbilles de charbon enflammé qui tombaient, parfois, sur les acacias et les sapins. La mauvaise qualité du charbon utilisé, dans les locomotives à vapeur, en

était sûrement la raison. Toujours est-il que, de temps en temps, le feu prenait dans la sapinière. Heureusement que l'on s'en est toujours aperçu rapidement.

On faisait alors, avec nos enfants, la chaîne avec les seaux d'eau qu'on puisait dans le canal. Ils nous fallait faire vite pour éviter l'embrasement général. Nous avons toujours réussi à éteindre ces débuts d'incendie.

Les années passèrent et j'assumais toujours mes tâches, mais seule, malheureusement, car mon mari n'était plus là.

Le soir du jeudi 9 mai 1963, à la tombée de la nuit, une dame qui passait sur le chemin de halage, venant de la direction de Montreuil-sur-Ille, me dit : « Comme c'est bizarre ! Il y a une mobylette sur le bord du canal et une missette en toile qui flotte sur l'eau. C'est presque en face du déversoir. On dirait qu'il y a un noyé !

C'était mon pauvre mari qui, en revenant du travail, avait enjourné son cyclomoteur dans une grosse branche d'arbre, tombée en travers du chemin de halage. Quel malheur !

Un fermier de « La Haute-Touche », Emmanuel EMERY, vint le tirer de là, mais mon mari, qui ne savait pas nager, était déjà mort. Je restais seule avec mes cinq enfants. Le temps passa...

Le 31 mars 1978, l'ingénieur PORTAL, ancien responsable du service navigation et la hiérarchie, convièrent onze éclusiers (j'étais déjà retraitée), à la première remise de médailles du travail, ce que nous n'avions encore jamais connu dans le service. Il s'agissait des éclusiers totalisant au moins trente ans de service. Était aussi décoré, l'ancien conducteur T.P.E. Jean BARBIER, de l'atelier de Saint-Germain.

Cette cérémonie fut organisée à Saint-Germain-sur-Ille.

Lors du vin d'honneur qui suivit, l'ingénieur PORTAL me dit : « ... mais enfin, Mme LEBRETON, vous avez cinq enfants et aucun ne souhaite prendre votre succession au « Dialay » !

- Comment se fait-il ?

Je lui répondis :

- ... mais, croyez-vous donc que mes enfants ont envie de « crever de faim » ?

- ... mais, Mme LEBRETON, il y a le logement gratuit.

- ... oui, bien sûr, vous ne croyez pas qu'ils mangeront les pierres de la maison ?

- Non ! ...

- Il m'avait remis la médaille d'honneur des travaux publics, après 38 années de service passées à l'écluse de « Dialay » en Saint-Médard-sur-Ille. Ma rémunération, du mois de décembre 1975, avait été de 822,95 francs, donc deux fois moins que le salaire minimum. J'avais quitté l'écluse le 26 octobre 1976, à l'âge de 65 ans et m'étais retirée à « La Halte », en Saint-Médard, à deux pas du canal que j'aperçois toujours de ma fenêtre.

Que voulez-vous, j'ai toujours aimé l'eau et les bateaux... »



Juliette DUBOIS (Madame LEBRETON) est ici photographiée avec sa petite fille Isabelle près de l'écluse du "Dialay", en 1975. Elle vint y prendre son service avant la guerre.

La longue narration de Mme LEBRETON, mais aussi celle de Mme FREMONT et celle de Mme HAZARD, nous montrent bien ce que pouvait être la vie de ces anciennes éclésières qui concurrençaient la navigation commerciale sur le canal d'Ille et Rance.

Nous allons essayer de compléter cette image. Pour effectuer un complément, on peut relever ce

qu'est le montant des ressources d'une éclésière en retraite, après toute une vie passée sur le canal : 2 404 francs pour le mois de juin 1990.

Elles avaient, en activité, toujours un petit lopin de terre délaissée, auprès de chacune des écluses. Une partie, souvent contiguë à la maison, servait de jardin et le reste d'herbage. Le fameux « droit de pacage » était important pour élever la vache ou les quelques chèvres qui permettaient d'avoir des laitages. Les éclésières plantaient des pommiers qui procuraient fruits et boisson l'hiver. Elles faisaient le cidre, le plus souvent, sur le pressoir de la ferme voisine. C'était la boisson courante, encore dans nos campagnes.

Tout cela contribuait à subvenir à leurs besoins pendant leur activité.

### Malgré les apparences

Le témoignage de Gabrielle ROCHEE, affectée à l'écluse de « Lengager » en Montreuil-sur-Ille, le samedi 1<sup>er</sup> juin 1946, est aussi éloquent.

Son mari, Maurice, avait commencé au service navigation lui aussi, mais à l'entretien, le 2 mai précédent.

Gabrielle, nommée éclésière-auxiliaire, remplaçait Mme LIGUET, démissionnaire à l'âge de 66 ans ! Le mari, « papa LIGUET », comme on l'appelait couramment, avait aussi travaillé à l'entretien du canal. Il détenait une grande connaissance de celui-ci, ce qu'il transmet à Maurice ROCHEE.

Gabrielle nous dit : « ... Vous savez, je suis restée éclésière-auxiliaire jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1983, date de ma mise à la retraite. Notre profession n'était pas reconnue. Pourtant ce n'était pas un métier de tout repos. Je considère aujourd'hui que cela ressemblait, à mon époque, à un genre de servage voyez-vous, tellement on était tenu. Pour ajouter encore, j'ai dû assurer le service des bateaux descendants à l'écluse de « Haute-Roche », distante d'un kilomètre, pendant dix-huit ans. C'était dur pour moi, mais je ne regrette rien.

A chaque passage de bateau, je prenais ma bicyclette, après avoir fait l'éclusage de « Lengager », puis je pédalais bien vite afin de préparer l'entrée dans l'écluse de « Haute-Roche ». Combien de fois m'est-il arrivé de glisser sur les feuilles d'automne humides, tombées sur le chemin de halage.

Heureusement, je ne me suis jamais fait mal, mais les marinières me disaient que je levais bien la jambe et que mes culottes étaient bien belles !

Léon THOMAS, qui conduisait la péniche Aleyon me surnomma « trousse-culotte » !

Mon horaire habituel était de 5 h 30 à 21 heures l'été, sans interruption en mes débuts, et 7 heures à 19 heures en hiver. Après 1978, ce fut 6 h 30 à 19 h 30, avec une demi-heure le midi pour le repas. Mais en réalité, je continuais, par habitude, à prendre un bol de café au lait avec une tartine, sur place le long de l'écluse, assise sur une borne d'amarrage. Je devais être présente tous les jours à l'écluse, dimanche compris. Ce ne fut qu'au début des années soixante dix qu'on nous accorda un jour hebdomadaire que nous prenions au choix, mais à condition de se trouver une ou un remplaçant.

Quant à mes congés annuels, j'étais obligée de les prendre pendant la période de chômage du canal, mais mon mari qui était agent du service entretien, ne pouvait prétendre aux siens, car c'était en ce temps-là qu'étaient entrepris les plus importants travaux de maintenance.

Quelques années avant ma mise en inactivité, nous eûmes le droit de prendre la moitié de ces vacances annuelles, pendant la période de chômage du canal.

Par ailleurs, nous avions six jours fériés par an : le dimanche de Pâques, le dimanche de la Pentecôte ; le 1<sup>er</sup> mai, le 14 juillet, le 11 novembre et le 25 décembre auxquels furent ajoutés, en 1978 le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> novembre.

En échange de notre présence, quasiment constante, nous avions la maison-éclésière et ses dépendances comme avantage en nature. La maison semblait agréable, vue de l'extérieur, et son architecture était assez belle, mais elle n'avait aucun confort, était humide à tel point que, pendant l'hiver, l'eau ruisselait sur les murs. Le père Joseph LIGUET et sa femme, qui avaient vécu plus de quarante années dans cette maison, nous aidèrent en nos débuts, à surmonter tout cela. « Papa LIGUET » et « Maman LIGUET » nous remontèrent le moral.

Quelque temps avant de quitter la maison éclésière, ils avaient installé une cloison coupe-vent en bois, face à la porte d'entrée. Cela constituait un genre de couloir sans porte du côté de la pièce vivable du rez-de-chaussée, pavée de

larges briques rouges.

Il y avait une cheminée dans cette pièce, contre le pignon de gauche. Vers la droite, un mur de soutènement, contre lequel était appuyé le bout de la cloison en bois du couloir. Dans ce mur il y avait une lourde porte en bois donnant accès à un cellier (deuxième pièce, mais petite, du rez de chaussée) au fond duquel une échelle de meunier donnait accès à l'étage. Il n'y avait pas de garde-fou à cet escalier rudimentaire. Au premier étage, une petite pièce avec une cheminée et un grand grenier à côté.

En 1952, nous obtînions, de l'administration des Ponts et Chaussées, la pose d'un parquet bois dans la grande pièce commune du rez-de-chaussée. Deux fenêtres furent ouvertes, sur l'arrière, afin de permettre l'entrée du soleil. A l'étage, on nous aménagea deux chambres dans le grenier, simplement séparées par du lambris. Leur plafond, en isorel mou, était très bas. En dehors de cela, pas de confort.

Pendant mes trente-sept années de présence à « Lengager », j'ai toujours lavé le linge à la main, dans le canal, sur la planche installée par Maurice, le long du nusoir amont de l'écluse. Je vous fais remarquer que j'ai élevé six enfants.

Pour les nourrir, nous avons très vite eu une vache, puis deux et enfin trois. Depuis 1948, on avait une grange qui nous permettait de les loger. Cela nous aida beaucoup à nourrir notre grande famille.

Autrefois, à l'écluse de « Lengager », comme à « Villemorin » et « Saint-Germain », il y avait un bureau de déclaration des marchandises transportées. A partir de 1946, nous n'avions plus à jouer ce rôle. Par contre, on avait un pluviomètre et chaque fois qu'il était tombé au moins 10 millimètres d'eau, on devait le signaler au service navigation à Rennes. Ce ne fut qu'en 1966 seulement que l'administration nous fit installer le téléphone ! Mon mari devait auparavant aller téléphoner les résultats indiqués par le pluviomètre au bureau des P.T.T., au bourg de Montreuil !

A côté de la maison d'écluse, il y avait autrefois un café tenu par la mère PRIOUL. Quelque temps après son décès, sa fille Augustine, une belle brune, se maria avec un Portugais qui s'appelait Joachim DA SILVA. Il était connu sous le nom de « Sylvain ».

Il avait été patron-marinier sur le *Clémenceau*, chaland de la carrière BARTHELEMY de « La Ville en Bois » en Melesse, jusqu'en août 1928, lorsqu'il se maria. De temps à autre, il passait à « Lengager » et connu ainsi Augustine lors d'un déchargement de bois sur les quais de ce lieu. Malencontreusement, il glissa et tomba à l'eau et c'est au café, tenu par Augustine, qu'il se changea et fit sécher ses vêtements devant la cheminée explique Madame CHATELIER, sa fille toujours vivante.

Après son mariage, il devint carrier et Augustine continua à tenir son café. Derrière celui-ci, il y avait une écurie-relais, pour les chevaux de halage, établie du temps de la mère PRIOUL.

Entre 1946 et 1950, j'ai connu deux chalands encore halés par cheval. Il y avait le *Clémenceau* qui disparut vers ces années-là et Marguerite, une péniche en fer, appartenant à Etienne GREGOIRE de Rennes. Ce fut le dernier bateau tiré par un cheval sur le canal.

Par la suite, cette péniche fut équipée d'un moteur. Je me souviens de « la mère GREGOIRE » et de son mari. Ah ! Ils étaient drôles ces deux là ! Elle avait horreur du vent. Peut-être leur bateau en avait-il souffert ? Je ne sais ! Chaque fois qu'il y avait un peu de vent, elle avait à la main son chapelet à boules de buis noires et, debout sur le bateau, elle égrenait ses prières à forte voix !

Vers les années cinquante, il y avait bien encore plus d'une quinzaine de péniches sur le canal. Je me souviens de Alcyon, Arc-en-ciel, Bretagne, Condé, Danube, Idéale, Ile de France, La Léone, Marguerite et Zéphir. Elles faisaient encore le transport du bois de peuplier, vers l'usine d'allumettes de Trélazé, mais ça diminuait d'année en année. Il y avait aussi le charbon et la pâte à papier, pour les Papeteries de Bretagne, puis du sable de mer. La pâte à papier était emballée, à cette époque, en paquets d'un mètre au carré. Parfois, avec des déchets de ceux-ci, on isolait nos combles.

En mes débuts, j'éclusais souvent le Bretagne, à Jean BETHUEL de « Lyvet » qui naviguait avec sa mère. Parfois, il nous prenait les enfants et les emmenait sur sa péniche jusqu'aux onze écluses de Bazouges. C'était une vraie fête pour nos enfants. Qu'ils étaient gentils ces marins !

Il y avait aussi Pierre AUBIN, « patron » du

Zéphir, très ami avec nous.

Nos rapports avec les marins étaient, généralement, bons et même très bons. C'était des rapports d'amitié. On se rendait mutuellement des services. On avait toujours bien une salade ou un chou qui restait dans le jardin et même un peu de lait dans la ribote (baratte à lait).

Dans notre métier, on vivait parfois quelques incidents.

Un jour, j'éclusais la péniche Alcyon et m'aperçus tout à coup que le fils du patron-marinier Léon THOMAS était tombé à l'eau. Avec l'un de mes fils, qui se trouvait heureusement là, nous réussîmes à l'accrocher par ses vêtements. On commençait à le sortir de l'eau lorsque son père plongea pour nous aider. C'était pendant la belle saison et tous deux s'en sortirent, seulement avec un bon bain.

J'ai eu, un jour des années soixante, un accident caractéristique du métier, si l'on peut dire. Je venais d'écluser un bateau montant et derrière arrivait Idéale. Il fallait donc que je me presse pour revider le sas de l'écluse et ouvrir de nouveau la porte aval. Je finissais d'ouvrir le deuxième vantail, quand la péniche se présenta dans le sas. Je tournais vigoureusement la manivelle du cri, pour finir l'ouverture de la porte, quand l'avant du bateau heurta le vantail. Par répercussion sur l'ensemble de la mécanique, cela fit sauter la manivelle qui me cassa le poignet, avant de retomber sur l'avant d'Idéale, sans autre dégât.

Je fus mise en arrêt de travail pour plusieurs semaines...

Nous avions, entre 1970 et 1982, un magnifique petit chien bâtard, tout poilu, ayant semblait-il, du griffon dans son origine. Il était formidable ! Il se tenait toujours sur le seuil de la porte de la maison et dès qu'il apercevait un bateau ou qu'il entendait sa trompe, il venait me chercher là où je me trouvais : dans une chambre, au jardin, au lavoir et même plus loin. TOINON était un vrai chien-éclusier. Il m'accompagnait toujours lors de tous les éclusages.

On éclusait déjà quelques vedettes ou voiliers de plaisance qui, généralement, traversaient la Bretagne pour rejoindre l'Atlantique. En ces années-là, les péniches arrêtaient leur service les unes après les autres. Les derniers marins m'annonçaient parfois les

plaisanciers : ... « Gabrielle ! Il y a une vedette amarrée un peu plus bas ; tu vas bientôt la voir ! » ... Puis, nous ne vîmes plus de péniches ! Pour nous, ce fut une bien triste séparation.

Un jour, j'ai vu arriver un gros bateau tout en aluminium. C'était un aventurier qui avait installé, à l'intérieur de son bateau, un vrai atelier lui permettant de poursuivre ses aménagements, tout en poursuivant sa route, vers je ne sais où, du côté de la Loire. Il m'avait dit qu'il rejoindrait ensuite La Rochelle. Je ne me souviens plus de son nom... »

## Rencontres

Beaucoup de ces anciennes éclésières virent passer des gens, de temps à autre, qui n'étaient pas tout à fait comme les autres.

La fille de l'éclusière de « La Ségerie », Aimée BUAN, se souvient du jour, alors qu'elle était encore bien jeune, où elles virent arriver, seule sur un petit bateau, mal affublée de vieilles hardes, alors qu'elle avait déjà bien une soixantaine d'années, la poétesse Rose ANQUETIL.

Un autre jour des années soixante, la famille BUAN voyait arriver, dans les onze écluses, un petit bateau à rames. Un homme seul le manœuvrait. Il s'arrêta au tout début du bief de partage. Il fit sa « popote » sur un petit réchaud à gaz, prit son repas et dormit, protégé par un simple duvet dans sa minuscule embarcation. C'était un professeur qui parcourait le canal et qui s'arrêta tout particulièrement dans le bief de partage, car il enregistrait le chant de certains oiseaux dont il étudiait la vie, à l'aide d'un magnétophone portatif.

Quelques années plus tard, c'était une Anglaise qui apparaissait sur un yacht de grande classe, venant de Saint-Malo. Elle parlait très bien le Français, sans aucun accent. Le bateau stationna quelques jours, au-dessus de l'écluse de « La Ségerie ». Les liens, si minimes, qui se créèrent entre la famille BUAN et ces Anglais permirent de savoir qu'il s'agissait d'un retour aux sources, pour cette dame « anglaise », car elle était française, d'origine bretonne. Dans sa jeunesse, elle était partie, comme d'autres, faire une campagne d'arrachage de pommes de terre en Cornouaille anglaise. Elle n'était pas revenue



Marie LANGLAIS (née BRETEUIL) qui connut les manœuvres par tourniquet vers la fin de sa longue carrière, en 1985, après quarante ans de service ! Elle assurait le service aux deux écluses immédiatement en-dessous de celles tenues par Aimée BUAN.



Avant de partir en retraite, Aimée BUAN (née VITRE) tirait et poussait encore les balanciers des eaux des deux écluses de l'échelle des onze de Bazouges-sous-Hédé, "La Ségerie" et la n°22, où elle assurait le service depuis plus de 30 ans.

depuis car elle avait épousé le fils du fermier  
cornique chez qui elle avait été embauchée.

Nos anciennes éclésières vécurent la fin de la

batellerie commerciale et le début timide de la  
plaisance, mais ça c'est une autre histoire.



## VIII

# La maintenance

## Bien avant l'ouverture

Il est évident, lorsque l'on parcourt les documents d'archives, que le premier souci de l'administration des Ponts et Chaussées, dès avant la mise en service du canal d'Ille et Rance, fut celui de sa conservation.

Pourquoi dès avant sa mise en service ?

Parce que, au fur et à mesure de la construction du canal, d'importantes parties de l'ouvrage se trouvèrent en situation d'attente et cela sur de longues périodes de temps. Elles risquaient donc la dégradation par les éléments naturels ou même certaines détériorations, par les animaux, les hommes...

Il fallut donc mettre en place, assez vite, tout un ensemble de dispositions propres à maintenir en état les ouvrages du canal, afin d'être en mesure d'assurer, dans le futur, son ouverture à la navigation qui eut lieu plus de vingt-huit ans après le début des travaux.

Ce fut la raison pour laquelle, dès 1816, alors que plus de quinze ans allaient encore s'écouler avant cette ouverture, fut instauré un système de gardiennage s'appuyant sur une première Police du canal d'Ille et Rance, afin de préserver ce qui avait été réalisé au cours de la première période de construction. Il était, de toute manière, indispensable de procéder à des travaux

d'entretien, sur les premiers ouvrages réalisés, à mesure que le temps passait.

La structure, l'organisation, mise en place par l'administration lors de la construction du canal, supporta ces premiers travaux de maintenance, ce qui forgea, petit à petit, les bases de ce que devrait être le service d'entretien, après l'ouverture de cette nouvelle voie d'eau.

Avant son ouverture, les ingénieurs des arrondissements (divisions) assurant l'encadrement de la construction avaient, chacun pour son secteur, la charge de l'entretien des parties déjà réalisées, en même temps que celle des nouveaux travaux d'établissement. Ainsi, petit à petit, on comprit quelle organisation on aurait à mettre en place. On calqua celle déjà existante lors de la construction.

## Deux subdivisions

L'administration des Ponts et Chaussées, chargée de la gestion et de la maintenance de ce bel ouvrage appartenant à l'Etat, mit en place un système permettant l'entretien courant de l'ensemble et fit toujours appel, pour les gros travaux de dragage ou de réfection, à des entreprises spécialisées. Trois brigades d'entretien, dépendantes de deux subdivisions du service navigation, furent mises en place.

De nombreux documents d'archives laissent penser que les deux subdivisions se trouvaient sous la responsabilité directe de l'ingénieur en chef du département d'Ille-et-Vilaine. Cela est fort probable car déjà il chapeautait, pendant la construction, directement les ingénieurs chargés des travaux.

Cela dura peu de temps semble-t-il, et très vite on constate que la subdivision de Dinan-Navigation releva de l'arrondissement territorial et maritime de Saint-Malo, ce qui maintenait l'ensemble du canal sous l'autorité du service départemental des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine. En effet, la subdivision de Rennes-Navigation assurait la responsabilité d'une brigade d'entretien intervenant sur la Vilaine, mais aussi sur le canal d'Ille et Rance, entre Rennes et l'écluse de « Villemorin » incluse, ainsi que d'une deuxième brigade, basée à Bazouges-sous-Hédé, effectuant le même service entre l'écluse de « Villemorin » et le kilomètre 63, à la limite des deux départements. La troisième brigade, basée à Dinan, assurait l'entretien dans le département des Côtes-du-Nord, entre cette limite et l'écluse du « Châtelier » incluse.

Un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées était à la tête de chacune des deux subdivisions de la navigation. En plus de la maintenance du canal, ils avaient en charge la police des eaux, devaient faire respecter la réglementation et veiller à la navigation.

A partir du début des années 1960, l'administration ne mit plus des ingénieurs à la tête des subdivisions de la navigation mais des techniciens supérieurs qui avaient aussi la fonction de subdivisionnaire, avec la dénomination de « chef de section ».

Chaque subdivisionnaire avait quelques agents au bureau : un dessinateur-technicien et un ou plusieurs employés (ées). Il avait sous ses ordres un conducteur qui était responsable des (ou de la) brigades dépendantes de la subdivision et un garde-canal ou deux. Chaque brigade comprenait de huit à dix cantonniers et englobait les éclusiers de son secteur.

Les ingénieurs en chef successifs, dans leur rapport, donnent des indications précieuses sur les travaux d'établissement réalisés depuis 1832, comme nous l'avons vu dans le chapitre sur la construction, et cela jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle.

Ils parlent aussi des travaux d'entretien, nombreux. Nous y reviendrons.

*Journal de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de l'Ille-et-Vilaine*

Rapport d'ensemble demandé par dépêche de Son Excellence en date du 23 27 1851.

Indication des travaux	Quantité	Observations
1°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal d'Ille et Rance	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de l'Ille et Rance, le 23 27 1851.
2°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Vilaine	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Vilaine, le 23 27 1851.
3°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Rance	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Rance, le 23 27 1851.
4°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Sée	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Sée, le 23 27 1851.
5°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Mayenne	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Mayenne, le 23 27 1851.
6°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Sarthe	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Sarthe, le 23 27 1851.
7°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Loire	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Loire, le 23 27 1851.
8°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Seine	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Seine, le 23 27 1851.
9°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Somme	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Somme, le 23 27 1851.
10°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Marne	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Marne, le 23 27 1851.
11°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Saône	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Saône, le 23 27 1851.
12°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Rhône	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Rhône, le 23 27 1851.
13°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Garonne	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Garonne, le 23 27 1851.
14°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Dordogne	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Dordogne, le 23 27 1851.
15°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Gironde	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Gironde, le 23 27 1851.
16°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Charente	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Charente, le 23 27 1851.
17°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Vendée	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Vendée, le 23 27 1851.
18°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Bretagne	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Bretagne, le 23 27 1851.
19°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Normandie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Normandie, le 23 27 1851.
20°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Picardie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Picardie, le 23 27 1851.
21°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Flandre	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Flandre, le 23 27 1851.
22°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Wallonie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Wallonie, le 23 27 1851.
23°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Belgique	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Belgique, le 23 27 1851.
24°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Hollande	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Hollande, le 23 27 1851.
25°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Prusse	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Prusse, le 23 27 1851.
26°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie, le 23 27 1851.
27°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Suède	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Suède, le 23 27 1851.
28°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Norvège	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Norvège, le 23 27 1851.
29°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Danemark	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Danemark, le 23 27 1851.
30°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Pologne	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Pologne, le 23 27 1851.
31°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Bohême	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Bohême, le 23 27 1851.
32°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Moravie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Moravie, le 23 27 1851.
33°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Silésie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Silésie, le 23 27 1851.
34°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Galicie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Galicie, le 23 27 1851.
35°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Hongrie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Hongrie, le 23 27 1851.
36°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Roumanie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Roumanie, le 23 27 1851.
37°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Serbie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Serbie, le 23 27 1851.
38°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Grèce	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Grèce, le 23 27 1851.
39°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Turquie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Turquie, le 23 27 1851.
40°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de l'Égypte	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de l'Égypte, le 23 27 1851.
41°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de l'Inde	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de l'Inde, le 23 27 1851.
42°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Chine	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Chine, le 23 27 1851.
43°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Sibirie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Sibirie, le 23 27 1851.
44°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie d'Europe	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie d'Europe, le 23 27 1851.
45°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie d'Asie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie d'Asie, le 23 27 1851.
46°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie d'Amérique	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie d'Amérique, le 23 27 1851.
47°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie d'Australie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie d'Australie, le 23 27 1851.
48°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie d'Asie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie d'Asie, le 23 27 1851.
49°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie d'Europe	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie d'Europe, le 23 27 1851.
50°		
Entretien de l'ouvrage de la grille dans le canal de la Russie d'Asie	11.000,00	Travaux effectués par le service de l'entretien de la navigation de la Russie d'Asie, le 23 27 1851.

De nombreux travaux restaient encore à exécuter trente ans après l'ouverture du canal. Certains figurent dans ce rapport parmi les tâches courantes d'entretien !

## Gardes-conservateurs, cantonniers et éclusiers

Voyons plutôt ce qu'étaient les rôles.

Le règlement pour le Service des éclusiers et gardes-conservateurs du 16 octobre 1838 donne un aperçu des rôles de chacun et de la façon dont l'entretien devait être réalisé.

Les gardes-conservateurs disparurent dans le temps et ce furent les chefs-cantonniers qui les

remplacèrent, probablement entre 1895 et 1914.

Le poste de garde-conservateur avait été créé en 1816, avec uniquement un rôle de police. Souvenons-nous de la description que nous en avons fait. Il était alors le « garde-champêtre du canal ». Mais, depuis l'ouverture du canal à la navigation, ce rôle de police des eaux et de garde-canal se trouva dilué dans l'ensemble de chaque subdivision de la navigation car presque tous les agents furent assermentés.

Le garde-canal avait, dorénavant, aussi un rôle hiérarchique, même si celui de police était encore, en ces débuts, essentiel. Leur signe distinctif n'était plus alors qu'une simple bandoulière de cuir sur laquelle était attachée une plaque de cuivre, avec ces mots : Canal d'Ille et Rance-Garde.

Il est dit à l'article 37 du règlement : « Pendant le chômage, les gardes pourront être employés dans leur subdivision, comme chef d'atelier, à la surveillance des travaux d'entretien ... » Ce n'est donc pas leur rôle habituel. C'est, en partie, celui du conducteur de travaux.

L'article 26 précise : « Les gardes-conservateurs sont placés sous les ordres immédiats des conducteurs. Ils correspondent avec eux pour tout ce qui concerne le service. »

Ils surveillent le canal, font appliquer les règlements, surveillent la pêche et la navigation, veillent à la conservation du canal, traquent les délinquants.

Suite aux incidents ou accidents provoqués par les chalands, ils établissent un procès-verbal et peuvent faire procéder aux réparations nécessaires, immédiatement, pour maintenir la navigation. Mais, tous les jours, ils sont tenus de faire une tournée sur l'étendue de leur subdivision. Ainsi, rencontrent-ils, chaque jour, tous les éclusiers du secteur concerné.

L'article 1<sup>er</sup> dit : « Les éclusiers reçoivent les ordres relatifs au service de la navigation, soit des ingénieurs ou conducteurs du canal, soit des gardes-conservateurs. »

C'est le garde-conservateur qui est chargé de faire nettoyer et huiler, en sa présence, par les éclusiers, les erics et vantes. Les éclusiers étaient surveillés par le garde-conservateur.

En ces premières années de fonctionnement du canal d'Ille et Rance, des hommes, exclusivement, assuraient la fonction d'éclusier.

En effet, le rôle des éclusiers était alors important et très physique.

Afin de mieux les contrôler, on avait inventé le livret d'éclusier. Nous en avons déjà parlé.

Les éclusiers avaient pour premier rôle, bien évidemment, l'éclusage des chalands ou radeaux naviguant sur le canal. Mais ils exécutaient des travaux d'entretien, en plus du maintien des eaux dans leurs biefs.

En cas de petites dégradations, compromettant la navigation, ils devaient procéder aux réparations nécessaires. Ils devaient entretenir la plateforme de leur écluse et les abords. Ils devaient couper les herbes dans l'eau et éviter, par temps de gelées, de laisser les glaces se former dans le sas et contre les portes. Ils devaient curer leur écluse et procéder à toutes les petites réparations. Enfin, ils avaient à charge d'entretenir une certaine longueur, de part et d'autre de leur écluse, décidée par le conducteur. Cet entretien des berges, du canal et du domaine boisé pouvait s'étendre jusque dans les 500 mètres de chaque côté de l'écluse !

L'article 23 dit encore : « Chaque éclusier sera tenu de se procurer, à ses frais, une brouette, une pioche et une pelle ; il entretiendra toujours ses outils en bon état de service. Tout objet qui sera confié par l'administration à un éclusier, et qui sera perdu par sa faute, sera remplacé à ses frais. »

Les éclusiers devaient donc acheter eux-mêmes l'essentiel de leur outillage !

Pendant la période de chômage, ils étaient inclus dans les équipes chargées de procéder aux gros travaux d'entretien.

En général, ils recevaient tous les ordres, les consignes, leur salaire par le garde-conservateur.

Il y avait un atelier, tenu par des agents des brigades d'entretien de la subdivision de Rennes-Navigation. Celui-ci se trouvait au parc-matériel des Ponts et Chaussées, semble-t-il, dans les prairies Saint-Martin à Rennes, où il était encore après la deuxième guerre mondiale.

Dès avant l'ouverture du canal, avait été mis en place, en 1825, un autre atelier, bois et fer, dans l'une des maisons des onze écluses à Bazouges, sans doute à la n°22. Le chef de cet atelier, JUSTEL, décédé le 3 décembre 1827, fut remplacé par SAINT-GAL.

Les cantonniers des brigades avaient donc leurs ateliers, ce qui leur permettait de réaliser la plupart des réparations sur les maisons, les portes d'écluse

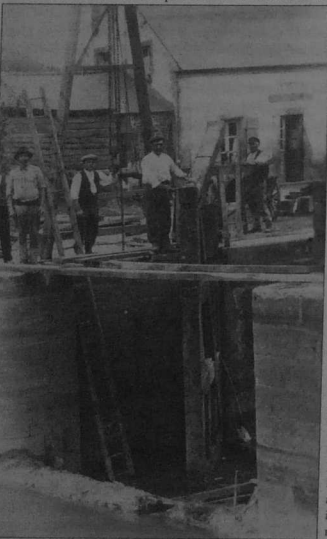
et les autres ouvrages du canal.

Les opérations de dragage n'avaient pas encore lieu en ces premières années. D'ailleurs, les bateaux chargés remuaient les vases, dans le fond du canal, favorisant la mise en suspension dans l'eau des particules de matière qui s'évacuaient, en partie, tout naturellement, par l'effet de chasse, lors des nombreux éclusages.

Aujourd'hui, si l'on voulait maintenir le mouillage original du canal, on se trouverait dans l'obligation de renouveler les opérations de dragage régulièrement. L'idéal serait de procéder à ceux-ci tous les trois à cinq ans, suivant la situation des biefs dans leur environnement.

Les cantonniers des trois brigades du canal d'Ille et Rance assuraient habituellement tout l'entretien courant, sur les zones et les ouvrages que les éclusiers ne couvraient pas. Puis, en période de chômage, des équipes constituées de cantonniers et d'éclusiers assuraient le gros entretien en dehors des opérations importantes, réalisées par les entreprises.

On a une idée de ce qu'était la maintenance du



Changement de porte amont de l'écluse de EVRAN au cours de l'été 1907. On remarque l'énorme chèvre en bois, système qui servait sur le canal d'Ille et Rance jusqu'en 1967 au montage des portes d'écluses. Un palan à chaîne est assujéti en tête. En arrière on distingue le chariot à bras qui servait à approcher les pièces de bois. On en est, semble-t-il, au montage du balancier que Albert L'HERMITE, faisant fonction de chef-cantonnier, ajuste. Deux ou trois cantonniers du service navigation montaient les portes avec les ouvriers de l'entreprise qui les construisaient alors. La chambre de porte est barrée d'un talus d'argile laissant passer l'eau par une goulotte constituée de trois planches, jusqu'au sas de l'écluse afin de travailler au sec. Les filtrations étaient évitées. On ajustait la porte sur le busc le mieux possible, afin d'éviter les fuites, à l'aide de deux fortes planches étanchées, côté pierre avec de la mousse.

178

canal au cours du 19<sup>ème</sup> siècle. Le budget réservé à l'entretien alla en augmentant, d'autant que la navigation commerciale prit de l'essor.

L'ingénieur LEPORD indiquait dans un rapport qu'en 1861, une somme de 52 000 francs fut dépensée à cet effet, sur la partie située en Ille-et-Vilaine et 18 000 francs dans les Côtes-du-Nord. Pour l'année 1862, il estima le besoin, respectivement, à 60 000 et 20 000 francs.

Il précisait dans le document qu'on payait des indemnités aux éclusiers pour le passage de nuit des bateaux autorisés. Il prévoyait aussi, étant constatée l'importance du trafic, de créer de nouveaux postes d'éclusiers.

En effet, lorsque la distance entre deux écluses était assez courte, on n'avait nommé qu'un seul éclusier pour les deux. Dans l'échelle des onze écluses de Bazouges c'est encore le cas aujourd'hui.

Le rapport de l'ingénieur LEPORD donne quelques précisions sur les opérations d'entretien réalisées au cours de l'année 1861 :

- Quelques parties de bajoyers d'écluses refaites, suite à de fortes filtrations.
- Remplacement de quelques portes anciennes.
- Dragages de hauts-fonds et de dépôts de sable et gravier.
- Renfort des enrochements du pied de quelques déversoirs.
- Rejointement de quelques maçonneries.
- Peintures de charpentes de maisons-éclusières.
- Goudronnage de portes d'écluses.
- Quelques réparations de maisons-éclusières.

On trouve dans cet extrait, le remplacement de quelques portes d'écluses anciennes. Il s'agissait des portes amont et aval de l'écluse n°40 « Butte-Jacquette » et amont des « Islôts ». Les premiers

remplacements de portes d'écluses, depuis la construction, avaient eu lieu entre 1851 et 1858, sur les premiers ouvrages réalisés pendant la période napoléonienne. Les deux portes de l'échelle des onze de Bazouges avaient déjà été toutes changées.

On se trouvait dorénavant devant ce problème, qui allait devenir constant, au fur et à mesure du vieillissement des portes en bois de chêne.

Les entreprises avaient fabriqué les portes, lors de la construction du canal. Elles continuèrent à les fabriquer, lors de ces remplacements.

En fonction des dates connues du changement de ces portes, on peut estimer la durée de vie moyenne de celles-ci à 31,5 années. Sur le versant sud du canal, la moyenne obtenue est de 34 ans et sur le versant nord de 31 ans. On a l'exemple d'une porte qui ne fut changée qu'après 49 ans de service ! Celle qui dura le moins longtemps n'avait que 14 années.

Il semble que les structures des services de la navigation intérieure des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine, qui assuraient la maintenance sur le canal, ne changèrent pas, jusque vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle.

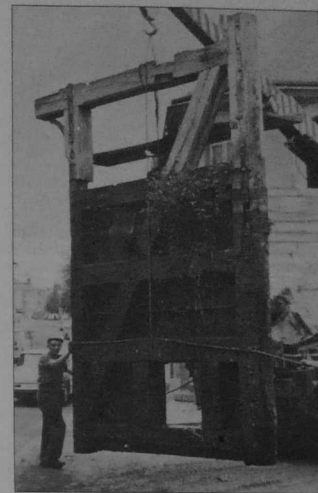
Ensuite, comme le trafic sur le canal allait en diminuant d'année en année et devint tellement faible, l'administration finit par souhaiter le déclassement de la voie d'eau.

Les structures du service de navigation intérieure évoluèrent alors plusieurs fois. A partir de 1895 environ, la brigade de Rennes n'assura plus l'entretien que jusqu'à l'écluse des « Brosses » en Betton, à l'avantage de celle de Bazouges qui vint désormais jusque-là.

L'ingénieur ordinaire, responsable de la subdivision de Rennes-Navigation, depuis 1872, était M. ROUSSEAU.

La concurrence du chemin de fer avait amené l'administration à, pratiquement, abandonner l'entretien du canal d'Ille et Rance, en fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Nous le verrons dans un prochain chapitre, vers 1910, le canal se trouvait pratiquement à l'abandon !...

Étaient pourtant maintenues des structures. L'ingénieur ordinaire de la subdivision de Rennes-Navigation avait toujours deux conducteurs sous ses ordres. Les gardes-conservateurs n'existaient plus, ayant été remplacés par des chefs-cantonniers placés dans chaque brigade d'entretien. Ce fut



Dépôt d'une porte vers 1960 à RENNES. Les moyens de levage avaient changé depuis le début du siècle. Ici, dans la ville de RENNES on faisait déjà parfois appel aux engins de manutention. Remarquons le mauvais état de cette porte : même les herbes poussaient sur les traverses et n'en étaient pas enlevées !

pendant cette période d'abandon d'une grosse partie des travaux d'entretien, que l'on commença à remplacer les hommes-éclusiers par des femmes, n'ayant plus à assurer les mêmes travaux qu'eux.

Ainsi, le conducteur de la brigade de Rennes, logeait à l'écluse n°2 « Saint-Martin », où son épouse était éclusière.

Un deuxième conducteur assurait la conduite de la brigade, effectuant les menus travaux d'entretien entre Betton et Trévérien inclus, et avait la charge de l'atelier de la maison n°22. Il logeait dans l'écluse n°28 « La Madeleine » et avait un bureau accolé en bout de celle-ci.

La subdivision de Dinan-Navigation était alors dirigée par l'ingénieur ordinaire OLLIVIER et gérait tout le reste du canal. Le conducteur de travaux de sa brigade avait un bureau au 7 rue

179



Ancien entrepôt de "Baudouin" de la brigade de DINAN. (Il ne fut abandonné qu'en 1985)

Beaumanoir et un entrepôt à « Baudouin », un peu avant « La Courbure », rive gauche. En 1894, seulement trois cantonniers assuraient l'entretien sur le territoire de cette brigade.

Au cours de la période 1900 à 1914, une part importante des travaux d'entretien fut abandonnée, nous l'avons dit. Mais, il y avait tout de même obligation d'assurer le remplacement des portes usées. Cinquante et une portes sur quatre-vingt-seize furent changées dont quarante-sept en bois de chêne. Peut-être pensa-t-on alors limiter, à l'avenir, les dépenses. On commença par fabriquer quatre portes métalliques, en fer : « Petite Madeleine » aval, « La Dialais » amont, « Calaudry » amont en 1902 et « Haute-Roche » amont en 1904.

La politique de la moindre dépense se poursuivit par le remplacement, au fur et à mesure des départs des hommes-écluseurs, agents titulaires de l'Etat, par des femmes-écluseuses, auxiliaires. Seul le service à l'écluse du « Châtelier » fut toujours assuré par deux hommes, agents titulaires de l'Etat, dont l'un faisait fonction de chef (écluseur de 1<sup>ère</sup> classe).

Le salaire des ces femmes fut minimisé.

La guerre relança, par défaut des autres moyens de transports, presque entièrement réquisitionnés, le trafic sur le canal d'Ille et Rance. Ce fut sans doute la raison pour laquelle, dès 1914, une modification d'organisation eut lieu.

On institua une brigade d'entretien à Saint-Germain-sur-Ille qui prit en charge, avec à sa tête un chef-cantonnier, la zone s'étendant de l'écluse des « Brosseles » à « Villemorin » incluse, partie qui depuis 1895, avait été entretenue (!) par la brigade de Bazouges. Ainsi, la subdivision de Rennes-

Navigation eut-elle désormais deux brigades. La subdivision de Dinan-Navigation conserva les deux qu'elle avait déjà mais son étendue fut limitée au pont de « La Plouisière » en Guipel.

Constat important : il n'y avait plus, semble-t-il, de conducteur à la tête de chaque brigade !

Il fallait reprendre ce qui avait été délaissé avant 1914 et assurer, sur l'ensemble du Canal, un bon entretien, capable de satisfaire la navigation importante qu'il y eut, pendant la période de guerre, entre Saint-Malo et Rennes.

On reprit le savoir-faire des plus beaux jours du canal, du temps de son apogée, et, dès après-guerre, on conserva cet esprit. On ne parla plus, pendant un temps, de déclasser cette voie d'eau.

## Témoignages

Le témoignage d'un ancien cantonnier du canal d'Ille et Rance nous apporte de précieuses indications sur ce qu'était le travail des agents d'entretien, au cours des années vingt et début des années trente ainsi que sur l'organisation.

Roger HARDY, fils de Jean-Louis, connaissait bien le canal et en particulier le secteur sud. Il était né le 29 avril 1913, dans la maison n°14 du « Dialay », en Saint-Médard-sur-Ille où sa mère, Léonie GUERIN, fut écluseuse du début d'année 1913 au début d'année 1938.

Laissons le parler : « ... J'avais tout juste 17 ans lorsque je fus embauché comme cantonnier-stagiaire, à la brigade d'entretien de Saint-Germain-sur-Ille.

Depuis la guerre, le chef-cantonnier en place s'appela Eugène MONNIER. Il logeait dans la maison-écluse n°11 de « Saint-Germain » où sa femme était écluseuse. C'était notre chef d'équipe mais il était aussi le chef des treize écluseuses de notre brigade. Celle-ci s'étendait de l'amont de l'écluse des « Brosseles » en Betton à l'amont de celle de « Villemorin » en Guipel. On assurait aussi l'entretien de l'étang et de la rigole de « Boulet » ainsi que de l'étang de « La Lande d'Ouée » où il y avait un gardien.

Eugène MONNIER avait six cantonniers sous ses ordres et moi qui venait d'arriver. Presque tous logeaient dans une maison d'écluse où leur femme était écluseuse : Joseph LIGUET à « Lengager », Jean ROULLE à « Courgalais » et Auguste

BONHOMME à « Haute-Roche » en Montreuil-sur-Ille puis Jean PAUTONNIER à celle de « Grugedaine » en Chevaigné. Alphonse MARRE était fils de l'écluseuse de Saint-Médard et moi de celle du « Dialay ». Seul, Jean SUREL habitait le village des « Jannais » en Saint-Médard-sur-Ille.

Chacun avait, à son domicile, les outils que le chef nous avait confiés : une fourche à pierre, une pelle-palis, une pioche, une faucille, une faux pour laquelle nous avions un grand manche de 4 mètres, car ils nous fallait faucher les herbes d'eau. Nous avions aussi des cordages qui nous servaient pour haler, nous-mêmes, les bateaux du service. Ils nous servaient aussi lors des abattages d'arbres.

Comme cantonnier-stagiaire, je recevais 396 francs de salaire par mois. Les cantonniers confirmés avaient 500 francs. A cette époque, on payait le paquet de tabac gris de 40 grammes, 24 sous (1,20 franc).

Je gagnais quatre fois plus que ma mère qui était écluseuse.

Il n'y avait alors, aucun bâtiment, atelier ou hangar pour la brigade. C'était la raison pour laquelle on avait nos outils à la maison. Suivant le travail prévu, on emportait ceux dont on avait besoin, attachés sur le cadre de notre vélo.

Le chef n'avait pas de bureau. Alors, il avait disposé une petite table sous le travers de la fenêtre de la seule pièce habitable du rez-de-chaussée de sa maison d'écluse. Tous ses papiers de service se trouvaient, plus ou moins péle-mêle, sur celle-ci.

En ce temps-là, les portes d'écluse étaient fabriquées par des entreprises spécialisées. Leurs maîtres-ouvriers-charpentiers connaissaient très bien le travail. Je me souviens qu'il y avait l'entreprise GENDRON, de Nantes, je crois. Il me semble qu'elle avait des gars sur Rennes et qu'on l'appela, par la suite, GENDRON et LECOUBLAY. Il me semble avoir entendu dire que le grand-père GAUTIER, de la scierie du « Moulin du Pont », près de « Grugedaine », avait aussi fabriqué des portes au début du siècle.

C'était l'ingénieur FOREST, de la subdivision de Rennes-Navigation, qui s'occupait de ça. L'autre ingénieur, à la subdivision de Dinan-Navigation, s'appela LEBRUN.

Les arbres, pour la fabrication des portes,

étaient choisis par le chef-cantonnier, qui les marquait et nous les faisait abattre. Ensuite, on les transportait, dans notre bateau, vers les scieries de notre secteur pour faire équarrir les troncs aux bonnes dimensions. Après, c'était les gars de chez GENDRON qui fabriquaient les portes, quand le bois était à peu près sec, trois ou quatre ans plus tard. Il y avait la scierie à Pierre GAUTIER à Chevaigné et aussi la scierie FAYON, dont l'atelier se trouvait juste en aval du viaduc de chemin de fer, en bas de Saint-Médard-sur-Ille. Je me souviens que le père FAYON entraînait ses scies avec une belle locomobile qu'il entretenait comme un bijou. Les cuivres des tubulures étaient toujours étincelants.

De mon temps, le domaine boisé du canal, comme le reste, était très bien entretenu. On était fier de notre canal.

Le chemin de halage avait 2 mètres de largeur praticable et il était empierré, gravillonné et sablé. Chaque année on taillait les bords de la belle allée qu'il formait, au cordeau. On retouchait les déformations, consécutives au froid de l'hiver ou au passage des chevaux de halage. On comblait les trous. On curait l'ensemble des contre-fossés et on fauchait l'herbe. Du côté du contre-halage, c'étaient généralement les fermiers (locataires de ce côté de berges, pour l'herbe) qui assuraient l'entretien.

C'était beau et on appelait le côté du contre-halage : « la digue verte ».

Le long ruban du chemin de halage ressortait de la verdure. C'était propre, net. On n'utilisait jamais de produits chimiques.

De mon temps, les écluseurs ou écluseuses devaient encore entretenir les alentours de leur écluse, sur cent ou deux cents mètres de chaque côté.

Tout le long du canal, il y avait un bornage : une petite borne tous les 100 mètres, une autre, un peu plus grosse, aux 500 mètres et la borne habituelle au kilomètre. Tous les ans, on les blanchissait à la chaux et on repassait les chiffres à la peinture noire.

Quand on fauchait les herbes qui poussaient dans l'eau d'un bief, le chef-cantonnier faisait envoyer un peu d'eau, par l'écluseuse d'amont, ce qui créait un courant, faisant descendre celles-ci vers l'écluse aval, où l'on pouvait, aisément, les enlever.

Deux fois l'an, en mai et en octobre, nous procédions à la grande toilette de la rigole de « Boulet ». Nous partions de celle-ci, à côté de l'écluse de « Villemorin », et arrivions en haut, à l'étang de « Boulet », environ vingt jours plus tard. On avait 17 kilomètres à nettoyer.

Nous faisons ce travail à cinq gars : un de chaque côté coupait les abords et les berges de la rigole ; derrière, deux autres faucardaient les fonds de la rigole et le dernier posait des barrages sur l'eau, lui permettant de récupérer les herbes flottantes, au fil du courant.

Chaque semaine, un cantonnier de la brigade parcourait toute la longueur de la rigole de « Boulet », pour remédier à toute entrave à la circulation de l'eau, car la pente était très faible sur les 17 kilomètres !

Une fois ce travail terminé, il nous fallait nettoyer la chaussée, qui faisait alors le tour de tout le plan d'eau, composé de trois parties : « Boulet », « Pont au Marquis » et « Plancher-Froger ».

À l'automne, les cantonniers balayaient même les feuilles mortes sur le chemin de halage du canal !...

Marthe DESPRETZ connaissait très bien



L'ancien bureau du conducteur de la brigade de BAZOUGES-SOUS-HÉDÉ, attenant à la maison d'écluse de "La Madeleine", est toujours debout mais en très mauvais état.

l'ingénieur de la subdivision de Dinan-Navigation, Jean LEBRUN : « On l'appelait couramment « le père LEBRUN »... un bon bonhomme, croyez-moi. »

En 1933, cette demoiselle, sœur de Marcel DESPRETZ, le nouveau responsable de la brigade d'entretien, basée à Bazouges-sous-Hédé, vint s'installer, avec son frère et son père, dans la maison de l'écluse n°28 « La Madeleine ». Marcel DESPRETZ venait de remplacer M. CAMPION, l'ancien chef-cantonnier, parti depuis deux ans. Il avait un petit bureau, construit en bout de la maison. À l'époque, la zone d'intervention de cette brigade s'étendait de la borne kilométrique 63 du canal (limite des Côtes-du-Nord) au pont de « La Plouisière » en Guipel.

Le chef-cantonnier de la brigade de Dinan, Elie NOGUES, était basé aux bureaux de la subdivision de Dinan-Navigation, rue de l'Amirauté et il résidait, le long du canal d'Ille et Rance, 49 rue du quai à Dinan. En 1930, un chef-cantonnier recevait un salaire mensuel de 600 francs.

Elie NOGUES avait en charge, avec sa brigade, l'entretien du secteur du canal compris entre la borne 63 et l'écluse du « Châtelier » incluse.

Nous avons retrouvé une liste nominative du personnel de la subdivision de Dinan-Navigation, permettant d'avoir une image exacte de l'organisation du service, juste à la veille de la deuxième guerre mondiale, en 1939.

Les deux employés de bureau, encore en poste au début de l'année trente-neuf, avaient été mobilisés, ainsi qu'un cantonnier-titulaire de la brigade de Bazouges. Par ailleurs, manquaient six autres cantonniers-auxiliaires mobilisés. Il ne restait donc que neuf cantonniers sur seize en temps normal !

Les deux employés furent remplacés, mais il faut noter que la toute nouvelle Mademoiselle Jeannette LEBOURDAIS, qui fut embauchée le 18 avril 1939, venait tout juste d'avoir quinze ans ! L'ingénieur LEBRUN avait décidé de prendre une jeune personne, afin d'assurer lui-même sa formation.

Jeannette nous a expliqué que ce fut très dur pour elle : « C'était un homme exigeant, intransigent, qui ne reconnaissait jamais ses erreurs. Au bureau, on l'appelait, mon collègue et moi : « le paternel ». C'est vrai, je ne connaissais rien ; j'avais tout à apprendre... Mes premières paies m'étonnèrent grandement et plus encore mes

Ingénieur Subdivisionnaire : LEBRUN Jean, logement et bureaux, 25 rue de l'Amirauté DINAN.	
Employés de bureau : LE BOURDAIS Jeannette, employée auxiliaire, résidence DINAN. LE BRETON Georges, dessinateur technique, résidence DINAN.	
<b>BRIGADE de BAZOUGES-SOUS-HÉDÉ</b>	<b>BRIGADE DE DINAN</b>
Chef-cantonnier 4 <sup>ème</sup> classe : DEPRETZ Marcel écluse de "La Madeleine" BAZOUGES Bureau accolé à maison d'écluse	Chef-cantonnier 3 <sup>ème</sup> classe : NOGUES Elie 49 rue du quai DINAN Bureau à la Subdivision
<b>CANTONNIERS :</b>	<b>CANTONNIERS :</b>
Titulaires : BAZIL Jules, 1 <sup>ère</sup> classe, résidence écluse Ségerie BAZOUGES BUREL Marcel, 4 <sup>ème</sup> classe, " TREVERIEN LE MAUX Anatole, stagiaire, " QUEBRIAC	Titulaires : HAZARD Albert, 4 <sup>ème</sup> classe, résidence EVRAN LANGLAIS Joseph, 5 <sup>ème</sup> classe, résidence DINAN
Auxiliaire : BUAN Alexandre, auxiliaire, " BAZOUGES	Auxiliaires : AUBEL Joseph, ardoisier, résidence ST-SAMSON CHATTON célestin, auxiliaire, résidence EVRAN VIELLEPEAU Marcel, auxiliaire, résidence CHAMPS-GÉRAUX
<b>ÉCLUSIERS</b>	<b>ÉCLUSIERS</b>
Auxiliaires : BAZIL Madame, écluse 21 La Ségerie BAZOUGES BRETEUIL, Alphonse, écluse 24 " " LENOIR Edmond, écluse 25 La Parfraitre " " PANNETIER Marcel, écluse 27 La Madeleine " " LE GOHIC Madame vve, écluse 29 La Petite Madeleine " " MARTIN Maria, Madame, écluse 30, La Guéhardière " " VISTEAUX Louis, écluse 31 La Dalais " " LEFEUVRE Ernest, écluse 32 La Moucherie TINTENIAC " " MARTIN Madame Vve, écluse 33, Tinténac " " PAIN Madame Vve, écluse 34, La Grouillais QUEBRIAC " " DUVAL Léonie, écluse 35, Gué-Noëllan " " ARRIBART Madame, écluse 36, Pont-Houitte " " CHAUVIN Marcel, écluse 37, Calandry ST-DOMINEUC " " PIRON Bazille, écluse 38, Couetan " " BUREL Madame Vve, écluse 39, Gacet, TREVERIEN " " ROULE Madame Vve, écluse 40, Bette-Jacquette " " JANVIER Emile, écluse 41, Les Islets, " "	Titulaires : LE BOUEDEC Jean, 1 <sup>ère</sup> classe faisant fonction de chef, écluse 48, Le Châtelier ST-SAMSON GUEGUEN Hyacinthe, 4 <sup>ème</sup> " "
Auxiliaires : COUESNON Madame, écluse 47 Léhon LANVALLAY GENAIS Madame Elise, écluse 46 Pont-Perrin ST-CARNE LEHERISSE Fernand, écluse 45: Bouton CALORGUEN FAISANT Lucie, Madame, écluse 44 Mottay EVRAN CHAUVEL Ernestine Madame, écluse 43 La Roche " " GLOUX Amélie Madame, écluse 42 Evran " "	
ETENDUE = 27,5 Kilomètres	ETENDUE = 21,800 Kilomètres

parents. Vous vous rendez compte... je touchais 16 francs par jour, donc dans les 420 francs par mois ! On n'en revenait pas ! Alors, je finis par me faire au très fort tempérament du « paternel » et, très vite, je me suis adaptée au travail. Il le fallait bien...»

Il y avait bien longtemps qu'il n'y avait plus trois éclusiers au « Châtelier ». Mais on remarque que les deux en poste sont les seuls éclusiers titularisés. L'un des deux était même chef-éclusier. Sur les vingt-trois autres postes, neuf étaient occupés par des hommes.

Marthe DESPRETZ se souvient des années d'avant-guerre où quatre des sept éclusiers de l'échelle de Bazouges étaient encore des hommes.

Il y avait bien, en ce temps-là, un atelier dans la

maison-écluse n°22. La brigade entreposait du bois dans la maison n°23 et sous le hangar, construit en bout de celle-ci. Par contre, nous dit-elle, la brigade de Dinan avait le bâtiment de «Baudouin» pour entreposer outillage et matériel. Depuis quelques années, elle avait aussi un hangar, auprès de l'écluse de « La Roche » à Evran. Marie CHAUVEL, ancienne éclusière de « La Roche », se souvient que ce fut le père Albert L'HERMITTE, faisant fonction de chef-cantonnier, qui en posa la première pierre. Il monta ce hangar, avec ses gars, en 1930.

Ce chef-cantonnier était un aïeul de Annick FAISANT (Mme COLLET), ancienne éclusière de « Léhon ».

Marthe DESPRETZ relate, qu'après la

mobilisation de 1939, « le père LEBRUN », comme on l'appelait dans sa famille, essayait de remplacer les manquants, comme il pouvait. Un jour, il vint à bicyclette, prévenir son frère Marcel, qu'il allait lui envoyer un cantonnier, lui semblant assez spécial.

Effectivement, Marcel DESPRETZ « en vit de toutes les couleurs » avec ce nouvel employé qui arrivait de la région de Rostrenen, semble-t-il. Il arrivait au travail, aussi bien à sept heures qu'à huit ou neuf heures le matin. Il lui arrivait de rester travailler la nuit !

Un jour Marcel DESPRETZ le trouva seul, sur les berges du canal, en plein travail. Il ne l'avait pas vu depuis quelques jours. C'était un dimanche après-midi. Une catastrophe ce gars-là, dont on dut se séparer...

Il y eut bien d'autres aléas, pendant la guerre...

Il semble que ce furent les difficultés, inhérentes à la guerre, qui amenèrent l'administration à prendre certaines décisions. Par exemple, les entreprises qui fabriquaient les portes d'écluses, ne répondirent plus aux besoins. Bien que la navigation fut limitée, au cours de ces longues années de guerre, il fallut tout de même envisager la préservation du canal d'Ille et Rance et de ses œuvres.

La brigade de Saint-Germain-sur-Ille, qui allait devenir un maillon important de ce processus, subit quelques changements, bien malheureux, avant d'en arriver là.

Le chef-cantonnier Eugène MONNIER, qui avait été celui des « digues vertes », disparut subitement le 2 juillet 1937, comme nous l'avons relaté dans le chapitre précédent.

Un certain flottement eut lieu par la suite, pendant quelques années.

Un autre chef-cantonnier, qui l'avait remplacé, décéda le 27 décembre 1942. Il y eut encore Alexis FOURNIER en 1943 et Louis LEDOUX au début de l'année 1944.

## Remplacement des Portes

Mais arriva un homme qui, par ses qualités professionnelles, permit de compléter l'étendue des interventions de maintenance, effectuées par les brigades du service de navigation des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine, chargées du canal :

Jean BARBIER maître-charpentier de formation, qui fut nommé chef d'équipe de la brigade de Saint-Germain-sur-Ille.

Il arriva le 11 octobre 1943 à Saint-Germain, logeant, provisoirement, à l'auberge de « La Ville en Bois ». HARDY-BOURIEL, puis au premier étage de la maison-éclésiare de « Bouessay », tenue alors par Victorine DONDEL, avant qu'il aménage, environ un an plus tard, dans la maison de « Saint-Germain » où son épouse assura le service des éclusages jusqu'en 1959.

Dès son arrivée, en fin d'année 1943, il commença avec quelques cantonniers de la brigade, à établir sur le terre-plein du port de Saint-Germain, un hangar destiné... à la construction des portes d'écluses.

Jean BARBIER, chef d'équipe de la brigade de Saint-Germain, allait reprendre, grâce à son habileté professionnelle, une tradition, un savoir-faire que quelques entreprises spécialisées avaient perpétué depuis plus d'un siècle : la construction des portes des écluses du canal d'Ille et Rance.

En quelques années, il initia quelques agents des équipes d'entretien de l'administration et, désormais, la construction des portes d'écluses fut l'affaire de la brigade de Saint-Germain dont les futurs ateliers allaient se spécialiser dans ce noble travail.

Il semble que, lors de l'arrivée de Jean BARBIER, à la place d'un chef-cantonnier, on désigna désormais un chef d'équipe à la tête de chaque brigade. Celui-ci « faisant fonction » de conducteur trouvera-t-on un peu plus tard sur des documents.

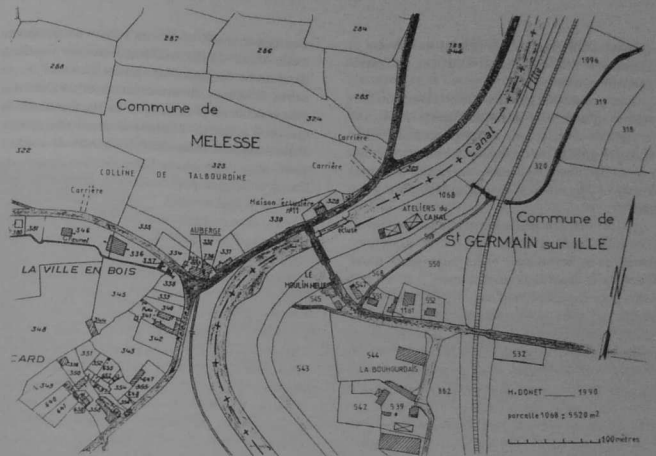
Autre point important : le secteur, entretenu par la brigade de Saint-Germain, s'agrandit, reprenant la partie comprise entre l'écluse des « Brosse » et celle du « Mail » à Rennes.

Il n'y avait plus que trois brigades sur le canal d'Ille et Rance : Saint-Germain, Bazouges et Dinan.

Sur le terre-plein du port fluvial de Saint-Germain-sur-Ille, il n'y avait aucune construction jusque là.

Mais au printemps 1944, on put constater qu'un premier hangar, pas encore entièrement fermé, avait été établi sur la partie sud, à environ 25 mètres en amont de l'écluse. Sa longueur était de 16 mètres et sa largeur de 10 mètres.

Depuis son arrivée, Jean BARBIER y avait



déjà fabriqué trois portes d'écluses : « Dialay » aval, « Haute-Roche » aval et la porte amont de l'écluse n°27, dans l'échelle des onze de Bazouges, avec l'aide de Alphonse BRETEL.

Les années 1944-1945 étaient celles d'autres événements autrement plus importants.

Le chef de la brigade de Saint-Germain allait se trouver devant une nouvelle situation, consécutive à la fin de la guerre et à la libération de notre région par les alliés.

La ville de Rennes, après bien des perturbations depuis le mois de juin, fut libérée le 4 août 1944 et assez vite, après les ratissages effectués dans la région, on se retrouva avec un problème de garde des prisonniers allemands. Un commando de prisonniers fut affecté par la suite sur le secteur sud du canal d'Ille et Rance.

Les autorités firent livrer, à Saint-Germain, deux baraques récupérées au camp de « Coëtquidan » et laissées par les Anglais lors de la débâcle de juin 1940.

Alphonse DEBRAY (père) patron-marinier originaire de Redon, avec son bateau-automoteur *Océan* transporta ces baraques de Rennes à Saint-Germain-sur-Ille, le 8 août 1945. Ces deux baraques, en forme de demi-tonneau, entièrement recouvertes de tôles à grosses ondulations,

descendant jusqu'à terre, furent remontées sur le terre-plein, au nord du premier atelier.

Jean BARBIER fut nommé chef du commando, constitué d'une quarantaine de prisonniers.

Complètement au nord du terre-plein, les soldats américains avaient installé, dès le mois d'août 1944, une station de purification d'eau pour des troupes de l'armée PATTON qui restèrent assez longtemps dans la région.

Durant le reste de l'année 1944 et pendant l'année 1945, une seule porte, celle de l'aval de l'écluse de « Ille », fut fabriquée.

Deux hommes de la brigade étaient affectés à la garde des prisonniers : Louis LOCHET et Raymond BARBIER (frère de Jean). Un troisième gardien fut bientôt coopté : Pierre HAMON.

On utilisa ces prisonniers pour effectuer des travaux d'entretien sur le canal. Quelques-uns restaient à l'atelier où un nouveau charpentier fut bientôt embauché : Pierre ROULLIER qui assura l'entretien des boiseries sur les maisons-éclésières.

L'ingénieur ordinaire Jean PORTAL, chef de la subdivision de Rennes-Navigation, qui l'avait embauché, le remercia dès la fin de l'année 1945 ! Il avait été décidé d'établir une pisciculture à « Boulet » mais le budget était trop juste.

Le système de mise à pied ou de mise en

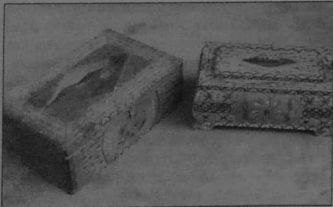
disponibilité était très fréquent aux Ponts et Chaussées, plus par imprévision que par réelle nécessité, semble-t-il.

Les prisonniers allemands furent surtout utilisés, jusque vers la fin de l'année 1946, aux travaux de dragage, en accompagnement d'une drague à godets qu'on appelait, comme partout, « la marie salope ». C'était sans doute la drague *Bravaria* appartenant à une grosse entreprise nantaise.

On dit que les prisonniers allemands étaient tellement mal nourris qu'ils mangeaient, couramment, les moules et les bigorneaux d'eau douce qu'ils trouvaient dans le canal ! Était-ce la raison pour laquelle l'un d'eux, Walter SAUTTER, décéda le 7 mars 1946. On ne le sait. Il avait à peine 36 ans.

Ils avaient aux pieds, continuellement, de rustiques sabots de bois, avec de la paille faisant office de semelle, sous de grosses chaussettes de tricot.

La plupart d'entre-eux, surtout ceux qui restaient à l'atelier, confectionnaient de jolis coffrets de bois ciselés et pyrogravés au fer rouge au feu. Ils les vendaient pour se faire quelque argent. D'autres, assez doués aussi, exécutaient quelques peintures figuratives, sur panneaux de bois.



Coffrets fabriqués au port de Saint-Germain-Sur-Ille, en 1946 par les prisonniers allemands. Ceux-ci travaillaient sur le canal, en particulier lors des curages manuels, sous les ordres du chef d'équipe Jean BARBIER. Ces coffrets étaient vendus à modeste prix à la population locale, procurant ainsi des "pratiques" aux prisonniers-artistes.

Lorsque les prisonniers quittèrent leurs baraques, il ne resta qu'un gros tas de sabots, constata Auguste BONHOMME, lorsqu'il fut embauché, comme menuisier, à l'atelier de Saint-

Germain en 1949. Arrivé au service en novembre 1962, Marcel CHOUARAN se souvient fort bien aussi de ce tas de sabots qui était encore là, en partie. D'ailleurs, il en récupéra pour en faire des pots à fleurs qu'il suspendait sur la façade de la maison d'écluse de Saint-Germain où son épouse avait remplacé Mme BONHOMME. Il connut aussi, dans l'une de ces baraques, une rangée de lits en bois, superposés, restés là, depuis que les prisonniers étaient partis.

Ces deux baraques servirent, pendant longtemps, à entreposer du bois de charpente et de menuiserie, pour les besoins de la brigade.

En dehors de Raymond BARBIER, qui fut affecté à la pisciculture de « Boulet » avec Charles ROBERT et de Edouard GALLAIS qui était gardien à l'étang de « La Lande d'Ouée », la brigade de Saint-Germain était ainsi composée, en 1949-1950 : Jean BARBIER, chef d'équipe résidant à l'écluse de « Saint-Germain », Jean SUREL, résidant à l'écluse de « Gourgalay » en Montreuil, Jean FREMONT, résidant à l'écluse de « Saint-Médard », Victor LEBRETON, résidant à l'écluse de « Dialay » en Saint-Médard, Emile FLOCH, résidant à l'écluse de « Bouessay » en Melesse, Maurice ROCHER, résidant à l'écluse de « Lengager » en Montreuil, Auguste BONHOMME (fils), résidant à l'écluse des « Cours » en Chevaigné et Jean SIMON, résidant au village du « Bas-Val » à Feins.

Après 1946, Jean BARBIER avait fabriqué deux nouvelles portes d'écluses. Auguste BONHOMME en fabriqua trois, avec Jean BARBIER, en 1949 : « Parfraire » amont, « La Madeleine » amont, et « Gué-Noëllan » amont. Alphonse BRETEIL, de l'équipe de Bazouges participa à ces dernières constructions. Certaines portes furent entièrement fabriquées par Alphonse BRETEIL.

En 1949 fut construit, au nord du premier atelier de Saint-Germain, qui avait été entièrement fermé, un petit hangar accolé, de 6 x 6 mètres, au fond duquel une chaudière fut installée pour le séchage du bois. Elle était toujours visible en 1992 !

Le système, inventé par Jean BARBIER, ne fut jamais terminé et ne servit donc pas.

Un béton avait été coulé dans l'atelier, permettant le traçage, en grandeur réelle des portes d'écluses à construire. Dans une autre partie de l'atelier furent mises en place : une scie à ruban,

une dégauchisseuse et plus tard une raboteuse. Auguste BONHOMME, embauché comme menuisier, avait ainsi tout le matériel nécessaire à la réfection des passerelles de portes d'écluses, des bardages des portes et des menuiseries diverses des maisons d'écluses. Cela ne dura pas.

Sur « un coup de gueule » de Jean BARBIER

L'ingénieur LEBRUN, pendant la guerre, n'avait pu mettre cet embryon d'atelier en place. Les armées d'occupation posaient d'énormes problèmes à la subdivision de Dinan-Navigation. Son ancienne secrétaire, Jeannette NOGUES (née LEBOURDAIS) nous dit : « ... C'était surtout sur les carburants qu'elles étaient le plus



Anciens Ateliers de Saint-Germain-Sur-Ille en 1990.

avec l'ingénieur PORTAL, ce dernier fit transférer, en 1955, toutes ces machines au parc-matériel de Rennes.

La brigade de Saint-Germain-sur-Ille n'avait pas vocation à se spécialiser dans les travaux de menuiserie, nous le verrons plus loin...

Déjà en 1947, se souvient Marie CHAUVEL, l'ancienne éclusière de « La Roche », l'ingénieur LEBRUN de la subdivision de Dinan-Navigation avait installé un menuisier, nouvellement embauché, en ce qui devenait « l'atelier de La Roche » à Evran. Le hangar, construit auprès de la maison-éclusière en 1930, fut investi par Robert CHAUDEURDY qui commença par fermer trois de ses côtés. Puis, il y installa son matériel et une ou deux machines. Une petite partie du hangar continua à servir de débarras à l'éclusière. L'atelier de « La Roche » était né.

pointilleuses. Puis, sur bien d'autres choses, comme les marchandises transportées sur le canal, la situation de notre personnel... Quand arriva la dangereuse et trouble période du printemps 1944, je fus chargée, par l'ingénieur, de « garder les bureaux ». Vous vous rendez compte !... »

L'ingénieur Jean LEBRUN craignait d'avoir à répondre à des injonctions des autorités allemandes, que sa morale aurait réprochées, aussi avait-il décidé de quitter la ville de Dinan. Il n'en était pas loin.

Annick COLLET, ancienne éclusière à « Léhon », dont la mère, Lucie FAISANT, tenait l'écluse de « Mottay », se souvient de cette époque où elle vivait sa quatorzième année, en témoin. En effet, sa mère cachait le père LEBRUN, au premier étage de sa maison-éclusière.

Laissons Annick parler : « On se méfiait de tout

*L'entourage et nous, les enfants, on était chargé de veiller les alentours, surtout quand le père LEBRUN écoutait les informations sur radio Londres : « les Français parlent aux Français ». Le voisin du moulin, qui fabriquait son électricité, nous alimentait, ce qui nous permettait de brancher la T.S.F. La fille de Jean-Marie HAMON, le patron-marinier du chaland en bois "Laborieux" prenait tout rapidement, car elle était sténodactylo. Ma mère avait le téléphone, installé par l'administration afin qu'elle puisse recevoir les appels des techniciens du barrage électrique de Ropemel, quand ils envoyaient plus de 26 m<sup>3</sup> d'eau par seconde dans la Rance. Elle prévenait aussitôt l'éclusier de « Léhon » qui avait aussi le téléphone et allait en vélo prévenir sa collègue de « Boutron ». Ainsi, de notre maison, le père LEBRUN pouvait obtenir des contacts, souvent par l'intermédiaire de ma mère qui téléphonait pour lui... »*

Ces temps difficiles étant passés on devait reprendre les activités normales d'entretien du canal d'Ille et Rance.

La surveillance des eaux du canal sur le secteur nord se faisait aussi au « Pont-à-La-Belle » qui enjambe la rivière le Linon au bas du bourg de Trévérien où se trouve une échelle de niveaux. C'était le père Marcel BUREL, habitant au bourg, qui devait téléphoner du poste public se trouvant dans la salle du café-tabac-épicerie de Trévérien,

au bureau de Dinan. Quand la cote atteignait 1,50 mètre, c'était grave, et Jeannette NOGUES devait alors avertir les pompiers et la Sous-Préfecture.

Le nouvel ingénieur de la subdivision de Dinan-Navigation, Emile LEBRETON fit murer le hangar de « La Roche » sous le contrôle du chef-cantonnier Elie NOGUES vers 1950 environ, pour protéger les grosses machines qu'on venait d'y installer : une scie à ruban et une combinée à bois. Ce fut le maçon de la brigade de Dinan, Albert HAZARD, qui établit ces murs.

Il y avait parfois de drôles de missions au service navigation. COLBERT, au 17<sup>me</sup> siècle, avait fait décréter que la limite du domaine maritime aurait été dorénavant celle de la laisse des plus hautes mers... Au cours des années 1950, Jeannette NOGUES participa à une opération très spéciale, destinée à déterminer exactement les limites du domaine maritime de l'estuaire de La Rance dont l'extrémité (artificielle) était constituée de la digue-déversoir, du pertuis et de l'écluse du site du « Châtelier », comme actuellement.

Il fallait connaître exactement cette limite dans l'estuaire où devait être construite une usine marémotrice, donc savoir jusqu'où l'on pourrait faire monter les eaux de la retenue créée par l'établissement de son barrage-support, prévu entre Saint-Servan et La Richardais.

Ainsi, par une belle nuit du mois de mars 1957, lors de la plus forte marée d'équinoxe, des

militaires furent postés tous les vingt mètres sur les deux rives de La Rance maritime !

A une heure précise, calculée par avance, chacun planta un piquet ou marqua d'un trait de peinture blanche la limite de montée des eaux.

On découvrit que, parfois, cette limite se trouvait jusque dans l'intérieur de certains bâtiments privés !

Les eaux s'élevèrent jusqu'à la cote de niveau 13,50 mètres.

Toutes les marques de cette cote maximale furent scrupuleusement relevées.

Jeannette NOGUES assistait, du côté du « Châtelier », à cette opération nocturne très particulière, servant de scribe à son patron Emile LEBRETON pendant toute la nuit.

La deuxième brigade de Dinan-Navigation, à Bazouges-sous-Hédé avait, depuis l'origine, un atelier installé dans la maison d'écluse n°22 qui avait, accolé à son extrémité ouest un petit hangar. Puis la maison n°23, où était adossé un autre hangar, servait d'entrepôt pour le bois, nous explique Georges GAMBLIN.

Georges GAMBLIN avait été embauché à la brigade de Bazouges en début d'année 1949. Voici ce qu'il nous rapporte : « On savait que le chef de la brigade de « Saint-Germain » était un maître-charpentier. Ici, on avait bien Alphonse BRETEIL, l'éclusier de la n°24, charron de métier, qui avait déjà construit une porte ou deux pour remplacer l'entreprise GENDRON qui les fabriquait avant-guerre.

A la scierie LOISEL, de « La Ville Allée », on avait bien aidé à fabriquer une ou deux portes. Ainsi, avaient été remplacées en 1950, la porte amont de « La Péchetière » puis celle de « Parfraire » aval, « La Guihardière » amont et la n°24 amont... »

Mais en 1951-1952 le problème se posa réellement. Jean BARBIER avait comme mission : la reprise en mains de la fabrication des portes d'écluses. Ainsi, notre chef de brigade, Marcel DESPRETZ nous demanda si l'un d'entre nous voulait se lancer. Je n'étais pas du métier mais je me suis dit que je pouvais me débrouiller aussi bien qu'un autre. J'allais déjà avec le chef ou avec Alexandre BUAN marquer les chênes et les abattre. Jean BARBIER fut mon maître. Il m'apprirent la charpente et la fabrication des portes. Les entreprises avaient conservé les plans. Avec

lui, j'allais vérifier sur place, minutieusement, toutes les cotes des pièces de bois constituant les deux vantaux de chaque porte qu'on devait remplacer.

Les troncs d'arbres qui avaient séché pendant trois années, étaient chargés dans notre péniche en bois à l'aide des « chiens-tourneurs » à griffes, en les roulant sur les deux « rances », jetées entre la berge du canal et le bateau. Il fallait parfois cinq beaux chênes pour un seul vantail d'aval.

On avait construit nous-mêmes notre péniche, cette espèce de gabare, en 1951, sur la grille se trouvant sous le pont du « Châtelier », en aval de la retenue, côté de La Vicomté-sur-Rance. Un autre gabarot, identique, fut construit en 1956 au même endroit, pour la brigade de Dinan. Le bois pour leur construction avait été débité à la scierie de Pierre GAUTIER, à Chevaigné. Cette scierie, fondée en 1919, était très moderne car, ayant brûlé en 1943, elle avait été reconstruite en 1944 et entièrement rééquipée.

Pour pouvoir nettoyer, réparer et calfeutrer nos bateaux, on construisit une grille, dans l'angle sud-ouest du bassin du port de Bazouges-Hédé à « La Madeleine ». Elle existe toujours.

Ces bateaux nous permettaient de transporter nos portes démontées, pièce par pièce, jusqu'à destination... »

Michel DUCROCQ, en retraite comme Georges GAMBLIN, précise :

« ...Encore, au cours des années 1970, on halait nos « péniches » et même les barges en fer, comme celle que vous avez vue sur la grille de « La Madeleine ».

On se passait un vieux pneu en bandoulière sur les épaules (on leur enlevait les cerclages d'acier auparavant). Un cordage solide, en chanvre, relié à celui-ci, était capelé sur la « bite d'amarrage » du bateau et on tirait... à un bonhomme, parfois deux. La liaison entre le cordage et le pneu était réalisée par deux boucles retenues par un simple bout de bois qui permettait de se désolidariser, rapidement, en cas de besoin. C'était une clé, en somme... »

Georges GAMBLIN reprend : « ... Ainsi, en 1954, on fabriqua les portes aval de « Tinténiac » et de « La Dialais », en 1955, celles de « La Madeleine » et « La Guihardière » aval, en 1956, celles de « Couadan » et la n°26 aval et enfin en 1958, la porte amont de « Pont-Houite ». A partir



Ateliers de la Brigade de "La Roche-Evran", dans l'état où ils se trouvent en 1993



On voit ici sur la gabare en bois de la brigade de Bazouges-sous-Hédé, amarrée auprès du vannage de "Bois-Maigre" dans le bief de partage, debout de gauche à droite : Francis BUAN dit "Théodore", Jean LEBRUN et Léonard LANGLAIS. Assis : Georges GAMBLIN et Alexandre BUAN. (Fin des années cinquante)

de 1962, je marquais et abatais les arbres avec Marcel BUREL (fils)... »

Marcel Burel, lui aussi à la retraite, se souvient de ce temps-là : « ... Quand on abatait, on notait sur un petit calepin bien tenu à jour, les endroits exacts où se trouvaient les troncs d'arbres et la date de l'abattage. Ainsi, lors de chaque besoin,



L'une des barges en fer utilisées par le service entretien du canal. Ici, elle se trouve sur la grille du bassin de "La Madeleine" - 1990.

on savait où trouver les chênes ayant trois ans de séchage. Et puis, tout jeune déjà, bien avant d'être embauché, je connaissais le boulot. Dès l'âge de 17 ans, en 1948, j'allais avec mon père et ses collègues de la brigade de Dinan, abattre les arbres. C'est moi qui grimpais lestement en tête

des arbres y attacher la corde destinée à orienter leur chute...

Un jour qu'on devait procéder à un abattage de sapins, du côté des onze écluses, « on s'est fâchés ». Bien énervés, à quatre gars de l'équipe, dont moi-même à la tronçonneuse, on a abattu 33 sapins, en une heure.

Nos arbres étaient débités par Arsène THEBAULT de la scierie de « La Roche », auprès de l'écluse de « Gacet » à Trévérien.

On montait les portes d'écluses, sur place, morceau par morceau, les descendant à l'aide d'un palan frappé sur une chèvre en bois. On s'en servit la dernière fois en 1966, pour monter la porte aval de « Pont-Houïte ». Après, le chef faisait venir un camion-grue... »

En 1965 furent fabriquées les dernières portes, sur le terre-plein de l'écluse n°22 à Bazouges. La scierie CHAMPALAUNE de « Lengaget » en Montreuil-sur-Ille avait débité le bois pour la construction de ces deux portes à placer dans l'écluse de « Fresnay » et construites avec Jean BARBIER.

Ensuite, la fabrication des portes d'écluses fut définitivement regroupée à l'atelier de la brigade de Saint-Germain, dirigée par Jean BARBIER. La brigade de Bazouges fut intégrée avec celle de Dinan. On a retrouvé qu'autrefois, les portes d'écluses, sur la zone de la subdivision de Dinan-Navigation, furent fabriquées par l'entreprise LHOÏTE et PLISSON...

Après le départ du dernier conducteur de la brigade de Bazouges, Christian GERARD, le bureau accolé à la maison-écluse de « La Madeleine » fut encore utilisé par Alexandre BUAN. Il assura l'intérim jusqu'à l'arrivée de Jacques LECLERC, au mois de mars 1968.

Par contre un bureau subsista dans les locaux de la subdivision de Dinan-Navigation, supprimée lors de la disparition de son dernier responsable,



L'arrondi du poteau tourillon d'un vantail de porte d'écluse s'exécute à l'herminette par le charpentier de l'atelier de Saint-Germain-sur-Ille, Jean DEFFAINS, janvier 1989.

M. André PAUL, en fin d'année 1966.

Mme Jeannette NOGUES, toujours en poste, continua de se charger de toute la partie administrative et des relations avec les services du personnel et comptable de Rennes.

Par contre, la hiérarchie technique l'ignora complètement pendant de longs mois.

La subdivision de Rennes-Navigation avait repris, entièrement, le canal de Rennes jusqu'à l'écluse de « Châtelier », lors de l'arrivée de son nouveau responsable M. BUARD, vraisemblablement en début de l'année 1967.

Jeannette NOGUES se souvient : « ... Comme M. PAUL ne venait plus au bureau, depuis un bon moment, et qu'il n'y avait plus de conducteur, pendant quelques mois, Alexandre BUAN de Bazouges, assurant l'intérim, me remettait les papiers habituels justificatifs. Je continuais à faire suivre vers le service du personnel à Rennes et je rédigeais certains compte-rendus. Pendant peut-être un an, je ne vis personne de la hiérarchie ! Un jour de l'année 1968 je vis arriver M. BUARD qui fut tout étonné de constater qu'il avait une

employée en poste, au bureau de Dinan.

On m'avait presque oubliée.

Un nouveau conducteur assura à partir de cette année-là la surveillance de toute la partie nord du canal, entre l'aval de l'écluse de « La Dialais » et « Le Châtelier » : Jacques LECLERC.

Vous savez qu'à partir de 1968, l'administration des Ponts et Chaussées devint l'administration de l'équipement... »

À Saint-Germain-sur-Ille Georges GAMBLIN, affecté à l'atelier de fabrication des portes d'écluse, se retrouva « charpentier en second » avec Jean BARBIER, le chef de la brigade.

Un petit bureau d'environ 4 mètres au carré avait été implanté en 1959, auprès du premier atelier car Mme BARBIER avait été nommée éclusière au « Mail » à Rennes et son mari ne résidait donc plus à la maison de l'écluse de Saint-Germain. Il avait été construit en parpaings, par Jean FREMONT, maçon de l'équipe. Ainsi, le responsable de la brigade avait désormais un vrai bureau... si l'on peut dire.

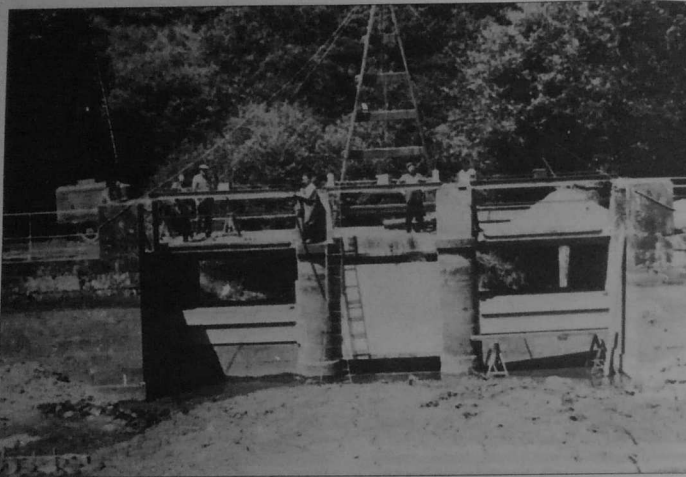
À partir de 1968, la scierie Pierre GAUTIER, de Chevaigné, débita les troncs de chênes nécessaires à la fabrication des portes. Le transport des grumes ou des portes fut assuré par Clément THOMAS, avec sa péniche *Oeil d'argus*, ou encore par son fils Léon, patron de *Alcyon*.

Maurice ROCHEE, un ancien de la brigade, embauché en 1946, participait aussi avec Jean BARBIER à la fabrication et au montage des portes : « ... A quatre gars bien décidés, on fabriquait une porte amont (ses deux vantaux) en une semaine de six jours, à partir des pièces de bois correctement équarries en scierie. On y allait au harpon, à la scie, à la hache, à l'herminette, à la bésague, à la varloppé, au ciseau à bois et à la tarière pour les trous. Puis, on traitait le bois au tréfil.

Sur place, à l'écluse, pour le montage d'une porte, lorsque tout était bien préparé et que rien ne venait entraver la marche normale de l'opération, nous mettions une bonne journée à quatre, cinq gars.

Une fois, Jean BARBIER, Georges GAMBLIN et deux ou trois de l'équipe de Saint-Germain nous avons fabriqué les portes du bassin de Redon. Elles étaient énormes !

Vers les années soixante-dix, toutes les portes aval du canal d'Ille et Rance avaient une



Changement du vannage du Dialay en 1962. A gauche : Maurice ROCHÉE ; sous sa casquette : le Grand Jean SUREL ; sur le pilier : Marcel CHOUARAN ; sous la chèvre : Jean BARBIER et (?). Lors de ces travaux on utilisait encore la chèvre en ces années-là (en partie en bois et les montants en métal).

commande par tourniquet à manivelle. Mais autrefois les portes étaient toutes à balancier, c'est-à-dire avec une traverse supérieure débordant de plus de 3,50 mètres et que l'on poussait à la main. Les écluses accolées à un pont routier, ne permettaient pas d'avoir ces longs bras à leur porte aval. Il y avait alors, pour les manœuvrer, une béquille de plus de 3 mètres de longueur, retenue à la porte par une douille avec anneau emmanchée à un bout, l'autre extrémité étant constituée d'un manche transversal qu'il fallait tirer ou pousser à deux mains, pour ouvrir ou fermer le vantail de porte.

Ce fut sur ces portes-là que l'on commença à monter des tourniquets. Le premier essai eut lieu à l'écluse de « Haute-Roche » en 1959. Ensuite, on posa des tourniquets à toutes les portes aval des écluses accolées à un pont routier.

Ces premiers engins étaient constitués d'un boîtier contenant les engrenages, fixé sur le sol. Des gros galets maintenaient le déplacement

longitudinal d'une énorme crémaillère, plaquée sur la grande roue dentée du boîtier et fixée par son autre extrémité au vantail de porte. Un trépier d'un mètre de hauteur supportait l'axe vertical de commande, en haut duquel une manivelle simple était enboîtée. Un système comparable, incorporé dans un boîtier vertical de fonte monobloc d'un mètre de hauteur, fut mis en place sur les écluses situées sur le versant nord du canal. La commande en tête était une simple barre de bois transversale et non plus une manivelle... »

Ce que ne dit pas Maurice ROCHEE c'est que, depuis leur origine semble-t-il, les portes de l'écluse maritime du « Châtelier » avaient une commande par de très gros tourniquets, carrossés, dont la manivelle, en tête, était beaucoup plus pratique puisque sa poignée était horizontale. Des tourniquets fonctionnant sur le même principe équipent maintenant de nombreuses écluses du canal.

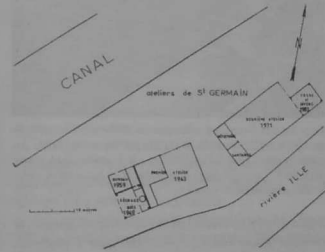
Ce que ne dit pas non plus Maurice ROCHEE,

c'est qu'il fut le grand spécialiste du piégeage des prolifiques rats musqués qui détruisaient constamment les digues des rigoles et créaient de nombreuses fuites au canal...

## Atelier de Saint-Germain-sur-Ille et La Roche-Evran

Il participa aussi, en 1971, à la démolition des anciennes baraques anglaises en tôle ondulée, toujours là, à Saint-Germain, mais en bien mauvais état.

A leur emplacement, Georges GAMBLIN, Maurice ROCHEE et les autres gars de l'équipe, construisirent, sous la direction de Jean



Implantations successives des différentes parties qui constituaient les anciens ateliers de Saint-Germain-sur-Ille.

BARBIER, un hangar de 19,50 mètres de longueur sur 10 mètres de largeur.

Tout était donc en place pour que Saint-Germain devienne l'atelier spécialisé dans la construction des portes d'écluses du canal et aussi des travaux de charpentes.

Les choses se précisaient aussi sur le versant nord où, de plus en plus, on s'appuyait sur l'atelier de « La Roche », à Evran, pour les travaux de menuiserie.

Les deux ateliers du canal d'Ille et Rance, en dehors de l'entretien habituel qu'ils assurent,

chacun sur leur secteur, continuent depuis leur spécialisation particulière.

Si Jean BARBIER avait au début un vélo, puis ensuite une vieille automobile Citroën C4, au cours des années soixante le responsable de la brigade de Dinan, Georges RIDEAU, reçut une 2 cv Citroën. Ensuite, au cours des années soixante-dix, la 4 L Renault allait prendre le dessus.

Marcel BUREL précise : « ... Les véhicules automobiles ? Ce fut pour les chefs, au début. Pour ma part, jusqu'en 1968, j'ai transporté mes outils attachés sur le cadre de mon vélo. J'eus une « mobylette » en fin d'année 1968 pour mes déplacements. C'était plus rapide, avec moins de fatigue. Une fois, il m'arriva un bon tour avec celle-là. On allait au travail, le plus souvent, par le chemin de halage. On avait pourtant l'habitude, mais un soir en revenant du boulot, j'aperçus un peu tard un tuyau de vidange, placé en biais du chemin. Il dévia ma trajectoire brutalement et je me retrouvai avec le vélomoteur dans le canal ! C'était juste à côté du village de « Saint-René », entre les écluses de « Mottay » et « La Roche ». Je ne sais pas si quelqu'un me vit mais je dus m'en sortir tout seul.

Je n'étais pas bien fier de ma baignade mais, avec les copains, on a bien rigolé.

En 1971, on avait une 4 L Renault pour nos déplacements professionnels. Quelle amélioration !

Le domaine des travaux d'entretien était assez vaste. L'hiver, par exemple, quand il y avait de la glace, on devait la casser, à l'aide de gros maillets, le long des quais, contre les portes d'écluses et autres ouvrages pour éviter la pression exercée par celle-ci. En cas de gels persistants, on devait le faire chaque jour. Parfois, on embarquait à plusieurs avec nos maillets sur les quelques péniches qui circulaient encore et, de l'avant, on cassait la glace au fur et à mesure qu'elles avançaient... »

Il y a bien longtemps, les gars de la brigade avaient entièrement refait les perrés le long du bief de « Pont-Houitte ». La pierre était maintenue en bas des pentes de berges par trois pieux de châtaignier ou de chêne tous les mètres. La pierre fut encore prise à la carrière du bas de Taden, auprès de la maison carrée car celle de « Vaugré » était trop friable.

La pierre était transportée dans les barges en fer du service, halées par les hommes de la brigade.

Ces barges ont un double-fond permettant de les lester en le remplissant d'huile de vidange, car elles étaient parfois chargées de vases de dragage assez liquides, donc très instables.

Depuis quelques années elles sont poussées par les plates en fer, équipées d'un moteur hors-bord.

Autre exemple d'intervention décrit par Marcel BUREL : «... Au cours de la nuit du 4 au 5 juillet 1971, un orage terrible éclata. On voyait des bluètes. Vous savez, des petites flammes bleues chargées d'électricité qui couraient sur l'épaisse nappe d'eau ruisselant sur la terre sous les coups de foudre répétés. Mais il fallait y aller quand même.

Je devais suivre le niveau des eaux au « Pont à La Belle » et le communiquer, au fur et à mesure que ça montait, au bureau de Dinan. Je dus aller ensuite, sous l'orage, en pleine nuit, enlever des bastinges au déversoir du « Bois-Boirel » dans le bief de « Gacé », en amont des « Islôts ». Et j'étais seul. Quelle nuit.

Le lendemain, il fallut se rendre du côté de la rigole de Hédé qui, transformée en véritable torrent, avait provoqué l'inondation des quelques maisons situées en contre-bas. Il y avait 50 centimètres d'eau dans les pièces du rez-de-chaussée !... »

Le nouveau menuisier de l'atelier de « La Roche », Daniel ABRAHAM, fabriqua en 1976 toutes les fenêtres à petits carreaux qu'il mit en place, avec Georges GAMBLIN, pour fermer le hangar construit en 1971 à Saint-Germain-sur-Ille. Alphonse DY monta les parties en soubassement, avec des parpaings. Daniel Abraham poursuit : «... A suivre, nous avons coulé un béton dans ce nouvel atelier, auquel j'ai incorporé les lambourdes sur lesquelles on fixait un solide plancher, parfaitement plat. Ce plancher permettait à Jean BARBIER et Georges GAMBLIN de tracer leurs épures pour la construction des portes d'écluses.

Tout cela fut fait avec le bois que l'on avait en réserve sous le hangar de la maison-écluse n°23, dans les onze écluses à Bazouges et en partie à Saint-Germain. On le transporta à l'aide de la seule remorque et tracteur qu'on avait, à l'époque, à l'atelier de « La Roche ».

A l'atelier de « La Roche », on fait parfois quelques réparations de portes d'écluses mais on n'en fabrique pas. On fabrique les enclos pour les



Gros travaux d'entretien : changement de la porte aval, en bois de chêne, à l'écluse de « Pont Perrin » en avril 1990. Au premier plan, Jean DEFFAINS et sur la porte, Jean-Pierre MOULIN. On a fait appel à un plongeur ce qui évite de vider le bief pendant cette opération.

écluses, les passerelles de portes et leurs gardes du corps et d'une manière générale, pour l'ensemble du canal, toutes les menuiseries.

Je me souviens que, lorsque Madame NOGUES quitta le bureau de Dinan en décembre 1977, on déménagea toutes les archives et meubles, Bernard COLLET, Michel DUCROS et moi. Les meubles furent répartis entre « La Roche », « Saint-Germain » et le service navigation à Rennes. Les archives furent envoyées à Rennes-Navigation qui se trouvait alors, cale de La Barbotière où M. Jean CELTON était Chef de Section, responsable du service...

Le bureau de la brigade-Nord ne fut installé à « La Roche » qu'en 1981, lors de l'arrivée du nouveau conducteur, Louis-Charles JAN. Michel DUCROCQ, maçon de l'équipe, avait monté les murs du bureau ainsi que ceux de la cuisine-réfectoire. L'atelier fut, à l'occasion, entièrement

fermé... »

Depuis, la brigade de Evran-La Roche est toujours en ce lieu.

## Deux décennies difficiles

Nous avons décrit l'évolution des structures des brigades d'entretien du canal d'Ille et Rance, des ateliers et l'accomplissement du travail, depuis son origine.

Des anciens qui aimaient leur métier, nous ont narré les choses mais, sans doute par modestie ou fausse pudeur, les plus jeunes ne nous ont pas parlé de la lutte qu'ils menèrent, eux aussi, pour le maintien des voies navigables, à partir des années soixante.

Une seule activité avait été correctement maintenue, au cours de cette décennie : le changement des portes d'écluses. Pourquoi ?

Peut-être l'appréhension seulement. L'ingénieur en chef du moment avait-il peur de franchir un nouveau pas dans un abandon qui aurait été le point de départ de détériorations apparentes des œuvres principales du canal, mal ressenties ? Ce n'est pas à écarter...

Malheureusement, en dehors des portes, l'ensemble des travaux d'entretien du canal était quasiment abandonné par l'administration ! Tout le monde fut à même de le constater.

L'action qui fut alors engagée par M. René HENNO du Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons empêcha d'aller jusqu'au processus d'abandon total.

Il faut dire que la situation n'était pas brillante sur le canal, puisqu'en 1964 ne passèrent que 67 bateaux entre Rennes et Dinan ! Et encore, sont inclus dans ce nombre une vingtaine de plaisanciers, si bien qu'il y avait moins d'un passage de bateau de travail par semaine ! La batellerie commerciale allait irrémédiablement vers son déclin...

Le temps passait et l'administration restait tournée résolument vers l'abandon définitif, le déclassement de cette belle voie d'eau.

Une vive réaction syndicale, des personnels du service navigation, eut lieu et aida à stopper l'idée même du déclassement.

Mais, la Direction Départementale de l'Équipement voulait, coûte que coûte, par tous les

moyens, supprimer les postes d'éclusiers.

Bien des tentatives eurent lieu.

Cela amena à une relance de l'action syndicale des personnels. Le secrétaire de la section d'Ille-et-Vilaine, « personnels de l'Etat », de la Confédération Générale du Travail, Antoine LE QUELLEC, fut à la tête de ce combat qui prit corps au cours des années.

Au début des années soixante-dix, l'ingénieur en chef du département d'Ille et Vilaine, M. DURAND, présenta une réorganisation du service navigation du canal d'Ille et Rance. Son adjoint, M. LE HUEDE, menait l'affaire et M. André BUARD, chef du service, établissait les notes explicatives. Il s'agissait, dans un premier temps, de regrouper le service de deux, trois écluses et supprimer ainsi beaucoup de postes d'éclusiers pour mettre en place quelques « éclusiers-volants » pour assurer les remplacements.

Par ailleurs, il était envisagé de mettre en sommeil le canal, chaque année pendant cinq à six mois. L'administration constatait elle-même que les chemins de halage étaient en si mauvais état qu'ils ne permettaient même pas les déplacements nécessaires des éclusiers à bicyclette. Il fallait donc procéder à la réfection de 35,700 kilomètres de ceux-ci.

On envisageait la suppression de 17 postes d'éclusiers.

En créant 8 postes d'éclusiers-volants, la perte aurait été ramenée à neuf.

Ce processus était engagé un peu partout en France aussi les agents d'Etat, employés sur les voies navigables, abordèrent-ils ce grave problème en congrès. Les organisations syndicales posèrent leurs revendications.

Voici ce que le Congrès National des Voies Navigables et Ports Maritimes de la Confédération Générale du Travail considérait : «... que les collectivités locales doivent avoir une large autonomie de décision, d'animation, de gestion de ces canaux, qui s'inscrirait dans un ensemble pour exploiter toutes les possibilités touristiques de ces régions... Le congrès national affirme la volonté absolue de tout faire pour le maintien et le développement de tous les canaux, rivières et ports. Il demande que se tiennent, le plus tôt possible, une table ronde avec la participation de toutes les parties intéressées afin de définir une politique claire des ports, de la navigation de

commerce et de plaisance...»

De nombreux articles de cette organisation syndicale, allant dans ce même sens, parurent dans le quotidien *Ouest-France*, particulièrement en 1972 et 1973.

Nous constatons que les idées d'une orientation vers le tourisme et aussi celle de la décentralisation s'affirmaient, allant dans le même sens que l'action engagée par le **Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons**.

A partir de là, sur le plan local, des délégués furent désignés au sein des organisations syndicales représentatives et siégèrent régulièrement à la sous-commission des voies navigables des services de l'Équipement d'Ille-et-Vilaine.

Les problèmes de fond furent évidemment évoqués mais aussi tous les aspects de la sécurité des personnels et des touristes sur le canal comme, par exemple, la protection autour des écluses, la largeur des passerelles des portes et leurs gardes du corps, les bouées de sauvetage ou échelles et tant d'autres...

Dans cette commission, face à la direction, siégèrent, entre autres, deux éclusiers et deux agents d'entretien : Annick COLLET et Mimie ROBERT ainsi que Marcel CHOUARAN et Marcel BUREL.

Antoine LE QUELLEC qui était à la tête de cette délégation assura de nombreuses réunions

pour le personnel, aussi bien à « La Madeleine » qu'à Saint-Domineuc...

L'administration envisageait, depuis quelques années, de céder le canal d'Ille et Rance aux départements riverains d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord. Le canal était dans un tel état d'abandon que ces départements n'en voulaient pas sans la reprise de nombreux travaux de remise en état.

De son côté, René HENNO demandait l'approfondissement du lit du canal par un dévasage général, afin de revenir au mouillage d'origine de 1,60 mètre pour permettre le passage des bateaux de mer entre Saint-Malo et La Roche-Bernard.

Finalement, le syndicat gagna le statut-quo pour les personnels et une grande amélioration de la sécurité sur le canal d'Ille et Rance ; le **Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons** obtint, au fil des ans, une grosse partie de ce qu'il demandait. De très importants travaux de remise en état eurent lieu, avant la cession de la voie d'eau aux deux départements : Ille-et-Vilaine et Côtes-du-Nord.

En 1975, on relevait déjà, entre Dinan et Rennes, le passage de 545 bateaux l...

## Nouvelle organisation

Le canal d'Ille et Rance, avec le domaine qui l'entoure, est toujours propriété de l'Etat (**Domaine Public de l'Etat**) mais sa gestion n'est plus assurée par l'administration centrale et son antenne locale, la direction départementale de l'équipement d'Ille-et-Vilaine.

Une volonté de déclassement de cette voie d'eau avait subsisté pendant bien longtemps.

La lente disparition de la navigation commerciale et l'apparition progressive de la plaisance, grâce à l'action incessante des organismes de tourisme et tout particulièrement du **Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons**, sous la présidence de René HENNO, préparait bien le terrain, si l'on peut dire.

D'un autre côté, les Conseils Généraux des départements des Côtes-du-Nord et de l'Ille-et-Vilaine commençaient à appréhender sérieusement « la civilisation des loisirs », déjà bien engagée.

Tout cela arrangeait bien les instances

supérieures de l'Etat qui trouvèrent là les moyens, tous tracés, d'une solution honorable.

L'administration centrale estima donc que le moment était venu de transférer, en partie, ses compétences.

Les pouvoirs de « Police de la Navigation », « Police des Eaux », « Annonce des Crues », « Conservation du Domaine » et la sauvegarde de l'intérêt public sont toujours assurés par l'Etat. C'est donc toujours le service départemental de l'Équipement d'Ille-et-Vilaine, par l'intermédiaire de la subdivision de Rennes-Navigation, qui assure ces fonctions.

Par contre, l'Etat concéda la gestion, les travaux d'entretien et d'aménagement ainsi que l'usage du canal d'Ille et Rance à la Région Bretagne, par deux décrets du 21 décembre 1979.

La Région les rétrocéda aux deux départements riverains.

Au 1er janvier 1980, les deux départements Ille-et-Vilaine et Côtes-du-Nord mirent en place un organisme ainsi intitulé : **Institution Interdépartementale de Gestion du Canal d'Ille et Rance**.

Cette Institution était dirigée par un conseil d'administration composé de cinq membres (conseillers généraux) de chacun des deux départements. Parmi les dix membres fut choisi un président : Jean-Baptiste LELIEVRE, conseiller général élu à Redon.



Marie VIOT avec sa péniche "La Lorraine" effectue de gros travaux d'élagage sur les berges luxuriantes du canal, entre Léhon et Dinan, en octobre 1990.

Un service à structure très légère, administrative et comptable, fut mis en place. Un secrétaire général, M. Claude PICHON la dirige, ainsi que le personnel du canal d'Ille et Rance. Une secrétaire assure les tâches administratives.

La gestion technique est assurée, pour le compte de l'Institution, par le personnel de la subdivision de Rennes-Navigation, de l'équipement de l'Ille-et-Vilaine.

La gestion technique du domaine forestier a été confiée à l'**Office National des Forêts** (environ 250 hectares boisés).

Ainsi, 64 autres personnes dépendent directement ou indirectement de l'Institution : 1 agent forestier de l'O.N.F., 16 agents de travaux de l'équipement d'Ille-et-Vilaine, 2 agents de travaux embauchés par l'Institution, 29 agents-éclusiers de l'équipement d'Ille-et-Vilaine, 14 agents-éclusiers embauchés par l'Institution et 2 conducteurs de travaux de l'Équipement (2 brigades d'entretien).

L'Institution règle directement les salaires de 18 personnes et, sous la forme de prestations de service, de 48 agents d'Etat.

Le trésorier-payeur général d'Ille-et-Vilaine assure la gestion financière de l'Institution.

L'Institution est un établissement public administratif doté d'une personnalité civile. Elle a une autonomie financière, mais aussi des devoirs :

Article 1... Assurer l'écoulement normal des eaux et satisfaire aux besoins de l'hygiène publique, de l'industrie, de l'agriculture par l'assainissement ou l'irrigation, de la pêche et du tourisme par la pratique de la navigation et des sports nautiques.

Article 2... Les deux départements sont investis pour la réalisation des travaux, des droits et obligations que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics...

Les finances nécessaires à la gestion du canal d'Ille et Rance provenaient alors pour 75% des deux départements (78% de l'Ille-et-Vilaine et 22% des Côtes-du-Nord) pour 16% de l'Etat et de la Région et enfin 9% d'apports divers par le fonds de compensation, les droits de pêche, chasse ou autres et la T.V.A.

L'Institution perçoit, ou peut percevoir, les locations de francs-bords, les produits de la vente des bois du domaine et d'extraction de matériaux, les redevances pour prise d'eau, pour occupations temporaires et toutes redevances et taxes qui



Travaux de dragage sur le canal d'Ille et Rance. On remarque l'horizontalité du godet travaillant sur un fond en forme de cuvette ce qui ne semble pas un bon procédé. Août 1983.

viendraient à être promulguées sur la navigation de plaisance.

Le financement des gros travaux est pris en compte à raison de 50% pour la région, 39% pour l'Ille-et-Vilaine et 11% pour les Côtes-d'Armor (le département des Côtes-du-Nord s'appelle Côtes-d'Armor depuis le décret du 27 février 1990, paru le 8 mars au journal officiel)



Automoteur "La Paix" à l'entreprise Bernard LECHAT, aménagé pour les travaux spéciaux sur le canal ou la Vilaine. Ici, le 9 juin 1989 à l'écluse de "Macaire" sur la Vilaine.

Avant la concession au 1er janvier 1980, l'Etat engagea quelques travaux, afin de remettre à la région, aux deux départements, un ouvrage raisonnablement en état (11 550 000 francs de travaux).

Mais ce fut surtout après cette concession que l'on prit un rythme de croisière annuel progressif, susceptible de répondre aux besoins.

L'Institution prit, en particulier, la grande décision de remettre en état, en un nombre d'années correct, les logements des éclusières.

En un premier temps, on modernisa résolument les intérieurs encore si insalubres à la fin des années soixante-dix. On envisageait aussi la réfection des extérieurs, par la suite.

Voici un état des sommes engagées en trois années (jusqu'à fin 1983) :

#### INVESTISSEMENTS :

• Matériels et outillage	75 000
• Matériel roulant	915 000
• Dragages (44 000m <sup>3</sup> en 83)	1 850 000
• Rénovation de 9 maisons-éclusières	1 140 700

• Berges	575 000
• Chemin de halage	75 000
<b>TOTAL</b>	<b>4 630 700</b>

57% par l'institution  
35,6% par la région  
7,4% par l'Etat

#### FONCTIONNEMENT et ENTRETIEN

• Entretien courant (en dehors des grosses réparations)	525 000
• Salaires personnels, éclusières et agents ateliers	4 200 000
• Frais généraux	220 000
<b>TOTAL</b>	<b>4 945 000</b>

68% par l'institution  
8% en recettes  
24% par l'Etat

Entre 1980 et 1984, on tira 7 000 m<sup>3</sup> de bois de l'exploitation du domaine forestier.

Une étude fut réalisée par les spécialistes de l'O.N.F. qui pensent que la répartition suivante serait intéressante pour conserver le domaine dans un état paysager agréable : chêne pédonculé 27%, chêne rouge 8%, hêtre 17%, peuplier 10%, châtaignier 22%, autres feuillus 13% et résineux 3%. Les essences doivent être adaptées aux terres, suivant les zones concernées. Un seul secteur semble apte à supporter les résineux, épicéas et sapins de douglas : celui de onze écluses à Bazouges-sous-Hédé.

La durée de vie des arbres est très différente, selon les essences :

Le chêne pédonculé est exploitable entre 120 et 200 ans environ. C'est donc un arbre permettant un étalement de son abattage. Le chêne rouge est exploitable à 80 ans. Le châtaignier a une durée de vie plus courte et s'abat entre 50 et 60 ans. Ces feuillus peuvent être plantés à 8 mètres les uns des autres. Les peupliers, qui se plantent à 5 ou 6 mètres les uns des autres, sont exploitables dès la trentaine d'années.

Son domaine forestier intègre parfaitement, jusqu'à présent, le canal d'Ille et Rance dans le bocage environnant et donne une très grande

richesse à l'ensemble cohérent ainsi constitué.

Quelle élégance, par exemple, ces hêtraies magnifiques, alignées le long des berges !

Voilà bien un domaine qu'il faut entretenir et préserver avec le plus grand soin, la plus grande sagesse, car tout cela est d'un équilibre fragile.

Voici un exemple de budget de l'Institution, donnant une idée de son importance et de la réalisation de son équilibre.

#### BUDGET ANNUEL exercice 1987

<b>Dépenses</b>	
Investissement	3 450 000
Fonctionnement	1 200 000
Etudes	200 000
Frais de personnel	3 800 000
<b>TOTAL</b>	<b>8 650 000</b>

<b>Recettes</b>	
Directes (4,62%)	400 000
Département 22 (16,18%)	1 400 000
Département 35 (56,65%)	4 900 000
Etat (1,16%)	100 000
Région (14,22%)	1 230 000
T.V.A. - D.G.E. (7,17%)	620 000
<b>TOTAL</b>	<b>8 650 000</b>

La répartition entre les départements riverains donne entre eux une proportion de 77,78% pour l'Ille-et-Vilaine et 22,22% pour les Côtes-d'Armor, ce qui est très proche de la vérité comme on dit : 78% et 22%.

## Un Président actif

M. Jean-Baptiste LELIEVRE, président de l'Institution précise qu'elle est aujourd'hui l'organisation de celle-ci, puisqu'elle vient encore d'évoluer : « ... L'Etat, par un nouveau décret du 1er janvier 1989, a réalisé le transfert à la Région de la voie navigable La Vilaine. Comme ce fut le cas pour le canal d'Ille et Rance, elle a été rétrocédée aux départements riverains.

Ainsi, nous avons vu notre secteur d'intervention étendu vers le sud jusqu'à l'écluse de « Mâlon » en Guipry, à compter du 1er juillet 1990.

Nous avons donc passé notre conseil d'administration à deux fois 8 membres au lieu de deux fois 5 membres. Par ailleurs, notre organisme prend maintenant le nom de : **Institution du canal d'Ille et Rance Manche-Océan Nord**.

Notre personnel s'élève maintenant à 94 personnes, soit 28 de plus qu'avant cette reprise.

Le principe de financement reste le même sauf la répartition entre l'Ille-et-Vilaine et les Côtes-d'Armor qui devient, respectivement, de 85% et 15%. Voilà !

Vous savez, en 1984, le Ministre avait demandé qu'on automatise les écluses du canal d'Ille et Rance.

Nous avions catégoriquement refusé car nous voulions pouvoir conserver le contact avec les plaisanciers, les touristes, les usagers du canal. Aujourd'hui, pour améliorer ces relations, nous faisons donner des cours d'anglais à toutes les éclusières qui veulent les suivre. Nous avons incité toutes nos éclusières à fleurir leur écluse, en créant un concours interne, doté de prix importants.

Notre politique est de poursuivre la modernisation interne de toutes les maisons-éclusières et de procéder ensuite à leur ravalement.

Un nouvel atelier, plus moderne, va être établi à la place de celui de Saint-Germain-sur-Ille.

Nous avons pris la décision que les portes des écluses resteraient en bois de chêne et nous voulons privilégier l'utilisation du bois dans les divers aménagements. C'est ce que nous avons commencé à faire sur le site de Saint-Grégoire, dans le cadre de l'agrandissement de la maison d'écluse.

Par ailleurs, nous voulons associer les 28 communes riveraines du canal, ainsi que Gosné et Feins, comportant deux de nos réserves d'eau, au développement des activités de loisirs possibles sur notre beau canal ... »

Voilà ce qu'est maintenant la nouvelle Institution qui gère le canal d'Ille et Rance.

Il faut ajouter, qu'en cas de besoin, les « études générales » sont réalisées par la Direction Départementale de l'Agriculture pour le domaine et les « études prospectives » par des cabinets privés spécialisés.

Le but global étant bien d'assurer une totale reprise de la **liaison fluviale Manche-Océan**, un

autre organisme gère la partie sud de la Vilaine : Institution Interdépartementale pour l'Aménagement du Bassin de Vilaine.

Celle-ci émane des conseils généraux des départements de Loire-Atlantique et du Morbihan. Son président est M. Jean de BAUDINIÈRE et son siège est à Nantes.

Elle intervient entre l'aval de l'écluse de « Mâlon », sur la Vilaine, et l'écluse d'Arzal incluse.

Un comité de liaison entre les deux institutions qui gèrent le Manche-Océan a été mis en place.

## Prestation technique

La limite du Manche-Océan Nord, à l'écluse de « Mâlon », correspond à la zone d'intervention de la subdivision de Rennes-Navigation qui assure, pour le compte de l'Institution, les travaux d'entretien et d'une manière générale la gestion technique (3 brigades d'entretien dont 2 sur le canal d'Ille et Rance).

Sur le canal d'Ille et Rance, il lui faut entretenir 170 kilomètres de berges et l'ensemble du domaine, 85 kilomètres de chemin de halage et quelques dizaines de contre-halage, plus de 56 kilomètres de rigoles d'alimentation en eau et ruisseaux, plus de 330 hectares d'étangs et réserves d'eau, 10 vannages, 96 paires de vantaux de portes d'écluses, 48 écluses, 49 maisons-éclusières et autres bâtiments et ouvrages annexes.

M. Joël DEBROIZE, le subdivisionnaire, dispose pour cela de deux brigades d'entretien : Saint-Germain-sur-Ille et Evran-La Roche.

Depuis 1986, la limite centrale entre les deux brigades se situe juste en amont de « La Ségerie », tout en haut de l'échelle des onze écluses de Bazouges-sous-Hédé. La subdivision de Rennes-Navigation dépend de l'Arrondissement Redon-Monfort de la Direction Départementale de l'équipement d'Ille-et-Vilaine.

Elle est située actuellement, 1 avenue du Mail à Rennes, où sont les bureaux de l'agent d'accueil, de trois agents administratifs et de deux dessinateurs dont un chef de groupe. Joël DEBROIZE a aussi un adjoint : Mme Sylvie BOBE.

Chaque brigade est dirigée par un conducteur de travaux.

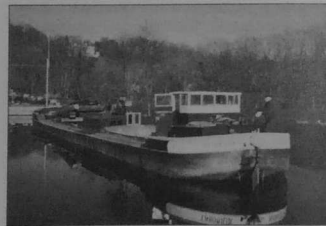
## Brigade de Saint-Germain-sur-Ille

Elle est composée de : 1 conducteur de travaux T.P.E., - 1 chef d'équipe travaux, - 8 agents de travaux et 1 charpentier.

Le charpentier, constructeur des portes d'écluses, est aujourd'hui Jean DEFFAINS, embauché par l'Institution en 1982 et qui fut initié par Georges GAMBLIN, pendant un an, juste avant sa mise à la retraite. Rappelons que la construction des portes d'écluses est la spécialité de l'atelier de Saint-Germain.

Les travaux à réaliser, dans l'ensemble, restent les mêmes qu'avant la reprise de la gestion du canal mais les moyens ont évolué et se sont modernisés.

La brigade dispose du matériel navigant suivant : une plate en matière plastique de 3 mètres, une plate métallique de 4,50 mètres sur 2 mètres,



La péniche "Laborieux" transportant les portes neuves de Pont-Perrin. Pierrot LELIEVRE, en ce petit matin d'avril, se frotte les mains. 5 avril 1990.

fabriquée par l'atelier en 1979 (toutes deux sont équipées d'un moteur hors-bord), une vedette en bois, plastifiée, de 5 mètres achetée par l'Institution, la péniche *Laborieux*, en fer.

Il faut noter que cette péniche est toujours conduite par Pierrot LELIEVRE, son ancien propriétaire, actuellement agent de travaux à la brigade de « Mons », sur la Vilaine. Ce bateau intervient, à la demande, sur le canal.

La brigade de Saint-Germain dispose aussi de gros matériel : un tracto-pelle, un chenillard avec

giro-broyeur et pelle-rétro sur remorque (il sert aussi à la brigade de Evran-La Roche et à celle de « Mons »), une super-épareuse avec bras de 7



Levage d'une porte en cours de dépose à l'écluse de Gaget-Trevoisien en 1988. Au fond à gauche Alain POIRIER puis Marcel BUREL.

mètres, un camion berliet de 10 tonnes, une remorque agricole, une cuve avec rampe de traitement, deux camionnettes-fourgons Master-Renault, une estafette Renault et une R 4 Renault.

Il est fait appel aux entreprises spécialisées pour le levage des portes d'écluses lors de leurs remplacements, pour les gros travaux d'élague, pour les travaux de dragage et tous gros travaux sur les bâtiments ou les ouvrages d'art, ainsi qu'aux scieries locales pour la fourniture du bois de chêne nécessaire à la fabrication des portes.

La pisciculture de Feins n'est plus exploitée par la brigade mais par les sociétés de pêche et leur fédération départementale.

Le conducteur de travaux de la brigade de Saint-Germain, Jacques BUISSON, est accrédité pour faire passer les permis de conduire les bateaux fluviaux. Mais, c'est généralement Jean-Jack PREVOS du bureau de Rennes-Navigation qui est chargé d'assumer la responsabilité du passage de ces examens.

Le conducteur de travaux de la brigade est aussi responsable des 17 éclusières et des 2 éclusiers de son secteur.



Travaux d'entretien dans les "onze écluses" pendant la période de chômage annuelle par Michel MAUFFRAIS et Thierry EVENS de la brigade de La Roche-Evran. Janvier 1990. On distingue très bien la forme du plafond du canal en double-cuvette.



Nouveaux ateliers modernes construits en 1992 à Saint-Germain-sur-Ille. Par l'institution du C.I.R.M.O.N.

## Brigade d'Evran-La Roche

Elle est composée de : 1 conducteur de travaux T.P.E., - 1 chef d'équipe et 7 agents de travaux.

La brigade effectue les mêmes travaux d'entretien que celle de Saint-Germain, mais les travaux de menuiserie sont sa spécialité.

La brigade dispose du matériel navigant suivant : une plate métallique de 4,50 mètres sur 2 mètres, équipée d'un moteur hors-bord, un bateau en matière plastique de 4 mètres, avec hors-bord.

Comme l'autre brigade, elle dispose à la demande de la péniche *Laborieux*.

La brigade dispose aussi de gros matériel : un tracteur avec un petit chargeur agricole et un broyeur à fléau, un tracteur avec chargeur, pelle-rétro et super-épareuse, une camionnette-fourgon Master Renault, une camionnette C15 Citroën, une camionnette trafic Renault, une fourgonnette 4 L Renault, une berline A X Citroën, une bétonnière.

Le conducteur de cette brigade est aussi responsable des 21 éclusières et des 3 éclusiers de son secteur.

202

Il faut indiquer que chacune des deux brigades dispose de toute une panoplie de petit outillage électro-mécanique et thermo-mécanique : perceuses, défonceuses, scies, débroussailleuses, tronçonneuses etc...

Chacune assure le petit entretien des véhicules et engins sur lesquels les grosses interventions sont effectuées par le service spécialisé du parc départemental de l'équipement.

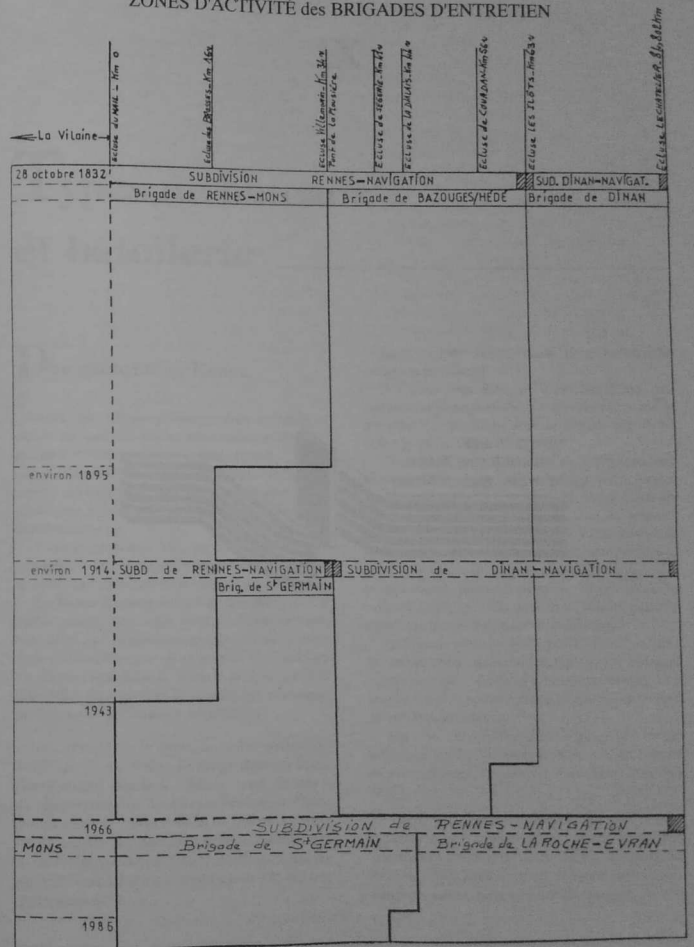
En 1992, un nouvel atelier et des bureaux ainsi qu'un réfectoire, fonctionnels et de très belle facture s'appuyant sur le bois, ont été établis à Saint-Germain-sur-Ille.

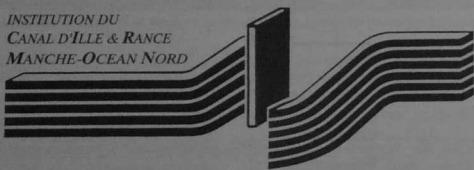
Les moyens de maintenance mis en place aujourd'hui sont, nous le constatons, importants et peuvent donc être très efficaces.

La gestion du canal d'Ille et Rance est désormais plus proche des utilisateurs et des riverains puisqu'elle est l'émanation même des instances élues.

On est en droit de penser qu'il s'agit là de l'inverse d'une gageure.

## ZONES D'ACTIVITÉ des BRIGADES D'ENTRETIEN





## IX

# Types de bateaux et batellerie

### Des gabares en Rance

Après les voyages d'inauguration du lundi 7 mai et de quelques autres, une navigation d'essai, pratique et technique, fut effectuée entre le 7 et 10 juin 1832, entre Dinan et Rennes, par un bateau chargé d'environ 30 tonnes de sable ainsi que plusieurs autres qui transportèrent diverses marchandises.

Pour la première fois, un bateau « lourd » remontait la Rance canalisée au-dessus de Dinan et le canal sur l'ensemble de ses 84,747 kilomètres...

La Rance maritime, elle, était sillonnée par des bateaux depuis bien des siècles... En ces temps lointains, les ressources provenant de la mer étaient contrôlées par les seigneurs. Le châtelain de Plouër-sur-Rance, Henri de LA VILLE HUCHET écrivait dans le journal des pêcheurs-plaisanciers « Le Tangon » de juin 1974 :

« ... En 1546, la dame de la seigneurie de SAINT-PAUL en Plouër déclarait dans un aveu, fourni au Roi, détenir le droit de « cens de mer » qu'elle percevait sur les bateaux pêchant en Rance entre le port de Dinan et celui de Dinard à raison de 25 seiches par bateau à peine d'amende. Ce droit fut supprimé au Comté de Plouër par un arrêt du Conseil d'Etat du Roi Louis XV, en date du 1<sup>er</sup> mars 1757... »

Jusqu'au 19<sup>ème</sup> siècle, Dinard n'était qu'un petit village de pêcheurs !

Il y avait donc bien, en Rance maritime, des bateaux qui pratiquaient entre autres la pêche à « la margate » ... jusqu'au port de Dinan, depuis au moins le Moyen Age.

Plus tard, on y retrouva des gabares qui assurèrent le trafic de bois vers Saint-Malo, encore longtemps après l'ouverture du canal d'Ille et Rance. Ces bateaux, d'une dizaine de mètres, étaient adaptés à la navigation en Rance maritime et en mer. Leur port d'attache était, pour beaucoup, le village des « Bas-champs » en Pleudihen. Ils transportaient, surtout à partir du 18<sup>ème</sup> siècle, le bois des religieux du Tronchet, utilisé pour le chauffage par les habitants de Saint-Malo...

A Plouër, plus de 50% des hommes valides étaient marins, essentiellement sur les bateaux « terre-neuvas ». Certains d'entre-eux avaient leur propre bateau, soit de petite pêche locale, voire même de petit cabotage.

Du côté du village du « Châtelier » et de « Lyvet », en La Vicomté-sur-Rance, il en était de même (villages rattachés à Pleudihen jusqu'en 1867).

Toute une flottille de petites gabares y était rattachée et ne s'éteignit définitivement qu'après la construction du barrage de la Rance, au cours des années 1960. Pendant longtemps certains de ces bateaux avaient aussi effectué du transport de bois

de chauffage. Il faut rappeler que le but initial de la construction du canal d'Ille et Rance avait été de contrecarrer le blocus maritime, imposé à la France par l'Angleterre. Mais en 1832 on n'en était plus là. La destinée de notre canal fut effectivement la navigation commerciale, à part quelques rares exceptions de transport de guerre.

Mais comme on n'avait pas encore envisagé pour ce secteur un développement important de l'activité commerciale, ce furent tout naturellement les bateaux existants sur la Vilaine qui naviguèrent d'abord sur le canal. Ils avaient un faible tonnage, tournant autour des 30 tonneaux.

La haute-banque française avait pourtant bien tablé sur l'aspect économique en relançant la construction des canaux en 1822. Ce ne fut que tardivement que les armateurs du secteur de Saint-Malo et de La Rance maritime se préparèrent à une navigation commerciale susceptible de s'établir sur ce beau canal tout neuf.

C'est ainsi que, petit à petit, les chantiers de construction navale s'adaptèrent. Il leur fallait « sortir » des bateaux capables de remonter La Rance maritime et ensuite parcourir le canal d'Ille et Rance jusqu'à Rennes.

Il fallait donc inventer la batellerie du canal.

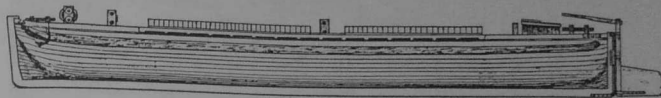
## Le chaland de Rance

De vieille date, des chantiers, situés sur le rive gauche de La Rance et à Saint-Malo, construisaient des bateaux de mer. Ils s'adaptèrent, petit à petit, à la construction de bateaux particuliers destinés à naviguer dans l'estuaire de La Rance puis sur le canal en utilisant au maximum ses possibilités.

Voici les principaux chantiers de ce secteur qui, pendant près d'un siècle se partagèrent la construction des chalands de Rance : LE MAIRE à « La Gaultier » Le Minihiac-sur-Rance, SAUBOST puis LE MARCHAND à « La Landriais » Le Minihiac-sur-Rance, LE GRAND à La Richardais, L'HOTELIER à La Richardais, LE BORGNE à La Richardais, TRANCHEMER à La Richardais, CRAIPEAU et LE GOBIEN à La Richardais, AVRIL à Saint-Malo, GAUTIER père (puis son fils François) à Saint-Malo, MALARD à Saint-Malo et PARNET à Saint-Malo.

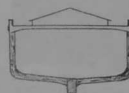


Chaland de Rance "Idole" dont la construction datait de 1857 ! Sur cette vue prise vers 1900 dans le port de Dinan, il est gréé de ses deux grands mâts et donc prêt à descendre la Rance maritime vers Saint-Malo à la voile.



Chaland de rance, sans son gréement, tel qu'il naviguait sur le canal

Lors de l'exposition *La Rance millénaire* en 1987-1988, une approche intéressante de ces chantiers navals des bords de Rance était présentée et M. Jean LE BOT y expliquait très bien l'enchaînement des chantiers au Minihiac-sur-Rance. Le chantier LE MARCHAND de « La Landriais » avait été créé par Louis SAUBOST. Il le céda en 1880 à son gendre François LE MARCHAND qui laissa ensuite le chantier à son fils Louis, décédé en 1984. Un grand chantier, toujours existant aujourd'hui... Les premiers bateaux à naviguer sur



Coupe des derniers chalands de rance

carte postale.

On y distingue très bien la forme de leur avant qui n'est que celle, approchée, des bateaux de mer de l'époque : gabares, cotres...

Les grands **chalands de Rance**, que tous ces chantiers malouins et des bords de Rance construisaient, utilisèrent assez vite à plein les possibilités offertes par le gabarit du canal. Mais ils avaient à l'avant, à l'arrière et même dans leurs fonds, des formes très proches des bateaux de mer. Leur bordage présentait, en dehors des formes avant et arrière, une coque verticale nettement arrondie dans les fonds, avant de rejoindre une forte quille.

Plusieurs vues anciennes montrent bien les formes des premiers chalands de Rance. On y distingue nettement les jointures des bords et donc le pincement du bas d'étrave, caractéristique des bateaux de mer. Sur certains, l'étrave accuse

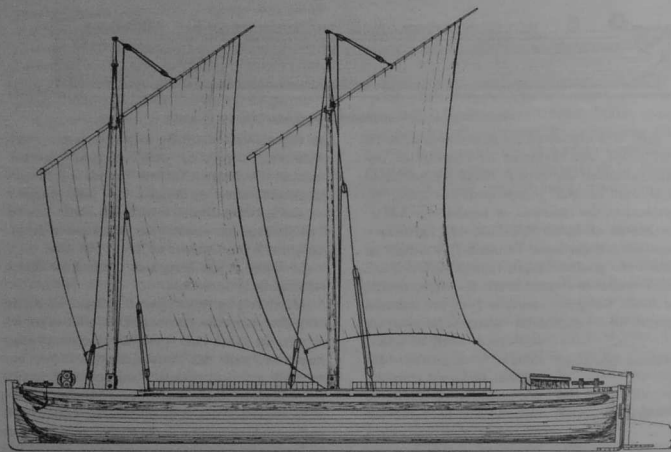
un léger élanement de sa partie haute ; sur d'autres, l'étrave est droite et pratiquement verticale. De chaque côté, sur environ 2 mètres et longitudinalement en-dessous de la lisse, est posé un solide liston destiné à parer les chocs lors de l'entrée dans les écluses. On remarque la même chose sur la petite gabare de Rance déjà citée.

La forme arrière des grands chalands de Rance est arrondie et sans voute.

Même si les premiers grands chalands de Rance utilisèrent assez vite les possibilités offertes par les écluses du canal, leur construction était toujours inspirée de celle des bateaux de mer. C'était une nécessité pour leur permettre une bonne navigation en estuaire, en Rance maritime... à la voile.

Leur pont avant avait une légère tonture. Une quille solide de vingt à trente centimètres, sur toute la longueur, horizontalement, joignait un fort étambot à une robuste étrave. Cette conception, originale pour un chaland fluvial, lui permettait une navigation maritime d'estuaire, sans trop rouler ce qui aurait présenté, en charge, un important danger. Les passavants étaient larges comparés aux autres chalands fluviaux : 70 à 80 centimètres contre 50 centimètres environ. Sans doute était-ce un besoin lorsque parfois 6 à 8 hommes devaient, à l'aide de longues perches ou de grands avirons, déhaler le bateau encastré sur les quelques milliers de mètres en aval de l'écluse du « Châtelier » où le vent faisait parfois défaut ou était contraire.

L'ouverture des panneaux de cale, avait 2,80 à 3 mètres de largeur. La cale avant avait autour de 6 mètres de longueur et la cale arrière 7 mètres. Ce chaland, construit à francs-bords, occupait le plein des écluses. Certains avaient jusqu'à 4,64 mètres et plus de largeur hors-tout pour 4,72 mètres entre bajoyers d'écluse. Il n'y avait donc que 4 centimètres de jeu de chaque côté du bateau. Cela provoqua de nombreux coincements dans les écluses. Leur longueur atteignait souvent les 26,50 mètres.



Chaland de rance, gréé, tel qu'il naviguait dans l'estuaire maritime de la Rance.

On relève dans une correspondance du 26 novembre 1866 de l'ingénieur ordinaire CHALETTE, adressée à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, que certains bateaux de Rance avaient des largeurs telles qu'il fallut, sur certains, bûcher les bordés à l'herminette afin qu'ils passent les écluses.

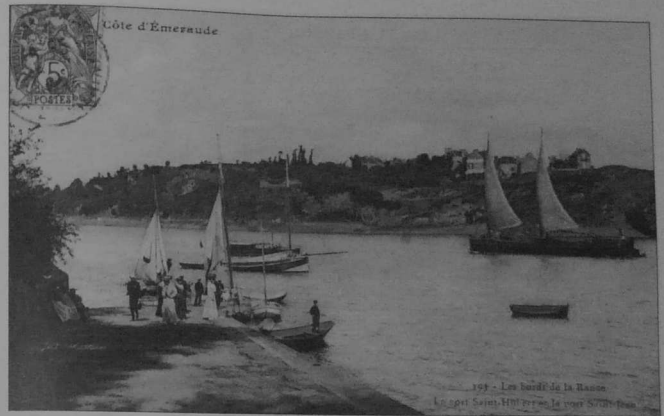
Ce fut le cas du chaland bien nommé, *La Rance*, signalé dans cette lettre.

Le règlement de police du canal d'Ille et Rance du 22 mai 1857 prévoyait, dans son article premier : « ... qu'à l'avenir la largeur des bateaux doit être au plus de 4,52 mètres, sauf à se montrer tolérant à l'égard du matériel existant... »

Nous reproduisons ici une coupe en travers des chalands de Rance, à partir du dessin qui accompagne la lettre de M. CHALETTE de 1866. Il nous fournit une indication précieuse sur la forme de ces bateaux, déjà significative dès ces années-là. Ce dessin confirme bien l'existence d'une quille longitudinale et des fonds en forme, même s'il ne s'agit que d'un simple croquis à main levée...

Un fort gouvernail, à barre franche, était monté sur l'étambot vertical. Le chaland de Rance était ponté. Un rouf était installé à l'arrière et donnait accès au logement du « patron » du bateau. Ce rouf avait bien la forme de ceux montés sur les bateaux de mer. Ce n'était pas le cabanon, large, carré, haut, des chalands nantais. Deux mâts de plus de 13 mètres étaient établis sur de fortes jumelles en bois et montés sur axe afin qu'on puisse facilement les abattre. Une des jumelles était sur l'avant du bateau et l'autre entre les deux cales. Deux belles voiles au tiers, établies, chacune sur l'un des mâts, permettaient à ces bateaux de monter (ou descendre) La Rance maritime, entre Saint-Malo et « Le Châtelier », en s'aidant du vent et profitant du flot ou de jusant.

Lorsque le bateau arrivait au « Châtelier », on déposait le grément, les voiles, les mâts et haubans puis on se faisait ensuite halier par un cheval, comme la plupart des chalands fluviaux. Le hale était amarré sur une forte trique (mâtériau) coincée dans la jumelle centrale. L'autre bout était assujéti au harnachement du cheval et le long



A droite, chaland de Rance sous voiles, cinglant vers Saint-Malo (1905 environ). Il passe entre le port Saint-Jean (au fond) et le port Saint-Hubert (au premier plan).

voyage vers Rennes commençait.

Roger HARDY, qui « menait le cheval » du *Clémenceau* vers 1930 sur le canal, se souvient des quelques « Malouins » en bois qui naviguaient encore : « ... Des bateaux tout arrondis qui avaient une quille grosse comme ça... »

Le chaland de Rance était équipé d'un double-treuil qui permettait d'abattre ou relever les mâts, de charger et décharger certaines marchandises à l'aide de l'un de ceux-ci ou encore se déhaler à l'aide de longs cordages. Sous le pontage avant il y avait un logement destiné aux matelots, aux aides marinières.

Chacun de ces chalands avait une ancre marine, permettant de mouiller solidement en cas de nécessité. On dit que ces chalands atteignaient parfois, à la belle saison, les îles Anglo-Normandes.

Leurs marinières étaient inscrits maritimes.

Quelques anciens marinières qui fréquentaient le canal nous ont parlé de ces chalands de Rance. Un couple de documents, trouvés au cours des recherches, des registres d'immatriculations et de jaugeages puis des cartes postales anciennes et dessins nous ont bien aidé.

Pierre BARTHELEMY, dernier propriétaire du grand chaland de Rance *Louis*, construit en 1917, nous a « raconté » ce bateau et remis un dessin de celui-ci. Tout cela a permis une approche de ces bateaux de travail, spécifiques au canal d'Ille et Rance. Précieux aussi, ce qu'on a pu nous en dire d'anciennes écluses.

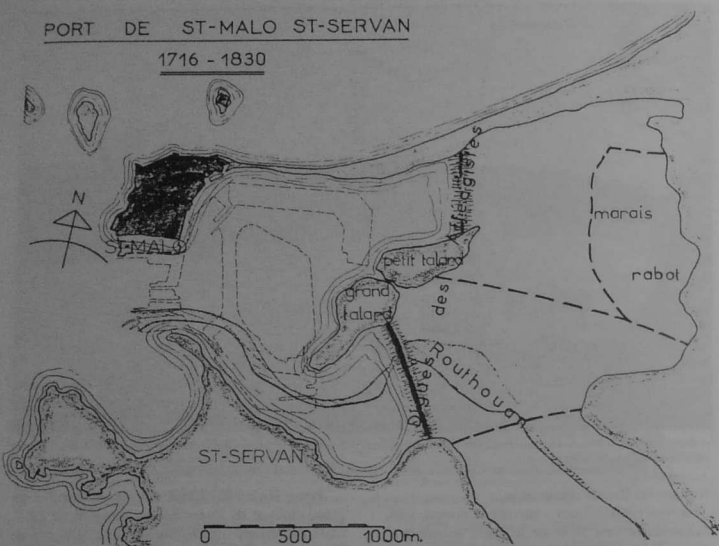
La plupart des chalands de Rance assuraient le trafic long, entre Saint-Malo et Rennes.

Il faut savoir que le port de Saint-Malo n'était encore, en 1833, qu'une immense mare d'où la mer se retirait à chaque marée. C'était un port d'échouage et les grèves de « Rocabay » et de « Chasles » n'étaient pas encore desséchées. Saint-Malo resta, en partie, un port d'échouage jusqu'à la fermeture du passage de la Bourse, côté ville close, en 1931.

On avait bien établi, entre 1837 et 1865, le bassin DUGUAY-TROUIN pour Saint-Malo et le bassin BOUVET pour Saint-Servan ainsi que les deux écluses en travers de l'entrée du port, côté Saint-Servan, mais le bassin VAUBAN était toujours à marée.

Les navires à voile, puis par la suite « les vapeurs », déchargeaient le charbon de Belgique

PORT DE SAINT-MALO ST-SERVAN  
1716 - 1830



Evolution du port de Saint-Malo. Les tracés en pointillés indiquent la situation actuelle des bassins et écluses

et, de plus en plus, de Cardiff ou Newcastle, sur les quais de Saint-Servan mais, très fréquemment, pour éviter les manutentions inutiles, directement dans les cales des chalands de Rance. Lorsqu'il n'y en avait pas assez sur place pour vider les soutes du navire, le charbon était stocké dans des « gabares », sortes de barges spéciales. Cela permettait aux chalands d'échouer auprès de celles-ci, afin d'effectuer leur chargement... même à mer basse.

Jusqu'à la fin de la première guerre mondiale, le chaland de Rance ne subit pratiquement aucune concurrence.

Ensuite, au fur et à mesure de la concurrence, ils disparurent. La motorisation fut leur principal « adversaire ».

Les grands chalands de Rance, construits spécialement pour assurer le trafic à partir de Saint-Malo, en Rance maritime et sur le canal d'Ille et Rance, en furent bien « les rois » pendant

plus de quatre-vingts années.

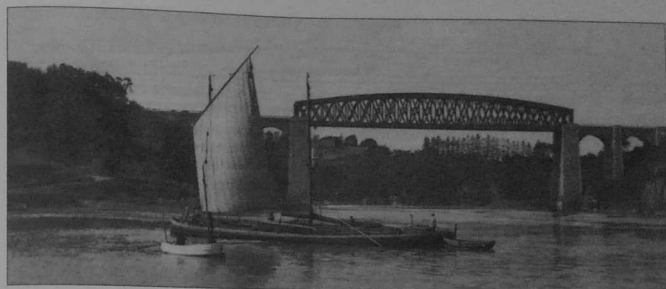
Un ancien des bords de Rance dit qu'on les appelait « les chaliards » !

## Les pénettes

Du côté Vilaine, entre l'embouchure du canal d'Ille et Rance à Rennes et la mer de Gascogne (Océan Atlantique), existait depuis des siècles une navigation de plus en plus importante.

Un savoir-faire existait dans le domaine de la batellerie et la ville de Rennes avait toujours recherché à s'approvisionner par bateaux, ce que soit pour les produits des champs, le bois de chauffage, de construction ou d'autres matériaux comme le sable, la pierre...

Les mines de plomb-argentifère de Pont-Péan qui avaient encore une exploitation importante en



Un chaland de Rance remonte ici vers "Le Chatelier" par vent faible. En plus des deux hommes d'équipage habituels (patron et aide-marinier), quatre hommes, embauchés pour la circonstance, aident à la manœuvre, munis de longues perches qui leur permettent aussi bien d'accrocher la propulsion du chaland que de parfaire sa direction. La mer est montante. Au fond, le pont de Lessart supportant la ligne de chemin de fer Dol-Dinan (fin du 19<sup>ème</sup> siècle).

fin du 18<sup>ème</sup> siècle, amenaient une certaine navigation sur la Seiche, affluent de la Vilaine. La Seiche n'est pas large.

Est-ce là une des raisons qui avait obligé les hommes à concevoir une embarcation comme la pénette ? Peut-être... Seulement l'une des raisons, puisque des chantiers de Redon et même du bassin de la Loire construisirent de tels chalands, constitués de deux parties identiques, accouplées.

Un tableau, exécuté par LORETTE en 1843 et conservé au Musée de Bretagne à Rennes nous montre, sur la Vilaine, avec comme toile de fond le château de « Cicé » en Bruz, une pénette comportant ses deux avants en levée et halée par trois hommes, un quatrième tenant la barre du bateau. Des cartes postales de composition plus récente, nous transmettent l'image de bateaux de même type mais un peu plus élaborés.

Ils s'accouplent ou se séparent par leur milieu. L'extrémité de chaque partie, en cet endroit, est constituée d'un tableau droit, vertical. Ainsi, il suffisait d'accoupler ces deux tableaux à l'aide de deux cordages pour former la pénette. On en passait un de chaque côté, par des trous percés dans le panneau, les deux bouts de chaque cordage ramenés sur le haut du tableau, noués sur un bâton. On tournait celui-ci transversalement sur lui-même ce qui permettait de raidir correctement chaque cordage. Ainsi, les deux parties du bateau ne « faisaient plus qu'un ».

Le cordage avait pour nom : hart. Deux harts

suffisaient donc à l'assemblage des deux demi-bateaux.

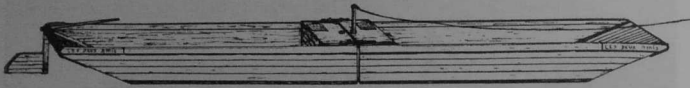
Comme cet ensemble flottant était constitué de deux parties accolées, il fut appelé pénette. Jacques GUILLET, dans « La Batellerie Bretonne », explique l'origine de ce mot de patois, utilisé dans la région de Redon pour désigner deux saucisses attachées ensemble. Voyez l'allusion !

Pour ma part, je me souviens très bien qu'il était assez fréquent, dans le nord du département d'Ille-et-Vilaine, de m'entendre dire par les parents ou des voisins : « ... Allez ! remuez les pénettes ! ... » On constate donc une signification comparable dans le nord du département où n'existaient pas de tels bateaux.

On signale généralement ce genre de bateaux beaucoup plus sur la région de Redon. Toutefois, il y en avait un assez grand nombre vers Rennes. En effet, on trouve dans une liste des bateaux bois à rejauger, à Rennes en 1934, huit pénettes qui appartenaient toutes à des entrepreneurs Rennais. L'un de ceux-ci, ROSETSKY, était entrepreneur, marchand de sable et... constructeur-réparateur de bateaux.

Mais il semble bien que ces bateaux rennais, construits parfois par l'entrepreneur lui-même, comme ce fut le cas pour ROSETSKY, avaient les extrémités arrondies, comme les chalands traditionnels. Ces bateaux avaient évolué...

Ce n'était donc plus un problème de déchargement direct à la brouette, par les levées,



Pénette de Vilaine

qui intéressait les utilisateurs. Cela s'explique puisque des quais existaient partout dans Rennes depuis le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle. Ces bateaux étaient conservés, uniquement à cause de leur maniabilité, donc d'une plus facile utilisation, lors du transport des lourdes charges que représentait la pierre.

Les premières pénettes étaient très bien adaptées aux chargements et déchargements, le long des berges non aménagées, puisqu'il suffisait d'y appliquer leurs levées plates sur celles-ci pour accéder facilement aux cales du bateau. Cela d'autant plus qu'il s'agissait de bateaux creux, non pontés. Pour faire demi-tour, on désolidarisait les deux parties qui n'avaient pas plus d'une douzaine de mètres de longueur chacune. Comme le canal a environ 17 mètres de largeur, en les désolidarisant, il était possible de faire demi-tour sur celui-ci, en n'importe quel endroit.

Les autres chalands devaient atteindre les gares d'évitement, prévues sur le canal, pour prétendre faire un demi-tour.

Sur notre canal, les pénettes furent construites

surtout par des entrepreneurs rennais et rachetées d'occasion par les carriers de Saint-Germain-sur-Ille. Elles transportèrent, pendant de nombreuses années, de la pierre de Saint-Germain, de Montreuil, ou de Saint-Médard-sur-Ille jusqu'à Rennes, mais aussi beaucoup de pierre de Pont-Réan. On ne relève pas un grand nombre de pénettes sur le canal d'Ille et Rance.

## Les gabarots

Un autre bateau est souvent bien visible, lui aussi, sur d'anciennes cartes postales rennaises du début du 20<sup>ème</sup> siècle.

Ce **gabarat** rennais présentait un avant traditionnel. Lui aussi était non ponté et construit à francs-bords.

On aperçoit toutefois, sur l'avant, un court pontage et, sur l'arrière à tableau droit, un compartiment, un cabanon, servant à se loger.

En son milieu, une double cloison transversale

qui forme un sentineau, sorte de petit local où l'on pouvait abriter, entre autre, le foin pour le cheval de halage.

Si, sur le chaland de Rance, on mâtaït une forte trique de bois d'un mètre environ dans les jumelles du pied de mât central, pour y amarrer le hale, sur le gabarat et les autres chalands on attachait parfois celui-ci sur l'avant du bateau ou bien sur un mâteau, maintenu verticalement dans le sentineau. Ce gabarat servait surtout à transporter la pierre.

En observant attentivement les cartes postales anciennes, on peut penser que ces bateaux avaient dans les 15 à 20 mètres de longueur. Cela semble bien se confirmer par quelques exemples, relevés sur les registres de jaugeage ou d'immatriculation des bateaux.

Le **Cambronne**, à Jean-Marie HUCHET, gros entrepreneur rennais, avait 17,45 mètres de longueur. **Micheline** et **Yvonne**, en 1931, était relevé pour 18,47 mètres de longueur.

On peut constater que la plupart de ces gabarots furent construits par des chantiers du bassin de la Loire : **Cambronne** sorti du chantier DURAND de Montjean-sur-Loire, **Micheline** et **Yvonne** sorti du chantier BENATEAU à Nort-sur-Erdre...

Le gabarat fut utilisé par les entrepreneurs rennais ou certains carriers de la région, sur le canal d'Ille et Rance et surtout sur la Vilaine.

## Le chaland nantais

Le **chaland nantais** fut le grand concurrent du chaland de Rance... mais à partir de la première guerre mondiale seulement.

Le chaland nantais était un solide bateau en chêne, construit à clins, essentiellement dans les chantiers de Nantes et Varades, le long de la Loire, en Loire-Atlantique et ceux de Montjean-sur-Loire et Juvardeil, sur les bords de la Sarthe, dans le Maine et Loire.

L'avant de ce beau chaland était arrondi comme son arrière. Ses fonds, absolument plats, ne comportaient pas de quille. Ses côtés étaient verticaux.

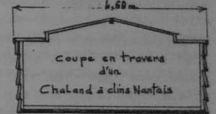
Ce chaland-là n'était pas prévu pour naviguer dans un estuaire maritime comme celui de La Rance. C'est ce qui explique la suprématie du chaland de Rance, sur le canal entre Saint-Malo et

Rennes.

Le chaland nantais était aussi ponté et comportait, sur l'avant, un logement pour le matelot et le matériel. En son milieu, comme sur le gabarat, deux cloisons transversales, espacées d'environ 1,50 mètre, constituaient le local appelé sentineau. On y stockait le foin pour le cheval, le bois ou le charbon pour la cuisinière, le poêle à bois pendant la belle saison et aussi la barrique de cidre.

Sur l'avant et l'arrière de ce sentineau se trouvaient deux grandes cales où étaient transportées les marchandises. A l'arrière du bateau était aménagée la cabine, logement du « patron-marinier » et de sa famille.

Sur le pontage, tout à l'avant, un treuil servait à baisser le seul mât d'une dizaine de mètres, posé sur jumelles. Ce simple grément permettait la navigation éventuelle, sur la Loire, sur l'Erdre et même sur la Vilaine dans certains secteurs, à l'aide d'une seule voile. Parfois, un autre treuil, fixé sur l'arrière, servait pour les manœuvres de chargement ou déchargement. Beaucoup de « Nantais » utilisaient le mât à cet effet.



Chaland bois nantais

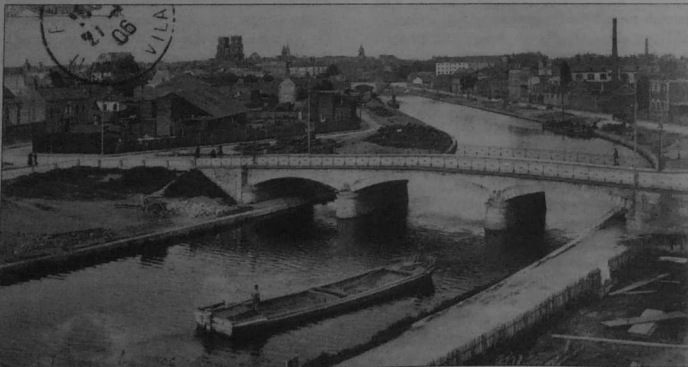
Ce fort chaland supplantait la navigation sur les canaux bretons. Mais sur notre canal d'Ille et Rance, ce ne fut que vers les années 1920 qu'il apparut en grand nombre.

Il avait une silhouette caractéristique, du fait de sa construction à clins, de ses deux treuils et aussi de sa forme. A tel point que les anciens de la région se souviennent fort bien de l'arrivée de ceux-ci sur le canal d'Ille et Rance.

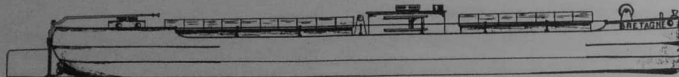
Le père Ambroise ROGER qui a toujours vécu à la ferme de « Heuzé », dominant le canal à Saint-Médard-sur-Ille, me confia en 1983 :

« ... Au début, on ne savait pas d'où ils venaient ces bateaux ? On ne les connaissait pas ! Mais après... chaque fois qu'on en voyait un, il y avait toujours quelqu'un par là pour lancer : « Tiens ! v'là les Nantais ! » ... »

Cette locution resta, tout au moins dans la région. Tous les anciens le confirment. Même



Un Gabarat Rennais dans la Vilaine près de l'ancien pont de l'abattoir à Rennes, vers 1900.



Automoteur fer Nantais, années 1930 (appelé couramment "Péniche").

quelques années plus tard lorsque l'on vit arriver les péniches métalliques nantaises, chargées de sable de Loire, on avait la même exclamation.

Cela suffit à confirmer, qu'à partir des années 1920, la batellerie nantaise dont les marinières étaient, Nantais, Redonnais ou encore de Blain, supplanta réellement les autres bateaux circulant sur notre canal.

## Péniche et automoteur

Depuis le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, furent construits de nouveaux bateaux, mais en fer, et uniquement à Nantes en ces débuts de la batellerie métallique dans l'Ouest.

Dans le secteur du canal d'Ille et Rance, il semble bien que l'on appela ces bateaux métalliques : **péniches**. Sans doute pour les différencier des bateaux bois mais peut-être aussi à cause de la consonnance du mot. Ce mot resta, même pour les automoteurs.

Peu de bateaux en fer furent construits en ce milieu du 19<sup>ème</sup> siècle car ils revenaient à environ deux fois plus cher que les traditionnels chalands

en bois.

A partir des années 1890, une nouvelle tentative de construction fer eut lieu.

Ce genre de construction ne prit réellement le dessus que vers les années 1930, lorsqu'une motorisation sûre fit son apparition sur des bateaux propulsés par hélice, de fabrication plus étudiée, plus moderne.

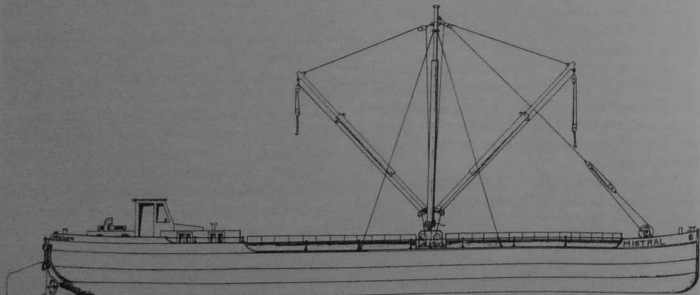
Ces nouveaux bateaux furent appelés : **automoteurs**.

Sur le canal d'Ille et Rance, les premiers automoteurs à circuler furent : *Transport I*, *Transport II* et *Transport III* que la Société des Transports d'Ille et Rance avait fait construire en 1907... par le chantier KAUFFMAN de Hambourg en Allemagne.

C'était là une exception car la véritable première vague de construction métallique, juste avant la première guerre mondiale, fut d'origine nantaise.

Le premier automoteur à circuler, de manière continue sur le canal, fut *Armor*, bateau construit par Les Chantiers de Bretagne à Nantes, en 1912, pour le compte de La Compagnie du Gaz de Rennes. Il était équipé d'un moteur de 25 chevaux.

Il avait pratiquement la même forme que le



Dernier automoteur moderne des années 1950.

chaland bois nantais. Il était équipé de deux treuils. Son avant et son arrière étaient arrondis. Il possédait deux cales, séparées par un sentineau et le logement qui se trouvait en son milieu. Il semble qu'une barre franche permettait de le conduire, lors de sa sortie.

Plus tard, il fut équipé d'une barre à roue, appelée macaron. La forme de ces bateaux nouveaux était caractéristique de la région nantaise, mais, lorsque les autochtones s'exclamaient « Tiens ! V'là les Nantais ! », il s'agissait sans doute aussi d'une réaction en souvenir de l'ancienne suprématie des « Malouins » (chalands de Rance).

On relève, entre 1907 et 1914, dix-huit péniches métalliques, dans la liste des bateaux ayant navigué sur le canal, contre vingt-six chalands bois, construits au cours de cette même période (beaucoup n'étaient pas encore des automoteurs et étaient toujours balés par cheval !).

Les années 20 à 30 furent vraiment celles de l'avènement des bateaux construits en fer ou en acier. L'on ne trouve, dans notre liste, que huit chalands bois construits pour vingt-cinq péniches pendant cette période.

Jusqu'après la seconde guerre mondiale, il y eut une évolution positive constante dans la construction et l'équipement des automoteurs. On peut même dire que sur les derniers construits, il n'y avait pratiquement plus de manutention manuelle.

## Quelques autres

Il y eut, sur le canal d'Ille et Rance, d'autres genres d'embarcations : quelques bateaux de promenade du côté de Rennes, des bateaux de voyageurs à vapeur qui remontaient la Rance maritime et le canal jusqu'à Dinan, quelques bateaux de cabotage jusqu'à ce dernier port, de petites barques particulières de promenade ou de pêche, réparties tout au long de son parcours, puis quelques autres bateaux de travail.

Citons ici quelques exemples d'engins flottants particuliers que nous avons retrouvés.

## Une gabare de service

Les agents des services des Ponts et Chaussées, plus tard des services de l'Équipement, les appelaient des **gabares** mais aussi, assez couramment : péniches.

Il y en eut, de tout temps sur le canal d'Ille et Rance, au moins deux, parfois trois et plus, pour assurer une partie du service d'entretien. Il faut bien dire que l'utilisation du mot gabare est ici impropre.

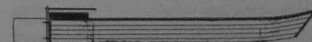
Le service navigation des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine, dont le canal avait toujours dépendu, acheta par exemple d'occasion, un gabarot à Nantes, vers 1920 ou 1921. Ce fut un modèle pour l'avenir.

Nous n'avons pas retrouvé à qui il fut acheté et quel chantier l'avait construit mais seulement un relevé de plan qui permet d'en faire une description.

C'était un bateau à tableau arrière vertical, comportant un avant avec le dessous légèrement en levée. Ce bateau creux était, apparaît-il sur le plan, construit à clins. Il avait un cabanon à l'arrière sur toute sa largeur et sur presque 2 mètres de longueur.

Vu en plan, il était « pincé » à l'avant et à l'arrière. Son fond avait 1,40 mètre de largeur à son extrémité avant puis 2,20 mètres sur une longueur de 6,30 mètres et se resserrait ensuite, vers l'arrière, jusqu'à 1,40 mètre de largeur à sa poupe. Les hauts avaient 2 mètres de large sur l'avant, 3,40 mètres au milieu puis 2,68 mètres à l'arrière. Le cabanon mesurait 1,58 mètre de hauteur. Le creux du gabarot était de 1,25 mètre. La longueur de ce gabarot était de 16 mètres, auxquels s'ajoutait l'encombrement d'un safran de gouvernail de 2 mètres.

Cette « péniche », comme l'appelaient les agents du service navigation des Ponts et Chaussées, leur permettait un transport aisé des éléments constitutifs des portes d'écluse, par exemple et de tout le matériel dont ils avaient



Gabarot des Ponts et Chaussées en bois (1935).

besoin pour assurer l'entretien de ce beau canal. Les hommes du service navigation halaient eux-même leurs bateaux, souvenons-nous !

Un bateau identique fut construit en 1932, pour la subdivision de Dinan, pour les besoins du versant nord du canal : c'était « la gabare ». C'est ainsi qu'ils l'appellèrent sur le versant nord.

Cette dernière avait une coque de 15 mètres de longueur et 3,38 mètres de largeur en son milieu. L'arrière et l'avant étaient aussi pincés. L'avant était construit avec levée. Ses côtés avaient une hauteur de 1,11 mètre. Les archives précisent qu'elle avait une capacité de chargement de 16 m<sup>3</sup> de moellons pour un enfoncement de 0,85 mètre.

Après la dernière guerre, il y avait deux gabares au service navigation : La dernière, délabrée, était encore dans la retenue du moulin de Boutron en 1990...

## Un brise-glace

Eh ! Oui ! un brise-glace.

Voilà bien le « bateau » le plus hétéroclite, identifié et ayant navigué ou « servi » sur le canal d'Ille et Rance.

Nous en avons reproduit un plan succinct et même une élévation.

On peut comprendre, en parcourant les documents, que ce fut le bureau de Dinan des Ponts et Chaussées (service navigation) qui l'avait étudié, sans doute en 1939. Le croquis retrouvé qui a permis d'en rétablir deux dessins succincts, date du 23 avril 1940.

Y avait-il eu d'autres brise-glace sur le canal d'Ille et Rance avant celui-ci ? La question reste posée.

Celui-ci était construit à la manière d'un radeau rudimentaire, mais robuste. Il fut lancé à la petite cale située près de « La Guénaudière ».

Son corps était constitué de huit pieds de sapin, équarris à 40 centimètres sur l'avant et 30 centimètres sur l'arrière. Ils étaient assemblés, horizontalement, par trois longues tiges de fer filtrées, à leurs extrémités, boulonnées de chaque côté du plateau ainsi formé.

L'étrave, large, était travaillée à l'herminette afin d'obtenir une légère courbure en levée sous l'avant où se trouvaient fixés six fers en T, suivant

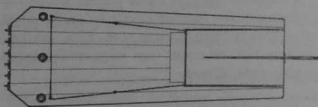
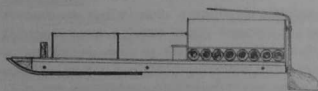
celui-ci sur 4,50 mètres de longueur. Ces fers servaient d'éperons brise-glace.

L'ensemble de ce fort radeau avait 8,50 mètres de longueur, 3,20 mètres de largeur sur l'avant et 2,40 mètres à l'arrière.

Sur cet arrière, 50 tonnelets métalliques de 50 litres donnaient du poids et donc de l'inertie à l'ensemble. Un gouvernail profond et des gardes du corps complétaient l'équipement ainsi que trois solides « bittards », fixés sur l'avant et destinés à tirer l'engin.

Ce brise-glace devait être halé par un attelage de plusieurs chevaux, à partir de chacune des berges du canal...

Voilà bien un genre d'embarcation qu'on



Brise-glace du canal en 1940.

pouvait ne pas s'attendre à trouver sur le canal d'Ille et Rance où, malgré tout, la glace n'était vraiment pas l'essentiel des causes d'innavigabilité !

## Recensement

Il semble qu'il n'y avait pas de recensement des bateaux, radeaux et autres engins flottants sur les voies navigables françaises, au début du 19<sup>ème</sup> siècle.

Seuls, les bâtiments qui naviguaient sur mer étaient « francisés » et donc inscrits sur des registres établis par les services douaniers dépendant des finances d'Etat.

Ces derniers registres ont d'ailleurs permis de retrouver quelques bateaux ayant navigué sur le canal d'Ille et Rance, au tout début de son ouverture.

Ce fut la Convention de Bruxelles du 4 février 1898 qui imposa le recensement par la mise en place de bureaux d'immatriculation de toutes les embarcations circulant sur les voies fluviales ou canaux.

Pour l'Ouest, disons le grand Ouest, le bureau d'immatriculation établi est toujours Nantes aujourd'hui. Ainsi, les lettres identificatrices NA doivent figurer auprès de chaque devise de bateau. Dans la liste ci-après, seule la lettre N figure, par mesure de simplification.

Les lettres NA, suivies d'un numéro d'immatriculation à trois ou quatre chiffres et du nom du propriétaire de l'engin flottant devaient être inscrites sur l'avant et l'arrière avec huit centimètres minimum de hauteur afin qu'elles se lisent sans difficulté.

Les numéros d'immatriculation furent attribués au fur et à mesure des justificatifs fournis par les propriétaires des bateaux existants à partir de 1898 jusqu'au 6 octobre 1919.

Jacques GUILLET, dans *La Batellerie Bretonne*, signale avoir relevé sur les quatre registres, concernant cette période, 822 bateaux existants dans le grand Ouest pour 836 certificats établis.

C'est, depuis quelques années déjà, le bureau de la Commission de Surveillance de la Navigation Fluviale, situé au 2 rue Marcel Sembat à Nantes, qui détient les nouveaux registres.

On peut travailler à partir de ces nouveaux registres ouverts le mardi 7 octobre 1919 en application de la loi du 5 juillet 1917 et de son décret d'application du 3 avril 1919.

Ces registres comportent une nouvelle série de matricules commençant, dès ce jour-là, par le n°837.

Le premier bateau de cette nouvelle série d'immatriculations du bureau de Nantes, reprenant l'ensemble des embarcations existantes, était le *Maréchal Foch*, construit par le chantier FRESNEAU Joseph de Rennes, sur commande de l'Office National de la Navigation.

Sur la liste ci-après sont reportés tous les bateaux qui, d'une manière ou d'une autre, naviguèrent sur le canal d'Ille et Rance, à un moment ou à un autre, occasionnellement ou souvent, voire régulièrement ou même exclusivement comme ce fut le cas pour certains.

Cette liste n'est, bien entendu, pas exhaustive car quelques bateaux n'ont pu être repérés. Il s'agit sûrement d'un petit nombre car en effectuant des rapprochements avec les rapports des ingénieurs en chef sur la navigation ou avec d'autres sources, des estimations quantitatives « au plus près », peuvent être établies.

Les bateaux bois avaient « une espérance de vie » d'une bonne trentaine d'années, parfois plus, lorsqu'ils étaient bien entretenus. On constate que certains furent « déchirés » après plus de quarante années de service.

Le déchargement consistait à démolir le bateau à la fin de sa vie et enlever son épave de l'eau, afin qu'il ne gêne pas la navigation. Une date officielle de déchargement figure parfois sur les documents mais il en manque énormément. Les années de déchargement qui sont indiquées pour un certain nombre de bateaux ont été trouvées essentiellement dans les listes de jaugeage des bateaux bois, établies suite au décret du 25 avril 1935 exigeant que ceux-ci soient rejaugés tous les dix ans. Les bureaux de jaugeage du grand Ouest qui dépendaient donc du service de la navigation de Nantes étaient : Orléans, Blois, Saumur, Angers, Nantes, Redon, Pontivy, Carhaix, Chateaulin, Hennebont et Rennes.

Les listes du bureau de Rennes ont permis d'effectuer des recoupements et de retrouver certains bateaux ayant navigué sur le canal.

Les souches des reçus des taxes et assurances obligatoires pour les dommages éventuels de guerre (1939-1945) pour les bateaux bois, ont aussi été très utiles.

On retrouve nombre de précisions intéressantes sur le carnet à souche de perception des droits d'utilisation de la grue du port de Dinan.

Par ailleurs, la tradition orale, la mémoire collective de nombreuses personnes, surtout d'anciens marinières et éclusiers, nous apportent d'importants éléments complémentaires.

Toutefois, pour certains bateaux, on n'a pu recueillir qu'un petit nombre d'indications parce qu'ils furent repérés dans un article journalistique, lié à un événement particulier, sans autre précision que la devise. C'est le cas, surtout pour les plus anciens.

D'autres sont notés sous leur ancien matricule, figurant entre parenthèses sur les nouveaux

registres de Nantes, ou parfois sur les listes de jaugeage.

Sur la liste que nous avons établie, quelques matricules manquent. Cette liste de 197 bateaux, ayant navigué sur le canal d'Ille et Rance, ne comporte que les bateaux de commerce, de travail.

Elle est établie par ordre d'ancienneté, repéré par l'année de sortie du chantier de construction de chaque bateau. Lorsque les dates manquent, les bateaux ont été intercalés dans la liste, en fonction de l'année présumée de sortie du chantier. On peut considérer que cette liste est assez bien représentative de la batellerie du canal d'Ille et Rance.

## Analyse générale

La liste non exhaustive des bateaux ayant navigué sur le canal se trouve en fin de ce chapitre.

Sur 197 bateaux recensés, on trouve 134 chalands bois pour 59 péniches en fer puis 4 « marginaux », si l'on peut dire, quatre bateaux en... béton.

Au cours de la décennie 30, dernières années de construction de ces bateaux spécialisés des canaux bretons, on constate que, seuls, 4 chalands bois sortirent des chantiers pour 20 péniches en fer, ce qui indique l'inversion très nette de la tendance, passant du bois au fer.

Sur les 134 bateaux bois, on relève 39 chalands de Rance, 37 chalands rennais, 4 redonnais et 41 nantais, 13 bateaux sont d'origine plus ou moins inconnue.

Les grands chalands de Rance sortirent des chantiers, essentiellement, dans la période 1850 à 1900, soit pendant un demi-siècle, mis à part quelques-uns construits vers la fin de la première guerre mondiale.

On constate que les chalands nantais sont, à peu près, en nombre identique, mais leur arrivée sur le canal n'eut lieu qu'au cours de la première guerre. Comme les chalands de Rance ils faisaient du trafic long.

Quelques bateaux redonnais seulement, rachetés par des entrepreneurs rennais et un carrier de Saint-Germain-sur-Ille, sont recensés.

Enfin, un ensemble de 37 chalands rennais, dont 9 construits par les chantiers de Pont-Réan avant 1900 et certains par les entrepreneurs eux-

mêmes.

On remarque aussi une relance impulsée par l'Office National de la Navigation.

Comme la navigation sur le canal d'Ille et Rance était, en ses débuts, subordonnée à la possibilité de descendre ou remonter la Rance, dans sa partie maritime, et qu'un remorquage de bateaux n'y fut mis en place qu'au cours de la première guerre mondiale, on peut considérer dans la modeste analyse qui suit, trois périodes : l'avant-guerre, la première guerre et l'entre-deux-guerres.

## Période de l'avant-guerre

La fin de cette période englobe l'année 1915, année où s'arrêta sur sa lancée, consécutivement à l'entrée en guerre de notre pays en août 1914, la construction des bateaux.

Les premiers bateaux utilisés sur le canal d'Ille et Rance, dès son ouverture le dimanche 28 octobre 1832, n'étaient pas spécialement adaptés à son gabarit, à ses possibilités.

Sur le versant sud, les tous premiers bateaux vinrent de la Vilaine sur laquelle ils naviguaient depuis déjà bien longtemps. On y vit quelques pénettes, utilisées par des entrepreneurs et des carriers. Avant 1915, on relève 15 pénettes.

Sur le versant sud, un trafic court s'instaura entre les carrières de Saint-Germain-sur-Ille et Rennes. Les bateaux de Vilaine naviguèrent seulement sur ce secteur du canal.

Pendant de nombreuses années, sur le reste du canal, on ne trouve que des bateaux venant de la région de Saint-Malo et de la Rance, à l'exception de *Balisage* dont nous détaillerons, dans un autre chapitre, le seul voyage qu'il fit entre Nantes et Saint-Malo en 1834.

La construction de chalands, adaptés au canal d'Ille et Rance, prit son essor peu à peu. Jusqu'en 1892, les bateaux figurant sur la liste sont tous en bois et la plupart furent construits par les chantiers des bords de Rance.

Un bateau en fer fut bien construit à Nantes par JOLET et BOBIN dès 1850. Mais il n'est pas inclus dans la liste car nous voulons seulement souligner ici le caractère très particulier de cette construction métallique, dès le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle.

On remarque aussi que, sur le versant nord, au tout début, des bateaux assez disparates furent utilisés puisqu'on vit même un bateau de mer de type « chasse-marée » monter jusqu'à Rennes. Il avait un tonnage assez modeste.

Entre 1830 et 1915 on relève 147 bateaux construits dont 116 chalands bois pour seulement 31 péniches en fer, toutes construites après 1890. Elles ne représentaient donc que 21% de ce total. Sur ces 31 péniches en fer, seulement quelques-unes étaient motorisées.

Sur les 116 chalands en bois, 33 étaient des chalands de Rance. Du fait de leur particularité ceux-ci eurent la suprématie sur le canal d'Ille et Rance. On trouve 16 chalands bois rennais dont les 9 premiers furent construits par les chantiers de Pont-Réan. On constate que l'un de ceux-ci fut livré, en 1895, à Pierre MONNIER de Rennes. Les 7 autres furent tous construits par Pierre MONNIER lui-même.

Presque tous ces chalands rennais appartenaient à des entrepreneurs et des carriers et naviguaient seulement autour de Rennes, tout particulièrement à partir des carrières de Saint-Germain-sur-Ille. Trois furent construits à Redon, aussi pour des entrepreneurs. Pendant cette période, on relève aussi la construction, par des chantiers du bassin de Loire, de 30 chalands nantais. La moitié fut livrée à des marinières répartis sur le canal d'Ille et Rance et à des entreprises. L'autre moitié de ces bateaux ne vint dans le secteur qu'après la guerre (au moins après 1916).

Pour 19 bateaux, on n'a pu retrouver l'origine.

Sur les 15 pénettes, 2 furent construites à Redon, 1 à Pont-Réan, 1 à Nort-sur-Erdre, 1 à Montjean-sur-Loire, 1 à Juvardeil et les 9 autres à Rennes, 2 de ces dernières sortaient du chantier de Pierre MONNIER et les autres avaient été construites par les entrepreneurs rennais ROSETZKY et RALLE.

Un troisième entrepreneur qui possédait des carrières, utilisait ce genre de bateaux ainsi que deux carriers de Saint-Germain-sur-Ille. Les entrepreneurs de travaux publics et carriers affectionnaient particulièrement les pénettes.

Il faut bien savoir qu'un certain nombre de bateaux, figurant sur cette liste, ne naviguèrent pas sur le canal d'Ille et Rance dès leur construction. On constate que beaucoup de ces chalands ou péniches eurent plusieurs propriétaires et que ce

fut parfois à l'occasion de l'un de ces changements qu'ils naviguèrent sur le canal. Ce fut le cas de nombreux Nantais, Redonnais et même parfois Rennais.

Par contre « les Malouins » (les chalands de Rance) naviguèrent, dès leur sortie des chantiers sur le canal... et exclusivement sur le canal.

En dehors de ces derniers, il ne faut donc pas rapprocher, systématiquement, la date de construction de celle de leur (ou leurs) période (s) de navigation sur le canal.

Nous avons vu qu'en dehors des chalands bois, 31 bateaux en fer ou en acier furent construits dont 3 chez KAUFFMANN à Hambourg en Allemagne, 28 bateaux en fer furent construits dans dix chantiers différents de la région nantaise. Ces 31 bateaux métalliques, construits durant cette période de dix ans, représentaient 36% des 86 bateaux sortis des chantiers pendant cette décennie.

La tendance semblait déjà s'inverser mais, nous le verrons, il faudra attendre la fin des années 20 pour que cela se confirme. Le prix de revient de la construction métallique, beaucoup plus élevé que pour le bois, fut la raison essentielle de cette évolution tardive. Il semble toutefois que la construction fluviale commençait à suivre l'évolution de la construction navale maritime dont la tendance tournait résolument vers la conception métallique des navires.

## Période de la première guerre

Dès la fin de l'année 1914 tous les marinières en âge et condition de l'être, avaient été mobilisés.

Le trafic sur les canaux bretons chuta brutalement et la construction de bateaux fut abandonnée, temporairement. Les moyens de transport par route et surtout par chemin de fer s'étaient considérablement amoindris, suite à un grand déplacement, vers l'est, des matériels roulants entre autres, mais aussi à cause du manque d'hommes.

Comme il fallait bien assurer les approvisionnements, on libéra rapidement quelques

patrons-mariniers et certains aides-mariniers puis on les réquisitionna sur place, avec leurs chalands.

Pendant cette période d'incertitude, les investissements dans la construction fluviale tombèrent instantanément.

Les instances officielles se trouvèrent donc devant le double problème du nombre de mariniers disponibles et aussi de la flotte des bateaux qui se trouvait insuffisante pour compenser le report de tonnage important de marchandises vers les transports fluviaux.

C'est ainsi que l'Office National de la Navigation impulsa directement la profession, par des aides au financement, soit directement par la commande de nouveaux bateaux fluviaux, soit indirectement, comme il continua à le faire par la suite, par l'attribution de prêts à faible taux d'intérêt. L'Office pratiqua aussi la location de ces bateaux et même la location-vente. L'O.N.N. avait été créé en 1912.

C'est ainsi que, sur les 13 bateaux construits pendant quatre années de guerre (recensement entre 1916 et 1920), 10 le furent directement pour le compte de l'O.N.N., en bois.

Une répartition fut opérée, entre un chantier des bords de Rance, CRAIPEAU et LE GOBIEN de La Richardais et deux chantiers de Rennes, Joseph FRESNEAU et Pierre MONNIER. Il semble qu'il s'agissait des premières constructions rennaises de Joseph FRESNEAU.

L'O.N.N. se lança aussi dans une expérience très particulière. Etait-ce bien le moment pour tenter cette expérience ?

Quatre chalands furent construits à Rennes, en béton. L'ingénieur Léon LEBREC les construisit sur la cale de Saint-Cyr. Deux sortirent du chantier en 1918 et deux en 1919.

Cette expérience échoua lamentablement ! ...

Seulement 3 autres chalands furent commandés, pendant la période de guerre, à titre privé : 1 au chantier TRANCHEMER de La Richardais, 1 au chantier FRESNEAU de Rennes et 1 au chantier RICHARD et THEBAULT de Rennes.

## Période de l'entre-deux-guerres

Sur les 32 bateaux construits pendant ces vingt années de paix, la tendance vers la conception métallique, dans le domaine de la batellerie, fit mieux que s'inverser puisque 25 étaient en acier ou en fer, soit plus de 78% !

Même à Saint-Malo sortirent 4 péniches en fer du chantier MOUGIN et BASLE. Mais, Nantes, comme avant-guerre, fut à la pointe avec 13 bateaux métalliques. Sans doute suite à la concurrence, des chantiers Hollandais et Belges nous livrèrent tout de même 8 péniches métalliques modernes, 7 chalands bois furent encore construits : 3 à Nantes, 3 à Rennes et 1 chaland de Rance, le dernier sorti du chantier CRAIPEAU et LE GOBIEN en 1930. Il était équipé dès son origine, d'un moteur à huile lourde de 40 chevaux.

Tous les bateaux construits pendant cette période, à l'exception de 2 chalands bois rennais, furent équipés d'un moteur, la motorisation s'étant énormément améliorée.

On remarque, en dehors de ces 32 bateaux que 2 péniches furent encore construites pour deux entrepreneurs rennais, en 1923 et, la dernière, en 1926. Cela semble confirmer que ce type de bateaux leur convenait très bien. Cette période de l'entre-deux-guerres voulait être celle de la relance et de la modernisation ... mais ...

## Fin du trafic commercial

La batellerie, sur le canal d'Ille et Rance allait désormais mourir tranquillement, au fur et à mesure que les années passaient. Plus aucune construction n'eut lieu après 1934, pour la batellerie commerciale de notre canal d'Ille et Rance. La période de la deuxième guerre mondiale n'amena pas de relance du trafic sur le canal et le déclin se poursuivit. La flotte des bateaux bois finissait de disparaître.

La cinquantaine de bateaux en fer se répartissait au mieux des possibilités, sur les différents canaux bretons et même à l'extérieur de la province. Très

peu d'entre-eux poursuivaient leur navigation sur le canal.

Seul petit sursaut dans la construction, mais seulement à titre de dommage de guerre : 3 automoteurs en fer furent construits.

Deux sortirent de l'arsenal de Lorient en 1950, l'un pour remplacer *La Marne* à Baptiste LASNIER de Redon et l'autre pour le remplacement de *Mistral* à Francis DEBRAY, aussi de Redon. Le troisième compensait la perte de *Bretagne* à Jean BETHUEL de « Lyvet » et fut construit par le chantier MERRE Alphonse (père) de Nort-sur-Erdre.

C'était la **Société de Renouvellement et de Reconstruction du Parc Fluvial** qui avait en main

cette opération des dommages de guerre subits par la batellerie.

Les autres bateaux perdus, pendant la guerre, furent indemnisés et non reconstruits, ce qui diminua encore la flotte existante.

En examinant de près la liste ci-après, on peut se faire une image assez exacte de l'évolution, au moins dans le temps, de ce que fut la batellerie commerciale du canal d'Ille et Rance.

Dans la colonne Mule (matricule), figure le numéro d'enregistrement, suivi de la lettre N, s'il s'agit du bureau de la navigation intérieure de Nantes ou la lettre F, si le chiffre retenu est celui de la francisation aux bureaux des douanes de Saint-Malo, Saint-Servan ou Dinan.





DEVIDE BATEAU	MULE	TYPES CONSTRUCTION	AN	CHANTIER D'ORIGINE	LONG.	PROPULSION	PROPRIETAIRES SUCCESSIFS	PATRONS MARINIERS	Décharge
Ville de Nantes	1385N	Fer nautis	1897	Dubois et Fouché Nantes	26,75M	Voile-Cheval puis moteur	L'Escadre Cte Nantes Broucheau Auguste Nantes Dourad Jean-Louis Nantes	Broucheau A.	---
La Mance I	1167N	Fer nautis	1898	Duchan Nantes	26,70M	Moteur	L'Escadre Cte Nantes Laurier Baptiste Redon	Laurier B.	1945
Le Carboneau	845N	Bois nautis	1898	Dourad Mont Jean Loire	17,45M	Voile-Cheval	Hachet Jean-Marie Rennes Hachet Raymond Rennes	Sauvage J.Marie Sauvage J.Marie	1939 1937
Maria	894N	Bois Rance	1898	Tranchener La Richartier	26,11M	Voile-Cheval puis moteur	Chambre de Commerce Rennes Barthelemy Albert Lehou	Sauvage J.Marie	1937
St Jean	860N	Rive peante	1898	Bellou-Allart	11,90M	Cheval	L'Escadre Nantes Joussé Jean Redon	Joussé Jean	1938
Ville de Nantes	889N	Bois nautis	1898	Mont Jean Loire Coulommant Nantes	13,03M 26,36M	Voile-Cheval	Giraudou Constant Nantes Giraudou Joseph	Giraudou C. Giraudou J.	---
Espace de Dixe Constant et Marie Joseph et Marie 4 St-Joseph Saint-Antoine	993N 885N 1289N	Fer nautis Bois	1899	Le Gall Nantes Frenoux La Moillereux Chevance Juvarellé	26,73M 16,00M ---	Voile-Cheval puis moteur Cheval Voile-Cheval	L'Escadre Nantes Giraudou Constant Nantes Giraudou Joseph Joussé Francis St Nicolas R.	Joussé F. Hedoux Paul Rennes Judbert Harnbois	1945 1943
Saint-Gilles	1075N	Bois nautis	1901	Chevance Juvarellé	26,45M	Voile-Cheval	Levero Emmanuel Tintinnac Judbert Harnbois	Levero E.	1952
Berthe et Philophile	874N	Bois rance	1902	Post-Réan	20,50M	Cheval	Orbère Elie Vicarès/Rance Barthelemy Albert Lehou Frederic Paul Dinan	Orbère E. Le Devoir Jean Samson J.B.	1939
L'Avant	1138N	Fer nautis	1902	Berthier et Guerin	26,40M	Voile-Cheval	Vivé Fred Guichen Gautier J Baptiste Rennes Delroy Pierre Redon	Delroy P.	1937
Aspa (puis Le Mégard en 1942) Aspa et Bretagne	1246N 852N	Bois nautis Bois nautis	1903	Mont Jean Loire Dourad Mont Jean Loire	26,33M 26,55M	Voile-Cheval Cheval puis moteur	Le Gall Laurent Lehou Bachelier Emmanuel Rennes Colin Victor Rennes Goussé Pierre Ervan Huet Jean St Germain Colin Victor Rennes	Sauvete Charles Huet Jean	1961 1949
La Jeune Renée	905N	Bois peante	1903	Rositzky Rennes	12,80M	Cheval	Rositzky Rennes	Rositzky	---
Germaine puis Etoile de Marin en 1925	968N 953N	Fer nautis Fer nautis	1903	Prigent et Daviau Nort / Erde	22,44M 26,72M	Voile-Cheval	Colin Victor Rennes Lambert et Perrot Penaty Baudouin Louis Blain	Lambert	1953
La Louise I puis La Louise en 1931	935N	Fer nautis	1903	Prigent et Daviau Nort / Erde	26,64M	Voile-Cheval puis moteur	St Berger Frier Nantes Henry J.B. St Nicolas R. Gaspard Etienne Mont Jean	Baudouin L. Henry J.B. Gaspard E.	---
La Ceres	858N	Bois	1903	---	---	Cheval	Gaspard Jules Redon	Gaspard Jules	---
Les Deux Freres Pierre et René Valéry	855N 908N 850N	Bois nautis Bois nautis Bois	1903	Gaudry Nantes	22,24M 26,24M 20,90M	Cheval Cheval Cheval	Leroy et Bonnet Rennes Ralle Jean-Marie Rennes Goussé Emile Rennes Ralle Jean-Marie Rennes	Leroy 1922 1917	
Jaquet et Jacqueline Le Cygne	947N 2067N	Bois nautis Bois rance	1905	Frenoux Variables Rennes	---	Cheval Cheval	Ralle Jean-Marie Rennes Rositzky Rennes	1952 1939	
Papierette I Jean-Bien	1288N 608N	Bois nautis Bois peante	1905	Gaudry Nantes Ralle J.Marie Rennes	17,80M 12,95M	Voile-Cheval Cheval	Colin Victor Rennes Papierette Bretagne Rennes Ralle Jean-Marie Rennes	Thauver	1949 1937
La Jeune d'Ac	847N	Bois nautis	1907	Billy-Bellion Juvarellé	24,90M	Cheval	Hachet Raymond Rennes Colin Victor Rennes	---	1939
Transport I Transport II Transport III La Jeune Marie	692N 691N 690N 901N	Fer 1907 Fer 1907 Fer 1907 Bois nautis	1907	Kauffman Harnbois Kauffman Harnbois Kauffman Harnbois Billy-Bellion Juvarellé	25,90M 25,00M 25,00M ---	Moteur à pétrole Moteur à pétrole Moteur à pétrole Cheval	St Tr. Ile et Rance St Malo St Tr. Ile et Rance St Malo St Tr. Ile et Rance St Malo Rancey Rennes Colin Victor Rennes	---	---
Mancel et Anna	1064N	Bois nautis	1908	---	26,64M	Voile-Cheval	Martin Eugène Plozeur Rigout Redon	Rigout	---
Coudé	1114N	Fer nautis	1909	Biedevet Rezz	---	Voile-Cheval puis moteur	Anna Pierre Fils Redon Giraudou Auguste Nantes Thomas A. St Julien de C.	Giraudou A. Thomas Armand Ferre Christian	---
Jeune d'Ac Pompiès-Pis	1342N 878N	Bois nautis Bois nautis	1909	Gaudry Nantes Dourad Mont Jean Loire	26,33M 26,57M	Voile-Cheval Voile-Cheval	Dourad C. St Nicolas Rennes Savolette	Dourad Clement Savolette	1949
Ville de Rennes Auguste et Paul Claude III	858N 908N 862N	Bois rance Fer nautis Bois	1909	Monteur Rennes Chantiers de Br. Nantes	19,70M ---	Cheval Voile-Cheval puis moteur Cheval	Gaudry Nantes Laurier Baptiste Redon Ville de Rennes Rennes Le Duc Auguste Montjean Ralle Jean-Marie Rennes Ralle Maurice Rennes	Laurier B. Le Duc A.	1953 1948

DEVIDE BATEAU	MULE	TYPES CONSTRUCTION	AN	CHANTIER D'ORIGINE	LONG.	PROPULSION	PROPRIETAIRES SUCCESSIFS	PATRONS MARINIERS	Décharge
Chantal IV Condoret	862N 879N	Bois Fer nautis	1910	Chantiers de Br. Nantes	26,60M	Cheval Voile-Cheval puis moteur	Ralle Jean-Marie Rennes Hatais Victor Chapelle B.M. Hatais Jean Blain Hachet Alain Rennes Hachet Raymond Rennes	Hatais V. Hatais R. Roger Arnaud	1936 ---
Charles de Blois	846N 848N	Bois rance Bois peante	1910	Monteur Rennes	13,10M 13,10M	Cheval	---	---	---
Formidable L'Avant	958N	Bois nautis	1910	Dourad Montjean Loire	20,00M	Voile-Cheval Voile-Cheval	Roques La Collier Secouris Emile Bois	Roques	1939
Le Grandeur	1020N	Fer nautis	1910	Chantier Bretagne Nantes	26,60M	Voile-Cheval puis moteur	Barthelemy Valentin Melrose Barthelemy Albert Lehou Fauder Paul Dinan Kince Jean Blain Lévy Joseph Blain St Jean Nantes	Hatais Emile Laurier Fredouard Denis Henri	---
Marguerite Pacific I	839N 893N	Fer nautis Fer nautis	1910	Chantier Bretagne Nantes	26,42M	Voile-Cheval puis moteur Moteur Alcy	Houssard Pierre St Nazaire Goussé Etienne Rennes Frand Paul Nantes	Houssard P. Goussé E. Frand F.	1925 ---
Villert	801N	Bois rance	1910	Monteur Rennes	23,31M	Cheval	Prout André Angers Benoist Louis Montmalié Jugon J. A. Montmalié	Prout A. Benoist L. Jugon Joseph	---
Saint-Georges	1245N	Bois nautis	1910	Nantes	---	Voile-Cheval	Barthelemy Pierre Lehou St Eng. Char. Rennes Joussé Alexis Glouec Colin Victor Rennes	Joussé A.	1953
Cay Tourne	1260N	Fer nautis	1911	Chantier Bretagne Nantes	26,60M	Voile-Cheval	Moran Jean Redon	Moran Jean	---
La Saint-Laurent	772N	Bois peante	1911	Monteur Rennes	12,85M	Cheval	Martine Anguste Nantes Hachet Jean-Marie Rennes	---	---
Sainte-Anne	772Nas 1152N	Bois peante Fer nautis	1911	Blaine Nantes	13,42M 26,70M	Moteur Alcy	Hachet Raymond Nantes Couty Maurice Nantes Vivé Fred Guichen Moué Armand Nantes Hatais Lucien Nantes	---	1939
Sen (devenu Albatros)	1013N	Fer nautis	1912	Couty Nantes	26,60M	Chaudière puis moteur	Colin André Rennes Couty Maurice Nantes St Trapp Floz. Nantes	Moué A. Hatais L.	1965 ---
Albert-Marie (devenu Fidèle en 1930)	777N	Bois rance	1912	Monteur Pierre Rennes	26,22M	Cheval	Barthelemy Valentin Melrose Bure Emile Harné	Laroux A.	---
Amaz	786N	Fer nautis	1912	Cantier Bretagne Nantes	26,40M	Moteur 25cv puis...	Compagnie Gaz Rennes Perrot et Mollet Redon Houssard Eugène Nantes Eau. A. Dodec Nantes Halgais Cte Nantes	Perrot E. Houssard E. Perrot J. Robert	1933 ---
Jeune Françoise	954N	Bois nautis	1912	Nantes	---	Voile-Cheval	Est. Lehou St Jacques L. Joussé Pierre Lapierre Félix	Lapierre F.	---
Kan-Méne	1039N	Bois rance	1912	Monteur Pierre Rennes	22,00M	Cheval	Moué Lapierre Pages P. Rennes Frand. J. Rennes	Joussé F.	1937
La Trinité	1185N	Bois nautis	1912	Dourad Montjean Loire	26,40M	Voile-Cheval	Moué Renaud-Léonine Lannec Vivé Schlier Redon	Coffard Clement Redon	1952
La Colopale Appala	1002N	Bois nautis	1912	Gaudry Nantes	26,32M	Voile-Cheval	Delroy Jules Redon Delroy Alphaud Redon Robinet Pierre Champagnoux Vivé Rodolphe P. Champagnoux	Delroy A. Robinet P.	---
Papierette II Saint-Christophe	1270N 1410N	Bois nautis Fer nautis	1912	Dourad Montjean Loire	---	Voile-Cheval Voile-Cheval	Dolivet Marcel Rennes St Papereau Brn. Rennes Moué Armand Fier Nott-Redon Le Ternay Jacques	---	1937
Saint-Paul	914N	Fer	1912	---	---	Voile-Cheval puis Moteur	Frederic René Duchéne Auguste	Frederic René Duchéne A.	---
Bertrand de Maris	966N	Fer nautis	1913	Chantier Bretagne Nantes	---	Voile-Cheval puis Moteur	Benoist Charles Blain Joussé René St Nicolas R. St Cize Gaudry	Benoist C. Joussé R.	1982
Culbert Ct-Gt	---	Bois	1913	---	---	Voile-Cheval Voile-Cheval puis moteur	Bocaille Pierre	Bocaille P.	---
Coverville	1281N	Bois peante	1913	Ralle M. et C. Rennes	13,10M	Cheval	Ralle Maurice Charles Rennes	Ralle M.	1952
Engin et Georges (devenu Kezavo en 1927)	1282N 782N	Bois peante Bois nautis	1913	Ralle M. et C. Rennes Dourad Montjean Loire	13,10M 26,40M	Cheval-Voile	Ray Frits Montmalié/Ille Pichot Auguste Josselin	---	1949
Jeune Marie	876N	Bois rance	1913	Monteur Pierre Rennes	24,00M	Cheval	Bachelier Emmanuel Redon	---	1949
Laboretux	884N	Bois Rance	1913	Tranchener La Richartier	26,30M	Voile-Cheval puis moteur	Hatais Jean-Marie St Julienne	Hatais J.M.	1952

DEVISÉ BATEAU	MULE	TYPE CONSTRUCTION	AN	CHANTIER D'ORIGINE	LONG.	PROFUSION	PROPRIETAIRES	PATRONS MARINERS	Décharge
La Botzige	1140	Bois	1913	Chart. Botzige Nantes	26,5M	Vide-Cheval	Servat St Am. Che. Loret	Paquet J.	---
Excuseur	808	Bois	1914	Gaudeur Nantes	26,2M	Moteur	Paquet Maxime Robin Galland Théodore Robin Galland Jean Robin Lanter Joseph	Paquet J.	1912
Zepher (Libre) Moteur en 1915	102N	For	1914	Chart. Botzige Nantes	26,6M	Vide-Cheval puis moteur	Est. A. Dado Nantes Gaudouin Louis St Nicolas St Eug. Chm. Isaac St Nat. Drogues Nantes	Gaudouin L.	1914
Cl. In Général Gaudou	82N 82N	Bois Bois	1915 1917	Moteur Pierre Ramez Craqueux La Richarville L. Le Gohier	26,0M 26,1M	Cheval Vide-Cheval	Moteur Pierre Ramez Office National Navigation Bucalle Francis St Malo	Hart Francis Alex Jean	---
Lava	86N	Bois	1917	Tranchard La Richarville	26,6M	Vide-Cheval puis moteur	Tranchard Edmond St Servat Tranchard L. La Richarville Alfred St Nicolas Berkeley Albert Labat Office National Navigation Alfred Bernard	Odier Raymond Frodonner Raymond Alfred L.	1915
Maritima Joffe	86N	Bois	1917	Chapoux La Richarville et La Gohier	26,2M	Vide-Cheval puis moteur	Bucalle Francis St Malo Office National Navigation Lagoutte Théophile Robin Guegal Armand Robin St Genes Le Robin	Kauff Roger Alfred Bernard Hart Francis Hart Francis	---
Algérie Aloua (d'avis) Ladoux et Thérèse puis Sigarette et Dames	86N 86N	Bois Bois	1918 1918	Moteur Pierre Ramez Moteur Pierre Ramez	26,0M 25,9M	Cheval Cheval-Vide	Office National Navigation Lagoutte Théophile Robin Guegal Armand Robin St Genes Le Robin	Kauff Roger Alfred Bernard Hart Francis Hart Francis	---
Picardie	134N	Bois	1918	Frémont Joseph Rennes	26,73M	Cheval-Vide	Office National Navigation Pons Fils Robin	Belhail Jean	---
Strigal Chimacore	87N 87N	Bois Bois	1918 1919	Lahou Lize Rennes Richard Théobald Rennes	26,4M 26,0M	Cheval Cheval	Motey M. Roger A. Robin Office National Navigation Berkeley Valentin Molon Berkeley Pierre Filé Molon Office National Navigation Riv Robin	Roger Armand Pons Joseph Pons Joseph Pons Joseph	1912 1917
Maritima Joffe (avant la Remontée)	87N	Bois	1919	Frémont Joseph Rennes	26,7M	Cheval-Vide	Office National Navigation Doblaux Ernest Lagoutte Cata Pierre Robin	Roger Armand Pons Joseph	---
Marec Mouette	88N 88N	Bois Bois	1919 1919	Lahou Lize Rennes Frémont Joseph Rennes	26,4M 26,4M	Cheval Vide-Cheval	Office National Navigation Craqueux Paul Robin Office National Navigation Doblaux Ernest Lagoutte	---	
Présidente Wilson	104N	Bois	1920	Frémont Joseph Rennes	26,6M	Cheval-Vide	Office National Navigation Cata Pierre Robin	---	
G.B.	115N	Bois	1921	Frémont Joseph Rennes	21,62M	Moteur	Paquet Louis Nantes Bucalle Lize Nantes Cata Pierre Rennes Rolle Maurice Charles Nantes	Paquet Louis Bucalle Lize Cata Pierre Rolle Maurice	---
Callimac	120N	Bois	1921	Edlin Rennes	18,25M	Cheval	Edlin Victor Nantes Bucalle Lize Nantes Cata Pierre Rennes	Edlin Victor Bucalle Lize Cata Pierre	---
Jean et Gustave Talland	120N 120N	Bois Bois	1921 1921	Frémont Joseph Rennes David Cie Roche Maurice	22,6M 26,6M	Cheval-Vide Vide-Cheval puis moteur	Frémont Joseph Rennes David Cie Roche Maurice Brennan Norbert Brennan Norbert	David Cie Roche David Cie Roche	---
Michel Odier	118N	Bois	1921	Brennan Norbert	12,9M	Cheval	Brennan Norbert	Brennan Norbert	---
Calad	130N	Bois	1921	Frémont Joseph Rennes	13,8M	Moteur 4CV	Frémont Joseph Rennes	Frémont Joseph	---
Mézi puis d'avis Duchesse Anne	122N	For	1921	David Cie Roche Maurice	26,7M	Moteur 5CV timonier	Gaudouin Francis St Servat Gaudouin Auguste Brennan Norbert Brennan Norbert David Cie Roche Maurice	Gaudouin F. Gaudouin Auguste Brennan Norbert Brennan Norbert David Cie Roche	---
Minaud I	127N	For	1921	David Cie Roche Maurice	26,3M	Moteur 5CV timonier	David Cie Roche Maurice	David Cie Roche	---
Supplé II	127N	For	1921	David Cie Roche Maurice	26,3M	Moteur 5CV	David Cie Roche Maurice	David Cie Roche	---
Art en Ciel	128N	For	1920	David Cie Roche Maurice	26,52M	Moteur 5CV	David Cie Roche Maurice	David Cie Roche	---
Nepheux	129N	For	1920	Bois-Saliquet Nantes	26,72M	Moteur 5CV	Bois-Saliquet Nantes	Bois-Saliquet	---
René Blanchet	137N 138N	Bois Bois	1920 1921	Craqueux La Richarville Delagrange Nantes	26,7M 26,7M	Moteur 4CV Direct Moteur 5CV	Craqueux La Richarville Delagrange Nantes St Nicolas St Nicolas St Nicolas	Blanchet René Blanchet René Blanchet René	1942
Pierre de Mé	138N	For	1921	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	26,65M	Moteur 4CV "Industrie"	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias Vie La Ponce Chapelle St M. Jean Baptiste Chapelle St M.	Frodonner R.	---

DEVISÉ BATEAU	MULE	TYPE CONSTRUCTION	AN	CHANTIER D'ORIGINE	LONG.	PROFUSION	PROPRIETAIRES	PATRONS MARINERS	Décharge
Général et Renaud St de France	120N 138N	Bois For	1921 1921	Brennan Norbert Mauges et Bois St Malo	18,5M 21,7M	Moteur Moteur 5CV	Bucalle Francis Robin Chevreteu Albert Robin La Châtre Yvon Robin Vie La Ponce St M.	Chèvreteu A. Mauges Jean Pils	1912 1912
Kombot (d'avis) Moteur en 1912	138N	For	1921	Schépys Conest Netherland-Holland	26,7M	Moteur 4CV	Schépys Conest Netherland-Holland	---	---
L'Alcyon	132N	For	1921	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	26,6M	Moteur 5CV	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	---	---
La Liberté La Liberté II	136N 132N	Bois For	1921 1921	Rolle Fils Rennes Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	26,1M 26,6M	Cheval puis moteur Moteur 4CV	Rolle Fils Rennes Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	---	---
La Paix	131N	For	1921	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	26,6M	Moteur 4CV	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	---	---
L'Éclaircieur St Michel	135N	For	1921	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	26,6M	Moteur 5CV	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	---	---
Michélie et Yvonne Moloune	138N 138N	Bois For	1921 1921	Brennan Norbert Delagrange Nantes	26,7M 26,7M	Moteur 5CV	Brennan Norbert Delagrange Nantes	---	---
Gélie	120N	For	1921	Al. Foy, Ch. St Nicolas	26,7M	Moteur 5CV	Al. Foy, Ch. St Nicolas	---	---
Pacifique	132N	For	1921	Paucal Rennes (Belgique)	26,7M	Moteur 4CV	Paucal Rennes (Belgique)	---	---
Éclaircieur St Michel	132N	For	1921	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	26,6M	Moteur 5CV	Chantiers Navals de Progrès Alphé-Bias (Holland)	---	---
Arco	132N	For	1921	Mauges et Bois St Malo	26,5M	Moteur 5CV	Mauges et Bois St Malo	---	---
El Gohier	128N	For	1921	Chantiers Lize Nantes	26,7M	Moteur 4CV	Chantiers Lize Nantes	---	---
Encheur II	132N	For	1921	Al. Foy, Ch. St Nicolas	26,7M	Moteur	Al. Foy, Ch. St Nicolas	---	---
Frontal-André La Yvonne	128N 138N	For For	1921 1921	Mauges et Bois St Malo Al. Foy, Ch. St Nicolas	26,5M 26,7M	Moteur 5CV Moteur 5CV	Mauges et Bois St Malo Al. Foy, Ch. St Nicolas	---	---
Vente (Libre) puis (Permanente en 1921) Brennan I La Motte B.	134N 138N 140N	For For For	1921 1921 1921	Mauges et Bois St Malo Chantiers Lize Nantes Arnaud de Lattès	26,6M 26,7M 26,7M	Moteur 5CV Moteur Moteur 5CV	Mauges et Bois St Malo Chantiers Lize Nantes Arnaud de Lattès	---	---
Minaud II	147N	For	1920	Arnaud de Lattès	26,7M	Moteur 5CV timonier	Arnaud de Lattès	---	---
Botzige II	148N	For	1924	Moteur Alph. Netherland	26,72M	Moteur 6CV	Moteur Alph. Netherland	---	---

## X

# Sur le canal

---



Autrefois, les chalands étaient halés par cheval.

## Le temps des passeurs

La vie sur le canal d'Ille et Rance avait commencé avant le 28 octobre 1832, jour de son ouverture officielle.

Des bateaux, affrétés par des entreprises travaillant à sa construction, testèrent cette navigation particulière qu'on allait lancer sur cette voie d'eau nouvelle de Bretagne. C'était le premier canal breton mis en service, la Vilaine étant une rivière navigable canalisée.

Les entreprises qui construisaient le canal utilisèrent quelques chalands, pontons, canots, bien avant la fin des travaux, ce qui leur facilitait parfois grandement la tâche, surtout les approvisionnements.

C'est ce que voulait nous transmettre l'abbé BOSSARD, lorsqu'il disait, dans sa monographie sur Tinténiac, que les premiers bateaux chargés circulèrent sur le canal, dans ce secteur, vers 1825 ! Malheureusement, il ne donne pas plus de détails.

Un rapport nous indique que l'on procédait, en

1828, à des travaux de ragrément dans les quinze biefs, entre Tinténiac et la mer. Dès 1826, on avait mis en place quelques éclusiers, dans les secteurs utilisables ...

Un bateau, affrété par l'entreprise associée Charles BESLAY et Anselme MICHEL, circula le 31 décembre 1830 entre Saint-Samson et Evran.

On sait que dans la partie maritime de la Rance, jusqu'à Dinan, existait une navigation de petit cabotage et de pêche depuis des siècles.

L'ancien maire de la commune de La Vicomté-sur-Rance, François POMMERET, né au début de notre siècle raconte : « ... Depuis aussi longtemps que mes aïeux se souvenaient, ils m'ont transmis beaucoup d'informations sur le passé. Les POMMERET furent, autrefois, armateurs de plusieurs gabares, ces bateaux faisant aussi bien la pêche que le cabotage. La Vicomté faisait partie de Pleudihen et, comme ceux des « Bas-Champs », on transportait du bois de chauffage. C'étaient les femmes qui fabriquaient les jagots. Elles y mettaient deux harts pour faciliter leur portage. Si bien que les hommes, par ici, appelaient ces jagots des « filles de p.... » !



Petit chaland de rance, dans le bief du chatelier au début du siècle, en cours de halage. Une grande gabare de rance, sans doute, termine ses jours sur l'autre rive. Un petit bateau à carrelet attend l'heure de la pêche !  
Ce petit chaland de rance représente très bien la forme et la grandeur des premiers bateaux du versant nord du canal, issus de toute évidence de la construction traditionnelle des gabares de rance dont parle François POMMERET.

Juste avant la construction du canal, on avait encore dans le coin des moines qui possédaient aussi des bateaux, des canots très solides. Ils s'en servaient bien un peu pour pêcher, mais c'était surtout pour « passer » les gens et parfois les bêtes d'une rive à l'autre.

Il y en avait 3 au village du « Châtelier » en amont de « Lyvet » où 2 demeuraient, m'ont dit mes parents. A chacun de ces deux endroits, ils avaient un canot et lorsqu'on leur demandait, ou qu'on leur faisait signe de l'autre rive, ils passaient les gens pour une aumône. J'ai vu quelque part qu'on appelait ces endroits « les ports d'aumône » !

Ces moines-là venaient d'une sorte de prieuré qui se trouvait au village de « La Moignerie » en Plouër-sur-Rance où il y avait aussi un passage.

On disait par ici qu'autrefois ces moines étaient garants de la vertu des femmes de marins, de ceux qui partaient plusieurs jours ou plusieurs semaines à la pêche en mer ou même à Terre-Neuve et il y en avait beaucoup dans notre coin !

On dit que si l'infidélité de l'une d'entre elles devenait trop flagrante, la peu vertueuse épouse était précipitée, par ces moines, du haut du rocher de « fous-moi » (se trouvant face au village du « Petit Lyvet ») ... dans la Rance, cinquante mètres plus bas. La plupart y perdait immédiatement la vie ... dit la légende !

Paradoxe ? on ne le sait, mais un petit terre-plein, situé au pied de ce rocher, seulement accessible par la Rance, s'appelle « le jardin d'amour » !

Les passeurs existaient depuis très longtemps et autrefois, il paraît qu'ils pratiquaient même « le baptême » ! Les personnes qui traversaient la Rance pour la première fois étaient, dit-on, entièrement plongées dans l'eau, au beau milieu de la rivière. J'ai lu quelque part qu'il y eut tellement d'accidents que ces « baptêmes » furent interdits en 1747 et que cela figura dans un règlement.

Il y eut des passeurs pendant très longtemps dans ce secteur, jusqu'à l'établissement de la

passerelle sur la digue et l'écluse du « Châtelier », au cours des années 1830.

Par grandes marées, la mer découvrait et l'on pouvait passer à pied en plusieurs endroits, entre autre au « Châtelier ». La Rance n'était pas envasée comme aujourd'hui. Presque partout, c'était sablonneux de la plaine de Plouer en face de Mordreuc jusqu'au près de Dinan. En face du port actuel de « Lyvet », il y avait le banc de sable de « La Juliette » où les gens allaient pêcher des coques.

Il y avait un peu de vase du côté du pont de « Lessart » ...

Ah ! Ce pont ! Mon père me raconta que ses piliers furent construits entre 1876 et 1879, avec de la pierre des îles Chausey parce que le transport par bateau était incomparablement plus facile que par les chemins de l'époque.

Dès la construction du canal d'Ille et Rance, il y avait eu une première écluse au « Châtelier » et, dès 1825, deux éclusiers y furent installés. Le premier s'appelait Jacques AMELINE, il était surnommé GODOT, souvenir des armées où il avait exercé. Je sais cela car c'était mon arrière-grand-père, côté maternel. Son collègue s'appelait

Joseph DROGUET, dit « JOSON ».

Vous savez, autrefois, et j'ai connu ça entre les deux guerres, il y avait, tous les ans, ce que l'on appelait une écourue. L'écluse du « Châtelier » était ouverte en grand pour créer un effet de chasse et ça nettoyait un peu le canal et le chenal ... »

Intéressante narration de François POMMERET.

## Du bois et surtout de la pierre

Sur le versant sud du canal, le bief de « Fresnay » avait été inauguré en fin d'année 1812 !

Plus tard, au cours des années 20, on pouvait très bien approvisionner, en partie, les matériaux à partir des carrières de Saint-Germain. En 1832, bien que l'inauguration du canal n'ait pas encore eu lieu, un bateau de l'entreprise associée DELION et MARSAUDOUT, chargé de pierre de Saint-Germain, effectua un premier voyage jusqu'à Rennes où il arriva le samedi 28 avril vers 6 h 30 du soir dans la Vilaine, au port Saint-Yves.



Extension du Port St Yves et embouchure du canal (à gauche, derrière le bateau) vue relevée vers 1830.

Puis ce furent les bateaux de l'inauguration du dimanche 6 mai 1832 et d'autres bateaux dont nous n'avons pas les noms. Le bateau *Le Commerce de Dinan* navigua sur le canal dès le 7 juin, *Le Courier de Rennes* le 13 décembre, inaugura un service de transport, entre Saint-Malo et Rennes qu'il allait assurer quatre fois par mois, pendant plusieurs années... La navigation sur le canal d'Ille et Rance était lancée.

La première campagne de navigation, si l'on peut dire, s'étala entre le 28 octobre 1832 et la fin juin 1833. On transporta surtout de la pierre.

Il est vrai, comme le dit Lucien PIQUET, que la longue aventure des carrières de Saint-Germain et de « La Ville en Bois » en Melesse remonte à bien loin puisqu'on tirait de la pierre des « carrières » de ce lieu, dès 1458 ! Il se trouve que sur la région de Hédé, de même, depuis longtemps, on avait « tiré » de la pierre. Vers Dinan existaient aussi des carrières. L'ensemble du canal est donc plus ou moins proche d'anciennes ou de nouvelles exploitations.

Depuis le 18<sup>ème</sup> siècle, on trouve trace à Saint-Médard par exemple, de plus d'une douzaine de « carrières » ouvertes à différentes époques.

Celles de Saint-Germain ont définitivement fermé quelques années après la seconde guerre mondiale car leur exploitation menaçait sérieusement l'assise rocheuse du bourg. Par contre, celles du « Tertre du Couyer » et de « La Ville en Bois » sur la colline de Talbourdine en Melesse, ont arrêté, bien plus tard, leur exploitation. La dernière, appartenant à la famille BARTHELEMY, ferma le 31 décembre 1967.

La pierre fut donc le premier des matériaux transportés sur le canal puisque des carrières avaient l'avantage de se situer d'emblée sur ses berges ou très près de celles-ci.

La navigation commerciale, sur le canal d'Ille et Rance, prit son essor lentement, au cours des premières années.

Un document de l'ingénieur en chef ROBINOT nous donne une intéressante approche de ce qu'elle fut pendant l'année 1833. Ce document donne une indication très précieuse pour l'évaluation de l'évolution du trafic. Il est précisé, dans ce document rédigé par l'ingénieur en chef ROBINOT le 23 juillet 1834, concernant le trafic constaté au cours de l'année 1833, que le poids de chaque tonneau est de 1 000 kilogrammes.

Le trafic est relevé dans ce document par type de parcours. Il est donc assez précis et non global, comme ce sera le cas dans d'autres rapports.

#### TRAFIC RELEVÉ EN 1833 :

• 76 bateaux de Rennes à Dinan et Saint-Malo pour 1 835 tonneaux.

- Marchandises : viandes salées, chandelles, fonte de fer, eau de vie, bois de marine, ardoises, toile, barriques vides.

• 84 bateaux de Saint-Malo et Dinan à Rennes pour 1 831 tonneaux.

- Marchandises : bois du Nord, plâtre, noir animal, tufeau, fer en barre, charbon, savon.

• 60 bateaux de Saint-Germain à Rennes pour 3 600 tonneaux.

- Marchandises : pierre de Saint-Germain.

• 18 bateaux de « Villemorin » à Rennes pour 658 tonneaux.

- Marchandises : bois de chauffage.

• 10 bateaux de Rennes à Hédé pour 322 tonneaux.

- Marchandises : ardoise venue par la Vilaine.

• 5 bateaux de Hédé à Rennes pour 134 tonneaux.

- Marchandises : 45 cordes de bois de chauffage.

• 3 bateaux de Tinténiac à Rennes pour 62 tonneaux.

- Marchandises : 20 cordes de bois de chauffage.

• 40 bateaux de Tinténiac à Dinan pour 487 tonneaux.

- Marchandises : 162 cordes de bois de chauffage.

• 94 bateaux de Evran à Dinan pour 472 tonneaux.

- Marchandises : 157 cordes de bois de chauffage.

L'année 1833, 170 voyages furent donc effectués, dans le sens de la remonte de Saint-Malo vers Rennes, pour un total de 6 285 tonnes de marchandises, soit une moyenne de 37 tonnes par bateau.

Dans le sens de la descente de Rennes vers Saint-Malo il y eut 220 voyages pour un total de 3 116 tonnes transportées, soit 14 tonnes en moyenne par bateau.

Dans ce sens, la moyenne par bateau est moins

significative car un grand nombre de transports effectués concerne du bois de chauffage, sans doute en fagots, peu denses.

On remarque que la pierre représentait pratiquement 50% du trafic à la remonte, dès cette première année complète de navigation.

L'ingénieur ROBINOT, dans ce rapport, énumérait aussi les autres marchandises qui pourraient être transportées sur le canal d'Ille et Rance.

A la remonte, de Saint-Malo vers Rennes : blé du Nord, marne de la baie de Plouër, plâtre de Montmartre (qui venait par mer à Saint-Malo), fer, bois, chanvre du Nord, charbon de terre de Belgique...

A la descente, de Rennes vers Saint-Malo : ardoise, pierre à chaux hydraulique, grès, bois de chauffage, bois de construction, beurre, toile...

Tous ces produits ne circulèrent pas du jour au lendemain sur le canal.

En ces premières années d'ouverture du canal, c'était la pierre de Saint-Germain qui avait la palme ! La métropole bretonne, Rennes, trouvait là de nouvelles possibilités d'approvisionnement en matériaux de construction.

Les carrières de Saint-Germain-sur-Ille et de « La Ville en Bois » investirent très tôt dans des bateaux, souvent rachetés à des entreprises rennaises. Parfois, ils firent construire de nouveaux bateaux.

Le carrier Louis DESEVEDAVY qui exploitait face à Saint-Germain dans les collines de « Talbourdine », avait deux chalands : *Espérance de Commerce* et *La Fidéliu*. On peut penser que le nom du premier traduisait bien l'espoir qu'apportait le canal, dès son ouverture !

Lucien PIQUET note dans son ouvrage : « ... Ces bateaux étaient des double-péniches qui, autrefois, servaient sur la Vilaine et pouvaient se séparer en deux... » Il est donc clair que ce carrier possédait 2 péniches, telles que nous les avons décrites dans le chapitre sur la batellerie.

Ainsi, les carrières situées dans ces communes riveraines du versant sud du canal, Montreuil-sur-Ille, Saint-Médard-sur-Ille et surtout Saint-Germain-sur-Ille, bénéficièrent d'un mode de transport de la pierre et du sable vers Rennes, très économique. Il semble que sur le versant nord du canal, on ne transporta pas encore de matériaux de carrière, en ces débuts de la navigation.

Le long du canal d'Ille et Rance, avaient été autorisés des « lieux de dépôts » pour les marchandises. Aucun de ces lieux de dépôt n'avait de quai, en dehors du port de Dinan où ils existaient depuis longtemps. Même la ville de Rennes n'avait encore aucun quai !

Il y avait plus d'une cinquantaine de lieux de dépôt répartis tout le long du canal, où seules les berges, parfois consolidées de pieux, permettaient d'accoster. Ce fut sûrement la principale raison pour laquelle les carriers du versant sud du canal choisissaient comme bateaux des péniches, comportant une levée sur leur avant, leur permettant de les poser sur les berges.

On peut supposer que le trafic devint parfois important, puisque par exemple, pour Saint-Médard-sur-Ille, il y avait un lieu de dépôt, situé juste après la courbe amont de l'écluse, sur une longueur de 345 mètres. Et encore, il y avait deux autres lieux de dépôts dans la commune, auprès de carrières.

On semblait compter sur un développement sensible du trafic des marchandises par voies d'eau intérieures, en Bretagne. D'ailleurs, le Directeur Général des Ponts et Chaussées, dès 1834, demanda au Préfet de la Loire-Inférieure de nommer une commission chargée de réviser les tarifs des droits de navigation des canaux de l'Ouest. On relève, dans la correspondance du Préfet, que l'on parle, là-aussi, de tonneaux de 1 000 kilogrammes. On pensait alors établir des droits sur les bois à feu (7,95 francs par tonneau), sur les bois d'équarrissage (8,90 francs par tonneau) et le vin (8,30 francs par tonneau) par tranche ou division de canal, comme Nantes-Redon par exemple. Mais les tarifs ne furent pas uniformes...

## Tentatives à la vapeur

Nous étions, en ces années-là, en pleine révolution économique. Les sciences et l'industrie évoluaient. On vivait le début du modernisme !

La machine à vapeur, inventée au 18<sup>ème</sup> siècle, se perfectionnait. Sur mer et sur les voies navigables, c'était le début de l'utilisation de la vapeur comme force motrice. Mais ce n'était pas encore l'ère de l'hélice marine, inventée en 1837 et adaptée par un nommé SAUVAGE, en 1839. Elle fut utilisée beaucoup plus tard...

Les machines à vapeur qui avaient fait leur apparition sur les bateaux fluviaux vers 1830, actionnaient des roues à aubes. Il y eut des tentatives de faire circuler, sur nos canaux, des bateaux mus à l'aide de machines à vapeur et de roues à aubes, placées à l'arrière de leur coque.

On relève dans des documents des archives départementales de la Loire-Inférieure, une tentative de navigation par un tel bateau.

Une « lettre de voiture », d'un type particulier, fut établie à l'occasion de ce voyage. C'était une déclaration du parcours et des marchandises transportées. Il s'agissait d'un voyage expérimental, de caractère commercial, entre Nantes et Saint-Malo : sans aucun doute, la première concrétisation de la liaison Manche-Océan !

Le bateau était un bateau en bois, avec machine à vapeur et roue à aubes, dont le patron était le sieur CAILLAUD-BENARD. Il fut chargé d'ouvrages de ferronnerie à destination de Saint-Malo, expédiés par un fondeur-mécanicien de Nantes, nommé MESNIL. Le bateau s'appelait **Le Balisage**. Il portait sur son mât un drapeau tricolore sur lequel figuraient les inscriptions : Navigation Intérieure - Nantes - Rennes - Saint-Malo. Il partit de Nantes le 19 janvier 1834.

Etant une expérience importante pour tous, particulièrement pour l'administration, le passage du bateau fut authentifié par les autorités de chaque centre important traversé.

Les parafes des autorités suivantes furent apposés sur la « lettre de voiture » : Le 19 janvier 1834, M. l'ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées de la Loire-Inférieure, M. l'ingénieur principal, ingénieur en chef du canal de Nantes à Brest, M. le Préfet de la Loire-Inférieure DUVAL. Le 21 janvier, M. le Maire de la commune de Blain. Le 24 janvier, M. le Sous-Préfet de Redon René FRESNEAU. Le 28 janvier M. le Préfet d'Ille-et-Vilaine CAHOUE, M. l'ingénieur en chef du canal d'Ille et Rance ROBINOT, M. l'ingénieur de la navigation du 1<sup>er</sup> arrondissement du canal d'Ille et Rance J. COQUAUD. Le 1<sup>er</sup> février M. l'ingénieur ordinaire du 2<sup>ème</sup> arrondissement du canal d'Ille et Rance MEQUIN, M. le Sous-Préfet de Dinan. Le 3 février, arrivée à Saint-Malo, en la présence de M. le Sous-Préfet Pierre GODFROY.

Dans les villes importantes, l'accueil de ce

premier bateau à vapeur fut marqué par la présence des personnalités mais aussi par certaines festivités ! L'exemple de Dinan est significatif.

A 14 h le 1<sup>er</sup> février un bateau spécialement affrété par le Sous-Préfet de Dinan, accompagné des personnalités locales, se rendit à l'écluse de « Léhon » où l'ingénieur en chef du département d'Ille-et-Vilaine, chargé du canal, fit passer **Le Balisage** après l'avoir visité et après les congratulations d'usage au « capitaine » CAILLAUD-BENARD. Les deux bateaux descendirent jusqu'à Dinan où les attendait la foule des curieux. Il était 15 h 15.

Etait présent un détachement de la Garde Nationale, avec musique et tambour. La troupe était disposée le long du canal pour saluer l'exploit ! Les autorités y allèrent de leurs discours et, du haut des remparts de la ville, situés au-dessus du port, furent tirés 21 coups de canon !

La « lettre de voiture » établie pour **Le Balisage**, lors de ce voyage particulier, a le mérite de nous apporter quelques enseignements sur ce long trajet, effectué entre Nantes et Saint-Malo.

Le voyage d'essai pour passer le canal de Nantes à Brest, par le canal de la Loire-Inférieure, le 1<sup>er</sup> février 1834. Le bateau s'appelait **Le Balisage**. Il était chargé d'ouvrages de ferronnerie à destination de Saint-Malo. Le voyage a été effectué avec succès et a été salué par les autorités locales.

La « lettre de voiture », vieux usage du temps pas si lointain des diligences, est devenue aujourd'hui « bon de livraison ».

On remarque sur celle du bateau à vapeur **Le Balisage** que le voyage de Nantes à Saint-Malo, soit 240 kilomètres, dura au moins 14 jours, ce qui faisait une moyenne journalière de 17 kilomètres !

Or, un cheval remorquant un chaland à la vitesse de 3 km/h permettait de parcourir, passage des écluses compris, certainement plus de distance, en une journée !

On sait par exemple, que les chalands mettaient quatre jours à quatre jours et demi pour parcourir le trajet Rennes-Dinan, ponctué de 46 écluses, soit 20 kilomètres par jour ... avec beaucoup moins de problèmes mécaniques.

Ainsi, ce premier essai ne fut pas concluant, c'est le moins qu'on puisse dire !

La fin de l'hiver 1834 ne fut pas bien favorable au développement du trafic sur le canal. Il fut bloqué par des conditions climatiques déplorables, jusqu'au printemps 1835. Puis, comme si le sort s'acharnait, l'été de cette nouvelle année fut d'une très grande sécheresse, si bien qu'après le chômage, prévu entre la mi-juillet et la mi-août, la navigation ne put être rétablie et ne reprit que le 10 décembre 1835. Cela explique pourquoi, dans le prochain tableau récapitulatif du trafic sur le canal entre 1834 et 1841, manque l'année 1835.

Depuis 1830, la vapeur essayait de percer en bien des domaines et aussi en navigation fluviale, nous l'avons vu. Une nouvelle tentative eut lieu à Rennes, en avril 1837. Il devait s'agir cette fois, d'une pénétre de Vilaine ou tout au moins d'une embarcation d'une conception identique, un bateau en deux parties, adaptées. La partie arrière portait la machine à vapeur, la roue à aubes, les commandes et un local passagers, l'avant étant réservé aux marchandises. Il s'appelait, peut-être pour la circonstance, **La Ville de Rennes**.

On ne le retrouve pas sur les registres, tout au moins pas celui-là. On a bien un bateau **Ville de Rennes** mais c'était un « monobloc », construit plus tard, en 1856. Ce n'était donc pas le même et le fait qu'on reprenait la même devise indique certainement que le premier n'existait déjà plus.

Cette nouvelle tentative de faire mouvoir un bateau par la vapeur, en 1837, échoua de nouveau ... après de nombreux essais, bien que vaillamment soutenue par le journal **L'Auxiliaire Breton** qui mena toute une campagne pendant ceux-ci. Cela se passait à Rennes.

Il semble que le problème posé se situait au niveau de la transmission de la force motrice, vers les roues à aubes, qui étaient montées à l'arrière des embarcations, à cause de la largeur disponible du canal ou des écluses.

Pour la partie maritime de la Rance et même jusqu'au vieux pont de Dinan, on n'avait pas cette contrainte, aussi, dès 1838, le bateau à vapeur à roues à aubes latérales **Le Dinannais** assura-t-il un service de voyages touristiques entre Saint-Malo et Dinan. En 1852 il assurait toujours ces voyages !

Le Maire de Saint-Malo, M. Auguste HOVIUS, décida en 1854, d'instaurer un service de voyageurs dans l'estuaire de la Rance, entre Saint-Malo et Dinard, par bateau à vapeur et roues à aubes.

En 1857, la compagnie du négociant malouin FICHET, qui devint plus tard la Société BEAUREGARD et Cie, mit en service le premier bac à vapeur **La Rance** (capitaine TREMOY), commandé à un chantier havrais pour la somme de 57 356 francs. Il pouvait transporter 200 personnes !

Le vapeur **Duguay-Trouin** vint le seconder en 1862. Celui-ci avait été construit par le chantier GAULTIER de Saint-Malo. Il effectuait aussi des voyages jusqu'à Dinan.

Puis, il y eut **Saint-Malo**, construit aussi par François GAULTIER en 1864 et **Ille et Vilaine**. En 1873, deux nouveaux bateaux à vapeur furent mis en service : **Dinardais** et **Trois-Villes**.

Avant la fin du siècle, ce fut **Bretagne**, de la Société des Bateaux Bretons de Saint-Malo, bateau à vapeur mais à hélice et non plus à roue à aubes, qui assura le trafic touristique jusqu'à Dinan. Il y eut aussi **Ille et Rance** et **Formosa**...

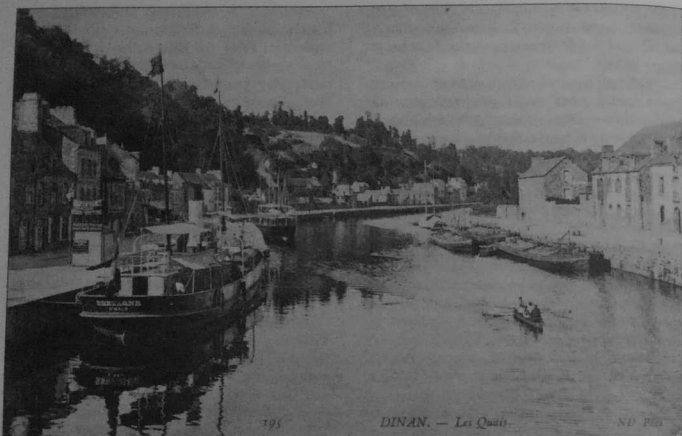
Les bateaux à roues à aubes ne purent donc naviguer sur le canal d'Ille et Rance, essentiellement, du fait du montage latéral du moyen de propulsion...

## Halage par le cheval, parfois par l'homme

Les pénettes, gabarots, chalands et autres embarcations ou radeaux furent, dans la grande majorité, toujours halés par les amis de l'homme : les chevaux.

Parfois, des bateaux étaient encore halés par l'homme lui-même, nous en avons de nombreuses preuves. Quelques anciennes vues nous le montrent.

Cela devait être encore assez courant vers le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle puisque l'ingénieur en chef



Vue du début du 20<sup>ème</sup> siècle. Les vapeurs "Bretagne" et "Duguay-Trouin" à quai à Dinan. Côté Lanvally, trois grands chalands de rance. On pratiquait le canotage sur le canal dès ce temps-là, comme on le voit sur cette vue.

LEGRAVEREND indiquait, dans un rapport de la fin décembre 1842 que : « ... les bateliers tirent leurs bateaux au moyen d'hommes et de chevaux... »

Nous avons remarqué, au travers de comptes-rendus des premières navigations d'essai, que le trafic était assuré, dès l'ouverture du canal, par des bateaux de faible tonnage.

Mais assez vite, les chantiers de construction navale, des bords de Rance et de Saint-Malo, furent sollicités afin de construire des bateaux adaptés à la navigation particulière sur le canal et sur la Rance maritime, à partir du port à marée de Saint-Malo.

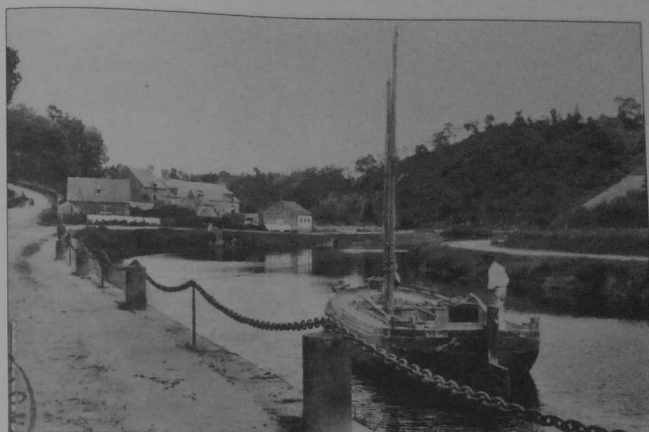
Nous avons décrit le chaland de Rance qui devint le chaland du canal d'Ille et Rance. Le premier chaland de Rance recensé s'appelait *Joseph* et fut construit en 1836. C'était un petit gabarit de 14,66 mètres, comme *Ille et Vilaine* de 1846, construit par le chantier PARNET de Saint-Malo ! Ceux-là étaient facilement halés par l'homme !

On commença à construire des grands chalands de Rance de plus de 20 mètres dès les années 1840. Mais on remarque encore un petit chaland en

1892 : *Jean-Marie*, construit par le chantier LE MAIRE de « La Landriais » au Minihic-sur-Rance.



Sur le canal d'Ille et Rance un seul cheval halait un chaland. Ce chaland Nantais à clins transportait de la pierre entre Saint-Germain-sur-Ille et Rennes, entre les deux guerres. Ici dans le bief des "Brosses" en Betton : "Le Clémenceau" à Albert BARTHELEMY.



En aval de Dinan, à Baudouin, à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, un exemple de traction du petit chaland de rance "Jean-Marie". On aperçoit sur la carte ci-dessus, à gauche, un homme, le hale en bandoulière, tirant le bateau vers l'écluse du "Châtelier".

On le voit, sur certaines cartes postales anciennes, halé par un homme, comme ci-dessus !

Je pense que de tels bateaux de petit gabarit étaient halés assez facilement par l'homme et plus aisément propulsés à la voile, dans la Rance maritime. Il faut rechercher dans tout cela les raisons à de telles constructions ...

Plus tard, on trouvait *Marie-Mélanie*, construit en 1853, d'une longueur de 21,66 mètres, plus proche du gabarit des écluses du canal.

Plus on avançait dans le temps et plus le chaland de Rance approchait le maximum des dimensions permises par le gabarit des écluses du canal d'Ille et Rance. La largeur des bateaux était de plus de 4 mètres et le tirant d'eau en pleine charge pouvait atteindre 1,60 mètre.

On atteignit donc, en quelques dizaine d'années la grandeur et la forme caractéristique de ces grands chalands de Rance, connus grâce aux cartes postales anciennes, à quelque épave et aux recherches d'auteurs comme Jacques LE BOT, par exemple.

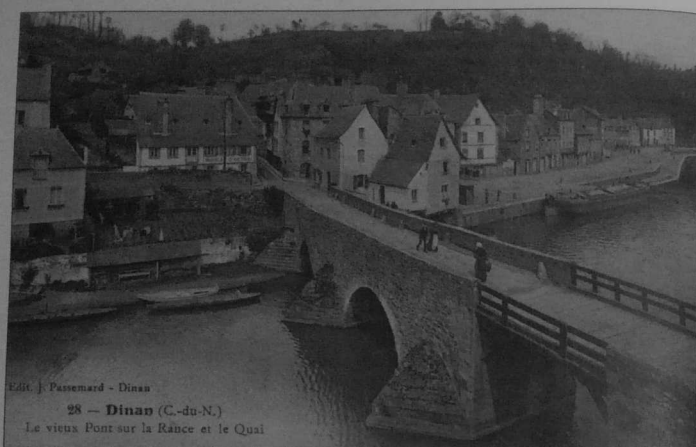
Les bateaux que l'on ne tarda pas à appeler « les Malouins » sur le canal, commencèrent les

longs voyages entre Saint-Malo et Rennes. Mais, plus leur longueur augmentait et moins l'homme halait lui-même les chalands.

Le chômage, entre le 25 août et le 25 septembre, suivi de trois mois de fermeture pour cause de sécheresse, en 1838, n'empêcha pas l'augmentation du trafic.

## Taxes et statistiques

Jusqu'en 1838, le trafic augmenta dans de bonnes proportions mais diminua par la suite, pendant quelques années. On relevait en 1838, le passage de 1 800 bateaux à l'écluse de « Léhon ». Les trois quart des passages en charge à l'écluse du « Châtelier » avaient lieu dans le sens Saint-Malo vers Rennes. Tout allait pour le mieux quand, en 1839, sans doute suite à la demande administrative de révision des tarifs des « Droits de Navigation », élaborés en 1834, furent mis en place de nouveaux droits, en nette augmentation. De plus, ceux-ci étaient plus élevés que sur la Vilaine ! Cela amena



Structure du vieux pont, telle qu'à l'origine du canal d'Ille et Rance (vue fin du 19<sup>ème</sup>). Au bas de la rue du Jerzual, le bureau d'octroi qui percevait les taxes sur les marchandises transportées par les chalands - le droit d'octroi. A droite, un chaland de rance.

la réprobation générale et un ralentissement sensible du trafic de marchandises sur le canal. De plus, en fin d'année 1840, le canal gela et la navigation fut interrompue quelque temps.

Un rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Rennes M. LEGRAVEREND donne, au 31 décembre 1841 une idée, après quelques années de trafic sur le canal.

En voici le tableau récapitulatif :

**Nombre de bateaux passés aux écluses**

	Le Mail	Villemorin	La Ségerie	Coudan	Léhon
1834			287	323	671
1835					
1836	516	426	352	374	964
1837	683	508	500	564	1 783
1838	756	634	689	581	1 800
1839	964	561	558	484	1 426
1840	827	556	636	504	1 320
1841	934	503	484	554	1 240

En 1841, un total de 26 000 tonnes, avec une moyenne de 14 bateaux par jour, passa l'écluse du

plus en plus, pour amender certaines terres lourdes. On installa, assez vite, un four à chaux tout près du bourg pour traiter le calcaire.

L'origine de ces amas de sables et coquillages remonte à environ 15 millions d'années, alors que « la mer des faluns » recouvrait l'Ille-et-Vilaine, une partie des Côtes-d'Armor, l'Anjou et la Touraine. Lorsqu'elle se retira, vers l'époque des grandes glaciations de l'ère quaternaire, elle laissa derrière elle un grand nombre de gisements de sables calcaires dont on peut citer, parmi les plus connus de notre secteur : Chartres de Bretagne, Saint-Grégoire, Gahard, Guipel, Feins, Dingé, Plouasne, Méréac, Tréfumel, Le Quiou, Saint-André-des-Eaux, Evran. Le gisement de Le Quiou, particulièrement intéressant, fut exploité.

Les marchandises transportées dans le sens Saint-Malo vers Rennes étaient essentiellement : du bois du nord, du plâtre de Montmartre, du noir animal, du charbon, du savon ; dans l'autre sens, des barriques, des toiles, des viandes salées, des chandelles, de la fonte de fer, de l'eau de vie, du bois de marine et des ardoises.

Il est aussi indiqué dans le rapport que le bateau de voyageurs, mû par la vapeur, entre Saint-Malo et Dinan, en avait transporté 16 503 en 1841. Il précisait dans ce rapport, qu'en dehors de ce vapeur, il n'y avait pas de bateau à vapeur sur le canal d'Ille et Rance.

Le produit des droits de navigation s'était élevé, dans l'année à 19 779,02 francs pour l'ensemble du canal ; l'adjudication des droits de pêche rapportait 898,32 francs et la location des moulins du « Chesnay » et de « La bézardière » 1 893,81 francs. Il ajoutait aussi que les engrais de mer (marne) et les sables de Le Quiou représentaient une part non négligeable du trafic en 1842. Les carrières de Hédé et de Dinan étaient en exploitation.

Le 17 janvier 1843, le conducteur des Ponts et Chaussées de la 3<sup>ème</sup> division du canal, basé à Dinan, M. de LA ROCHEAULION, écrivait à l'ingénieur en chef pour lui signaler les problèmes posés par l'éroïtesse du passage des eaux entre les piles des anciens ponts de Léhon et de Dinan. En effet, en période de crue, se créaient des courants forts, très dangereux pour la navigation. Le 12 janvier, le bateau *L'Estafette*, chargé de pierres de taille pour les quais de Rennes avait eu besoin de 5 chevaux et de 17 hommes, entre les ponts de

Dinan et de Léhon lors d'un simple début de crue ! Le 14 janvier, c'était le chaland *B. Duguesclin*, chargé de tange (marne de Rance), qui nécessitait un renfort de 5 chevaux !

Il précisait que la remonte était difficile mais que la descente était encore plus dangereuse car il fallait lâcher le hale au passage des ponts. De surcroît, certains bateaux comme *B. Duguesclin* étaient très larges : 4,64 mètres ! Cela ne facilitait pas le passage. De plus, les chargements étaient bien souvent volumineux ! Encore heureusement que ces vieux ponts avaient une arche équarrie...

Les premiers chalands de Rance jaugeaient entre 30 et 60 tonneaux. Ajoutez à cela, les droits de navigation élevés et l'on explique, en partie, la gêne dans la progression du trafic, en ces années-là. Aussi, on s'aperçoit qu'une vingtaine d'années plus tard, la longueur des bateaux avait encore augmenté, atteignant entre 25 et 27 mètres, pour utiliser au maximum les possibilités.

L'ingénieur LEGRAVEREND était très conscient que les droits pesaient trop lourdement sur le trafic du canal d'Ille et Rance, aussi, par lettre du 23 octobre 1843, alerta-t-il le Sous-Secrétaire d'Etat aux transports !

Un tableau, dans lequel les prix correspondent à 1 000 kilogrammes transportés entre Dinan et Rennes, montre leur niveau élevé, au travers de la comparaison entre le prix du fret et la taxe.

	FRET	TAXE
Pierre	3,00 F	1,40 F
Bois	3,00 F	2,92 F
Grains	3,00 F	5,70 F
Cidre	3,50 F	3,44 F

La taxe était parfois plus élevée que le prix du transport !

L'ingénieur LEGRAVEREND estimait que le coût des droits était bien trop élevé pour favoriser, par exemple, l'utilisation de l'amendement marin par l'agriculture (marne de Rance). Il remarquait qu'en favorisant cette utilisation, on rendrait aussi service à l'administration car, la Rance serait ainsi dévasée gratuitement. Il estimait que le problème était un peu le même pour les sables calcaires de Saint-Juvat et Le Quiou.

Il proposait, dans sa lettre, de supprimer la taxe sur les engrais et sur les bateaux vides,

redescendant après avoir débarqué leur chargement de marne de Rance le long du canal. Il y notait aussi que les produits des minoteries de Rennes ne passaient plus sur le canal, depuis l'institution des droits en 1839. Un seul minotier de Bécherel y faisait encore arriver ses grains. Il pensait que si les produits lourds empruntaient le canal cela pourrait soulager d'autant les transports par route.

L'ingénieur LEGRAVEREND, dans un nouveau rapport du 31 décembre 1844 nous apporte de nouvelles indications quant au trafic. Voici son nouveau relevé du passage des bateaux sur le canal.

#### Nombre de Bateaux passés aux écluses

	Le Mail	Villemorin	La Ségerie	Couadan	Léhon
1842	1 096	836	796	711	1 593
1843	1 428	901	929	800	1 569
1844	1 258	889	853	690	1 152

A « Villemorin », écluse située à l'extrémité ouest du bief de partage, étaient passés en 1844 : 665 bateaux chargés pour un tonnage de 16 683 tonnes de marchandises et 224 chalands vides. Cette écluse était représentative du trafic long, entre Saint-Malo, Dinan et Rennes.

L'écluse du « Mail » représentait, en surplus, le trafic de pierres vers Rennes à partir de Montreuil, Saint-Médard et Saint-Germain. Le passage à l'écluse du « Châtelier » était beaucoup moins significatif puisque c'était un cumul du trafic aux longs-voyages et celui, particulier du petit cabotage de mer ainsi que des bateaux de touristes jusqu'à Dinan. En 1844, il y eut au « Châtelier » 940 bateaux montants, chargés de 12 336 tonnes de marchandises et 1 578 bateaux descendants chargés de 11 808 tonnes, puis 1 080 chalands montants et 549 chalands descendants, circulant à vide. Les droits de navigation rapportèrent, en 1844, la somme de 29 852,97 francs.

L'élévation du trafic sur le canal, depuis 1842, était due à l'exploitation nouvelle des carrières de Dinan et de Hédé puis à celles de la marne et des sablons.

En 1843, 18 389 voyageurs empruntèrent le bateau à vapeur *La Ville de Dinan* entre Saint-Malo et Dinan et 11 954 en 1844.

Son rapport nous donne une confirmation de l'utilisation du tonneau de 1 000 kilogrammes dans

les comptes-rendus. En effet, le relevé effectué à « Villemorin » donne une moyenne de 25 tonnes pour les 665 bateaux chargés. Or, dans ce rapport, l'ingénieur LEGRAVEREND indiquait un tonnage entre 20 et 40 tonneaux pour les bateaux. Les deux indications corroborent bien ce fait. Les bateaux de Rance à quille transportaient 50 tonneaux et les plus grands chalands 70 tonneaux précisait-il encore. Son rapport indiquait aussi que le mouillage était réduit l'été à 1,40 mètre et que la durée du chômage annuel du canal était, ces années-là, de 31 jours chaque été.

A partir de 1844, on relève des demandes d'utilisation et de stationnement de bateaux particuliers sur les eaux du canal. Un arrêté préfectoral du 4 septembre 1844 autorisa un petit bateau à stationner près de la ferme du « Bois-Botherel », rive gauche du canal à Trévérien, pour service particulier. Il était la propriété de M. Alfred VAUCOLEUR de LANJAMET, demeurant à la « Fosse au Loup ».

Le trafic sur le canal d'Ille et Rance allait en augmentant, même si l'on remarque quelques fluctuations d'une année sur l'autre.

A partir du 18 mars 1844, le transport du charbon allait prendre un nouvel essor. En effet, l'usine à gaz de Rennes (mise en place en 1840) venait de commencer à fabriquer du gaz de houille. L'usine à gaz de Rennes devint, au fil des années, une grosse consommatrice de houille qu'on importa de Cardiff et de Newcastle en Angleterre. On faisait déjà venir du charbon de Belgique à Saint-Malo, pour certaines usines ou même pour des particuliers qui allaient utiliser de plus en plus cette énergie pour le chauffage ou la cuisine.

L'usine à gaz de Rennes était implantée au sud de ce que l'on appelait alors « la levée de la santé », en-dessous du port Saint-Yves. Elle était à l'emplacement des locaux actuels d'E.D.F. et G.D.F., entre le début du Boulevard de La Tour d'Auvergne et de la rue de La Motte Piquet.

Le port Saint-Yves qui avait aussi été appelé « port au vin » était constitué d'une espèce de grève en pente qui descendait de la place de la Mission actuelle vers la Vilaine puis, en face, d'une deuxième grève, située au sud de la rivière. Pendant la Révolution il fut nommé « port des sans-culottes ». Ce port fluvial, existant déjà en 1492, avait son origine à l'Est du pont de Chaulnes.

Là était l'aboutissement du trafic qui existait sur la rivière la Vilaine.

Le canal d'Ille et Rance déboucha, après l'écluse du « Mail », dans la Vilaine, juste à l'ouest du port Saint-Yves qui était encore utilisé en ces années 1840.

Ce fut donc là que fut déchargé, pendant de nombreuses années, le charbon nécessaire à la première usine à gaz de Rennes. Le déchargement des bateaux ne devait pas être facile dans un tel port... non aménagé.

Tout à l'autre bout du canal, à Saint-Malo, les choses n'étaient pas simples non plus. Saint-Malo n'avait encore qu'un port à marée et comme nous l'avons déjà dit, les chalands de Rance se mettaient à couple des gros vapeurs ou des barges, dans l'avant-port, afin de recevoir leur chargement.

Ils remontaient ensuite la Rance maritime en profitant du flot, aidés par leurs deux grandes voiles au tiers qu'ils abandonnaient au « Châtelier », pour être halés ensuite par un cheval jusqu'au port Saint-Yves, à Rennes ! Le cheval halait un chaland à la vitesse de 2,5 à 3,5 km/h seulement !

Environ 5 jours plus tard, il y déchargeait ses 50 ou 70 tonnes de charbon. Plus tard, au cours de la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, les grands chalands de Rance transportaient près de 100 tonnes de houille !

Parmi ces chalands de Rance, après quelques années d'ouverture du canal, on relève *Idole*, long de 24,50 mètres, construit au Minihic-sur-Rance

en 1848, *Gabrielle* de 22,82 mètres, sorti du chantier PARNET de Saint-Malo en 1858 et encore *Emilie* de 25,51 mètres à Henri FERON de Saint-Servan, livré par le chantier GAUTIER mais aussi *Eugénie* francisé sous le n°1 042 à Saint-Malo le 18 octobre 1859 pour Jean-Marie CHESNOT. Il avait été construit chez LE MARCHAND à « La Landraais ».

A partir des années 1850, nos « malouins », comme on les appelaient, n'eurent plus besoin de passer l'écluse du « Mail » à Rennes pour décharger leurs marchandises au très ancien « port Saint-Yves ». En effet, les deux cents mètres des berges herbeuses du canal, entre le pont Saint-Etienne et l'écluse du « Mail », furent aménagées. Le quai Saint-Cast, au nord, et le quai Ille et Rance, au sud, formèrent un nouveau port très accessible qui fut connu sous l'appellation courante de « port des malouins » !

Les quelques bateaux qui livraient le charbon pour l'usine à gaz de Rennes, continuaient à passer dans la Vilaine.

Vers 1860 à 1867, les quais Saint-Cyr et de La Préalaye furent établis sur la Vilaine et devinrent le port des carriers et entrepreneurs dont plusieurs étaient installés sur les bords où l'on déposait les matériaux de construction nécessaires à la métropole bretonne.

Les chalands nantais faisaient leur jonction avec les chalands de Rance dans « le port des malouins » et naviguaient rarement sur le canal.



Matériaux de construction sur les quais Saint-Cyr et de La Préalay à Rennes. A droite, une demi-pénitente (dernier modèle construit) en attente de chargement.



A gauche : quai d'Ille et Rance - A droite : quai Saint-Cast.  
Le port dit des "malouins" vers 1890. Deux chalands malouins dont le chaland de Rance "Francis-Ernest" et deux nautais. Le transit des marchandises semble toujours important et se fait depuis le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle dans ce port aménagé, entre les malouins et les nautais. Au premier plan, l'écluse du "Mail" ; en fond, le "Pont-Bagouil".

Il faut dire que les chalands de Rance ne descendaient pas la Vilaine, d'autant que son faible mouillage, par endroits, n'autorisait pas ces bateaux à fort tirant d'eau et à quille à y naviguer !

Le conducteur du 2<sup>ème</sup> arrondissement du canal, ANCEZE Aîné, basé à Hédé, indiquait en fin d'année 1846 que la navigation avait été arrêtée 8 jours en novembre, par suite de la glace ! En janvier de la même année une crue avait déjà empêché toute navigation... pendant deux semaines !

L'année 1846 fut aussi celle du démarrage des travaux de construction du viaduc de Dinan. Louis-Philippe 1<sup>er</sup>, Roi des Français, avait décidé sa construction et fait voter la loi du 19 juillet 1845, le tout commémoré par une médaille.

Une affiche, annonçant l'interruption de la navigation sur le canal d'Ille et Rance, uniquement dans le bief s'étendant de l'écluse de « Léhon » à celle du « Châtelier », à partir du jeudi 25 juin 1846, fut placardée. La navigation longue fut donc interrompue plusieurs mois, en cumulant la période de chômage qui eut lieu entre le 20 août et le 20 septembre !

Après des fouilles, effectuées à 10 mètres de profondeur pour trouver la roche, la première pierre fut posée le jeudi 3 septembre par les

personnalités officielles.

Le nouveau pont, énorme, très haut mais majestueux, allait enjamber la profonde vallée de la Rance, passant du même coup au-dessus du canal, reliant les villes de Lanvallay et Dinan et culminant à plus de 60 mètres !

Les plans de ce magnifique viaduc avaient été dressés par l'ingénieur MEQUIN de la subdivision des Ponts et Chaussées de Dinan. L'ingénieur FESSARD dirigea la construction qui débuta par la mise en place des fondations des deux piles de l'arche marinière, afin de limiter l'arrêt de la navigation. Le viaduc se trouve à environ 200 mètres en amont du vieux pont de Dinan.

Il était estimé à 672 500 francs mais le journal *L'Union Malouine et Dinannaise* du dimanche 12 septembre 1852 annonça qu'il coûtait beaucoup plus cher que prévu !

Il fut entièrement construit en pierre de granit que l'on tira des carrières ouvertes des « Buttes », du « Pont-Erem », de « La Forestrie ». Sa longueur est de 288,40 mètres. Il comprend dix arches de 16 mètres, séparées par neuf pieds droits de 4 mètres d'épaisseur, garnis de contreforts. Son tablier est à 40 mètres au-dessus des eaux du canal. La voie de circulation avait, à l'origine, 5 mètres de largeur, accolée de deux larges trottoirs.

Malgré un retard dans le déroulement des travaux, dû en partie au renversement de Louis-Philippe le 24 février 1848, il fut terminé au début du mois de septembre.

Son inauguration dura pendant trois longues journées de festivités, entre le vendredi 10 et le lundi 13 septembre 1852, jour de sa bénédiction par l'ancien évêque de Rennes, Monseigneur de LESQUEN.

DÉPARTEMENT DES CÔTES-DU-NORD.

## CANAL D'ILLE-ET-RANCE.

LE PRÉFET des Côtes-du-Nord

En vertu du rapport de M. l'ingénieur chargé de la direction des Travaux de construction du Viaduc de Dinan, constatant la nécessité et l'urgence d'interrompre la navigation du Canal d'Ille-et-Rance, aux abords de ce Viaduc, pendant la construction des fondations des deux piles de l'Arche marinière ;

En vertu de la décision de M. le Sous-Secrétaire d'Etat des Travaux publics, en date du 20 de ce mois,

**ARRÊTE :**

A compter du 25 Juin courant, la navigation dans le bief du Canal d'Ille-et-Rance compris entre les écluses de Léhon et du Châtelier, sera interrompue dans la partie occupée pour les Travaux de construction du Viaduc de Dinan.

Cette interruption durera tout le temps nécessaire pour la construction des fondations des deux piles de l'Arche marinière.

Fait à Rennes, le 24 Juin 1846.

Le Préfet.  
THEULLEN.

Le conducteur ANCEZE Aîné établissait un nouveau tableau du nombre de passages de bateaux à trois écluses-repères pour l'année 1846. Entre parenthèses figurent les bateaux en charge.

	vers RENNES	vers DINAN	bateaux chargés	bateaux vides	TOTAL
Couadan	395 (278)	420 (395)	673	142	815
Evran	475 (333)	505 (471)	804	176	980
Châtelier					4 380

En plus des matériaux cités jusque-là, ANCEZE ajoutait la brique et le sable de mer. Il est indiqué dans son rapport que 223 bateaux franchirent la distance Rennes-Dinan et 256 de Saint-Malo ou Dinan jusqu'à Rennes. Ces nombres

apparaissent en baisse cette année-là !

Les mariners subissaient des difficultés de tous ordres, entravant la progression du trafic qui n'était donc pas constante, en ces premières années d'existence du canal d'Ille et Rance. On remarque que 3 400 bateaux, venant de Saint-Malo, ne dépassèrent pas Dinan !

Il y avait de petits problèmes de cohabitation, si l'on peut dire, entre les mariners. En 1853, ceux du secteur de Dinan envoyèrent au service navigation des Ponts et Chaussées une pétition car le bateau à vapeur *La Ville de Dinan*, en service entre Saint-Malo et Dinan, passait chaque fois à une vitesse excessive face aux quais du port où se trouvaient amarrés les chalands ! La vague, provoquée par le déplacement du vapeur, faisait choquer fortement leurs chalands contre le quai de granit, leur occasionnant des avaries !

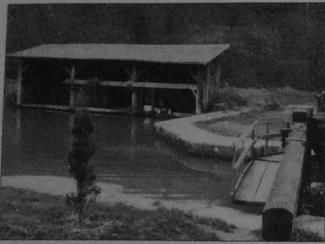
Le Préfet du département des Côtes-du-Nord prit un arrêté le 28 octobre 1853, limitant sensiblement la vitesse du vapeur de tourisme...

De temps à autre, certaines années, la batellerie subissait les conditions climatiques capricieuses. Ce fut encore le cas en 1858. La période de chômage avait eu lieu entre le 25 août et le 25 septembre mais une grande sécheresse sévissait déjà depuis plusieurs mois si bien qu'il n'y eut pas de reprise de la navigation, elle fut arrêtée pendant les mois d'octobre, novembre et décembre et ne reprit qu'au début de l'année 1859 sur l'ensemble du parcours.

Cette année nouvelle vit l'inverse se produire. Le 10 juin, une importante crue de la Rance se produisit, créant une catastrophe dont les mariners et les riverains réparèrent longtemps.

Cela n'empêchait pas des particuliers de présenter de nouvelles demandes d'autorisation pour laisser stationner et circuler des embarcations de loisir sur le canal. On relève, entre autres, une demande présentée par M. LE GRONTEC, demeurant 2 rue Impériale à Rennes, pour un canot de promenade de 3,50 mètres de longueur, devant stationner dans le lavoir de la propriété de « La Bretesche » en Saint-Grégoire. L'autorisation du Préfet Théodore PASTOUREAU est datée du 10 mai 1855.

En ce qui concerne les lavoirs, ils furent interdits sur le canal dès son ouverture, sauf ceux existants sur les anciens cours des rivières empruntées. Mais les réclamations affluaient au



Charme des lavoirs publics sur le canal. Ici, celui de Saint-sur-Ille en 1985.

service navigation et aboutissaient sur le bureau du Préfet. Elles étaient souvent l'émanation de communes riveraines. Par exemple, le Maire de la commune d'Evran avait présenté le 4 décembre 1852 une demande auprès du Préfet des Côtes-du-Nord, dûment argumentée. Il exigeait dans celle-ci la levée de l'interdiction ou une contrepartie. La Préfecture répondit qu'elle tolérerait, désormais, le lavage du linge dans le canal. On tolérait, seulement.

Au cours des années, de nombreuses demandes d'établissement de bateaux-lavoirs furent présentées, dans le but de les amarrer près du pont Saint-Martin ou dans le bras de l'Ille, en amont du « Pont Bagoul ». Ils furent finalement autorisés.

Des demandes d'autorisation de lavoirs publics continuaient d'affluer. Même les habitants de la commune de Feins demandèrent une autorisation pour laver leur linge dans l'étang de « Boulet ». Le maire d'Evran obtint, en 1867, l'autorisation d'établir un lavoir public sur le canal. Certaines communes présentèrent, bien plus tard, de nouvelles demandes.

Saint-Médard, par exemple, n'installa un lavoir public couvert qu'au printemps 1927 ! Il faut dire que cette commune riveraine, comme d'autres, bénéficiait du passage de la rivière Ille sur son territoire.

Quelques-uns de ces vieux lavoirs en bois, restaurés, existant encore aujourd'hui, conservent un certain charme !

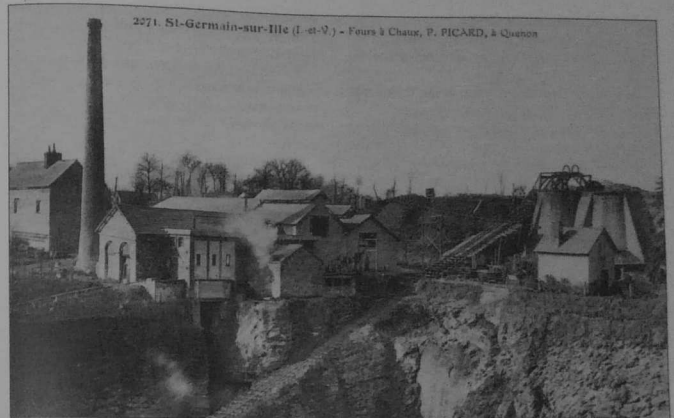
## Trafics divers

Comme nous avons dépassé le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, nous allons faire le point à l'aide de la notice établie par l'ingénieur LEPORD le 1<sup>er</sup> janvier 1860. Il semble intéressant d'en extraire la conclusion que voici : « ... Depuis 1834, le mouvement sur le canal d'Ille et Rance a suivi une marche presque continuellement ascendante ; il passe aujourd'hui aux diverses écluses, tant à la descente qu'à la remontée, de 1 100 à 1 800 bateaux transportant de 39 à 49 000 tonnes de marchandises ; ces chiffres sont plus que doublés à Dinan ; les marchandises consistent en houille et coke, fonte, plâtre, chaux, ardoises, pierre de taille, briques, bouteilles, verres à vitre, bois de toute espèce, céréales, grains, vins, cidres, pommes, spiritueux, foin, épicerie, salaisons, savons, engrais... » Il est à remarquer qu'il s'agissait là d'une notice et non d'un rapport qui aurait été beaucoup plus précis et qui concernait l'année 1859. Seule la partie extraite ici concerne le trafic, les deux autres pages et demie étant consacrées aux caractéristiques et coût du canal d'Ille et Rance.

Si l'on reprend l'indication précise déjà signalée, d'une moyenne de marchandises transportées par bateau se situant entre 20 et 40 tonnes, on peut en déduire qu'il s'agit bien aussi dans cette notice de tonnes à 1 000 kilogrammes. En effet la moyenne de 39 000 tonnes transportées par 1 100 bateaux donne 35,5 tonnes. Celle de 49 000 tonnes sur 1 800 bateaux, donne une moyenne de 27,2 tonnes. Ces deux chiffres se situent bien entre 20 et 40 tonnes.

On remarque aussi que le tonnage moyen diminue quand le tonnage global augmente ce qui semble logique si l'on remarque les nouveaux produits transportés sur le canal et notés par l'ingénieur LEPORD. Relevons les spiritueux, l'épicerie et les foin. Ce sont des produits de plus faible densité que le plus gros des matières transportées comme la pierre ou la houille par exemple, ce qui diminue le tonnage moyen.

Le trafic moyen global sur le canal au cours de l'année 1859, si l'on se réfère à cette notice de l'ingénieur LEPORD, était de 88 000 tonnes transportées par 2 900 bateaux dans les deux sens.



Les fours à chaux procuraient un certain trafic au canal d'Ille et Rance. Quenon se trouve à la limite entre St-Germain et St-Aubin.

En 15 ans, le tonnage fut multiplié par 3,6 et la moyenne par bateau atteignait 35 tonnes, mais il faut bien dire que les bateaux de Rance avaient des dimensions maximales s'approchant de celles des écluses.

En dehors des marchandises supplémentaires constatées, il y avait une augmentation progressive de la consommation de charbon à l'usine à gaz de Rennes, tout particulièrement. Le charbon de bois était aussi utilisé et le long du canal il y eut plusieurs fabriques de ce combustible, les chalands les approvisionnant en bois. Mais d'autres usines s'installèrent dans les environs ou sur son cours.

Les engrais et la chaux agricole commençaient à être utilisés par les laboureurs, les fermiers, pour amender leurs terres.

Plusieurs fours à chaux existaient déjà dans la région du nord du département d'Ille-et-Vilaine et dans les Côtes-du-Nord, dont les 3 déjà indiqués vers Dinan. Le 18 mars 1857, le sieur Sébastien GUICHARD de Ahuillé, dans la Mayenne, fut autorisé à établir à « La Closerie du Bois-Roux » en Saint-Aubin-d'Augigné, une usine à chaux composée de deux fours.

Quelques années plus tard, un peu avant 1862,

ce fut l'installation des fours à chaux à « Quenon », aussi en Saint-Aubin-d'Augigné. Il y eut jusqu'à 7 fours à « Bois-Roux » et 4 à « Quenon », par la suite. Le trafic de leur chaux eut lieu à partir de Saint-Germain-sur-Ille par le canal d'Ille et Rance et par chemin de fer ensuite. Ce trafic devint si important que le patron de « Quenon », Paul PICARD envisagea même en fin d'année 1906 de faire poser entre ses fours à chaux et Saint-Germain, un petit chemin de fer « Decauville » ! Peut-être lorgnait-il du côté du chemin de fer de l'Ouest ?

Par ailleurs, à Rennes, était installé le siège social et les magasins de la Société Anonyme Industrielle et Commerciale des Fours à Chaux Hydraulique de Lormandière et de la Chaussée Réunis, au 43 boulevard de la Liberté. Elle avait une succursale à Saint-Malo.

Amand DAGNET, dans sa magnifique description de l'ensemble de la vallée de la Rance, indique un four à chaux au bourg de Le Quiou. Ce four, nous l'avons vu, utilisait la pierre de calcaire coquillier qui se trouvait parmi les sablons. Cette pierre de calcaire était appelée « pierre de jauge » et servit même à construire des maisons car c'était

la seule disponible dans le secteur.

La chaux, comme le sable calcaire de la Quiou, transita en partie par le canal d'Ille et Rance.

Le trafic de chaux, sur notre canal, était bien établi dans la deuxième partie du 19<sup>ème</sup> siècle...

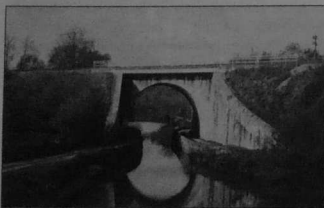
L'année 1861 fut marquée par quelques petits incidents. On relève, entre autres, que le 12 juillet le trafic fut interrompu trois jours avant la date officielle du chômage du canal. Un bateau, chargé de pierre de taille de granit, sombra ... dans l'écluse de Saint-Médard-sur-Ille. Il fallut plus de deux jours pour le renflouer ! ...

Cette année-là, on ne manqua pas d'eau car le niveau des biefs s'était toujours maintenu entre 10 à 20 centimètres au-dessus de l'étiage. Par contre, entre le 22 et le 31 décembre, la navigation fut interrompue par la glace.

L'ingénieur LEPORD aurait souhaité n'avoir qu'un petit mois, au plus, d'arrêt de la navigation, mais les conditions climatiques ne l'avaient pas permis. Il avait aussi fallu faire chômer le canal exceptionnellement, deux mois en 1861, entre le 16 juillet et le 16 septembre, afin que la Compagnie de l'Ouest des Chemin de Fer puisse construire les cinq viaducs sous rails qui enjambèrent le canal pour supporter la ligne Rennes Saint-Malo. Pendant deux ans, on vit sur notre canal, entre Saint-Médard et Saint-Grégoire, le bateau *Job* de l'entreprise AVRIL et ISOUARD qui réalisait les ouvrages...

Les bateaux pouvaient naviguer la nuit ce qui amena une légère augmentation du trafic.

Nous trouvons, dans un rapport d'ensemble établi par l'ingénieur en chef LEPORD pour l'année 1861, d'autres enseignements. Il comportait le tonnage global des marchandises transportées sur le canal, y compris celles



L'un des cinq viaducs sous rails enjambant le canal.

destinées au port de Dinan. Ce ne sont pas des éléments très précis mais ils permettent tout de même d'approcher la vérité.

Le rapport fait ressortir que 3 483 bateaux remontèrent le canal et 3 402 le descendirent dans le sens Rennes - Saint-Malo. Le tonnage était de 96 983 tonnes à la remonte et 50 946 tonnes à la descente.

La moyenne par bateau dans le sens Saint-Malo - Rennes était donc de 28 tonnes. On sait que beaucoup de bateaux redescendaient à vide, ce qui abaisse le tonnage moyen à 15 tonnes dans le sens Rennes - Saint-Malo. En reprenant les proportions habituelles on obtient 1 161 bateaux ayant transporté 32 500 tonnes environ de marchandises entre Dinan et Rennes. Ces chiffres sont donc à peine plus élevés, pour les bateaux, et inférieurs en tonnage par rapport à 1859.

Si l'on admet que le trafic particulier sur Dinan était stabilisé depuis quelques années, alors il est possible de penser que celui sur le canal lui-même était en augmentation. Les chiffres avancés par LEPORD manquent donc de précision. La proportion du tonnage sur Dinan, par rapport à l'ensemble, ne pouvait logiquement que diminuer.

En 1862, le trafic continua une certaine progression. Cette année-là, on vit partir du port de Saint-Germain-sur-Ille 4 000 tonneaux de marchandises, essentiellement de la pierre de carrières locales et de la chaux de « Quenon » et de « Bois-Roux ».

Quelques usines s'installèrent encore le long du canal d'Ille et Rance, dans le but, précisément, d'utiliser la voie d'eau comme moyen de transport, relativement facile et économique.

Toute la partie haute des portes des écluses était blanchie pour faciliter l'approche de nuit par les marins. Il en fut ainsi jusqu'à la fin de la pratique de la navigation de nuit.

Sur incitation du Sous-Préfet de Dinan, eut lieu une tentative de mise en place d'une Association Syndicale des propriétaires-riverains, ayant pour but que soient « ... bien assurés les travaux de curage et de bon entretien du cours d'eau... ».

Il y avait eu quelques crues graves dont celle du 10 juin 1859.

Une affiche fut placardée, annonçant la réunion constitutive du 1<sup>er</sup> juillet 1866. Mais une enquête avait été ouverte, suite à cette fameuse crue de 1859 et celle-ci reportait la responsabilité de la



Un lieu remarquable et très beau : les onze écluses de Bazouges-sous-Hédé ! En premier plan, l'écluse n°22 dont on voit très bien les parties de ses portes hautes blanches, comme toutes les autres, au début du 20<sup>ème</sup> siècle encore.

catastrophe, non pas sur l'administration, mais sur les 21 usines installées sur le cours de la Rance et dont très peu avaient établi des règlements d'eau !

Sur les 321 propriétaires-riverains convoqués à la réunion du 1<sup>er</sup> juillet, à Evran, 67 y assistèrent et seulement 2 d'entre eux et le Maire de Saint-André-des-Eaux se prononcèrent pour la constitution d'une telle association... qui ne vit donc pas le jour.

Des différents existaient aussi, en ces années, entre les armateurs-propriétaires de chaland

navigant sur le canal et l'administration.

Une lettre de réclamation de M. SIRE, négociant-armateur de Saint-Malo, datée du 16 novembre 1866, fait état des difficultés de passage aux écluses, signalées par « le patron » de son chaland *La Rance* face à des personnels des Ponts et Chaussées s'appuyant sur la réglementation !

Ce bateau, construit en 1856 et francisé le 12 juin, faisait 19,90 mètres de longueur, 4,19 mètres de largeur et jaugeait 36,20 tonneaux. Mais le conducteur de travaux CHALETTE, faisant fonction d'ingénieur ordinaire, précisait les faits, dans une lettre du 26 novembre adressée à ses supérieurs.

Ce bateau avait été l'objet de réparations en septembre 1866 et sa largeur avait été portée à 4,64 mètres, bien que l'article 1<sup>er</sup> du règlement de police du canal, en date du 22 mai 1857, imposait : « ... qu'à l'avenir, la largeur des bateaux doit être au plus de 4,52 mètres... »

CHALETTE précise que le 15 octobre, il avait fallu enlever à ce chaland les deux listons de 3 centimètres d'épaisseur chacun, afin qu'il puisse passer l'écluse de « Léhon » ! Lorsqu'il passa

**Association Syndicale**  
**RIVIERE DE RANCE.**

Le 19 Février dernier, plusieurs propriétaires de canots d'Evran se sont réunis pour constituer le Sous-Préfet de Dinan et expliquer à lui de 11 Juin 1866, sur les associations syndicales.

Celle Association, à la majorité des voix, a décidé de voter le statut en y ajoutant notamment, dans le but d'assurer les travaux de curage et d'entretien de la Rance.

Dans la séance du 19 Février, les membres présents se sont réunis pour constituer le Sous-Préfet de Dinan, et de la Rance, en vue de constituer une Association syndicale générale pour les propriétaires riverains, à l'exception des canots de la Rance.

Ils ont décidé par la constitution d'un syndicat général.

C'est à ce Syndicat, Monsieur, que nous avons l'honneur de vous adresser le statut ci-joint.

Il importe de préserver, à l'avenir, nos propriétés des dégradations qu'elles subissent annuellement, sans aucune indemnité, en faveur des canots. Permettez-moi d'espérer, Monsieur, que vous voudrez en faire part de suite à une commission qui vous en fera connaître les conclusions.

Le Secrétaire, Le Président,

DE LA RIVIERE, LE NORMANT DES SALLEZ.

l'écluse de « Boutron », on dut même lui entailler les bordages à l'herminette !

La largeur de ce chaland était vraiment anormale disait le conducteur CHALETTE : « ... un défaut qui peut donner lieu à de très graves accidents, surtout la nuit, car il suffirait qu'un corps, flottant ou non, empêcha une porte d'entrer complètement dans son enclave pour qu'un bateau de la largeur de celui qui nous occupe, lancé avec la vitesse ordinaire, brisa cette porte en agissant sur elle à la façon d'un coin... »

Les propriétaires de chalands navigant sur le canal d'Ille et Rance devaient se conformer à la réglementation.

Les carriers et les grosses entreprises de maçonnerie et de travaux publics de la région rennaise qui avaient leurs propres bateaux respectaient la réglementation. L'Abbé ORHANT, dans son livre *Contribution à l'Histoire de Betton*, confirme leur activité sur le canal. L'adjudication pour la construction de la nouvelle église paroissiale de Betton fut attribuée à Jules HOGREL, gros entrepreneur de Rennes. Les travaux débutèrent le 21 juin 1869 et Jules HOGREL qui possédait des bateaux, approvisionna toute la pierre dont il eut besoin à partir des carrières de Saint-Germain-sur-Ille, par le canal.

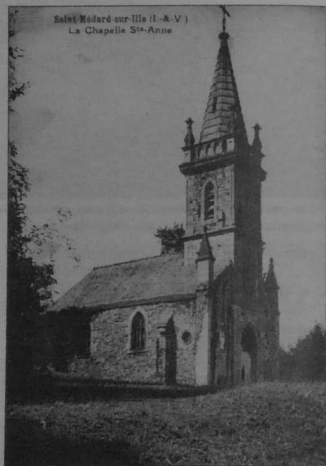
Les carrières de Saint-Médard-sur-Ille fournissaient aussi des matériaux de construction. Les mariniens qui sillonnaient le secteur connaissaient bien ce petit bourg, perché sur son tertre au-dessus de la rive est du canal, mais ils connaissaient bien aussi un lieu situé à environ 500 mètres en aval de l'écluse, sur le promontoire du côté ouest du canal où ils apercevaient parfois des lieux inexplicables. Cet endroit s'appelait « Le Tertre Chauchix ». Nos mariniens étaient très croyants et faisaient généralement bénir leur bateau dès sa construction. Peut-être étaient-ils un peu superstitieux ?

Toujours est-il que ces lieux étranges les mystifiaient. Ils en parlèrent avec insistance. Dans ces mêmes temps, un séminariste dont les parents possédaient ce tertre, venait régulièrement se recueillir en ce lieu. Subjugué par les affirmations des mariniens, il fit édifier une croix de granit sur les bords de la pente surplombant le canal. Les mariniens amenèrent eux-mêmes cette croix, taillée dans du granit de Dinan.

A partir de 1869, elle faisait l'objet de prières, constamment renouvelées, de la part des mariniens, si bien qu'en 1872 commença sur le « Tertre Chauchix » l'édification d'une chapelle qui fut, plus tard, dédiée aux bateliers.

Aujourd'hui, cette croix replacée auprès de la nouvelle chapelle Sainte-Anne, reconstruite après les bombardements de 1944, porte le nom de son fondateur, gravé dans la pierre : Thomas CHAILLOT.

Le culte à Saint-Anne, patronne des mariniens, s'y était instauré. Les bateliers étaient nombreux ces années-là sur le canal d'Ille et Rance.



Chapelle dite "des bateliers", surplombant le canal au-dessus du bief de "Bouessay" (carte du début du 20<sup>ème</sup>).

Le 29 mars 1872, une pétition, signée par trente armateurs ou « patrons » de chalands, mettait en évidence les grandes difficultés qu'il y avait à passer les écluses de « Léhon » et de « Boutron » en période de crue. Les courants très forts les faisaient « embouquer » dans les musoirs et la navigation devenait fort dangereuse comme au passage du vieux pont de Dinan. Une affaire à suivre...

Un rapport de l'ingénieur ordinaire de la navigation, subdivision de Dinan, destiné au Conseil Général du département des Côtes-du-Nord, disait : « ... Les amendements marins, connus sous le nom de marnes, font exception dans la marche du transit car la quantité introduite sur le canal par l'écluse du « Châtelier » augmente incessamment. Elle s'élève maintenant à 25 000 tonnes par an ... »

Cela continua encore, puisqu'en 1875 la marnes représentait 38 000 tonnes, mais la chaux était de plus en plus utilisée et, au fil des années, elle prit le dessus.

Il semble que la navigation sur le versant nord du canal était plutôt privilégiée, étant peut-être économiquement plus rentable. Les fours à chaux établis à « La Grande Vigne » à Dinan eurent un développement important après l'ouverture du canal ainsi que ceux situés rive droite, au-dessus de « La Magdeleine ». Il y avait de la marnes dans la Rance maritime, les sablons de Le Quiou ainsi que de la chaux sur ce secteur nord. A cela on peut ajouter la pierre de carrière et surtout le développement du trafic long, à partir du port de Saint-Malo.

Il n'en était pas de même sur le versant de Rennes. Il n'y avait que le trafic court de pierres et de matériaux, extraits des carrières du secteur de Saint-Germain à Montreuil-sur-Ille puis le bois de chauffage et un peu de chaux de Saint-Aubin-d'Aubigné. A partir de Rennes, on transportait des produits d'origine industrielle surtout et des spiritueux.

Dans l'ensemble, le trafic sur le canal était tout de même assez important. Les chantiers de construction devaient suivre.

Le chantier PARNET de Saint-Malo construisit, pour le compte de Jean SAUVAGE de Lanvallay, Le *Dinannais* qui fit le transport du charbon pour l'usine à gaz de Rennes.

Le chantier MALLARD sortit *Alfred-Marie* en 1879, pour le patron-marinier Jean BRIOT de La Vicomté-sur-Rance. Auguste LAY, de Saint-Judoce, avait fait construire *Union* de 24,96 mètres par le chantier LE MARCHAND de « La Landriais » au Minihic-sur-Rance.

Sur le versant sud, à Saint-Germain-sur-Ille, un certain ROUSSIER faisait construire en 1879 un chaland par le chantier GAUTIER : *Trois Frères Unis*. Jean HUET était le patron de ce bateau qui

devint, par la suite, propriété de Valentin BARTHELEMY, carrier très connu dans la région.

Le trafic devait être important puisque le directeur de l'usine à gaz de Rennes, M. ROCHE, indiquait dans l'une de ses lettres-rapports à sa direction lyonnaise, que vers les années 1880, plus de 30 chalands assuraient le trafic sur le canal. Il avait une vue sur le trafic qui aboutissait à Rennes, ce qui laisse supposer qu'il nous faut rajouter à ce nombre d'autres bateaux navigant sur de petits secteurs seulement.

On peut estimer raisonnablement que la batellerie du canal d'Ille et Rance était composée d'une quarantaine d'unités, en ces années 1880 à 1890.

Il y avait de petits armateurs de chalands tout le long du canal.

M. ERUSSARD de Saint-Médard-sur-Ille fit construire, en 1876, un chaland à clips, non ponté, à Montjean-sur-Loire. Il assurait avec celui-ci un trafic local de pierres, pommes, cidre, chaux etc ... son bateau s'appelait *Saint-Marc*. C'est le seul bateau, basé sur cette commune, que nous avons pu recenser.

## Navigations de plaisance

Parallèlement au trafic commercial, se développait un trafic de plaisance, très limité il est vrai. Nous avons déjà évoqué le vapeur qui remontait régulièrement la Rance maritime et, à partir de l'écluse du « Châtelier », le canal d'Ille et Rance jusqu'à la ville de Dinan.

Du côté de Rennes aussi, des bateaux de plus modeste taille effectuèrent des promenades à partir de la métropole vers Saint-Grégoire. Le 13 août 1873, le cabaretier LANDAIS, installé auprès de l'écluse de « Saint-Grégoire », déposa une demande pour trois bateaux de plaisance destinés à être loués. Sa clientèle pouvait ainsi effectuer d'agréables promenades sur le canal et sur la rivière Ille, vers le moulin. Les bateaux étaient amarrés sur une berge du canal de fuite du moulin de Saint-Grégoire. M. LANDAIS devait acquitter un droit spécial de navigation.

Déjà, le 24 avril 1872, un service de promenade en bateau avait été mis en place entre Rennes et Saint-Grégoire par un ancien maître de cabotage, M. LE CAN, résidant à Saint-Grégoire. Il



Promenades sur le canal, fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Débarcadère de Saint-Grégoire. Un chalander de rance, chargé, sort de l'écluse et se dirige vers Rennes. Sur la droite, en haut, on aperçoit l'auberge de "Robinson".

possédait un bateau déjà important puisqu'il avait 7,95 mètres de longueur sur 2,05 mètres de large, mais il était équipé d'un propulseur à hélice mû à bras. Il ne devait pas parcourir la distance entre Saint-Grégoire et l'écluse de « Saint-Martin » à Rennes en moins de 35 minutes afin de ne pas... dégrader les berges du canal par batillage. Un escalier d'embarquement en bois fut établi à environ 50 mètres en aval du pont de Saint-Grégoire d'où les promeneurs partaient les dimanches et jours de fête pour la modique somme de 0,25 franc. L'aller et retour coûtait 0,40 franc.

Par la suite, ce fut Pierre CHUINARD, tenancier du restaurant « Robinson » situé auprès du pont, qui assura ces promenades dominicales.

Les autorisations pour les particuliers étaient données de manière restrictive. Un exemple qui remonte à l'été 1862 nous le prouve. M. de MONTCAIT, propriétaire du château de « La Gromillais » en Québriac, demeurant 4 rue de Carthage à Rennes, avait obtenu le 4 juin 1857 l'autorisation de stationner un bateau de promenade dans le bief en aval de Tinténac. En 1862, il demanda la possibilité de parcourir le

canal entre Tinténac et Dinan. L'administration lui refusa car « ... Le règlement ne prévoit pas ce genre de navigation de plaisance .... ». Par contre, l'administration avait autorisé, le 27 juin 1861, M. de MIEULE, banquier à Angers, à circuler sur l'ensemble des canaux de l'Ouest avec son bateau de plaisance, muni d'une machine locomobile d'un cheval.

Finalement, un certain nombre d'autorisations furent accordées. M.M. Georges LE BRUN et Joseph BAUCHERON eurent l'autorisation d'effectuer le parcours de Saint-Malo à Nantes dans leurs canots *Kahouanna* et *Goeland*.

Sur l'étang d'Ouée et celui de Boulet fut aussi autorisé le stationnement de bateaux. Mais le Comte HAY de NETUMIERES, résidant au château de « La Magnane » à Andouillé, protesta car il était adjudicataire du droit de pêche. Il ne put empêcher cette utilisation mais cela amena à d'énormes complications d'ordre juridique.

Mme La Vicomtesse de la COMBE qui demeurait au château de « La Brètesche » en Saint-Symphorien avait un droit de pêche de neuf ans sur l'étang de Hédé et avait été autorisée, dès le 30

mars 1833, à y faire stationner un bateau. Sur cet étang, le maire de Hédé organisa des régates en 1869 puis en 1870 et 1874.

Des fêtes, avec régates, avaient déjà été organisées sur le canal d'Ille et Rance à Rennes, le dimanche 29 septembre 1867. En 1870, cette fête qui avait encore eu lieu fut organisée au bénéfice des blessés de l'armée.

Le 27 juillet 1875, M. BRIERE, ingénieur chargé du canal, faisait parvenir un rapport à M. CHARPY, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Rennes, pour lui fournir toutes les précisions quant au service de bateau à vapeur demandé par le sieur PORTEU, pour le parcours Rennes - Saint-Malo. L'ingénieur en chef répondit que le bateau devait avoir un tirant d'eau limité à 1,30 mètre et avoir au maximum 24 mètres de longueur et 4,20 mètres de largeur. Il indiquait que les écluses étaient ouvertes de jour comme de nuit mais pas pour les bateaux à vapeur et que, seul, le Ministre de l'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics pouvait autoriser la navigation demandée. Nous n'avons pas trouvé trace d'une telle navigation et pensons que cette demande ne fut jamais suivie d'effet.

Par contre, on avait autorisé, le 4 avril 1863, M. PERCHEZ, entrepreneur de travaux de pavage dont l'établissement se trouvait rue de la Monnaie à Rennes, à effectuer, par bateaux, sur la rigole de « Boulet » des transports de sable entre « La Loge de la Lande de la Bruyère » en Dingé et le canal d'Ille et Rance !

Les choses évoluèrent favorablement quant aux demandes présentées, de temps à autre, par des plaisanciers.

En avril 1878, le Comte Yvan des FRANCS, résidant à la « Villa Coralina » à Dinard, présenta une demande afin d'obtenir l'autorisation d'effectuer un voyage entre Dinard et Brest par Rennes et Redon, avec deux amis, sur un bateau dont le tirant d'eau était de 15 centimètres. Elle fut accordée et même renouvelée en 1879 et 1881.

Le 20 août 1878, M. CLARCK, résidant en Angleterre, obtenait l'autorisation d'emprunter le canal d'Ille et Rance et la Vilaine pour traverser la Bretagne sur son bateau de plaisance *Steven* ! Une première traversée anglaise par notre belle liaison Manche-Océan ? Peut-être ! ...

En 1882, on trouve aussi un yacht à vapeur, un « Steam-Lunch » de 9 tonnes, qui fit de même le

Manche-Océan. Au cours de l'été 1885, *Le Héron*, chaloupe à vapeur de 13,91 tonnes, appartenant à M. MARSHALL résidant « Villa de la Baie » à Dinard, l'imita.

L'administration finissait donc par admettre une navigation autre que celle du commerce sur le canal.

La Rance maritime avait, depuis 1879, un nouvel attrait puisque cette année-là fut lancé, au-dessus de son lit, un nouveau pont... de chemin de fer : Le pont de Lessart, situé à 950 mètres en aval de l'écluse du « Châtelier ». Il enjambait la Rance par une travée métallique de 90 mètres de longueur qui surplombait la basse-mer de 32 mètres ! La ville de Dinan était désormais desservie aussi par le chemin de fer.

## Apogée

Le commerce sur le canal se portait bien et l'on se repassait les bateaux en même temps que les affaires.

M. DOUSSIN, négociant en bois et pierre à Saint-Germain, vendit son affaire mais aussi son bateau en 1882 au carrier LE TOURBILLON. Le bateau *Le Jeune Doussin* devint *Le Jeune Le Tourbillon*. On marquait ainsi l'importance de l'enfant dans la famille !

Il fallait halier tous ces chalands qui parcouraient journellement le canal. Beaucoup des marinières ou armateurs-propriétaires possédaient leur cheval de halage. Il fallait les nourrir mais cela était relativement facile le long des berges. Par contre, ces braves bêtes devaient passer la nuit à l'écurie, surtout l'hiver. C'est pourquoi tout le long du canal, des écuries-relais étaient prévues. Toutes étaient situées dans des bâtiments annexés à des débits de boissons comme les bistros ou les auberges. Presque toutes les communes riveraines avaient au moins une écurie-relais à disposition des marinières qui assuraient l'important trafic de ces années-là.

Il y avait pourtant encore quelques bateaux dont les marinières se trouvaient dans une grande misère et devaient toujours halier leur bateau eux-mêmes. Pierre GAUTIER, de l'écluse de « Grugedaine », se souvient qu'étant encore enfant, sa grand-mère POULAIN lui en parlait. Elle disait qu'autrefois il y avait sur le canal quelques bateaux halés par des

hommes, vers les années 1870-1880. Ces marins étaient dans une grande misère puisqu'ils « chinaient » souvent leur bol de soupe auprès des éclusiers ou dans les fermes voisines du canal. Ils se battaient même parfois entre-eux pour se dépasser et trouver du fret... Il semble pourtant que les marchandises ne manquaient pas.

Aux sablons, à la marne, au charbon, au bois de chauffage, aux grumes, à la chaux, s'ajoutait le sable de mer qu'on commençait à draguer du côté de l'île Bizeux ou de l'île Chevret dans la Rance. La marne, encore utilisée comme amendement des sols dans l'agriculture, représentait encore en ces années une certaine part du trafic sur le versant nord du canal.

Voici un relevé du trafic des années 1878 à 1880, en tonnes, au départ de Saint-Malo et Rennes.

	1878	1879	1880
A la remonte, St Malo vers Rennes	31 190	29 887	32 416
A la descente, Rennes vers St Malo	13 327	8 204	7 102

Il s'agissait là seulement des marchandises embarquées à Saint-Malo et à Rennes, ce qui excluait donc les trafics partiels sur le canal. Les relevés globaux, relatifs à l'année 1884, nous éclaireront sur les valeurs totales.

Pendant l'année 1882, le trafic fut gêné par d'importantes crues sur le versant sud du canal, en particulier à partir de Montreuil-sur-Ille. Malgré ces crues, l'année 1882 permit d'enregistrer tout de même 2 380 passages de chalands à la remonte.

L'ingénieur en chef JENNER, dans un document, indique une augmentation du trafic de l'ordre de 25% entre 1868 et 1873.

Les marins les plus actifs faisaient plus de trois voyages aller-retour par mois entre Saint-Malo ou Dinan et Rennes. D'autres, non moins actifs, travaillaient pour les carrières de la région de Dinan ou pour celles de Saint-Germain-sur-Ille.

En 1876, lorsque François MICHEL acquit une carrière sur la colline de Talbourdine à « La Ville en Bois », il reçut aussi le bateau *Les Deux Amis*, une pénète construite en 1851 à Redon et qui devait être sérieusement usagée. C'était une occasion, comme on dirait aujourd'hui.

Le transport de la pierre était préjudiciable aux fonds intérieurs des bateaux qu'elle usait prématurément. C'est sans aucun doute la raison

pour laquelle la plupart des bateaux utilisés par les carriers étaient d'anciennes pénètes ou autres chalands dont ils finissaient de râper les fonds.

François MICHEL décéda quelques années après cette mauvaise acquisition. Sa veuve fit alors construire un autre chaland bois, non ponté, en 1887 : *Victor-Marie*. Ces années étaient sûrement prometteuses puisque ce fut un nouveau chantier installé à Saint-Germain-sur-Ille qui le construisit.

Pourtant, ce bateau fut le seul construit par le chantier CAMPION. Aucune autre construction de ce chantier ne figure sur les registres officiels.

Un rapport de l'Inspection des canaux de navigation pour le Ministère des Travaux Publics, établi en 1884, précise qu'il y avait 54 ports sur le canal d'Ille et Rance et 32 usines dépendant du canal, en ce qui concernait leur approvisionnement.

Les voyages entre Rennes et Dinan duraient entre trois jours et trois jours et demi, ceux de Saint-Malo à Rennes entre quatre et cinq jours, selon les marées.

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Rennes, dans ce rapport, effectuait un relevé assez précis du trafic pour l'année 1884.

Trafic dans le sens Saint-Malo - Rennes : 14 498 tonnes de charbon, 21 574 tonnes de matériaux de construction (surtout de la pierre), 24 790 tonnes d'engrais et d'amendements, 13 206 tonnes de bois à brûler et autres, 3 442 tonnes de fer, fonte, 65 tonnes de produits industriels, 3 938 tonnes de denrées alimentaires et produits agricoles puis 480 tonnes de marchandises diverses.

Trafic dans le sens Rennes - Saint-Malo : 3 386 tonnes de matériaux de construction, 962 tonnes d'engrais et amendements, 9 168 tonnes de bois, 42 tonnes de fer, fonte..., 95 tonnes de produits industriels, 20 167 tonnes de produits agricoles et denrées alimentaires et 1 995 tonnes de marchandises diverses. C'était donc un total de 81 993 tonnes de marchandises qui transitaient à la remonte et 35 815 tonnes à la descente, soit un total de 117 808 tonnes transportées par les chalands sur le canal d'Ille et Rance.

Le charbon, dont le tonnage allait nettement augmenter après 1884, année de l'installation d'une nouvelle usine à gaz à Rennes, ne représentait encore que 15 000 tonnes, y compris les besoins autres que ceux de la Compagnie du Gaz. Cette nouvelle usine fut implantée sur la

berge même de la Vilaine, face à « Port-Cahours », au nord du quartier actuel de Cleunay.

Le port Saint-Yves fut donc en partie abandonné et l'on déchargea le charbon des chalands accostés le long de la nouvelle usine à gaz.

Le directeur de la Compagnie du Gaz indique, dans l'une de ses correspondances, que le charbon était déchargé... à dos d'homme. En une journée de dix heures disait-il : « ... On déchargeait 75 à 100 tonnes de charbon... » Cela représentait un seul grand chaland de Rance vidé de son contenu, en une journée.

Le rapport de 1884 fait apparaître un tonnage moyen transporté de 50 tonnes par bateau et par voyage. Les cales d'un chaland avaient un volume de près de 100 m<sup>3</sup>, répétons-le.

Le tonnage global avait déjà nettement diminué puisqu'il était passé de 147 929 tonnes en 1861 à 117 808 tonnes en 1884.

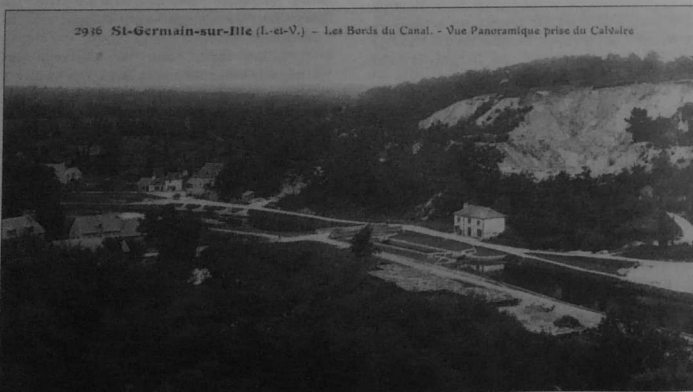
En 1886, on note encore 2 463 pointages de chalands sur le canal d'Ille et Rance pour 97 980 tonnes de marchandises transportées, avec un trafic plus important sur le versant sud du canal.

Au cours des années 1880 le trafic baissa et plus encore pendant la décennie 90.

On peut donc situer l'apogée du trafic commercial sur le canal d'Ille et Rance vers les années 1860 à 1870.

Le trafic resta tout de même important jusqu'à la fin du siècle. Les communes riveraines réclamaient toujours des équipements. Le Conseil Municipal de la commune de Saint-Médard-sur-Ille, délibérant le dimanche 22 juin 1890, demanda aux Ponts et Chaussées d'établir une cale car les chargements et déchargements devenaient longs et difficiles et accentuaient nettement l'encombrement de la berge. Il s'agissait de marchandises diverses.

A Saint-Germain-sur-Ille le trafic de la pierre restait important. En ces années, la carrière située au nord de la poste actuelle et à l'est de la ligne de chemin de fer était exploitée par Désiré DELEPINE, père. Celui-ci fit construire, en 1894, un chaland bois de 23,72 mètres par le chantier CHESNEAU de Juvardeil, situé sur les bords de la Sarthe, dans le département de Maine-et-Loire. *Le Jeune Albert* lui servait à transporter la pierre de sa carrière qu'il chargeait à la cale de Saint-Germain, juste en amont de l'écluse. Un petit



2936 St-Germain-sur-Ille (I.-et-V.) - Les Bords du Canal. - Vue Panoramique prise du Calvaire  
Colline de Talbourdine et ses carrières au début du 20<sup>ème</sup> siècle. Ecluse de Saint-Germain-sur-Ille, le long des quais, du "bois de corde" près d'être embarqué ; A gauche, comme à droite, on distingue très bien les points de chargement de la pierre. Le pont en bout de l'écluse est de type "rétréci". Les balanciers des portes d'écluse sont toujours blanchis. A gauche, au fond, "La Ville en bois".



Stockage de bois pour l'usine Rey, toute proche, à "Coubry" en Montreuil-sur-Ille et pour la tannerie GUEZILLE et FRESNAIS.

tunnel, creusé sous la ligne de chemin de fer et un pont sur la rivière Ille lui donnait accès à ce port à l'aide de petits wagonnets sur rails. Une partie des rails est toujours visible.

En cette fin du 19<sup>ème</sup> siècle, le mouillage était toujours donné à 1,60 mètre pour le canal et à 2,60 mètres pour le bief du « Châtelier ». On peut en déduire que l'entretien était encore assez bien assuré par les services des Ponts et Chaussées... mais cela ne dura pas !

Ces années étaient encore favorables puisque des usines s'installèrent de nouveau. Ce fut le cas, en 1891, pour une usine de fabrication de tanin et d'extraits tanniques que les frères REY implantèrent tout près du canal, à « Coubry » en Montreuil-sur-Ille. Les frères REY étaient originaires de Savoie et y possédaient d'autres usines. Par la suite, ils construisirent une autre usine à La Chapelle-Caro, sur le bord du canal de Nantes à Brest, en 1904. En 1922, fut créée La Société des Tanins REY groupant toutes ces usines.

En 1896, la manufacture de cuirs GUEZILLE et FRESNAIS s'implanta à côté de l'usine REY. Elle fut reprise en 1907 par J. et F. MARÇAIS sous la raison sociale MARÇAIS et Cie. Puis, M. Louis DURAND s'associa à eux. Les gens de la région connaissaient cette usine sous l'appellation de « La Tannerie DURAND ».

Ces deux usines avaient de gros besoins en bois, principalement l'usine à tanins REY. Elles faisaient venir par le canal d'énormes quantités de bois de chêne et de châtaignier. Devant l'ampleur du trafic à « Coubry », l'administration y fit établir un quai d'une longueur de 150 mètres, avec bornes d'amarrage pour les chalands. C'était d'autant plus nécessaire que, depuis 1880, la direction de la mine de plomb et d'argent de Vieux-Vy-sur-Couesnon faisait venir les poteaux de mine, dont elle avait besoin pour étayer ses galeries, par chaland jusqu'à « Coubry », les acheminant ensuite par charrettes. Cela dura jusque vers 1920.

Il y avait donc, continuellement, des monceaux de bois sur le terre-plein le long du quai de « Coubry ».

Pour ses besoins d'approvisionnement, l'usine REY fit construire un chaland bois, ponté, de 26,60 mètres par le chantier BARREAU de LE PELLERIN, en 1896. Le *Ville de Tunis* fut déchiré en 1923, après avoir accompli vingt-sept années de service.

On relève qu'en 1892, Henri SIMON de Lanvallay faisait construire par le chantier LE MAIRE du Minihic-sur-Rance un petit chaland de Rance de 11,30 mètres qui navigua presque exclusivement sur le secteur de Dinan. Il s'appelait *Jean-Marie* et bien souvent il était halé par un

homme, comme nous l'avons déjà dit.

Un rapport du Conseil d'Arrondissement de Dinan, établi lors de sa session d'août 1894, permet d'étayer l'argument par lequel le trafic sur le canal n'aurait sensiblement baissé que vers le début du 20<sup>ème</sup> siècle.

Il nous enseigne qu'en 1893, 2 263 bateaux transitèrent sur le canal, transportant 95 266 tonnes de marchandises soit un tonnage moyen par bateau de 42 tonnes. Les bateaux les plus chargés transportaient environ 100 tonnes précise-t-on.

Le tableau ci-dessous nous permet la comparaison entre les années 1892 et 1893 (en tonnes)

	1892	1893
Combustibles minéraux	15 339	14 916
Matériaux de construction	23 088	25 276
Engrais - amendements	26 073	29 784
Bois	26 328	16 642
Produits agricoles	12 159	7 442
Divers	2 068	1 406
<b>TOTAL</b>	<b>105 055</b>	<b>95 266</b>

## Concurrence

On constate que déjà le trafic diminuait en cette fin du 19<sup>ème</sup>. Au début du 20<sup>ème</sup> siècle il chuta très sensiblement.

En 1903, le directeur de la Compagnie du Gaz de Rennes écrivait : « ... Le trafic sur le canal est faible et si nous lui enlevons nos transports, il subira une perte appréciable qui, ultérieurement, pourrait l'acheminer à sa ruine... ». Etant gros utilisateur du canal, il se rendait très bien compte de sa responsabilité s'il abandonnait l'approvisionnement en charbon pour l'usine à gaz, au moyen des chalands du canal d'Ille et Rance.

Il avait déjà utilisé, en certaines occasions, le transport par fer. Par exemple en 1890, il s'était dépanné en faisant venir de Saint-Malo sa consommation pour un mois, en deux voyages et 70 wagons pour 1 600 tonnes de houille. L'usine à gaz de Rennes consommait presque 19 000 tonnes de charbon anglais, par an.

Son directeur fit donc construire en 1903, un appontement de déchargement du charbon, muni d'un treuil-élévateur, entre la Vilaine et l'aire de stockage de l'usine, permettant le transfert de 800 tonnes de charbon par journée de 10 heures. Dix fois plus qu'à dos d'homme !

Sur l'ancienne photo reproduite ici le chaland de Rance *Alfred-Marie*, inscrit sous le numérotage 1700 au quartier maritime de Dinan, est en cours de déchargement. Il se trouve dans le bon sens, prêt à repartir vers Saint-Malo. Ce chaland avait été déclaré, lors de son achat, par la Compagnie du Gaz au quartier de Dinan le 11 mai 1911 et nous le voyons là, vraisemblablement en 1914. C'était un bateau de 25,36 mètres de longueur ayant une jauge de 52,14 tonneaux de marine, soit une capacité de 75,082 m<sup>3</sup>. Il avait été construit en 1879, par le chantier MALARD de Saint-Malo pour un négociant de la cité corsaire, Félix AVRIL.

Il assurait, avec les autres bateaux de la flottille, l'approvisionnement en charbon de l'usine à gaz rennaise. Il était conduit par le patron-marinier EXBOURSE. Nous reviendrons longuement sur cette flottille particulière.



Appontement de l'usine à gaz de Rennes vers 1914. Le chaland "Alfred-Marie", à la compagnie, du gaz est en cours de déchargement sous la surveillance de la hiérarchie. Dix hommes, au moins procèdent au chargement des bennes mécaniques.

Le tonnage de houille, transitant par le canal, allait en augmentant mais le trafic global avait baissé énormément et rapidement.

L'administration des Ponts et Chaussées avait relâché l'entretien du canal. Plus question de songer au développement des équipements. Comme d'autres aménagements, la cale prévue à Saint-Médard ne fut jamais réalisée. La situation s'était tellement dégradée qu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle les responsables de l'administration avaient envisagé, ni plus ni moins, le déclassement du canal d'Ille et Rance. Une carte postale du « port des malouins » à Rennes, nous montre la rareté des matériaux et des bateaux, vers 1903, contrairement à une autre datant d'une dizaine d'années auparavant.

Les mariners réagirent, s'accrochèrent et des groupements se formèrent ...

Les carriers par exemple, avaient des besoins importants en transports et particulièrement ceux du secteur de Saint-Germain, Saint-Médard, Montreuil qui approvisionnaient une partie des chantiers de construction et de travaux publics. Il y

avait aussi l'usine à gaz et l'arsenal de Rennes puis les 32 usines dépendant du transport par le canal qui tenaient tout de même à conserver ce moyen économique que représentait l'acheminement de leurs marchandises par chalands.

Il y avait tout de même un certain nombre de besoins qui provoquèrent quelques sursauts, dont un premier au début de « la grande guerre » !

En 1906, Désiré DELEPINE fils, né en 1870, avait pris en charge l'exploitation de la carrière de son père, à Saint-Germain-sur-Ille. Il fit construire en 1913, par le chantier de Pierre MONNIER de Rennes, un chaland bois de 24 mètres. Francis HUET prit la barre de ce *Jeune-Maria*. Désiré DELEPINE était un polyvalent puisqu'il tenait aussi l'hôtel du « Lion d'Or », au bourg de Saint-Germain. Plus tard, pendant la première guerre, il assura même la fonction de facteur-remplaçant, desservant le bourg de Saint-Médard-sur-Ille, à partir du bureau de poste de Saint-Germain.

Les carrières de Saint-Germain, au début du siècle, étaient en pleine expansion. En 1905, un nom qui reste encore aujourd'hui attaché à ces

carrières de « La Ville en Bois » en bas de Saint-Germain, apparut : Valentin BARTHELEMY.

Les BARTHELEMY, famille de bâtisseurs, se lançaient dans l'exploitation de carrières. On en retrouva plus tard à Hédé puis à Dinan et Léhon.

Ils avaient acheté la carrière située juste derrière l'actuel restaurant de « La Ville en Bois », à Jean-Marie MICHEL, fils de la veuve François MICHEL. Valentin se retrouva donc propriétaire de la carrière, des matériels et du chaland *Trois Frères Unis*, racheté à M. ROUSSIER de Saint-Germain-sur-Ille. Le bateau, déjà ancien, demandait à être secondé. En 1912 Valentin BARTHELEMY fit construire, par le chantier de Pierre MONNIER à Rennes, un chaland de 26,22 mètres, en bois et à francs-bords, non ponté pour transporter sa pierre : *Albert-Marie*. Son frère Albert exploita par la suite les carrières de Léhon.

Le chaland *Albert-Marie*, chaque semaine, assura désormais trois transports de pierre, souvent du moellon pour la construction de maisons, vers Rennes.

Le voisin et concurrent, Raymond HUCHET, qui exploitait la deuxième carrière située immédiatement à l'ouest, n'envoyait qu'une fois par semaine le *Jeanne d'Arc* à Rennes. Raymond HUCHET, qui avait d'autres chantiers et d'autres bateaux, avait fait construire ce dernier en 1907 à Juvardail. Ces deux carrières étaient établies dans la colline de « Talbourdine », derrière « La Ville en Bois », sur la commune de Melesse.

Des bateaux de Vilaine faisaient concurrence à nos carriers de Saint-Germain, en apportant de la pierre de Pont-Réan dans la métropole bretonne et même vers le canal d'Ille et Rance. Pour preuve le gabarot de Pont-Réan, chargé de 40 tonnes de pierre, appartenant à l'entrepreneur rennais Léon ROSETZKY qui coula le 24 mai 1907 dans le bief du canal d'Ille et Rance, entre les ponts Saint-Etienne et Saint-Martin. Cette pierre était prévue pour des travaux d'entretien de la grande route d'Avranches, sur la commune de Chevaigné. Il ne fut renfloué que le 1<sup>er</sup> juillet. Cela gêna la navigation habituelle de Raymond HUCHET et plus encore celle de Valentin BARTHELEMY.

Ces deux carriers chargeaient leur pierre au lieu de dépôt dit de « La ville en Bois », exactement à l'emplacement de l'embarcadere actuel.

Il y avait donc à l'époque en bas de Saint-Germain, un grand port, mais en deux parties

distinctes. L'une était aménagée au-dessus de l'écluse et l'autre, succinctement empierrée, se trouvait en aval de l'écluse à côté de l'auberge.

Les chalands étaient chargés « à coup de brouettes » passant sur de longs madriers, jetés entre la berge et le bord du bateau accosté. Six hommes mettaient plus d'une demi-journée pour charger un chaland de 100 tonnes. Le déchargement demandait plus de dix heures.

D'autres chalands furent construits, en ces années d'avant-guerre, par les entrepreneurs rennais, parfois pour des mariners indépendants.

En 1910, le *Villaret*, chaland bois ponté de 23,30 mètres, était construit par le chantier Pierre MONNIER de Rennes pour le compte du marinier Louis BESNARD qui assura désormais, presque exclusivement, l'approvisionnement en bois à tanin pour l'usine REY de Montreuil-sur-Ille.

Par la suite, en 1913, M. REY fit construire à Montjean-Loire un autre bateau de type nantais, à clips, le *Eugène et Georges* de 26,46 mètres car *Villaret* ne suffisait pas.

Cette usine de fabrication d'extraits tanniques procurait un certain trafic au canal mais provoquait aussi parfois quelques désagréments.

Parfois des déversements toxiques avaient lieu dans l'Ille, rivière qui se jette dans le canal, environ 500 mètres plus bas que l'emplacement de l'usine. Ce fut le cas en novembre 1904, ce qui amena les conseillers municipaux de communes riveraines comme Saint-Médard à élever de vives protestations et à porter plainte auprès de la Préfecture.

Cette situation de pollution par cette usine et peut-être aussi par la tannerie de Montreuil-sur-Ille était, semble-t-il, assez fréquente. En effet, dans la description faite sur le *Guide des Voies Fluviales* de 1904, on relève : « ... Après « Ille », les eaux du canal sont noircies et empuantées par les rejets quasi-permanents de la fabrique d'extraits tanniques ... Elles prennent une teinte d'un noir-violet qui donne la sensation de naviguer sur des flots d'encre, d'une odeur écœurante qui persiste pendant plusieurs kilomètres ! ... »

La navigation sur le canal, en général, était peu intense nous dit encore ce guide. Il indique aussi que le personnel du service navigation était favorable à la plaisance...

Certaines entreprises de travaux publics n'hésitaient pas à construire elles-mêmes leurs



"Port des malouins" à Rennes, à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Sur cette vue, un gabarit de Pont-Réan est déchargé de ses pierres "à coup de brouette" sur le quai d'Ille et Rance. Sur le quai Saint-Cast, sont aussi déposées des pierres. Un chaland nantais (2 moustaches blanches) assure un transit en messagerie. Derrière lui, un chaland de Rance vient d'arriver et attend de pouvoir accoster.

bateaux. Ce fut le cas de RALLE-frères de Rennes qui construisirent une pénète et deux chalands ouverts en 1910 et 1913. Il y avait donc des besoins.

Jean-Marie HUCHET (père de Raymond), en 1910 et 1911, mit en chantier deux pénètes : *Charles de Blois* et *Saint-Laurent*.

Louis BESNARD, marinier indépendant de Montreuil-sur-Ille, resta toute sa vie au service de l'usine à tanins REY. Il livrait aussi, parfois la chaux nécessaire à la tannerie GUEZILLE et FRESNAIS.

Du côté de la Rance quelques bateaux furent lancés en ces années d'avant-guerre. En 1903, le chaland bois à clins, ponté, *Anjou et Bretagne* avait été construit à Montjean-sur-Loire pour Pierre GUERIN d'Evran. Un beau chaland à fond plat de 26,55 mètres de long. Un chaland de Rance fut lancé en 1913 par le chantier Louis TRANCHEMER, situé au nord de l'anse des Grandes Rivières à La Richardais. Il appartenait à Jean-Marie HAMON de Saint-Judoce et s'appelait *Laborieux*.

Les carriers étaient généralement propriétaires des chalands assurant leurs transports. Mais les « patrons-mariniers » qui conduisaient ces bateaux possédaient leur cheval de halage. Le « patron-marinier » payait lui-même

le charretier conduisant le cheval sur le chemin de halage ainsi que les frais de déchargement. Les trois-quarts du prix du transport (fret) lui revenaient. Si bien qu'au retour, « le patron » embarquait des marchandises pour son propre compte, ce qui prolongeait son temps de trajet et rendait le bateau d'autant indisponible pour le carrier-propriétaire du chaland.

C'est pourquoi les mariniers de Valentin BARTHELEMY ne furent pas indépendants mais « patrons-mariniers-salariés ». Les chevaux appartenaient, comme les bateaux, au carrier. Ainsi disposait-il comme il l'entendait de ses chalands.

Pour parcourir les 24 kilomètres entre « La Ville en Bois » et Rennes, un chaland, chargé de pierre et halé par un cheval, mettait 13 heures. Le retour à vide demandait seulement 9 heures.

Désiré DELEPINE qui exploitait la carrière, côté Saint-Germain, entreprit l'ouverture d'une nouvelle exploitation de pierres, juste derrière la maison d'écluse, du côté de « La Ville en Bois ». C'est pourquoi l'on voit son chaland *Jeune Maria* juste en aval du pont de l'écluse « Saint-Germain » sur la vue ci-après. Il amenait la pierre de sa nouvelle carrière vers les berges du canal à l'aide d'un tombereau et chargeait le chaland avec des brouettes en bois.

La carrière située au nord du tertre du bourg de



Carrière du "Tertre" au nord de Saint-Médard-sur-Ille. Côte à côte, le canal et la ligne de chemin de fer ! Nous sommes en 1918 ou 1920 et le chemin de fer concurrence déjà sérieusement le canal !

Saint-Germain-sur-Ille fut alors exploitée par l'entreprise RALLE de Rennes qui conserva celle-ci de 1914 à 1928. Il avait aussi ses propres bateaux, nous l'avons vu.

Il y avait à « La Ville en Bois » trois frères BARTHELEMY : Valentin, Alphonse et Albert. Alphonse resta avec Valentin mais quelques années plus tard, à la fin de la grande guerre, Albert se lança, seul, dans l'exploitation d'une carrière à Hédé.

Le modernisme avançait lentement. Dans les carrières on cassait encore beaucoup la pierre à la main. La vue d'une carrière de Saint-Médard, exploitée aussi par Valentin BARTHELEMY, nous montre, vers les années 20 quelques machines récemment installées. Tout à côté, on remarque la ligne de chemin de fer Rennes-Saint-Malo puis le canal.

## Motorisation hésitante

Ce fut au cours de ces années d'avant-guerre

que quelques nouvelles tentatives de motorisation de bateaux, plus modernes, eurent lieu. Les résultats furent positifs, cette fois.

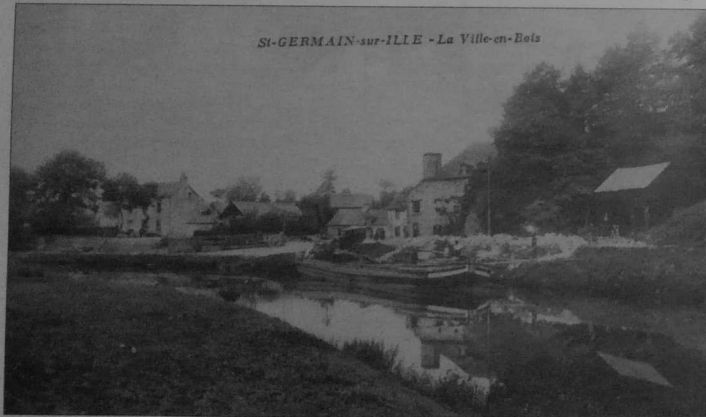
La propulsion se faisait par hélice.

Deux bateaux motorisés circulèrent dans la région de Nantes dont certains chantiers recherchaient le monopole, en ces débuts. Mais aucun chantier local n'émergea alors.

Il faut rappeler que l'on trouve, sur les registres d'immatriculation du bureau de Nantes, trois bateaux, construits en tôle et pontés, pour le compte de la Société des Transports d'Ille et Rance de Saint-Malo, par le chantier KAUFFMAN de Hambourg sur l'Elbe en Allemagne en 1907. Ils étaient propulsés par un moteur à pétrole qui entraînait une hélice. Ils devaient transporter du charbon vers Rennes mais durent renoncer car ils avaient chacun une faible capacité d'une cinquantaine de tonnes, soit deux fois moins que les grands chalands de Rance. Ils avaient une longueur de 25 mètres mais leurs cales étaient réduites par les installations de la motorisation.

En dehors de cette première percée étrangère, les chantiers nantais s'attaquèrent au problème et

St-GERMAIN-sur-ILLE - La Ville-en-Bois



Le chaland bois "Jeune Maria" à la Ville en bois, vers 1913.

réussirent à produire, ensuite, la plus grosse part des automoteurs utilisés dans la grande Région ouest.

Le premier à construire un bateau en fer et automoteur fut BLASSE de Chantenay-Nantes, en 1911, pour Maurice CASTAY qui posséda *Santa-Anna* jusqu'en 1936, année où il devint la propriété de Mme veuve BOSSARD.

Il s'agissait certainement pour M. CASTAY de posséder un modèle car, dès 1912, il construisait lui-même un bateau en fer ponté, *Sem*, de 26,68 mètres qu'il équipa d'une motorisation à hélice dont il était le concepteur.

Il ne faut pas oublier qu'on en était aux prémices de la propulsion par hélice.

Il garda *Sem* jusqu'au 2 novembre 1928...

Entre 1933 et 1936, Francis BUCAILLE de Saint-Servan qui le possédait fit l'épicerie sur le canal avec ce bateau fer qui devint, après un nouveau changement de propriétaire, l'*Albatros*.

Mais la plus belle réussite en la matière fut bel et bien l'*Armor*. Nous allons y revenir...

En ce début du 20<sup>ème</sup> siècle, le transport du charbon, de Saint-Malo à Rennes, avait pris le dessus du trafic-long sur le canal d'Ille et Rance.

## Un vrai armateur

M. ROCHE, directeur de la Compagnie du Gaz, le signalait à son état-major et indiquait qu'une société de Saint-Malo avait bien trois bateaux en tôle à moteur à pétrole et dits « service accéléré », mais ils prenaient rarement du charbon. Ce qui s'explique aisément puisqu'ils ne transportaient que la moitié de ce que les grands chalands de Rance en bois chargeaient, lors de chaque voyage. Il n'était donc pas rentable pour la société d'effectuer de tels transports.

On peut relever, dans une nouvelle lettre de M. ROCHE : « ... Autrefois, il y avait 30 chalands sur le canal... Ce nombre baisse peu à peu ; il n'en reste actuellement que 16... Cette situation devient très inquiétante... »

La grande crainte du directeur de la Compagnie du Gaz l'amena donc à procéder à deux opérations successives, après une « longue bagarre » avec sa direction générale.

Une entreprise de transports de Saint-Malo affrétait régulièrement 5 chalands de Rance pour

ses transits à partir de la cité-corsaire vers Dinan et Rennes. Cette entreprise utilisait aussi les services des chemins de fer de La Compagnie de l'Ouest. Celle-ci, grande rivale des transports fluviaux, « posa le couteau sous la gorge » à l'entreprise de transports qui assurait aussi le service de camionneur à la gare de Saint-Malo. Il lui fallait choisir entre les chalands ou le chemin de fer.

Sans aucun doute, on note une contradiction dans la lettre de M. ROCHE à sa direction, mais aussi des arguments confortant sa position : « ... quoi qu'il en soit, si ces 5 chalands viennent à disparaître, nous aurons les plus grandes peines à faire nos transports. Il faudra nous servir de la voie ferrée et nous serons obligés d'acheter un ou deux camions-automobiles. Entre ces deux maux, le moindre semble être d'acheter les chalands. On pourrait les avoir tous les 5 pour 25.000 francs et les louer à des marins de Dinan. L'opération pourra se faire avec un intérêt de 3 à 4% du capital immobilisé... »

Le 24 mars 1911 l'affaire fut conclue. La Compagnie du Gaz de Rennes devint propriétaire, tous comptes faits, de quatre chalands :

<i>Amélie</i> de 1892, chaland de Rance d'un port de 95 tonnes. Prix 8 000 Frs	
<i>Dinannais</i> de 1872	90 « « 6 000 Frs
<i>Eugénie</i> de 1859	80 « « 2 500 Frs
<i>Alfred-Marie</i> de 1879	80 « « 2 500 Frs

M. ROCHE donnait encore beaucoup de précisions intéressantes. Ces bateaux qui comportaient une quille pouvaient, par beau temps, aller jusqu'à Jersey. Leur patron était inscrit maritime et versait aux Invalides. Chaque bateau avait un « acte de francisation », délivré par le service des Douanes et naviguait sous pavillon français.

Lors de chaque voyage, même ceux vers Rennes par le canal d'Ille et Rance, était établi et signé par le patron du bateau, au départ de Saint-Malo, un « connaissance de transport maritime » qui était un engagement à remplir sa mission. Il équivalait à « la lettre de voiture » établie par les marins du canal.

Vers ces années, les règles étaient encore régies

par les « us et coutumes ». Aucun traité n'était passé entre les patrons des bateaux et les propriétaires-armateurs de ceux-ci. Le capitaine, marinier appelé communément « patron » car il était le maître à bord, touchait les 2/3 du fret comme rémunération et l'armateur-propriétaire du bateau avait le dernier tiers.

Le patron embauchait son matelot (aide marinier) et le rémunérait mais aucune feuille de paie ou reçu ne l'attestait. On « topait là », dans la main.

Le patron, d'une manière générale, cherchait lui-même les marchandises à transporter et traitait le montant du fret de gré à gré, sans aucun écrit autre que le « connaissance », avec son client. Le patron se chargeait des frais d'exploitation du bateau. Le propriétaire-armateur du bateau payait les réparations.

Nous l'avons vu, dans certains cas particuliers, comme celui des carrières BARTHELEMY, il en était tout autrement puisque le patron-marinier était simplement salarié.

Les 4 chalands, acquis par M. ROCHE, ne suffirent pas à alimenter l'usine à gaz de Rennes qui consommait de plus en plus de charbon. C'est ainsi que son directeur fut amené à requérir, de temps à autre, d'autres chalands malouins pour ses approvisionnements.

Le charbon provoquait parfois des accidents. *Amélie*, chaland de la Compagnie du Gaz, avait pourtant été l'objet d'une remise en état pour un montant de 2 000 francs après son rachat. Mais dans la nuit du 27 au 28 octobre 1912 son chargement de charbon prenait feu alors qu'il se trouvait échoué dans l'avant-port de Saint-Servan, attendant le lendemain pour remonter la Rance.

Voici une partie du rapport établi par le directeur de la Compagnie du Gaz : « ... Il paraît que le charbon a été chargé très chaud, fumant, peut-être près de s'enflammer, par les ouvriers de la maison LE BORGNE qui reçoit nos charbons. L'AMELIE était échouée et la mer très loin. Pas d'eau ! On a tout de même pu limiter le feu et percer des trous dans la coque. La mer montante a submergé le chaland. A la mer descendante on a rebouché les trous et le chaland est entré dans le bassin à flot de Saint-Servan où on l'a vidé de son charbon. Le chaland est fort abîmé. La coque de AMELIE a souffert. On me dit qu'il y aura pour un millier de francs de réparations... Jamais le

*boldon n'a été si sulfureux... »* Ce chaland était conduit par Rémond PROD'HOMME de Saint-Samson. Les autres chalands, rachetés par la Compagnie, avaient aussi été réparés. Pour *Eugénie* cela avait coûté 2 429 francs et pour *Alfred-Marie*, il y eut 8 369 francs de remise en état. Tous les ans les chalands de Rance étaient mis au sec à l'occasion d'une marée. On refaisait alors entièrement leur calfatage.

Comme nous l'avons déjà indiqué, le nombre de bateaux sur le canal, en ce début de siècle, était faible.

Le directeur de La Compagnie du Gaz prit une autre grande décision. Il se tourna vers un grand chantier naval nantais, LES CHANTIERES DE BRETAGNE, auquel il demanda l'étude et le devis pour la construction d'un automoteur en fer. Il devait être résolument moderne et capable de répondre à ses besoins : transport rapide d'un chargement de 130 tonnes de charbon et, occasionnellement, remorquer ses chalands de Rance en cas de nécessité.

La commande fut passée et la construction retardée, nous dit M. ROCHE, par une grève des riveurs qui dura plus d'un mois !

*Armor* fut le premier automoteur à assurer un service continu sur le canal d'Ille et Rance.

C'était un bateau de 26,40 mètres de longueur et 4,50 mètres de largeur, pouvant transporter 130 tonnes de charbon. Il était entièrement en tôle forte, rivetée, et il était ponté. Il était équipé d'une hélice entraînée par un moteur BOLLINDER, diesel simplifié à deux temps et allumage spontané, de 25 chevaux. Il fut lancé le 14 octobre 1912 et effectua ses essais en Rance les 22 et 23 octobre. Ce nouveau bateau, qui avait coûté 35 000 francs, naviguait à 10 km/h au maximum. Par la suite, ce fut le premier chaland de la région équipé d'une barre à macaron.

Jean-Marie SAUVAGE, ancien propriétaire de *Dinannais*, en prit le commandement pour le compte de La Compagnie du Gaz. Aujourd'hui, ce bateau automoteur existe toujours, presque quatre-vingts ans après sa construction ! Il appartient, depuis 1979, à l'entreprise de travaux fluviaux Bernard LECHAT de Saint-Jacques-de-la-Lande.

Ce bateau était particulièrement connu sur le canal d'Ille et Rance et, après 1927, sur la Vilaine et même sur le canal de Nantes à Brest...

Le canal d'Ille et Rance, juste avant la première

guerre était en mauvais état. Une fois de plus c'est une lettre du directeur de l'usine à gaz de Rennes, envoyée à son administration générale, qui nous éclaire à ce sujet : « ... Le canal est dans un état de délabrement extrême. Les Ponts et Chaussées l'ont laissé tomber en ruine peu à peu depuis quinze ans. Nous en avons le résultat aujourd'hui : des passages sont difficiles, il y a des seuils trop élevés, on manque d'eau ... L'ingénieur en chef du service navigation a le plus grand désir de remettre le canal en état et s'y emploie de son mieux ... On a commencé des dragages, on étudie les remèdes à apporter à la situation ... »

Pourtant, dès 1912, avait été créé l'Office National pour la Navigation (O.N.N.), disons pour des raisons tactiques... afin de maintenir une batellerie capable de suppléer, entre autres, les armées en cas de guerre... disait-on lors de sa mise en place.

À Rennes, on avait bien besoin du canal d'Ille et Rance et de sa batellerie, à plus forte raison parce que le 24 décembre 1913 on avait mis en service une nouvelle station de production d'électricité, juste auprès de l'usine à gaz le long de la Vilaine. La consommation de charbon par cet ensemble allait nettement augmenter puisque les génératrices triphasées de cette nouvelle station furent entraînées par des machines à vapeur dont les chaudières étaient alimentées par la houille, d'où le souci encore plus grand de M. Camille ROCHE quant aux approvisionnements en charbon d'importation arrivant au port de Saint-Servan et qu'il fallait, ensuite, acheminer jusqu'à ses deux usines rennaises.

Au cours de l'été 1914, était déclenchée la première guerre mondiale... Il est bien évident que ce fut une période de difficultés de toutes sortes.

Il n'y avait pour les besoins des ports de Saint-Malo et Saint-Servan, qu'un seul remorqueur en ces années-là. Les difficultés du moment ne permettaient sans doute pas l'acquisition d'un deuxième remorqueur.

Ainsi, *Armor*, rendit-il de grands services à la Compagnie du Gaz en aidant les chalands chargés du charbon destiné aux usines gaz et électricité de Rennes, à remonter la Rance maritime. Mais, *Armor* avait une faible puissance et son rôle ne pouvait être celui d'un remorqueur.

Le patron et propriétaire du seul remorqueur, *La Ville de Paimpol*, était bien fatigué et son

bateau avait besoin de réparations. C'était le père Francis BUCAILLE de Saint-Servan, très connu pour son rude caractère.

Lorsque *La Ville de Paimpol* avait des avaries de machine, c'était un mécanicien de ... l'usine à gaz de Rennes qui venait réparer sur place, cela depuis déjà plusieurs années. Une chaudière neuve avait pourtant été montée en 1911 dans la coque en acier du remorqueur. Les manquements de plus en plus fréquents du bateau, mais aussi de son patron qui prenait de l'âge, amenèrent M. ROCHE, qui ne pouvait tolérer des défaillances dans l'approvisionnement de l'usine à gaz et de la station électrique de Rennes, à acheter le remorqueur *La Ville de Paimpol*. Il effectua son premier remorquage le samedi 3 avril 1915 pour le compte de M. ROCHE.

M. ROCHE fut ainsi placé, comme un armateur, à la tête d'une véritable armada. Cela fut profitable à la métropole bretonne qui, pendant la guerre était devenue ville-refuge pour des habitants du nord de la France ainsi que pour les militaires en soins et convalescences.

Malgré ces mesures, il y avait de nombreux problèmes.

Voici ce qu'écrivait le directeur de La Compagnie du Gaz, mi-décembre 1914 : « ... La pluie incessante empêche la navigation sur le canal d'Ille et Rance depuis quinze jours. Nos magasins se vident sans se remplir. Notre charbon s'accumule à Saint-Servan. Je fais expédier 800 tonnes par fer... Il faut noter que les marins risquent la mobilisation, alors il faudrait faire transporter le charbon par chemin de fer mais on a du mal à trouver des wagons... »

Le 17 février 1915, des patrons-mariniers furent mobilisés et il fallut faire venir le charbon par chemin de fer, avec difficulté supplémentaire car les wagons ne pouvaient être acheminés jusqu'à l'usine à gaz qui n'avait pas de voie de desserte. Il y avait donc un transfert de charge à effectuer par camions-automobiles.

Pendant cette guerre, indique un rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, CORBEAUX, en date du 29 avril 1916, l'alimentation de la ville de Rennes, de l'arsenal, de l'usine à gaz et autres fut assurée presque en totalité, par le canal d'Ille et Rance. Le tonnage annuel de houille, transportée par chalands vers Rennes, atteignait 40 000 tonnes !

On importait cette houille d'Angleterre : Boldon, Cardiff, Newcastle et West-Leveson, avec toutes les difficultés inhérentes à la guerre pour traverser la Manche !

L'arsenal de Rennes fabriquait du matériel de guerre et surtout des obus. Ce fut sûrement la raison pour laquelle la Chambre de Commerce dota enfin Saint-Malo d'un remorqueur : *Le Malouin*. Peut-être sur injonction, plus ou moins directe, du Ministère de la Guerre. Il fut fait appel, en cette année 1916, à des chalands nantais pour assurer la totalité des approvisionnements en charbon des usines rennaises de fabrication de guerre.

Comme il fallait naviguer en Rance maritime, ce que les Nantais auraient eu bien du mal à faire car ils n'avaient qu'une faible voileure, on devait les remorquer jusqu'à l'écluse du « Châtelier ». Même le vapeur *Duguesclin* effectua, à cette époque, de nombreux remorquages sous la conduite du commandant GASREL.

En 1915, La Compagnie du Bourdonnais (nouvelle raison sociale de la Compagnie du Gaz) avait importé, avec difficulté, un total de 30 000 tonnes de charbon anglais à elle seule : 800 tonnes mensuelles pour sa station électrique et 1 600 tonnes environ pour l'usine à gaz où l'on commençait à fabriquer des douilles d'obus pour le Ministère de la Guerre, en complément à l'arsenal de Rennes, après réquisition.

Si l'automoteur *Armor* mettait trois jours à trois jours et demi pour effectuer le trajet Saint-Malo-Rennes, les autres chalands, halés par cheval, parcouraient le trajet en plus de quatre jours.

Théoriquement, en tenant compte des temps de chargement et de déchargement, sept jours étaient nécessaires, sans aucun aléa, puis il fallait ensuite redescendre. Ainsi, quand un chaland effectuait deux voyages (parfois trois) par mois, c'était une moyenne normale. *Armor* en assurait quatre par mois, cinq dans le meilleur des cas.

L'état du canal était bien mauvais, il faut le rappeler puisque l'entretien, les dragages avaient été abandonnés depuis bien longtemps ce que le directeur de la Compagnie du Bourdonnais déplorait.

Avant 1916, les ponts de Léhon et Dinan avaient toujours une seule arche marinière équarrie, pour permettre le tirant d'air indispensable, mais leurs larges piliers, laissant peu

d'espace pour les eaux, créaient de puissants courants. Bien d'autres problèmes encore étaient posés à la navigation. C'est pourquoi M. ROCHE indiquait le délai de dix jours parfois nécessaires pour effectuer le trajet de Saint-Malo à Rennes !

Avec ses propres chalands et l'aide de son remorqueur, la Compagnie du Bourdonnais approvisionnait tout juste 1 600 tonnes de houille par mois mais sa consommation augmentait, aussi fallait-il faire appel en permanence, à au moins trois autres bateaux pour atteindre les 2 500 tonnes mensuelles nécessaires.

Certains chalands ne faisaient que douze voyages par an, soit à peine un peu plus d'un aller et retour Saint-Malo-Rennes, tout les mois. Cela agaçait le directeur de la Compagnie du Bourdonnais tout de même assez heureux d'assurer, avec *La Ville de Paimpol*, tous ses remorquages.

Si l'on considère le besoin global en charbon pour l'ensemble de la métropole bretonne, indiqué par l'ingénieur en chef CORBEAUX, et l'approvisionnement général assuré, lui aussi, en grande partie par le canal d'Ille et Rance, la flottille devait être bien occupée pendant ces années de guerre. Toutes les marchandises payaient encore le droit d'octroi, à l'entrée des villes. C'était un impôt indirect sur les marchandises, principale ressource de la ville.

Pendant cette première guerre mondiale, le droit d'octroi fut fortement remis en cause... mais les villes n'avaient pas d'autres solutions. À Rennes, ce droit d'octroi était perçu auprès des mariniers, à la maison d'écluse située, à l'époque, à l'ouest de l'écluse « Saint-Martin ». Par exemple, ils devaient s'acquitter de 0,40 franc par tranche de 100 kilos de charbon ou encore de 3,50 francs pour 100 kilos d'huile. Par contre, le trafic passagers et petites marchandises, effectué par le vapeur *Bretagne* de la Compagnie des Bateaux Bretons, quai Saint-Louis à Saint-Malo, qui assurait le transport des touristes jusqu'à Dinan, n'était pas assujéti à ces droits. La maison d'octroi de Dinan se trouvait tout en bas du « Jerzual », à gauche, face au vieux pont (vue en début de chapitre).

Cette période fut très favorable au canal d'Ille et Rance parce que le matériel roulant des chemins de fer était, en grosse partie, réquisitionné pour les besoins directs de guerre et donc peu disponibles

pour le trafic habituel entre Saint-Malo et Rennes. Il faut aussi savoir que la deuxième voie, devant être posée sur la ligne de chemin de fer de Rennes à Saint-Malo en 1914, ne le fut pas car les besoins étaient ailleurs, vers l'est de la France. Tout cela explique que le réseau des chemins de fer de l'Ouest ne continua pas à concurrencer la batellerie du canal d'Ille et Rance, pendant cette période. **Ce que perdit le fer en trafic, le canal le reprit... temporairement.**

Le chemin de fer était parfois appelé en dépannage, comme ce fut le cas pendant l'hiver 1915-1916 car des crues importantes avaient eu lieu en décembre et janvier. A partir du 3 janvier 1917, une longue période de gel forma une épaisse glace sur l'ensemble du canal. Le trafic, une fois de plus, fut arrêté assez longtemps. On ne trouva pas de solution auprès du réseau de l'Ouest qui n'avait plus de matériel roulant disponible. Alors, le 13 puis le 15 février, en désespoir de cause, la Compagnie du Bourbonnais, pour alimenter l'usine à gaz et la station électrique, dut faire venir deux fois 40 tonnes de houille... par le chemin de fer à voie métrique des Tramways d'Ille et Vilaine (T.I.V.). Cet essai, aux voyages très difficiles, peu rentable, ne se renouvela pas.

Alphonse DEBRAY (fils), marinier redonnais, très connu sur le canal d'Ille et Rance, raconte que lors des grands gels comme celui-là, il y avait un endroit long de quelques dizaines de mètres, dans le bief de partage pas bien loin du « Camp », qui ne gelait jamais. C'était au débouché d'un déversement d'eaux de filtration provenant des pentes sud de la tranchée de Tanouarn. Les anciens ouvriers du service navigation connaissaient bien cet effet qui, pensaient-ils, était plutôt provoqué par une source se situant au fond du canal. Cela n'empêchait pas le reste du grand bief, comme l'ensemble du canal, de geler très dur par grands froids, ce qui arrêtait la navigation.

Les voyages d'approvisionnement en charbon, pour l'usine à gaz de Rennes, la station électrique et l'arsenal, en ces temps de guerre étaient cruciaux.

Or, si quelques hauts fonds avaient fini par être éliminés par le service navigation des Ponts et Chaussées et quelques autres améliorations apportées sur le canal, il faut bien dire que les deux anciens ponts de pierre de Léhon et de Dinan continuaient à poser d'énormes problèmes et

provoquaient fréquemment des accidents et des avaries aux bateaux.

Ils étaient déjà là au Moyen-Age, sans doute depuis le 11<sup>ème</sup> siècle, campés sur leurs solides piliers. L'un était situé juste au bas du « Jerzual » à Dinan et l'autre enjambait la Rance, face à l'ancienne et célèbre Abbaye de Léhon.

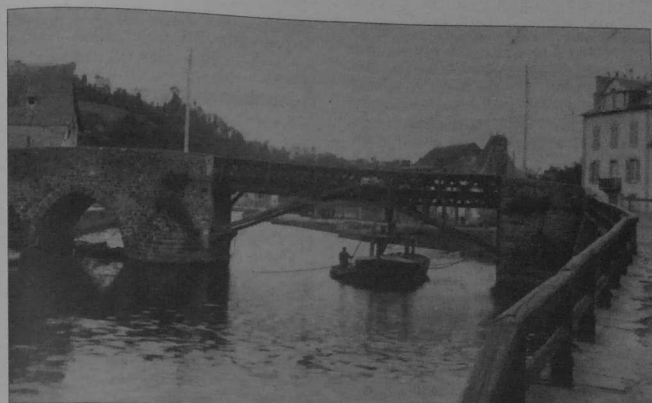
Lors de la construction du canal, on s'était vite aperçu que le gabarit des arches de ces deux ponts de pierre permettait tout juste le passage des chalands. Par ailleurs, vers la fin des années 1820, on avait supprimé la première arche, côté rive droite, de celui de Dinan pour permettre l'établissement du chemin de halage. Ce travail avait déjà été commencé, suite aux ordres du général de la République TRIBOUT en 1793, pour créer un système de défense contre l'armée vendéenne. La deuxième arche avait aussi été supprimée, mais pas ses piliers sur lesquels fut placé un tablier en bois, vers 1795. La même opération eut lieu sur l'arche centrale du vieux pont de pierre de Léhon, pratiquement identique. Le plan de curement du port de Dinan, daté du 20 août 1827, laisse toujours apparaître cinq arches, les travaux de construction du canal n'étant pas terminés... On eut ainsi, lors de sa mise en service, une section rectangulaire de l'arche marinière avec une largeur de 5,80 mètres et 4,55 mètres de hauteur sur l'eau. C'était peu pour le passage de bateaux de 4,50 mètres de largeur d'autant plus que les piliers trapus, de 5,10 mètres, barraient en partie transversalement la Rance. Par temps de crues, les deux ponts étaient généralement infranchissables, comme ce fut encore le cas en janvier 1916 !

Depuis bien longtemps, les utilisateurs demandaient la démolition ou la modification de ces deux vieux ponts de pierre.

Mais il s'agissait de monuments historiques, même si leur arche marinière, remplacée par un tablier en bois lors de la Révolution, n'était pas très intéressante sur le plan architectural.

La « Société pour La Protection des Sites et Paysages de France » se battait pour éviter l'outrage à ce patrimoine, classé monument historique par le Ministre des Beaux-Arts, en date du 11 février 1903.

Il semble pourtant qu'à partir de 1915, M. ROCHE, de La Compagnie du Bourbonnais, fut très actif pour obtenir leur démolition, d'autant



Aspect du vieux pont de Dinan quelques années après la suppression de l'un de ses piliers. En cette année 1922, quelques ouvriers procèdent à la consolidation de la longue passerelle en bois posée provisoirement.

plus que le Ministère de la Guerre lui imposait la construction de douilles d'obus dans son usine à gaz et qu'il lui fallait donc approvisionner le charbon nécessaire, par chalands, à partir de Saint-Malo.

Les besoins inhérents à la guerre passèrent au-dessus des considérations patrimoniales et, pour faciliter l'approvisionnement en charbon de la douillerie de l'usine à gaz de Rennes et de l'arsenal qui fabriquait les obus, le Ministre de la Guerre enleva la décision.

En novembre 1916, sans autre forme, un pilier de chacun de ces deux ponts de pierre fut démolit et l'on jeta une nouvelle passerelle provisoire sur le passage de 16,70 mètres de largeur ainsi ouvert.

Cette passerelle à une seule travée, constituée de deux « poutres américaines », d'un tablier et de parapets en sapin, resta en place jusqu'en 1923, année de l'établissement d'un bel arc surbaissé en pierre tel qu'on peut le voir aujourd'hui.

Toutefois, en juin 1922, il avait fallu consolider, par le dessous, les deux poutres du pont de Dinan, peu de temps avant la reconstitution définitive de 1923.

Malheureusement, le 2 août 1944, les nazis, avant leur fuite devant l'avancée des armées

alliées de libération, firent sauter le vieux pont de Dinan.

Dès l'année suivante, il fut restauré dans sa facture de 1923. Son arche en anse de panier s'intègre très bien aux anciennes voûtes ogivales conservées et restaurées au cours des siècles, suivant leur appareillage d'origine.

Ainsi, les chalands passeront-ils désormais aisément ces deux ponts tant décriés pendant trois quarts de siècle... par les mariners.

Pendant ces années de début de siècle et de guerre, la flottille du canal d'Ille et Rance s'était usée. Par ailleurs, il y avait pénurie de bois de construction car les bras manquaient. Les hommes étaient à la guerre. Ce fut sans doute la raison pour laquelle l'O.N.N. fit construire, à titre expérimental, quatre chalands... en béton armé !

Ils étaient destinés au transport du charbon entre Saint-Malo et Rennes. Mais il s'écoula plusieurs années avant que le projet de l'ingénieur civil Léon LE BREC de Rennes soit accepté par l'administration, en juillet 1917, au prix de 31 500 francs l'un.

Deux furent mis à l'eau en 1918 : *Algérie et Sénégal*. Les deux autres naviguèrent seulement en 1919 : *Maroc et Tunisie*.

Très vite on s'aperçut de leurs faibles performances. Leur poids à vide était très élevé d'où un enfoncement important et de plus petites charges transportées. Ils étaient fragiles et risquaient de casser en cas d'échouage dans le port de Saint-Servan.

Un rapport, peu élogieux, fut établi par l'ingénieur ordinaire DUTARET du service navigation, en date du 20 mai 1919.

Les quatre chalands, loués à La Compagnie du Bourbonnais, pendant six mois, ne donnèrent pas satisfaction. *Sénégal* avait remonté à l'usine à gaz de Rennes 81,230 tonnes de charbon le 12 décembre 1918. Il reprit 74 tonnes de bois à Saint-Germain-sur-Ille à destination de Saint-Malo mais il coula en Rance maritime le 1<sup>er</sup> janvier 1919.

La Compagnie du Bourbonnais ne fut vraiment pas satisfaite de ces chalands en béton armé qui transportaient trente tonnes de moins que les autres grands chalands. L'expérience fut un échec.

On s'en était rendu compte très tôt puisque l'O.N.N. ne renouvela pas l'expérience et se tourna vers les chantiers navals des bords de Rance pour commander quelques chalands bois comme pour commander quelques chalands bois comme pour *Général Galliény* qui fut lancé en 1917 ainsi que *Maréchal Joffre*. Tous deux avaient été construits par CRAIPEAU et LE GOBIEN dans leur chantier situé au bas de la rue Piquierotte, au nord du petit port de La Richardais, et furent affrétés par Francis BUCAILLE, résidant 1 place Jacques Cartier à Saint-Malo, qui les louait à l'O.N.N.

Jean ALLOT, de Saint-Samson, fut patron sur *Général Galliény* et Fernand ALLOT sur *Maréchal Joffre*, par la suite.

Le chantier TRANCHEMER de La Richardais, construisit cette même année le chaland de Rance *Louis* pour lui-même. Jules ALLOT qui fut marinier sur ce chaland l'acheta en février 1935.

Quatre chalands bois furent aussi construits dans le chantier rennais de Joseph FRESNEAU : *Picardie* sorti en 1918, *Maréchal Joffre* en 1919, *Président Wilson* en 1920, pour l'O.N.N. et *Mouette* en 1919 pour un particulier. Puis, *Alsace* fut lancé par le chantier Pierre MONNIER, aussi pour l'O.N.N.

Pierre MONNIER avait son chantier quai Saint-Cyr à Rennes alors que celui de Joseph FRESNEAU se trouvait sur la langue de terre entre la Vilaine et l'embouchure de l'Ille. Pendant la

deuxième guerre le chantier FRESNEAU fut repris par GAUVRIT.

## Carriers et entrepreneurs

Valentin BARTHELEMY, carrier à « La Ville en Bois », commanda *Clémenceau* au chantier RICHARD et THEBAULT à Rennes, en début d'année 1919, afin de remplacer l'ancien *Les Trois Frères Unis*, chaland de Rance datant de 1879 et usé par la pierre.

*Clémenceau* était un chaland bois, non ponté, à francs-bords, de 24,09 mètres de longueur qui assura les transports de la pierre de Saint-Germain jusqu'en 1948 et alla, ensuite, finir sa carrière sur les rives de la Loire.

Lucien PIQUET, gendre de Valentin BARTHELEMY, nous explique comment fut choisie la devise pour ce bateau : « ... Valentin BARTHELEMY avait été mobilisé, lors de la déclaration de guerre en août 1914, comme tant d'autres... En janvier 1918, son épouse mettait au monde son sixième enfant. C'était le résultat d'une permission, sans doute. Or, Georges CLEMENCEAU, Président du Conseil et Ministre de la Guerre, avait fait voter une loi qui excluait de la mobilisation des pères de familles nombreuses, à partir du sixième enfant. Ainsi, Valentin rentra du front dès février 1918. Ce fut la raison qui l'amena à donner le nom de *Clémenceau* à ce bateau qu'il fit construire... »

En effet, presque toutes ses acquisitions furent des occasions. Valentin BARTHELEMY acheta, en 1920, un autre chaland bois à Emile SECRETAIN, entrepreneur à Bais en Ille-et-Vilaine, qui l'avait fait construire en 1910 : *L'Avenir*. Mais, dès 1924, Valentin le céda à son frère Albert qui venait de s'installer comme carrier à Léhon, après avoir exploité, pendant quelques années, une petite carrière à Hédé. Ainsi, à partir de cette année-là, seul le *Clémenceau* transporta la pierre de la carrière BARTHELEMY de « La Ville en Bois », surtout vers la métropole.

Sur le canal d'Ille et Rance, il fut toujours halé par un cheval. On a surtout le souvenir du cheval TAUPIN. Ce cheval fut « mené », au cours des années, par plusieurs charretiers qui assurèrent le travail d'aide-marinier : Albert AUDRAN de Saint-Germain, André CHALMEL de Melesse,

François HARDY de Melesse et Roger HARDY de Saint-Médard...

La conduite du *Clémenceau* fut confiée, dès le 12 décembre 1919, à Joachim DA SILVA, surnommé Sylvain dans la région. Mais, après quelques années, Sylvain décida de se lancer, lui aussi, dans le métier de carrier.

A partir de 1928, *Clémenceau* fut conduit par un nommé SOUFFLET, pendant seulement quelques temps.

Puis, un beau jour de 1928, arriva à Saint-Germain-sur-Ille un bretonnant, ancien chauffeur breveté de la Marine Nationale qui, très vite, fut connu comme « capitaine » du *Clémenceau* sous le surnom de « Jobic ». Le fait d'être breveté ne lui servit pas puisque le bateau ne fut jamais motorisé.

Il s'appelaient Joseph POEDRAS, né au village de « Kergrois » en Hennebont dans le Morbihan, le 21 mars 1901. Il fut « patron-marinier-salarié » sur le *Clémenceau* de 1928 à 1948 pour le compte de Valentin BARTHELEMY.

Jean GUIHAIRE, ancien marinier redonnais, le connaissait bien : « ... C'était un bon gars mais une sacrée vedette », comme on dit aujourd'hui. Il aimait bien boire sa bolée. Une nuit que *Clémenceau* était amarré le long de la berge, à son lieu habituel « La Ville en Bois », attendant le matin pour partir vers Rennes, il coula. Dans sa cabine, Jobic fut réveillé par le bruit de l'eau qui s'engouffrait dans le bateau. Il se leva précipitamment, se trompa de côté et sauta dans le milieu du canal, croyant tomber sur la berge. Il s'en sortit tout de même, mais ce fut la grande rigolade quand on apprit son aventure ! On en parla très longtemps dans le monde des mariniers, croyez-moi... »

Le marinier Jean GUIHAIRE connaissait bien le canal qu'il avait parcouru, pour la première fois, sur le bateau de son père, réquisitionné au début de la grande guerre pour transporter le charbon anglais vers l'usine à gaz et l'arsenal de Rennes, entre 1916 et 1919. *Excelsior*, chaland bois nantais, avait été livré en 1914 par le chantier GAUDRON du quai Magellan au comptable THIBAudeau de Basse-Indre en copropriété avec le père GUIHAIRE. Cela coïncidait avec le remorquage officiel en Rance maritime.

On vit donc quelques bateaux de la région de Nantes et Redon sur le canal d'Ille et Rance. Ce

n'était qu'un début, mais après la guerre il devint courant de voir ces bateaux sur le canal.

C'était la fin de la suprématie des « Malouins », des chalands de Rance.

Quand on disait « Malouins », c'était beaucoup dire puisque la plupart étaient des mariniers de Dinan, Taden, Saint-Samson, La Vicomté-sur-Rance, Evran et Saint-Judoce !

Les « Nantais » amenaient une concurrence nouvelle pour la batellerie traditionnelle du canal d'Ille et Rance.

« Tiens ! v'là les Nantais ! »

Cette manière d'apostropher les Nantais nous a été confirmée par Pierre BARTHELEMY, un fils de Valentin, des carrières de « La Ville en Bois ». Il connu presque tous les Nantais qui vinrent sur le canal. Il estimait qu'en cette période de l'entre-deux-guerres, il y en avait près d'une douzaine.

Leurs bateaux n'avaient pu venir sur le canal avant de disposer d'un réel service de remorquage en Rance maritime où leur unique voile au tiers ne leur permettait pas de naviguer. Mais ils avaient d'autres atouts.

*Excelsior* à Jean GUIHAIRE avait déjà un mât de charge qu'on mettait en place lors de chaque chargement ou déchargement. Un palan était monté sur un bras pivotant (balancine), permettant la levée des charges sans trop d'efforts. « ... Et puis, le cheval qui halait notre bateau, il nous appartenait !... » me dit-il lors de notre rencontre. C'était le signe d'une certaine indépendance.

Quelques autres bateaux nantais firent leur apparition sur le canal dès la fin de la première guerre.

Malgré cela, sur Rennes, entre 1921 et 1923, trois autres chalands bois furent construits : G.B. en 1921 par Joseph FRESNEAU pour Emile POUPARD de Nantes qui le vendit en 1923 à Léon ROSETSKY, entrepreneur au 40 quai Saint-Cyr à Rennes ; *Jean et Gustave* par le même chantier et une pénite construite par l'entreprise Maurice et Charles RALLE de Rennes pour ses propres besoins. Sa partie avant avait 10,25 mètres de longueur et sa partie arrière 9,94 mètres.

Un certain trafic continuait sur sa lancée, suite à la période de guerre.

La deuxième voie de la ligne de chemin de fer Rennes - Saint-Malo avait été mise en place et le matériel roulant réapprovisionné, petit à petit. Le réseau ouest des Chemins de fer de l'Etat

reprenait, au fil des ans, son trafic habituel et redevenait un sérieux concurrent pour le canal. L'Etat était devenu propriétaire du réseau de La Compagnie de l'Ouest en 1908. Avant cette date, l'administration des Ponts et Chaussées était organisme de contrôle de cette compagnie.

On remarque que l'administration n'était pas favorable au développement du trafic commercial sur le canal d'Ille et Rance puisque depuis longtemps, environ 1895, elle avait abandonné son entretien. Cela n'était pas fait pour le favoriser, c'est certain. Dès le début du siècle, des menaces de déclassement du canal avaient déjà eu lieu et voilà que vers les années 20, de nouvelles rumeurs du même ordre planaient sur la batellerie commerciale. Il y avait, semble-t-il, volonté délibérée de supprimer « purement et simplement » cette belle voie d'eau.

La batellerie réagit alors vivement et des associations, des syndicats de marinières menèrent la lutte... Le café du commerce à Dinan, sur le port, était le siège de L'Union Syndicale des Mariniers Dinannais (et de la région)... Ils s'accrochèrent, les marinières, et ils recherchèrent tout ce qu'ils pouvaient transporter. On relève sur les registres : le mardi 8 juin 1920, Jean BETHUEL (le grand-père), avec *Picardie* livrait des fûts de vin à Dinan, comme le faisait fréquemment Fernand ALLOT avec *Maréchal Joffre*. On voyait aussi à Dinan un autre chaland de Rance, *Marie-Louise* ou bien encore *Marie-Alfred* au docteur GAUTIER d'Evran dont le patron Elie CORBIERE déchargeait des fûts de vin et de l'épicerie sur les quais de Dinan. Le 30 août 1920, Jules ALLOT y laissait à son tour un chargement de... machines à tricoter ! Habituellement, il faisait surtout le sable de mer. Des grumes étaient livrées ce même mois, dans ce port, par *Lucien* et *Thérèse*. Le fret était tout de même très varié.

Les carriers, établis le long du canal, auraient vu aussi d'un mauvais œil disparaître leur principal et, souvent, seul moyen de transport. Les usines qui, au fil des années, s'étaient installées sur les rives du canal, les fours à chaux, les exploitations de sable de mer, des sablons calcaires de Le Quiou, les négociants qu'on trouvait dans certaines communes riveraines allaient-ils voir leur plus économique moyen de transport leur échapper ? Que seraient devenus les Stéphane TIZON de

Saint-Germain-sur-Ille, François BEDAULT de Saint-Médard, Armand SARCIAUX de Hédé, Alfred DELAMOTTE ou DUMESNIL de Tinténiac, ROBERT de Saint-Domineuc, Auguste PINEAU de Tréverien, Pierre GUERIN d'Evran ou encore la distillerie de Léhon ?

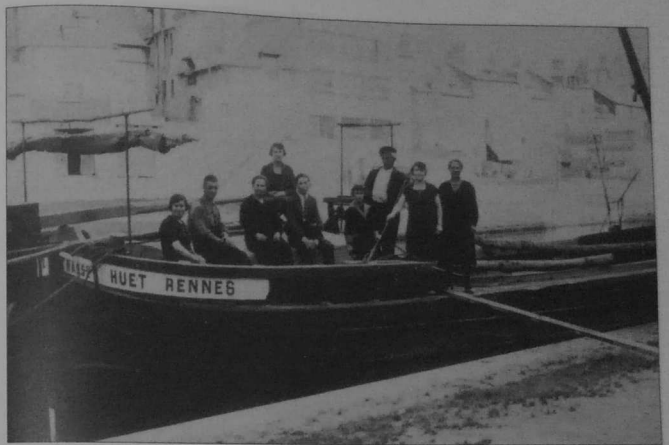
Malgré la menace de déclassement du canal, malgré la volonté affirmée par les chemins de fer de reprendre le trafic perdu pendant la guerre, surpassant une certaine crainte pour l'avenir, un véritable esprit de relance s'empara des marinières, aussi confrontés à l'offensive des Nantais.

Parmi les Nantais, on vit sur le canal, Francis GIRAUDINEAU avec sa péniche fer, pontée, *Providence* qui fit un temps de l'épicerie entre Nantes et Dinan, puis Auguste GIRAUDINEAU avec *Condé*. En dehors de *Excelsior* à Jean GUIHAIRE, il y avait d'autres bateaux en bois, à clins, comme *Colbert* à Joseph BARREAU et *Crépuscule* au père Alphonse DEBRAY de Redon et encore *Pourquoi-pas* à Emile SOUVESTRE.

La plupart d'entre eux apportaient du sable de Loire pour les constructeurs en bâtiment, ou faisaient de l'épicerie et des messageries et repartaient avec des chargements de troncs de peupliers qu'ils livraient à la manufacture « La Pyramide » à Trélazé, près d'Angers, pour le compte de la S.E.I.T.A. Il faut dire que le domaine du canal d'Ille et Rance et les alentours étaient riches en plantations de peupliers, mais aussi de quelques autres essences de bois, directement exploitées par les services d'entretien des Ponts et Chaussées qui en tiraient un certain rapport, participant à l'équilibre des comptes.

En ce début des années 20, on trouvait toujours, du côté de Montreuil-sur-Ille, le chaland *Eugène* et *Georges* de l'usine REY et *Villaret* à Louis BESNARD, approvisionnant le bois à tannin. Les carriers de « La Ville en Bois » et de Saint-Germain étaient toujours en pleine exploitation. *Clémenceau* continuait ses voyages vers Rennes. Avec lui, *L'Avenir* assura, jusqu'en 1924, les transports de la pierre de Saint-Germain et en partie de celle de la carrière du « Tertre » en Saint-Médard que Valentin BARTHELEMY exploitait entre 1919 et 1928. Cette dernière se trouvait à environ 300 mètres de l'écluse de « Ille ».

En 1920, Jean-Marie HUET, qui jusque là conduisait les bateaux des autres, devint



Chaland bois Anjou-Bretagne, quai Ille et Rance à Rennes, vers 1930. Patron (sous sa casquette) : Jean-Marie HUET de Saint-Germain-sur-Ille ; à droite, sa femme, puis des amis.

propriétaire du chaland bois à clins de 26,55 mètres, cédé par Pierre GUERIN d'Evran. *Anjou-Bretagne* transporta surtout de la pierre des carrières de Saint-Germain et de « La Ville en Bois ».

Ces années-là, Raymond HUCHET poussa ses bateaux en bois, *La Jeanne d'Arc* et *Hermine*, entre Saint-Germain et Rennes, avec une petite vedette à moteur de 4 mètres de longueur. Il pouvait lui faire passer les écluses en même temps que l'un de ces bateaux qui ne mesuraient que 22,90 mètres de longueur au plus. Le trafic de pierre de construction et de blocage, pour les routes, était important, ce que l'on constate très bien sur les vues d'époque des quais de La Prévalaye et Saint-Cyr.

Une partie de ces bateaux appartenait aux carriers, mais la plus grosse partie était la propriété des entrepreneurs rennais. Jules HOGREL, avait, depuis 1896, la péniche *Julie-Joseph* construite à Pont-Réan. *Anjou*, chaland bois à clins de 1903, était à Emile BACHELIER entrepreneur, quai Saint-Cyr à Rennes. Raymond HUCHET, gros entrepreneur-carrier rennais avait plusieurs bateaux : *Le Cambronne*, chaland de 47 tonnes, non ponté

et à arrière droit (gabarot), *Jacques et Jacqueline*, chaland de 1905, *La Jeanne d'Arc* de 1907 et *Hermine*. Lui aussi, possédait deux péniches construites par le chantier Pierre MONNIER de Rennes en 1910 et 1911 : *Charles de Blois* et *Saint-Laurent*. On trouvait encore *La Jeune Marie* et *Le Cygne* appartenant à ROSETSKY, entrepreneur. L'entreprise de Jean-Marie RALLE, 13 rue Duhamel à Rennes, gérée par la suite par ses deux fils Charles et Maurice, possédait toute une flottille. Ils construisirent une grande partie de leurs bateaux dont quatre péniches : *Saint-Augustin* en 1894, *Jean-Bart* en 1906, *Cuvertville* en 1913 et *Californien* en 1923. Leur péniche *Saint-Jean* avait été construite en 1898 par le chantier BELLION-ALLART de Montjean-sur-Loire. Ils avaient aussi les chalands *Valmy*, *Egalité*, *Le Bienfait*, *Les Deux Frères*.

Il semble qu'il s'agissait de la plus grosse entreprise de travaux publics et de construction de Rennes.

L'entreprise de peinture et papiers peints, située au n°2 de la rue Leperdit, à Mme LE GAVRE, possédait le chaland bois *Kan-Même*.



Chaland "Cambronne" appartenant à Raymond HUCHET, carrier à Talbourdine, en Mélesse, devant le musée de Rennes d'aujourd'hui, vers 1900. On distingue très bien l'aide-marinnier conduisant le cheval de halage, sur le haut du quai.

La ville de Rennes avait son propre bateau portant son nom et construit en 1909 par le chantier Pierre MONNIER. Ce petit chaland de 19,70 mètres était affecté au balayage de la ville !

Le domaine des matériaux des carrières de sable et de pierre, dont les exploitations étaient situées à proximité du canal d'Ille et Rance, semble le seul (avec le sable de mer) qui ne fut pas concurrencé par le chemin de fer, et très peu par la route, entre les deux guerres. Ce fut là le pivot, si l'on peut dire, d'un certain maintien d'activité sur le canal car le trafic de charbon entre Saint-Malo et Rennes n'allait pas tarder à diminuer de plus de 75% !

## La fin d'une armada

Où en était la petite flottille charbonnière de La Compagnie du Bourbonnais, le plus gros importateur de houille anglaise ?

En 1920, « la flotte gazière » comportait encore

le remorqueur LA VILLE de PAIMPOL, les chalands bois *Amélie* de 1892, *Alfred-Marie* de 1879, *Dinannais* construit en 1872. Cela faisait tout de même quarante-huit années de service pour ce dernier. C'était déjà beaucoup ! Le quatrième chaland bois, *Eugénie* avait soixante ans. C'était énorme pour un chaland bois.

Il fut vendu en début d'année 1920 à un certain M. REVEL de Lorient.

La Compagnie du Bourbonnais avait toujours sa belle péniche en fer, motorisée, *Armor*, qui transportait très régulièrement ses 130 tonnes de charbon anglais, entre Saint-Malo et Rennes.

La consommation de charbon, sur le site des usines gaz et électrique de Rennes, augmentait sérieusement mais l'heure n'était plus à l'agrandissement de la flotte de la compagnie.

Les aléas climatiques, répercutés au canal et donc à sa batellerie, mais aussi les possibilités limitées de navigation, posaient problème...

Pendant l'année 1921, le trafic fut fortement perturbé par une grande sécheresse qui provoqua très tôt son arrêt et cela, pendant de longs mois. Ce fut là un sérieux coup.



Plaque apposée sur la maison d'écluse d'Evran.

Dès le mois de janvier, le niveau de l'eau dans les biefs était déjà en-dessous de l'étiage. Au mois de mai, ne passaient plus que les bateaux à vide ou très peu chargés. Dès juin, la navigation était totalement arrêtée. A part le bief de partage où il resta un peu d'eau, pratiquement tous les autres étaient asséchés. Le bassin de « Villemorin » devint une vraie prairie.

Le premier bateau, faiblement chargé, ne passa à Evran que le 20 février 1922. Le trafic ne reprit réellement qu'au printemps...

Quel coup dur pour la batellerie !

Il avait bien fallu trouver des solutions pour approvisionner la houille nécessaire aux usines rennaises et aux particuliers.

Dès le début du manque d'eau dans le canal, La Compagnie du Bourbonnais rechercha la solution qui lui permettrait d'échapper, dorénavant, à ces gros aléas.

Les chemins de fer « tirèrent les marrons du feu ».

La compagnie, en 1921, fit construire un embranchement de chemin de fer dont la voie entra dans la cour de l'usine à gaz, arrivant directement sur le lieu de stockage. Ainsi, le charbon déchargé sur les quais du bassin de Saint-Servan, dans les wagons, fut-il acheminé directement jusqu'au lieu de stockage, alimentant en continu les usines gaz et électrique de La Compagnie du Bourbonnais.

C'était la fin d'une époque, pendant laquelle le directeur de la compagnie avait été le principal armateur, assurant la plus grosse part du trafic sur le canal d'Ille et Rance.

La consommation de charbon, par ces deux usines, avait considérablement augmenté au fil des

ans, surtout pour l'électricité en pleine expansion.

Si l'on s'appuie sur la consommation de charbon par les deux usines en 1915, au début de l'année 1922 on devait atteindre 2 700 tonnes par mois et peut-être même près des 3 000 tonnes.

Le canal d'Ille et Rance allait donc perdre un trafic de plus de 30 000 tonnes par an, transféré aux Chemins de Fer de l'Etat !

Seules, environ 5 000 tonnes continuèrent, pendant quelques années, à transiter par le canal à l'aide de la péniche automotrice *Armor*.

La Compagnie du Bourbonnais ne la vendit qu'en septembre 1927 à Louis MEDARD, patron-marinnier, co-proprétaire avec les frères PERRIN, entrepreneurs à Redon. En 1922, la compagnie se sépara de ses chalands bois, *Amélie*, *Alfred-Marie* et *Dinannais*. Le remorqueur *La Ville de Paimpol*, considéré comme moribond, fut tout de même revendu pour la somme de 15 000 francs.

Un certain sursaut eut toutefois lieu en 1924. En effet, l'Abbé TROCHU, directeur-fondateur de *Ouest-Eclair*, le grand quotidien d'information locale et régionale, créa une filiale destinée à fournir le papier nécessaire à son tirage : Les Papeteries de Bretagne. Rappelons au passage que *Ouest-Eclair* deviendra le lundi 7 août 1944, juste après la libération de Rennes, le journal *Ouest-France*, si connu dans le grand ouest.

Les Papeteries de Bretagne approvisionnèrent, à partir de 1924, par le port de Saint-Malo, les 4 000 à 6 000 tonnes de charbon nécessaires chaque année et qui transitérent par le canal.

On peut évaluer à 20 000 tonnes environ, la quantité de charbon qui était incluse au trafic du canal d'Ille et Rance, vers 1925. Quelques autres usines comme, par exemple, les établissements VERON (ferrailles et chiffons) en importaient et puis il y avait aussi une partie de la consommation des particuliers.

En ce qui concernait la pâte à bois, nécessaire à la fabrication du papier, le plus gros arrivait au port de Nantes étant transportée vers Rennes dans des chalands qui empruntaient le canal de Nantes à Brest et la Vilaine. Mais elle fut aussi approvisionnée par le port de Saint-Malo et donc par le canal d'Ille et Rance, entre les deux guerres et même plus tard.

Les Papeteries de Bretagne avaient aussi leurs propres bateaux : *Papeterie I*, *Papeterie II*.

## Nouvelle concurrence

Un certain trafic à courte distance continuait aussi pour les matériaux de construction comme la pierre, le gravillon, le sable ainsi que le bois.

L'ingénieur Jean LEBRUN de la subdivision de Dinan-Navigation, dans une lettre du 21 septembre 1926 disait : « ... Il ne reste plus que les transports de matériaux de construction, des bois, de la houille et des engrais naturels... subsistent toujours : sable, pierre de construction, macadam. Il est même possible que l'ouverture de nouvelles carrières en augmente le tonnage dans un avenir prochain... le transport de la houille, importée d'Angleterre, entre Saint-Malo et Rennes s'est poursuivi assez activement jusqu'à ces dernières années... Un trafic réduit n'a pas cessé d'être pratiqué sur le canal. En voici la statistique : Le Châtelier- 2 095 passages, Dinan- 1 006 passages, Léhon- 506 passages, Evran- 357 passages, Tinténiac- 360 passages, Hédé- 375 passages. Le chargement moyen est d'environ 100 tonnes par bateau... »

Les deux paragraphes suivant de cette lettre font ressortir une gestion équilibrée du canal. L'ingénieur LEBRUN signalait que les transports par eaux allaient être frappés d'un nouvel impôt de 4 à 8%. Cela n'était pas fait pour relancer le trafic.

On remarque que le chargement moyen des chalands était de 100 tonnes. Beaucoup atteignaient les 100 m<sup>3</sup> de contenance et comme les matières transportées étaient essentiellement des produits lourds, cette moyenne élevée par bateau s'explique : il s'agissait de la moyenne des bateaux en charge.

Cette lettre du 21 septembre 1926 était adressée à ses supérieurs car l'administration centrale envisageait, une nouvelle fois, le déclassement du canal. Nous y reviendrons dans le chapitre consacré aux causes du déclin.

On est bien obligé de constater que le nombre de bateaux, faisant encore la navigation longue entre Saint-Malo et Rennes, était faible. On constate que le nombre de passages de bateaux aux écluses de Bazouges-sous-Hédé était six fois moins important qu'au cours des années 1880 !

Il nous faut aussi remarquer un phénomène consécutif à la guerre. Après la première guerre mondiale, l'armée avait revendu des camions-

automobiles qu'elle avait en surplus. Cela favorisait donc, au cours des années 20, les transports de marchandises par route. Ce furent plutôt des tentatives, les routes n'étant pas ce qu'elles sont aujourd'hui et de surcroît en mauvais état, pour la plupart. La mécanique de ces engins n'était pas encore bien adaptée mais, le progrès aidant, on allait assister à un développement continu de l'automobile.

On passa, en Ille-et-Vilaine, de 516 unités-automobiles en 1920 à 558 en 1921, ce qui faisait plus de 8% de progression en un an. Ces chiffres sont ceux de l'administration des contributions indirectes. La progression continua et à la fin des années 20 une grande amélioration avait déjà eu lieu.

On vit dans l'*Echo de Paris* du 10 octobre 1929 une publicité pour... la première voiture française construite en grande série... C'était une Citroën !

Un camion sortit cette année-là de l'usine Citroën... un petit camion ! Voyons sa description publicitaire : « ... Un camion léger, français, charge utile 1 800 kg, créé pour répondre aux demandes pressantes du commerce et de l'industrie : moteur 6 cylindres, 14 chevaux fiscaux, 45 chevaux réels et une boîte de 4 vitesses, rayon de braquage de 6,50 mètres... »

Ce n'était là qu'un début ! On était encore bien loin des 40 tonnes d'aujourd'hui... mais le danger pointait pour le canal.

Pierre BARTHELEMY, l'un des fils de Valentin, qui lui succéda à « La Ville en Bois » en 1935, me disait lors d'une rencontre : « ... Pour ma part, bien après 1935, je continuais à transporter la pierre de carrière et le gravillon par chaland, sur le canal d'Ille et Rance. Depuis les années vingt, il y avait quelques camions dans la région, mais le début des lourds et longs transports par route débutèrent, si je me souviens bien, vers 1930, 1932... »

La route allait donc aussi concurrencer le canal. On était encore loin d'un trafic conséquent sur la route de Rennes à Saint-Malo. On y relève, en 1921 une moyenne de seulement une soixantaine de véhicules-automobiles par jour, dont quelques camions.

Dans son rapport du 21 septembre 1926, l'ingénieur Jean LEBRUN avait indiqué la possible ouverture de nouvelles carrières qui

auraient augmenté le tonnage du trafic sur le canal.

Dès 1924, on avait vu arriver, rue Haute-Voie à Dinan, un homme déjà connu dans la corporation des carrières de la région puisqu'il avait déjà exercé avec son frère Valentin à Saint-Germain-sur-Ille.

Albert BARTHELEMY (père) loua, dès son arrivée la carrière « Les Rochettes » sur les hauteurs situées à l'est de l'écluse de « Léhon », à M. Michel LORRE de Lanvallay. Ensuite, il loua



Pont de Léhon. Arche reconstruite sur le même modèle que celui de Dinan dès 1923-24.

deux autres carrières. L'une était située sur la rive droite, au bas du bras de Rance, derrière le moulin de l'écluse de « Boutron » et l'autre était la carrière de « Vaugré », sur la rive est du bief de Pont-Perrin. Ces deux dernières se trouvaient sur la commune d'Evran.

Dès son installation, Albert reçut de son frère Valentin le chaland bois *L'Avenir* qui fut halé par le cheval « Canard ». Son frère le lui vendit le 3 juillet 1924. Il commença à transporter sa pierre avec ce bateau. Puis, il acheta le solide chaland de Rance *Francis-Ernest* de 25 mètres de longueur au Docteur DAVID de Rennes, bateau aussi halé par cheval. En 1927, il acquit un autre chaland de Rance de 26 mètres, *Marie*, auprès de La Chambré de Commerce de Rennes. Dès cette acquisition il y fit monter un moteur diesel bateau motorisé dans le secteur de Dinan, après *Laborieux*, à Jean-Marie HAMON, qui avait reçu en 1922 un moteur semi-diesel BALLOT de 20 chevaux.

A peu près en même temps, Albert BARTHELEMY acheta un autre chaland de Rance de 25 mètres, *Union*, à Pierre GUERIN d'Evran, sur lequel il monta un moteur diesel MOES de 24

chevaux. Il commença immédiatement à « faire le sable de mer » avec *Union*. Ce fut la raison pour laquelle il acquit un sloop d'une douzaine de mètres, *Henri-Henriette*, lui permettant, en particulier, la récupération de sable sur le « Banc des porceaux », face à Dinard.

Pour ses différents bateaux il eut des patrons-mariniers de la région de Dinan : Jules JOUANNO, Jean-Marie SAUVAGE de Lanvallay, Auguste DRUAIS de Plouër, Eugène GESRET de Saint-Helen, Ernest LE TIEC de Saint-Samson, Rémond PROD'HOMME de Saint-Samson, Emile HEUZE de Saint-Carné... mais Albert BARTHELEMY conduisait lui-même *Marie*.

Un nouveau trafic de pierres de carrière était donc venu relever le tonnage transporté sur le canal. Par ailleurs, le puisement du sable de mer, en Rance maritime ou même en mer, prenait un nouvel élan. La ronde incessante de ces bateaux, dans la Rance maritime, fut un peu perturbée en ces années.

En effet, depuis longtemps déjà, la construction du pont suspendu appelé à relier les berges de la Rance entre le Port Saint-Jean et le Port Saint-Hubert était en cours (1913). Il avait été conçu par l'ingénieur ARNODIN. Il fut inauguré en 1928. Les chalands passèrent désormais sous ce magnifique ouvrage dont les deux piles de 64 mètres de hauteur supportaient un tablier de 175 mètres de longueur, culminant à une vingtaine de mètres de hauteur sur l'eau.

Vers 1928, on faisait toujours l'épicerie sur le canal, du côté de Dinan, où l'on rencontrait Francis BUCAILLE avec *Sem* ou bien encore Francis GIRAUDINEAU qui résidait alors au 1 rue d'Aleth à Saint-Servan, avec *Cocktail*, équipé d'un moteur de 60 chevaux. Son aide-marinier, Alphonse MARCHE était connu.

Sur le versant sud du canal, Louis BESNARD, avec sa fille Marie comme aide-marinier, continuait sur *Villaret* à approvisionner la fabrique des tannins REY de Montreuil et le bois de corde pour la tannerie DURAND, toute proche. Ils chargeaient jusqu'à 50 cordes de bois sur leur chaland, ce qui représentait environ 80 tonnes qu'il leur fallait décharger sur le quai de « Coubray », auprès des usines.

Vers les années 1925 à 1928, l'usine REY sortait, annuellement, dans les 20 000 tonnes de produits tanniques et la tannerie DURAND, plus



Chaland "Villaret" déchargeant du bois à Tanin, quai de coubray à Montreuil-sur-Ille, vers 1920

de 30 000 gros cuirs ! Une partie était écoulée par transport fluvial.

Mais, expliquait Marie BESNARD :  
 « ... On faisait aussi d'autres transports à l'occasion. Tenez, par exemple, ce fut Villaret qui transporta tous les matériaux nécessaires à la fabrication du premier four à pain de la boulangerie de Saint-Médard-sur-Ille, où M. SALMON venait de s'installer en 1928... »

Le directeur de la tannerie, Fernand-Jules MARÇAIS, devint propriétaire de la ferme installée dans l'ancien bâtiment des entrepreneurs, le long de la tranchée de Tanouarn, au lieu-dit « Le Camp ». Il fit alors aménager, avec l'autorisation de l'administration, un quai de déchargement, en pierres provenant de la carrière de « Haute-Roche » qui était située auprès de son usine, à Montreuil. Ce quai d'une cinquantaine de mètres, aujourd'hui disloqué, situé à l'ouest de la ferme, au kilomètre 37,600 du canal, fut communément appelé « La Cale à Marçais ».

Le chaland *Eugène et Georges*, à M. REY, amena souvent jusque là les déchets des usines de Montreuil car ils servaient, à peu de frais, à amender les terres de la ferme du « Camp ».

Pendant des années, Villaret assura aussi cet approvisionnement.

Il y avait toujours, entre Saint-Germain et Rennes, un trafic important de pierres des carrières de « La Ville en Bois ». On faisait même appel, pour la transporter, à quelques indépendants comme le père Alphonse DEBRAY qui, pendant une partie de l'été 1930 par exemple, transporta une quinzaine de chargements de pierres de maçonnerie entre Saint-Germain et la cale de la Barbotière à Rennes. Quelques mois plus tard, il vendit *Crépuscule* à Pierre REDUREAU, un marinier du Maine-et-Loire.

L'extraction de la pierre de carrière baissa un peu puisque Désiré DELEPINE arrêta, en 1930, l'exploitation de la Perrière qui se trouvait juste derrière la maison d'écluse de « Saint-Germain ».

Par ailleurs, on peut estimer à une dizaine de bateaux, seulement, ceux qui faisaient encore les voyages longs entre Saint-Malo et Rennes. La batellerie commençait vraiment à ressentir des difficultés.

On trouve confirmation des difficultés éprouvées par la batellerie au travers d'une liste de 98 chalands, établie par l'Office National de la



L'automoteur "Armor" amarré au quai de Dinan, vers 1935. Ce bateau, de plus de 80 ans, assure aujourd'hui des transports dans le cadre des travaux d'entretien sur la Vilaine et le canal Ille et Rance.

Navigation et constituant un relevé des mariniers-exploitants ayant des dettes importantes à régler. En ce qui concerne le secteur du canal d'Ille et Rance, on trouve dans cette liste : *Alsace* conduit par Théophile LAGUEUX, *Général Gallieni* par Francis HUET, *Maréchal Foch* par Jules RIO, *Maréchal Joffre* par Fernand ALLOT, *Picardie* par Jean BETHUEL et *Sénégal*. On peut se demander pourquoi *Sénégal* était sur cette liste car ce type de bateau en béton armé avait été délaissé, suite à ses tentatives désastreuses de navigation effectuées dès l'après-guerre.

Tous ces bateaux appartenaient à l'O.N.N. qui les avait loués aux mariniers mais ces derniers n'arrivaient plus à régler leurs locations. Ce fut la raison pour laquelle l'office fit afficher leur nom aux écluses, avec consigne de ne les autoriser à passer qu'après avoir épongé la dette. Cela démontre bien qu'il y avait de grandes difficultés pour un certain nombre de mariniers.

Malgré tout, Eugène HOUSSARD, qui avait été patron-marinier pour le compte de l'entreprise PERRIN de Redon, acheta l'automoteur *Armor* en

1931 et se mit à faire l'épicerie. Il devint, semble-t-il, l'habituel livreur des gros négociants dinannais, comme les épiciers en gros LE ROUX et NAULIN, installés rue Kichener et de bien d'autres. C'était la relève de *Sem* et de *Cocktail* dont les patrons avaient abandonné ce genre de trafic.

En 1931, Albert BARTHELEMY, le carrier de Dinan, s'était installé sur la rive gauche du canal, en aval du pont de Léhon, sur environ 150 mètres de berge. Il y établit un quai et vint habiter, tout à côté, dans la maison appelée « Le Chalet de l'Ille et Rance ». Il renforça sa flotte, en achetant le chaland à clins, *Saint-Gilles* à Elie CORBIERE de Saint-Samson. Avec ce dernier, il disposait de quatre chalands pour transporter la pierre de ses trois carrières et d'un cinquième puis d'un sloop pour exploiter le sable de mer.

Son fils, Albert, raconte une anecdote de ces années difficiles, mais concernant la navigation longue sur le canal :

« ... La concurrence était tellement dure que les mariniers utilisaient la ruse pour « arriver ». Peu de bateaux bois était motorisés, avant 1930.

Plusieurs de ceux-ci étaient chargés d'approvisionner les Papeteries de Bretagne en charbon et, par périodes, aussi la pâte à papier. Entre eux, c'était celui qui dépasserait l'autre. Mais, celui qui était le premier, lorsqu'il s'arrêtait en fin de journée, rentrait dans une écluse et s'y installait pour la nuit, pensant bloquer ainsi tout passage. Mon père me raconta qu'une fois, un marinier avait passé des sacs à patates aux quatre pattes de son cheval de halage. Le charretier, ayant quitté ses sabots, approcha sans bruit de l'écluse en pleine nuit.

Son patron et lui, enlevèrent, délicatement, le chaland encombrant l'écluse, où dormaient leurs gens, mirent leur propre chaland à la place et l'écluserent « en douce ». Ils replacèrent ensuite le premier chaland dans l'écluse, comme ils l'avaient trouvé. Ils continuèrent leur navigation vers Rennes et avaient déjà déchargé leur cargaison lorsque l'autre arriva aux Papeteries. Ils avaient ainsi gagné un tour ! Il fallait le faire ! ... »

## Sursauts

Malgré les difficultés de la batellerie, celle-ci éprouva le besoin d'une importante modernisation, face à la concurrence sévère dont elle était l'objet de la part des chemins de fer mais aussi de la route.

La batellerie locale s'appuyait, exclusivement, sur l'exploitation des carrières des secteurs sud et nord et sur celle du sable de mer, mais les Nantais voyaient plus loin.

C'est ainsi que 24 bateaux métalliques modernes, à hélice et moteur diesel puissant, furent commandés, essentiellement par les Nantais et Redonnais, puis, seulement 4 par les patrons-armateurs du canal d'Ille et Rance. Mais, tous naviguèrent sur le canal et même certains jusqu'à la fin de la batellerie commerciale.

Le chaland de Rance avait bien perdu toute suprématie sur le canal d'Ille et Rance.

Un seul, René, fut construit au début de cette période de modernisation, par le chantier CRAIPEAU de La Richardais, en 1930. Fernand ALLOT monta sur celui-ci un moteur DEUTZ à huile lourde de 40 chevaux. Ce fut le dernier chaland de Rance construit. Sa longueur était de 26,57 mètres et il portait 130 tonnes.

En septembre 1931, il déchargeait, sur les quais de Dinan, des poutres de fer et prit ensuite tous frets qui se présentaient comme les pommes, le cidre, la bière en fûts, le ciment en sacs, la pâte à bois, le charbon, les messageries...

Pendant cette période, seulement trois autres chalands bois furent construits. Deux sortirent du chantier BENATEAU de Nort-sur-Erdre pour Raymond HUCHET de Rennes et un fut construit à Rennes pour les entrepreneurs Maurice et Charles RALLE.

Les automoteurs en fer, modernes, reléguèrent le halage par cheval car ils allaient vite et avaient tous un mât de charge, actionné par un puissant treuil à moteur thermique.

Parmi ces bateaux de « la nouvelle vague », un Nantais en fer fut construit par Les Ateliers et Forges de l'Ouest de Saint-Nazaire : *Océan*.

C'était un superbe automoteur, ayant une seule cale de 17 mètres de longueur !

C'était là, une conception nouvelle, un atout supplémentaire, qui permettait le transport aisé des objets longs et particulièrement des troncs d'arbres.

Un marinier redonnais, Alphonse DEBRAY, dont l'épouse était aussi très estimée, l'avait fait construire. Long de 26,57 mètres et fort d'un moteur semi-diesel KROMHOUT de 30 chevaux, il était armé pour les voyages longs. Le fils, Alphonse DEBRAY, fut particulièrement connu sur le canal d'Ille et Rance dans les années qui suivirent. Il n'avait que quatre ans lorsque ses parents, Alphonse et Jeanne GUIHAIRE, sœur de Jean, prirent livraison de ce beau bateau, flambant neuf, le jeudi 30 avril 1931 au chantier de Saint-Nazaire. Il navigua avec ses parents jusqu'en 1934. On le surnomma plus tard « Phonphonse », pour ne pas le confondre avec son père. Ces années-là, *Océan* fit surtout le sable entre Bourg des Comptes et Rennes sur la Vilaine et quelques voyages vers Saint-Malo où étaient chargés du ciment ou des rouleaux de papier pour les journaux rennais. Ils les appelaient des « camemberts ».

Il semble qu'en dehors de *Océan*, seuls trois autres automoteurs en fer, modernes, avaient une seule cale : *La Lorraine (II)* à Baptiste HENRI, construit en 1931 par les chantiers navals du Progrès à Alphen sur le Rhin en Hollande, avec moteur diesel INDUSTRIE deux cylindres de 48 chevaux, *Blainville* à Jean-Marie RINCE de Blain.

Transports  
COMMISSION & TRANSIT  
AGENCE EN DOUANE  
CAMIONNAGE & MANUTENTION  
AFFRÈTEMENTS ASSURANCES  
CHARGEMENTS & DÉCHARGEMENTS  
DE NAVIRES

SERVICES DIRECTS  
BUT  
JERSEY, GUERNSEY  
ET  
L'ANGLETERRE  
S<sup>T</sup>PIERRE & MIQUELON  
SERVICE FLUVIAL  
S<sup>T</sup>MALO, RENNES, REDON, NANTES

AGENCE  
DE  
C<sup>IE</sup> GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE  
C<sup>IE</sup> DES CHARGEURS RÉUNIS À SUD ATLANTIQUE  
NEWFOUNDLAND CANADA STEAMSHIPS  
INTER-MARITIME & FLUVIAL  
THE ESCORTS, ALDENREY & SARK STEAMSHIP C<sup>Y</sup>  
S<sup>IA</sup> A<sup>SI</sup> DES CONSIGNATAIRES RÉUNIS  
SOCIÉTÉ DE NAVIGATION CÔTIÈRE  
Adresse Télégraphique  
MORVAN - S<sup>T</sup>-MALO  
Téléphone N<sup>o</sup> 21-13

Morvan Fils  
13 Rue des Cordiers  
S<sup>T</sup>-MALO  
ILLE-&-VILAINE

S<sup>t</sup> Malo  
BOITE POSTALE N<sup>o</sup> 115

30 Novembre 1935

Monsieur A. Debray  
10 Quai Jean Bart  
Redon

Monsieur,  
Nous vous serions obligés de bien vouloir nous faire connaître si vous pourriez nous procurer pour Jeudi prochain 2 automoteurs pour transporter 200 tonnes de ciment à Rennes, la semaine suivante nous aurions besoin de 3 automoteurs pour transporter du papier à Rennes.  
Nos collègues seront à Rennes vous téléphoner et nous vous trouverons toujours un fret.  
Dans l'attente du plaisir de vous lire,  
Veuillez agréer Monsieur nos bien sincères salutations.

aussi de 1931 mais construit à Saint-Nazaire avec moteur de 30 chevaux et *Bretagne* à Jean BETHUEL, fils, de La Vicomté-sur-Rance, construit par les chantiers de la Loire à Nantes.

Phonphonse DEBRAY nous apporte quelques précisions techniques relatives à ces bateaux nouveaux : « ... Beaucoup étaient construits en acier. *Océan* était un bateau en fer et non pas en acier. Couramment on dit : des bateaux métalliques, indifféremment qu'ils soient en fer ou en acier.

Le bateau en fer était de meilleure qualité parce que les plaques servant à la construction sortaient de laminage, contrairement aux tôles d'acier, directement fondues à la sortie des fours.

Le fer sortait des laminaires, propre et net de scories et autres souillures que l'acier conservait en surface. Sur l'acier, celles-ci favorisaient par la suite l'oxydation dans l'air et l'eau.

Ainsi, certains mariniers préféraient le fer, moins résistant, c'est vrai de l'aspect mécanique, mais beaucoup moins vulnérable à l'oxydation.

Un autre point. La voûte d'hélice commençait à faire son apparition vers 1930. Elle permettait, lorsque le bateau était en route à lège, un enfoncement de son arrière de l'ordre de 20 centimètres en plus. Cela évitait donc l'effet de cavitation et assurait aussi une certaine protection de l'hélice.

Vous savez, avec ces deux avantages, Océan était paré pour affronter la concurrence ! ... »

Il y avait donc, de nouveau, un grand nombre de bateaux prétendant aux transports longs sur le canal d'Ille et Rance et aussi sur la Vilaine et le canal de Nantes à Brest, mais le volume global offert au trafic fluvial, en ces années-là, n'était pourtant pas important.

Le père Alphonse DEBRAY resta indépendant mais organisa son négoce. Il avait son attache au 10 quai Jean Bart à Redon et assurait, lorsqu'il le pouvait, la coordination des transports avec ses affrèteurs par une coopération de deux ou trois autres patrons-mariniers avec leur péniche, suivant le besoin. Il avait un affrèteur à Nantes, 12 rue de l'Héronnière et aussi les établissements MORVAN fils, situés au 13 rue des Cordiers à Saint-Malo.

Ils transportaient du ciment, du papier et du charbon, principalement entre Saint-Malo et Rennes, mais chaque fois que cela se présentait ils n'omettaient pas de charger, dans leur cale de 17 mètres, les grumes longues destinées aux scieries locales ou encore à la fabrique d'allumettes de Trélazé.

Parfois, les aléas climatiques continuaient de contrarier la navigation, comme en septembre 1934 où le manque d'eau arrêta, une nouvelle fois, toute navigation sur le canal d'Ille et Rance, pendant plusieurs semaines annonçant le *Ouest-Eclair* du 18.

La menace de déclassement de notre belle voie d'eau était encore l'objet d'intentions particulières de l'administration. Un article du journal *Ouest-Eclair*, du 5 février 1935, faisait état des travaux du Conseil Supérieur des Travaux Publics, envisageant le déclassement de certains canaux dont le canal d'Ille et Rance et, en premier lieu, le canal de Nantes à Brest.

Mais l'administration locale ne suivait pas cette voie puisque le chef cantonnier Elie NOGUES, de la brigade d'entretien basée à Dinan, établissait le plan de construction d'une péniche en bois de 11,50 mètres de longueur, 3,34 mètres de largeur et

à levée avant, pouvant transporter 25 tonnes de matériaux. On regardait vers l'avenir, aussi fut-il construit.

Sous la pression des patrons-mariniers qui venaient d'investir dans la construction de bateaux automoteurs modernes, les Chambres de Commerce prirent des résolutions pour défendre les canaux bretons. Elles demandèrent aux communes riveraines de les appuyer. On constate que beaucoup de celles-ci épaulèrent l'action entamée, comme on le relève par exemple, sur le registre des délibérations du Conseil Municipal de Saint-Médard-sur-Ille qui approuva, le 23 juin 1935, les résolutions des Chambres de Commerce et d'Agriculture de Bretagne, demandant le maintien et l'entretien des voies navigables de la région.

Le transport des marchandises par voie d'eau était économique. En dehors des matières périssables, on pouvait très bien transporter, par ce moyen, les autres marchandises...

Devant la difficulté, un certain nombre de mariniers recherchèrent des solutions susceptibles de maintenir, de garder la clientèle du canal d'Ille et Rance, de l'ensemble de la liaison Manche-

Océan et, dans la mesure du possible, en attirer une nouvelle.

Vers 1932, Baptiste HENRI, patron de *La Lorraine*, proposa à son ami Paul PENOT de s'associer avec son automoteur *Pacifique* pour assurer un service régulier sur l'ensemble de la liaison Manche-Océan. Ayant constitué de la clientèle, en 1934 ils s'associèrent avec deux autres collègues : René FOULONNEAU patron de *Fleur de Mai* et Francis JOSSE du *Strasbourg*. Ils constituèrent le « Groupement Lorraine-Pacifique ». Leur correspondant, à Rennes était M. André RIDEL, 9 avenue Aristide Briand.

En 1935, ils cooptèrent deux autres bateaux : *Libellule* à Charles PAPIN et *Talisman* à Joseph BOENNEC. Ils avaient alors deux autres correspondants : la maison QUELVEN au 7 quai Ceineray à Nantes et Francis HINAULT, quai Saint-Vincent à Saint-Malo. Ils prirent alors le nom de « Groupement Armoricain ».

Face à la modernité, on voyait, au fil des années, disparaître d'anciens chalands bois. On relève, sur les listes de rejaugage établies par le bureau de Rennes, suite au décret du 25 avril 1934, le déchargement ou la disparition des bateaux suivants : *Espérance* à Raymond HUCHET de Rennes, disparu en 1920, *Égalité* à Jean-Marie RALLE de Rennes, disparu en 1928, *Idole* à ZWINGELSTEIN de Rennes, coulé à Saint-Malo en 1923, *Général Gallieni* loué à BUCAILLE de Saint-Malo, P.V. de déchargement du 27.7.1935, *Maréchal Joffre* loué à BUCAILLE de Saint-Malo, P.V. de déchargement du 4.11.1937, *Berthe* et *Théophile* à Jean-Baptiste de Rennes, coulé au « Pont-bagou » à Rennes en 1926 et radié seulement le 9.7.1937, *Union* à Albert BARTHELEMY de Léhon, coulé en mer, *Le Jeune Paul*, péniche à Léon ROSETSKY de Rennes disparu en 1920, *Le Cères* à LEROY et BONNIN de Rennes, P.V. de déchargement du 7.3.1936, *Marie-Alfred* (?) de Nantes, P.V. de déchargement du 12.10.1937, EUGENIE à REVEL de Lorient, P.V. de déchargement du 4.10.1938, *Amélie* (?) de Nantes, P.V. de déchargement du 15.10.1936, *Kan-Même* à Mme LE GAVRE de Rennes, coulé, introuvable, P.V. de déchargement du 24.11.1937, *Papeterie I* et *Papeterie II* aux Papeteries de Bretagne de Rennes, P.V. de déchargement du 27.1.1937, *Michel* et *Odette*, péniche à Raymond HUCHET de Rennes, radié en 1939 et

*Cocktail* à Francis GIRAUDINEAU de Saint-Servan, P.V. de déchargement du 23.12.1937.

Cette liste de 17 vieux chalands en bois disparus, n'est pas complète, bien évidemment, puisqu'elle ne concerne que les bateaux dépendant du bureau de jaugeage de Rennes. Or, des bateaux jaugés habituellement dans d'autres bureaux, ayant fait l'objet d'une radiation, avaient navigué sur le canal d'Ille et Rance.

De son côté, Albert BARTHELEMY, le carrier de Léhon, prenait une grande décision. Il décidait d'abandonner l'exploitation de ses trois carrières et de se consacrer, dorénavant, entièrement à l'extraction du sable de mer. La transaction s'établit entre 1933 et 1935. Il céda tout d'abord ses carrières à l'entrepreneur dinannais Paul FREDERIC, ainsi que les chalands *Francis-Ernest* et *Saint-Gilles*. Il vendit à ce même entrepreneur *L'Avenir*, en 1935.

Il garda *Marie* et *Union* pour transporter le sable de mer vers ses divers lieux de dépôt de « Lyvet », Dinan, Saint-Domineuc et Rennes. Le sloop *Henri-Henriette* servait pour l'extraction du sable. Son fils, Albert, explique : « ... L'extraction du sable se faisait, au plus loin, sur le « Banc des Pourceaux », au large de la pointe de Dinard, où l'on trouvait du sable coquillier que l'on ramenait, surtout avec *Henri-Henriette*, mieux adapté à la mer. On y allait parfois, par beau temps, avec nos chalands. Il y avait aussi le gisement de « Bizeux » d'où l'on ramenait du sable fin à 1,2 de densité ou encore le banc de l'île Chevert, dans la Rance maritime, où le grain donnait 1,5 de densité. On en tirait aussi sur le banc du « Chêne-Vert », en face de Mordrec.

Léon BODARD de Lanvallay ramenait aussi du sable de mer avec *Petite-Reine*, un sloop de 13,70 mètres, mais il ne remontait pas au-dessus de Dinan. Par contre, Jean-Marie HAMON, avec son chaland de Rance en bois de 20 mètres, *Laborieux*, montait à la demande jusqu'à Rennes. Tout le monde connaissait Jean-Marie, toujours pressé, nerveux. Nous, on l'appelait « Vite-vite-vite » ! C'était son mot : vite, vite, vite, *Laborieux* ! Vite... disait-il toujours ! Avant de faire le sable de mer, il chargeait surtout de « la marnie » dans la Rance. Le sable de mer qu'on ramenait, servait surtout aux maraichers... »

Parfois, le sable de mer, les matériaux des carrières restaient longtemps sur les lieux de dépôt

TRANSPORT RAPIDES PAR EAU ligne de BREST RENNES COMBRIEGE DINAN SAINT-MALO

Régisseurs HENRI  
 Paul PENOT  
 René FOULONNEAU  
 Francis JOSSE

Groupement  
**« LORRAINE-PACIFIQUE »**

BOENNEC, le 24 Janvier 1935. BUREAU DE RENNES.

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à DINAN :  
 pour RENNES, DINAN, COMBRIEGE et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à DINAN :  
 pour RENNES, DINAN, COMBRIEGE et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à SAINT-MALO :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à BREST :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à RENNES :  
 pour BREST, DINAN et SAINT-MALO :  
 TALISMAN (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).

En charge à COMBRIEGE :  
 pour RENNES, DINAN et SAINT-MALO :  
 LORRAINE (le Samedi de Janvier en Vendredi de Janvier).</

qui existaient tout le long du canal... trop longtemps sans doute !

Ainsi, l'administration qui craignait de voir ces lieux devenir des entrepôts, sortit, une première fois en 1933, une note largement diffusée, limitant le dépôt des marchandises suivantes : bois de chauffage et d'œuvre à 10 jours, charbon à 8 jours, pierre de taille, ardoises et sable à 10 jours, chaux, fer et fonte à 6 jours, machines à 4 jours, vins et futailles à 3 jours et tout le reste à 4 jours. Il ne semble pas que cette décision fut respectée...

Sur le canal d'Ille et Rance, un effort de modernisation avait aussi eu lieu. Un chantier de Saint-Malo, MOUGIN et BASLE, construisit trois beaux automoteurs modernes pour des patrons-mariniers du canal : *Ille de France*, en 1931 pour Alphonse CHEVRIER de Rennes, *Fernand-Andrée* pour Jules ALLOT de Saint-Samson en fin d'année 1932 et *Vénus* (qui devint plus tard *Blavet*) pour Eugène GASREL de Taden, en 1934. En 1932 ce même chantier construisit *Ancre* pour Pierre HOUSSARD de Redon.

Anecdote plutôt déconcertante que celle-ci sur *Ille de France*, qui fut le premier de la série, sortie par ce chantier malouin.

Lorsque le bateau, tout beau tout neuf, se présenta à l'écluse de « Léhon », la première au gabarit de celles du canal, ce fut la surprise. Il n'y rentrait pas car il était trop large !

Alphonse CHEVRIER, catastrophé, retourna sa belle péniche à Saint-Malo et le chantier fut dans l'obligation de reprendre les formes, afin de l'adapter au gabarit. Pour éviter un travail trop important, le constructeur décida de réduire la largeur du bateau... d'un seul côté ! Ainsi, *Ille de France* avait son étrave décentrée. Quelle affaire !

Les bateaux suivants, construits par le chantier, ne posèrent plus aucun problème, vous vous en doutez...

*Ancre* et *Armor* continuèrent à naviguer sur le canal, comme les trois autres, mais se consacrèrent à l'épicerie en gros.

En 1937, le 18 mars précisément, le sablier dinannais Albert BARTHELEMY, perdait son solide chaland de Rance, *Union*, qui coula, par fort mauvais temps et vent de noroît, à la pointe du port de la Cité, à l'entrée de Saint-Servan ! ...

## Clémenceau et quelques autres

Sur le versant sud, à « La Ville en Bois », en bas de Saint-Germain, Pierre BARTHELEMY prit la suite du père Valentin, en 1935. Il continua à transporter sa pierre de carrière avec le chaland bois *Clémenceau*, inlassablement conduit par le très connu « JOBIC » et toujours halé par un cheval, mené entre 1933 et 1939 par Roger HARDY de Saint-Médard qui nous raconte : « ... Je possède une vue du *Clémenceau*, photographié à son poste de chargement à « La Ville en Bois » qui est pleine d'indications intéressantes. C'est Denise HARDY, la fille de Joseph BOURIEL, tenancière de la petite auberge du lieu, qui nous a fait refaire cette photo d'après son original, accroché depuis toujours dans la salle du café.

On y voit, au fond à gauche, derrière un arbre, la maison d'habitation de Valentin BARTHELEMY. Sur la droite, on voit les maisons basses en longère, non encore abattues lors de cette prise de vue de 1928, se trouvant sur le carrefour actuel des trois routes, à l'emplacement desquelles une villa romaine existait vers le 5<sup>ème</sup> siècle, indique Lucien PIQUET. Cette villa fut à l'origine de l'appellation « La Ville en Bois ».

Le ruisseau de « La Touche » passait sous la maison la plus à gauche de la longère qui fut entièrement abattue vers 1930.

On voit, auprès de l'attelage du tombereau qui servait à amener la pierre de la carrière toute proche de la colline de « Talbourdine », mon père Jean-Louis, debout. Sur *Clémenceau*, ici en cours de chargement, il y a sur l'avant à gauche, le patron Valentin BARTHELEMY avec son chien, puis, un ouvrier et sa brouette sur une rance, planche épaisse jetée en travers du bateau pour le passage des brouettes. Ensuite, c'est Pierre, le fils du patron qui actionne la pompe d'épuisement de l'eau du fond des cales et à la barre se trouve le fameux JOBIC, notre célèbre marinier !

Quand les transports étaient urgents, on chargeait le bateau à huit gars en 4 heures environ, pour la pierre de maillon. Il y avait quatre brouettes conduites par quatre gars et quatre autres qui chargeaient les boursoules. On commençait d'abord par paver entièrement le fond



Chaland à clins "Clémenceau", à la ville en bois en 1928, en cours de chargement. A la barre : Jobic ; près de la pompe : Pierre BARTHELEMY, fils du carrier Valentin, ici, sur l'avant du bateau avec son chien. On voit le tombereau attelé à l'aide duquel le charretier Jean-Louis HARDY amène les pierre de la carrière proche de Talbourdine en bas de Saint-Germain-sur-Ille (située en Melesse).

des cales afin d'éviter ensuite de les abîmer en y déversant directement les maillons. Ensuite, on déversait les brouettes de pierre directement du haut des rances...

Nos voyages avaient lieu essentiellement vers Rennes. On y transportait du maillon de construction, de la pierre brisée, du gravier et même du sable car, depuis 1928, on avait un concasseur à la carrière. Parfois on allait à « Lengager » en Montreuil-sur-Ille ou à la Plouisière en Guipel. On prenait aussi de la pierre à Saint-Médard-sur-Ille. Le cheval « TAUPIN » nous tirait à 2,5 km par heure !

A Rennes, on déchargeait à quatre endroits différents : quai Saint-Martin, quai Saint-Cyr, à la Prévalaye et cale Saint-Méen à « Villebois-Mareuil ». *Clémenceau* avait une capacité de 75 m<sup>3</sup>, ce qui représentait environ 110 tonnes de pierre. Cela provoquait un enfoncement du bateau dans l'eau d'environ 1,25 mètre.

Quand on allait jusqu'à la cale de Saint-Méen, il fallait, après avoir quitté le canal d'Ille et Rance

par l'écluse du « Mail », passer sous la seule partie couverte de la Vilaine à l'époque, en face de l'hôtel de Commerce, sur environ 150 mètres. Je larguais vivement le hale du palonnier que TAUPIN continuait à traîner au bout des traits sur le trottoir longeant la Vilaine. Je descendais les marches, en tenant le hale passé sur mon épaule avec les deux mains, continuant ainsi dans le tunnel à tirer le bateau, encore sur sa lancée. Je remontais à l'autre bout et retrouvais notre brave cheval, dont la cadence de marche était restée la même. Je raccrochais le hale sur le palonnier et TAUPIN poursuivait.

Arrivés à destination, on déchargeait *Clémenceau* en huit heures : quatre bonshommes dans les cales chargeaient les boursoules et quatre autres brouettaient la pierre sur les rances. Il fallait les lever bien haut les pelletées, pour atteindre les brouettes se trouvant sur les rances quand on atteignait le fond du bateau !

Vous savez, je connaissais bien le canal d'Ille et Rance car le 29 avril 1913, je naquis dans la

maison d'écluse du « Dialay » en Saint-Médard où ma mère Léonie GUERIN venait d'être nommée. Elle y resta jusqu'en février 1938 et moi aussi.

Je me souviens de bateaux d'autrefois, comme *Papyrus* à Auguste PICAULT, un gars du côté de Josselin qui amena quelques chargements de poteaux pour la mine de « Vray » à Vieux-Vy-sur-Couesnon. Il les déchargeait sur les quais de « Lengager » ou de « Coubry » à Montreuil-sur-Ille. C'était vers 1933...

Il y avait parfois des accidents. *Masséna*, chargé de houille, rentra dans un pilier du pont de la Plouisière ! ... Puis *Cocktail*, vers 1930, manqua la courbe en amont de l'écluse de « Saint-Médard » et vint planter son avant dans le musoir près du lavoir public. Je crois que c'était Alphonse MARCHE qui le conduisait. Une grosse pierre du couronnement de l'écluse recula de plus de 5 centimètres ! L'avant du chaland de Francis GIRAUDINEAU était complètement éclaté ! ...»

Que voilà de précieux souvenirs ! ...

Pierre BARTHELEMY resta bientôt le seul exploitant des carrières du secteur sud car Raymond HUCHET abandonna celle qu'il avait à « Talbourdine », mais il en avait d'autres sur la Vilaine, à « La Réautais » et à « Apigné »...

Marie BESNARD, avec *Villaret*, continuait toujours l'approvisionnement en bois à tanin de l'usine REY à Montreuil-sur-Ille. Pourtant que d'entraves à la navigation. En décembre 1935, des crues avaient eu lieu, se prolongeant, pour atteindre un maximum le 4 janvier 1936, sur la partie haute du versant sud. Sa principale alimentation était l'Ille. Mais partout il en fut de même dans la région. Des plaques signalétiques furent même apposées. La région de Redon récupéra toutes ces eaux et ce fut là-bas une catastrophe.

Une fois de plus, la batellerie commerciale entravée, dut arrêter sa navigation ! ...

La Société des Tanins REY sollicita, le 20 juin 1936, l'autorisation de reconstruire le vannage et

le déversoir de l'ancien moulin de « Pillé » dont elle utilisait la retenue d'eau pour son usine. Elle était devenue propriétaire de cet ancien moulin en 1891 mais la réglementation de celui-ci, un arrêté datant du 12 janvier 1882, devait être modifiée. Les eaux et rejets de la nouvelle usine se déversaient dans l'Ille qui, elle-même, se jetait dans le canal, environ 500 mètres plus bas. Comme il y avait déjà eu des déversements intempestifs et polluants dans le canal, l'administration modifia l'arrêté de 1882 d'autant plus que tous les anciens repères avaient disparu.

Le 30 juillet 1936, l'ingénieur en chef rennais RABUT donnait un avis favorable à la nouvelle installation.

Les bateaux de cette entreprise, avec *Villaret*, *Clémenceau*, *Marguerite* et *Danube*, étaient les derniers bateaux non motorisés du canal d'Ille et Rance. Les deux derniers étaient en fer.

En 1938, un relevé effectué par Juliette LEBRETON, éclusière au « Dialay » en Saint-Médard-sur-Ille, fait ressortir 7 bateaux encore halés par cheval, en dehors des 4 déjà cités. Il y avait donc, au moins, 11 bateaux non encore motorisés sur le canal, à la veille de la seconde guerre mondiale pour environ une cinquantaine de chalands et péniches y navigant.

On peut dire qu'il y avait bien eu relance du trafic, par la volonté d'un certain nombre de marins modernes, mais existait aussi une grande concurrence des chemins de fer, celle de la route commençant sérieusement à se faire sentir.

Malgré cette menace, au cours des années 1938 et 1939, l'administration lança une grande opération de dragage du canal. Le long bief de partage fut entièrement dévasé. Deux dragues, une grande et une petite, étaient employées à cette vaste opération ainsi que de nombreuses barges nécessaires au transport des vases jusqu'aux lieux de dépôt, se souvennent les anciens agents d'entretien du secteur.

## Temps de guerre

Le temps passait et l'on allait vivre, sur le canal d'Ille et Rance comme dans tout le pays, des moments difficiles. La deuxième guerre mondiale allait être déclenchée.

Le samedi 2 septembre 1939 ce fut la

mobilisation générale en France, suite à l'invasion de la Pologne par les troupes nazies de l'Allemagne hitlérienne. Le conflit mondial le plus sanglant de l'histoire avait commencé ! ...

Partout, dans les services des Ponts et Chaussées, des relevés des personnels étaient établis avec la situation militaire de chacun des agents, comme ce fut le cas pour ceux du service navigation, dans chaque brigade d'entretien du canal. Par exemple, sur 13 personnes titulaires au service navigation à la subdivision de Dinan, 5 furent mobilisés et 4 maintenus dans le service par affectation spéciale. Sur les 4 autres ouvriers, embauchés en régie, 1 était dégagé des obligations militaires et 1 fut mobilisé. Sur les 23 éclusiers et éclusières auxiliaires du versant nord, depuis l'écluse de « La Ségerie » jusqu'à « Léhon », il y avait 9 hommes dont 2 mobilisables. 4 d'entre eux étaient réformés, 2 exemptés définitifs et 1 fut « affecté spécial » sur place.

Ceux de la batellerie, les marins, furent aussi touchés.

Sur le bateau *Océan*, depuis 1933 il y avait Eugène LE GUEVEL comme aide marinier, avec le patron Alphonse DEBRAY. Il avait fait, entre temps son service militaire et, dès le dimanche 3 septembre 1939, il partit rejoindre son unité d'affectation. En juin 1940, il fut fait prisonnier à Calais par les Allemands.

Alors, les parents DEBRAY présentèrent « une dispense de certificat d'études » pour leur fils Phonphonse qui avait douze ans passés, depuis le 19 août.

Ainsi, Phonphonse devint aide-marinier, ou « matelot » comme on disait parfois, sur la péniche automotrice de ses parents, dès l'âge de douze ans. Ce n'était pas très ordinaire un aide-marinier de cet âge !

Ce fut la raison pour laquelle il devint un peu la mascotte sur le canal d'Ille et Rance. *Océan* navigua pendant toutes ces années de guerre, essentiellement sur notre canal. Il circula bien un peu sur la Vilaine et moins encore sur le canal de Nantes à Brest mais navigua surtout sur le versant sud du canal d'Ille et Rance.

Un certain nombre d'autres bateaux y assurèrent le trafic parce que, dès le début des hostilités, ils avaient été réquisitionnés avec leur « patron ». Un décret du 27 janvier 1940 prononça la réquisition collective de la batellerie, pour faire

face aux exigences de l'économie. Dès lors, les moyens de transport par voie d'eau étaient devenus un Service Public Obligatoire. Bateaux et patrons étaient mis à disposition des Ponts et Chaussées, chargés de centraliser et d'organiser tous les transports d'ordre public ou privé, nécessaires à la satisfaction des exigences imposées par l'état de guerre.

Déjà, tous les bateaux qui se trouvaient sur la Vilaine et le Canal d'Ille et Rance, entre Guipry et Saint-Malo, à la date du 2 septembre 1939, avaient dû rejoindre Saint-Malo. Ainsi, *Oeil d'Argus* à Clément THOMAS qui se trouvait à Guipry, *Ville de Nantes* à Auguste BRANCHEREAU, *Fleur de Mai* à René FOULONNEAU, *Blainville* à Jean RINCE et *Océan* à Alphonse DEBRAY arrivèrent à Dinan, le mercredi 6 septembre 1939. Le 10 septembre, un dimanche, on leur demanda de poursuivre jusqu'au port de « Lyvet », sauf *Fleur de Mai*, *Oeil d'Argus* et *Ville de Nantes* qui, parce qu'ils avaient une cabine centrale, devaient faire demi-tour et rejoindre Nantes.

Les autres bateaux, qui se trouvaient le 2 septembre sur le versant nord du canal, avaient déjà rejoint « Le Châtelier ». Il y avait là, *Bretagne*, *Fernand-André* et *René*.

Les bateaux *Bretagne*, *Blainville* et *Océan*, qui avaient une seule grande cale, furent désignés pour le transport vers Rennes, de hangars destinés au camp d'aviation de Saint-Jacques-de-la-Lande, car les pièces longues, en particulier des poutres métalliques IPN, mesuraient dans les 15 mètres.

Par la suite, ces bateaux firent des voyages pour transporter de la pierre de carrière vers ce même camp ou encore vers Rennes, pour le compte du Génie Militaire de l'Armée Britannique. D'autres péniches furent réquisitionnées pour l'arsenal de Lorient... tout cela jusqu'au 20 juin 1940. Ensuite il y eut peu de péniches ou chalands sur le canal cette année là. On relève, seulement, 52 voyages au cours du premier semestre sur les registres du bureau de la navigation de Rennes. Ils furent effectués par neuf bateaux : *Auguste-Paul*, *Bretagne*, *Clémenceau*, *Fernand-André*, *Île de France*, *Neptune*, *René Villaret* et *Zéphyr*. Beaucoup ne firent qu'un voyage, parfois deux, en six mois. Seuls, *Bretagne* et *Fernand-André* firent une quinzaine de voyages chacun.

La carrière MASSE de Saint-Médard fournit la pierre pour 16 voyages. Cette carrière se trouvait



Plaque de fonderie de hauteur de crue, sur un bras de l'Ille en Saint-Médard.

J. EBRUN  
Ingénieur T.P.E.  
25, Rue de l'Amirauté  
Tél. 1-87

DINAN, le 14 Juin 1940.

M. le Colonel DE BOURMONT  
Commandant la Place de DINAN.

J'ai l'honneur de vous informer être saisi au téléphone d'une plainte de M. ALLOT Jules, Marinier, Pilotant le chaland à moteur "Fernand-André". Il relate que, passant sous le Viaduc de Lessard, il aurait reçu sommation d'arrêter son bateau ce qui est une chose impossible en cet endroit notamment à cause des courants.

Il ajoute avoir été couché en joue, par la sentinelle.

Je ne sais ce qu'il y a de vrai dans ces faits, mais je tiens à vous dire qu'il n'est pas raisonnable de prescrire aux bateaux de s'arrêter sous le Pont de Lessard; ceci pourrait occasionner des accidents graves.

Il est probable que nous nous trouvons en présence d'une consigne mal donnée et qu'il conviendrait de rectifier au plus tôt.

J'ai voulu faire connaître la chose au téléphone à votre bureau à 11h, 50 ce matin, mais il m'a été impossible d'être mis en communication avec un Officier de Service.

côté ouest du canal, juste à l'aval du viaduc sous rails, à une centaine de mètres en-dessous de l'écluse de « Saint-Médard ». M. MASSE exploitait depuis quelques années cette carrière qui disposait bien d'un appontement avec wagonnets, arrivant jusqu'au canal mais il n'était pas suffisamment avancé au-dessus de l'eau, aussi fallait-il souvent prendre la brouette pour terminer les chargements.

Le service navigation prévoyait vraiment des difficultés climatiques à venir, comme il y en avait eu début 1940, car il fit établir le plan d'un brise-glace, le 23 avril 1940.

On semblait vouloir « s'installer sur nos

arrières », suite à l'offensive nazie ce qui n'empêcha pas quelques bavures comme le montre la lettre du 14 juin 1940 de l'ingénieur Jean LEBRUN. La guerre arrivait vraiment.

Les troupes nazies d'occupation arrivèrent à Rennes le 17 juin 1940 et envahirent, dans les jours qui suivirent, toute la région.

La navigation sur le canal d'Ille et Rance s'arrêta. C'était l'époque de la débâcle !

Certains patrons-mariniers planquèrent leur bateau. Ce fut le cas de Georges PROD'HOMME qui conduisait *Blavet*, seul bateau-citerne circulant depuis 1939 sur le canal. C'était l'ancienne péniche *Vénus*, achetée et transformée par la

Société CITERNA de Paris. Georges PROD'HOMME remplit d'eau les citernes et réussit à passer sous la passerelle située à l'embouchure de l'Ille, 500 mètres en aval de l'écluse des « Brosses », et y cacha le *Blavet* sous les branches de saule qui couvraient la rivière.

Après la reprise de la navigation, vers le début août, il fut bien obligé d'en sortir et, lui aussi, tomba sous le coup de la réquisition, nazie cette fois. Son bateau citerne fut affecté à l'approvisionnement de la base d'aviation de Saint-Jacques-de-la-Lande, occupée par les Allemands. Il fit un temps le trajet Nantes - Saint-Jacques puis aussi Saint-Malo - Saint-Jacques. On le trouva donc encore de nombreuses fois sur le canal d'Ille et Rance mais, après la guerre la Société CITERNA l'envoya définitivement sur le canal du Midi où il fut rebaptisé sous le nom de *Puymorens*. On ne le revit plus en Bretagne...

Au moment de l'arrivée des troupes d'occupation dans la région, d'autres bateaux se trouvaient sur leur lancée. *Océan* était de ceux-là, avec Phonhose à son bord. C'est lui, avec son cousin Emmanuel, qui nous expliqua l'affaire de la réquisition d'automoteurs et chalands par les troupes nazies d'occupation au cours de l'été 1940, ainsi que d'autres péripéties.

Voici leur narration : « ... Le 17 juin, nous nous trouvions avec *Océan* aux Papeteries de Bretagne à Rennes, prêts à charger du papier. Il était dans les 10 heures du matin. Survint alors le bombardement de la gare de Rennes par l'armée allemande qui envahissait le pays.

Des gens couraient dans toutes les directions, affolés. Ils cherchaient des moyens de fuir... L'après-midi, nous avons embarqué des réfugiés. Le soir nous étions à Pont-Réan et le lendemain à Redon. Ils débarquèrent et nous fûmes dans l'obligation de « faire chômage », à cause de cette sale guerre. C'était un peu l'affolement général, le désarroi. De notre côté, nous nous sommes mis à repeindre notre bateau car il en avait bien besoin. Le vendredi 21 juin, les nazis arrivaient à Redon...

Vers la mi-juillet nous avions remis *Océan* en état. C'est alors que M. NOBLET de Malestroit nous demanda, ainsi qu'à l'oncle Jean GUIHAIRE avec *Excelsior*, de lui ramener deux chargements de voliges à Redon...

Quand on revint à Redon avec notre

chargement, une réquisition des péniches en fer qui s'y trouvaient, avait eu lieu et toutes les portes des écluses étaient condamnées avec de fortes chaînes cadenassées.

On l'avait échappé belle ! La rafle avait eu lieu le dimanche 28 juillet 1940 !

Le convoi de bateaux, y compris leurs patrons, ne partit de Redon que vers le 15 août ; ils étaient 7, tous en fer et motorisés : Jean-Bart avec Jean-François LE JOLLEC, Jeanne d'Arc avec Clément DENOUAL, La Marne avec Baptiste LASNIER, Mistral avec Francis DEBRAY (le père de Emmanuel), Point d'Interrogation avec Pierre LECLERC, Strasbourg avec Francis JOSSO et Talisman avec Joseph BOENNEC. Par la Vilaine et le canal d'Ille et Rance, le convoi, accompagné par des militaires allemands, arriva à Saint-Malo le 26 août.

D'autres bateaux avaient été réquisitionnés dans toute la Bretagne. Il y en eut près d'une centaine en tout, à Nantes, Lorient, Brest.

*Océan*, qui pourtant était en fer, ne fut pas du lot ! Quelle chance pour nous...

Marie BESNARD, qui naviguait avec son père sur *Villaret*, explique qu'ils se trouvaient sur le

19  
Ecluse de Charles le 15 août 1940  
Le Bateau citernes chef à l'Ille et Rance  
à Rennes. Citernes logées à Dinan  
Monsieur l'Ingénieur  
Je vous fais savoir que les cinq  
bateaux ci-après réquisitionnés sont  
partis ce matin en direction de l'écluse  
à 6<sup>h</sup>30 "Fernand-André" patron Albert Julien  
"Brosses" patron Albert Julien  
à 6<sup>h</sup>40 "Blavet" patron Georges G.  
"Bretagne" patron Robert Gu.  
à 7<sup>h</sup>30 "Laboreux" patron Hamon Gu.  
ce dernier étant absent son bateau  
a été remarqué par les nazis.  
l'Écluse, chef Albert Julien

Réquisitions de bateaux pendant la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale.

pont de Saint-Grégoire, fin juin 1940, prêts à rentrer dans l'écluse que des « boches » surveillaient, fusil à la main. Avec sa gouaille habituelle, elle se demanda, par la suite, si ce fut la raison de la réquisition de leur chaland, bien qu'il fut en bois.

Deux autres bateaux dont elle ne se souvient plus les noms furent regroupés avec Villaret à « La Ploussière » en Guipel et remorqués par Marie jusqu'à Saint-Malo.

Tous les trois furent emmenés à Saint-Malo où le Villaret resta, parce qu'il était en bois. Marie BESNARD ne sait pas à quoi il servit mais il n'était plus en bon état lorsqu'elle le récupéra en 1944. Sa situation personnelle ayant changé, elle revendit Villaret à Albert BARTHELEMY de Léhon...

Le courrier de l'éclusier-chef Jean-Marie LE BOUEDEC de l'écluse maritime du « Châtelier », daté du 15 août 1940, fait savoir à l'ingénieur Jean LEBRUN de Dinan que 5 bateaux réquisitionnés étaient partis ce matin-là vers Saint-Malo. Il y avait Fernand-Andrée avec Jules ALLOT, René avec Fernand ALLOT, Blavet avec Georges PROD'HOMME, Bretagne avec Jean BETHUEL et Laborieux conduit habituellement par Jean-Marie HAMON mais celui-ci ne s'était pas présenté. Laborieux fut remorqué par les autres jusqu'à Saint-Malo.

Il y avait, parmi ceux-ci, un chaland bois : René, le dernier chaland de Rance construit !

Phonphonse DEBRAY se souvient que ce bateau resta aussi à Saint-Malo, du fait qu'il était en bois, et termina sa carrière dans ce port. Effectivement, Jacques GUILLET, dans « La Batterie Bretonne », relate sa disparition le 31 juillet 1942, sous un bombardement du port.

Emmanuel DEBRAY, le fils de Francis, patron du Mistral, relate que certains patrons-mariniers réussirent à filer « à la barbe » des militaires allemands, avant le départ du convoi du port de Saint-Malo pour une destination que personne ne connaissait. Francis JOSSO, Clément DENOUAL et Jean BETHUEL s'éclipserent sans qu'on put les reprendre ! ...

Voici ce qu'en dit Emmanuel : « ... Mon père est parti de Saint-Malo en convoi avec les autres, ceux qui n'avaient pu fuir, vers la fin août 1940. Ce jour-là, 7 bateaux, tirés « à la queue leu-leu » par un chalutier réquisitionné et fortement

encadrés par les Allemands, prirent la mer bien que celle-ci était assez mouvementée. Les mariniers se demandaient s'ils allaient s'en sortir !

Le convoi fit relâche à Granville le 28 août et ne repartit que le surlendemain. La mer était toujours agitée et une amarre qui s'était rompue bloqua l'hélice du chalutier-remorqueur. Il fallut faire rentrer le convoi à Jersey... Quelques jours plus tard, il reprit la mer vers Cherbourg. Après cela, les mariniers purent rentrer chez eux car seuls les bateaux intéressaient les Allemands... »

Phonphonse, de son côté, explique que certains automoteurs furent adaptés afin de transporter du matériel lourd, comme des chars par exemple. Leur avant fut ouvert et l'on coula un béton armé dans les fonds afin d'en faire un plancher robuste. C'est ce que Phonphonse a entendu dire. C'était, avant l'heure des chalands de débarquement à la manière de ce que firent les Américains, plus tard, en 1944. C'était, paraît-il, les prémices d'un débarquement, envisagé par les nazis... en Angleterre !

Un an après ces préparations, l'Etat-Major Allemand avait dû abandonner ces idées. Dans le cadre de cet immense ouvrage de protection contre les attaques des Alliés, c'est-à-dire « le mur de l'Atlantique », la Marine allemande coula un certain nombre de ces bateaux réquisitionnés, dans l'embouchure de quelques ports normands. Ce fut le cas à Saint-Vaast-La-Hougue mais aussi à Grandcamp.

Une lettre du 14 janvier 1942, adressée de Bayeux par M. R. CHABRUN ingénieur T.P.E. à l'ingénieur LEBRUN de la subdivision de Dinan, lui indiquait que le bateau Bretagne, après avoir été coulé dans le port de Grandcamp, était échoué sur la brise-lames ouest du port et avait plusieurs trous dans la coque, le moteur étant bien endommagé. Il était toujours sous le contrôle de la Marine allemande. Mistral, à Francis DEBRAY fut dans le même cas, comme d'autres, mais lui se trouvait à Saint-Vaast-La-Hougue.

Plusieurs de ces bateaux furent coulés en travers de l'entrée du port. Lorsque les Alliés, en juin 1944, débarquèrent en Normandie, ils les renflouèrent et les mirent sur coffre, en dehors du port. Un jour, Mistral rompit son amarre et partit à la dérive. Il coula, face aux côtes de la commune de Reville, au nord de Saint-Vaast, au large des « Roches Dranguet » ...

Emmanuel DEBRAY, quarante ans après, nous disait qu'il aurait bien voulu revoir le bateau de son père car il passa toute sa jeunesse sur cette belle péniche, sortie en 1929 du chantier DUTEIL et Cie de La Roche-Maurice. Par grande marée d'équinoxe, les gens du coin aperçoivent encore un

Document administratif daté du 14 janvier 1942, adressé à M. R. CHABRUN ingénieur T.P.E. à Bayeux par M. R. CHABRUN ingénieur T.P.E. à Bayeux. Le document concerne le bateau Bretagne et mentionne l'ingénieur de Travaux Publics de l'Etat à Bayeux, M. R. CHABRUN, ingénieur des T.P.E. et le port de l'embouchure à Grandcamp.

Texte manuscrit et imprimé concernant le bateau Bretagne, daté du 14 janvier 1942. Le document mentionne l'ingénieur de Travaux Publics de l'Etat à Bayeux, M. R. CHABRUN, ingénieur des T.P.E. et le port de l'embouchure à Grandcamp.

peu sa cabine lorsque ça découvre bien. Le reste est complètement enfoui dans le sable.

La vie s'arrêta net pour tous ces mariniers, privés de leur seul et si bel outil de travail, en août 1940.

Les autorités françaises prirent la décision de verser une allocation spéciale de chômage à tous les mariniers et patrons-mariniers ayant perdu leur outil de travail, du fait de ces réquisitions de l'armée d'occupation.

Une correspondance de l'ingénieur LEBRUN de Dinan, du 26 décembre 1940, nous donne une idée de ce qu'était la situation. Sur son secteur, les mariniers ne travaillaient plus sur les bateaux et, généralement, étaient engagés dans des fermes comme ouvriers agricoles, dans des exploitations des environs. C'était le cas, entre autres, de Joseph DESBOIS, ancien aide-mariner du Fernand-Andrée, qui était chez Joseph HAMON au « Petit-

Lyvet » ou de Emile FOUTEL du Bretagne, placé à La Vicomté-sur-Rance.

Au cours du deuxième semestre 1940, fut instaurée, sous l'autorité des troupes allemandes d'occupation, une exploitation réglementée des voies navigables intérieures. Cette réglementation rendait caduques les anciennes conventions d'affrètement pratiquées avant-guerre, ainsi que la lettre de voiture habituelle. Une taxe fut payée par les mariniers encore en activité au Comité d'Organisation des Transports par Navigation Intérieure.

Ils devaient aussi contracter, obligatoirement, une « assurance d'Etat contre les risques de guerre ». Elle coûtait 130 francs pour les bateaux métalliques mais 300 francs annuels pour les chalands bois. Tout cela s'ajoutait aux droits d'octroi et autres taxes sur le chiffre d'affaire.

Document administratif daté du 4 décembre 1940, adressé à M. le Directeur de l'Office National de la Navigation, le concernant la situation générale du personnel de la batellerie de la région. Le document mentionne l'ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Malo, M. R. CHABRUN, ingénieur des T.P.E. et le port de l'embouchure à Grandcamp.

Premières indemnités de chômage des patrons-mariniers suite aux réquisitions de leurs bateaux en 1940

En début de l'année 1941, les autorités allemandes prirent de nouvelles dispositions afin de réquisitionner un grand nombre des bateaux, circulant ou se trouvant dans la région de Rennes ou en Ile-et-Vilaine.

Onze bateaux furent ainsi réquisitionnés afin

d'effectuer des transports pour l'armée d'occupation : *Alyon* à René BROHAN de Saint-Nicolas-de-Redon, *Berceau du Marin* à Charles BEAUDOUIN de Blain, *Blainville* à Jean-Marie RINCE de Blain, *Condorcet* à Henri HUTEAU de Blain, *El-Goléa* à Marcel BRANCHEREAU de Redon, *Excelsior II* à Jean GUIHAIRE de Redon, *Ile de France* à Alphonse CHEVRIER de Rennes, *La Bretagne* à Armand GICQUEL de Redon, *La Léone* à Jules GREGOIRE de Redon, *Ville de Nantes* à Auguste BRANCHEREAU de Nantes et *Zéphyr II* à Louis GIRAUDINEAU de Nantes.

Voici le commentaire d'une lettre du 10 janvier 1941 de l'O.N.N., 47 rue Cambon à Paris, exprimé face à la situation : « ... Jusqu'à présent, trois bateaux *Condorcet*, *Excelsior* et *El-Goléa* étaient affectés à des transports de sable de Loire, de Nantes à Rennes, pour des travaux. Ces bateaux étaient ravitaillés en carburant par l'armée allemande. Onze chalands vont maintenant être employés de la même manière. Ils devraient être également ravitaillés par l'armée allemande pour les transports exécutés pour son compte.

Pour l'instant, ces chalands ont continué à faire des transports intéressant la vie économique française. Mais, étant donnés les termes de l'ordre de réquisition, les autorités allemandes sont en droit d'exiger qu'ils n'effectuent aucun autre travail que celui pour lequel ils ont été requis. A ce moment là, il en résulterait certainement de graves inconvénients pour la vie économique de la région, par suite de l'impossibilité dans laquelle se trouveraient les commerçants et industriels, de pouvoir utiliser la voie navigable, faute de matériel. En effet, des chalands fréquentant la Vilaine ou le canal d'Ille et Rance, d'une manière régulière, il ne resterait que *Océan*, patron DEBRAY, *Fleur de Mai*, patron FOULONNEAU et *Ancre*, patron HOUSSARD, ce qui serait manifestement insuffisant... »

Vers la fin de l'année 1940, début 1941, les carrières du secteur de Saint-Germain à Montreuil, reprirent leurs activités plus ou moins au ralenti. *Clémenceau*, le chaland bois des carrières BARTHELEMY, continua à faire de courts transports de pierre sur le versant sud, vers Rennes principalement, et parfois en secours sur le secteur de Dinan, pour le compte de son frère Albert.

Une carrière, située à « La Jania » en Saint-

Médard, un peu en aval d'un viaduc sous rails, continua une extraction très limitée. C'était « la carrière à CORBES ». Une autre, quelques centaines de mètres plus bas, était exploitée par deux portugais : José et Manuel NOGUERRA, pour le compte de M. Albert GUEUTIER, 41 rue Lobineau à Rennes. Un ponton de chargement des chalands passait au-dessus de la rivière Ille et aboutissait au canal, juste en amont de l'écluse du « Dialay ». La pierre, ici, était aussi transportée, de la petite carrière aux chalands, par wagonnets, directement déversés dans les cales des bateaux. Par contre, à la carrière CORBES, on chargeait à coup de brouettes.

C'était aussi le cas à la petite carrière qui avait été ouverte, vers 1919, juste en face de l'écluse de « Haute-Roche » en Montreuil-sur-Ille, derrière l'usine de fabrication d'extraits taniques REY. Cette petite carrière était de nouveau exploitée, par l'entreprise BROUGALAY de Bais. Après le contremaître DA SILVA, ce fut Fernand BEAUFILS qui mena son exploitation, jusqu'au début de 1969. Elle avait été rachetée, en fin d'année 68, par l'ancien directeur de la tannerie, elle aussi arrêtée.

Pendant la deuxième guerre, donc en ces années 1940, nous indique Fernand BEAUFILS, les Allemands firent transporter de la pierre de cette carrière, par chalands vers Rennes. Depuis le mois de mai 1944, il n'y eut plus de transport par bateau, à partir de cette carrière.

Phonphonse DEBRAY se souvient que pendant ces années difficiles, *Océan* était aussi contraint de répondre aux demandes de transports imposés par l'armée nazie d'occupation. *Océan* prenait beaucoup de pierres, pendant une période, à la carrière CORBES mais aussi à celle du « Dialay ». Il en chargeait aussi à la carrière MASSE en aval de l'écluse de « Saint-Médard » où l'apportement était un peu court, nous l'avons dit. Les DEBRAY étaient Redonnais. La première fois que ces Redonnais étaient venus à cette carrière, le père MASSE leur dit : « ... Ne vous inquiétez pas ! ... On ne va pas tout charger avec les wagonnets puisqu'on ne peut pas ! On va finir le chargement avec les « boursoules » ! ... »

Phonphonse, son père et sa mère écarquillaient les yeux en se demandant de quoi il parlait ! Ils les virent revenir, lui et son ouvrier, avec des brouettes pleines de pierre ! Ce fut ainsi que nos Redonnais

découvrirent la « boursoule », mot de patois-gallo, non utilisé du côté de Redon.

Les troupes d'occupation se préoccupaient d'établir d'importantes pistes sur l'aérodrome de Rennes-Saint-Jacques. Un certain nombre de bateaux se trouvèrent dans l'obligation d'assurer, dans le cadre des réquisitions, des transports de matériaux jusqu'au « Moulin de Champcoors » sur la Vilaine, au plus près du camp d'aviation. Toutes les carrières de la région fournirent pierre, gravier et sable mais celles de Saint-Germain et Saint-Médard furent largement sollicitées.

Au cours de l'année 1941, le nombre de bateaux sur le versant sud du canal d'Ille et Rance augmenta nettement. Une vingtaine de bateaux effectuèrent 138 voyages. On vit donc sur le canal les 11 bateaux réquisitionnés, déjà cités, puis : *Ancre* à Pierre HOUSSARD de Redon, *Danube* à Armand GICQUEL, *Fleur de Mai* à René FOULONNEAU de Blain, *La Lorraine* à Gustave HENRI de Nantes, *La Varenne* à Alexis LAMBERT de Nort-sur-Erdre, *Masséna* à Lucien HUTEAU de La Chapelle-Basse-Mer, *Mulhouse* à Jules JOSSO de Redon, *Océan* à Alphonse DEBRAY de Redon et *Saint-Christophe* à Armand MOREL.

En dehors de la pierre, du sable de mer fut transporté vers Rennes et quelques bateaux de bois de chauffage, des grumes et même un peu d'épicerie. Les documents laissent apparaître que l'on récupéra encore quelques matériaux à la carrière HUCHET de « La Ville en Bois » dont l'exploitation avait été arrêtée en 1938 mais cela fut de courte durée...

Du côté de Dinan, fut aussi institué un service d'approvisionnement de matériaux pour « le mur de l'Atlantique ». Quelques transports seulement eurent lieu à partir du canal. Serait-ce pour le mur de l'Atlantique que les autorités allemandes avaient gardé quelques-uns des chalands réquisitionnés en juin 1940, dans le port de Saint-Malo, comme le *Villaret*, par exemple ?

Dans un document des Ponts et Chaussées du 26 novembre 1941, on relève que le chaland *Laborieux* à Jean-Marie HAMON de Saint-Judoce se trouvait toujours aux mains des autorités allemandes, amarré près de la petite écluse, dans le bassin Vauban. C'était un chaland de Rance en bois, à quille, comme *René* à Fernand ALLOT, amarré à couple de *Jeune-François* et de

*Marguerite*, au fond du bassin. *Jeune-François* était un chaland bois, sans doute pris en même temps que *Villaret*. *Marguerite*, péniche en fer, avait donc échappé aux convois vers la Normandie. On la retrouva, quelques temps après, de nouveau sur le canal d'Ille et Rance...

Joseph EVEN, entrepreneur de Pleurtuit qui avait une carrière sur le secteur nord, possédait aussi son propre bateau pour effectuer ses transports de pierres pendant la période allant de 1942 à 1951. *Espérance* était une péniche en fer de 26,90 mètres de longueur, construite par DUCLAN à Nantes en 1897 et rachetée à Adolphe LASNIER de Nantes.

Pour l'année 1942, on relève sur les registres d'affrètement, pour le versant sud du canal, 123 voyages effectués par 18 bateaux dont 44 voyages de pierre vers le camp d'aviation de Rennes-Saint-Jacques. On ne trouve plus, cette année-là, *Berceau du Marin*, *El-Goléa* ni *La Lorraine*, sans doute affectés sur la Vilaine. Par contre, un nouveau venu : *Marie-Louise*, un chaland bois de Rance à quille était sorti en 1893 du chantier MARCHAND de « La Landriais ».

Cette année-là, un peu de bois de chauffage et des grumes furent transportés. Parfois, nous dit Phonphonse DEBRAY, on livrait du bois de chêne à l'usine à tanins Alexis REY de Montreuil car *Villaret* n'était plus là pour le faire.

*Océan*, pendant la guerre, descendait jusqu'en vallée de Rance d'où il remontait du bois de corde pour l'alimentation des camions-gazogènes des Ponts et Chaussées de Rennes. Pendant les hostilités, les Ponts et Chaussées avaient établi deux fabriques de charbon de bois dont une au-dessus de l'écluse de « La Ségerie » sur la cale de « La Guénaudière ». Depuis le 19<sup>ème</sup> siècle, une existait déjà à Betton, face aux quais.

*Océan* transportait aussi du sable de mer pris dans la Rance.

Phonphonse dit que Valentin BARTHELEMY et son fils Pierre, par la suite, menaient rondement le chargement de son chaland *Clémenceau*. Quand *Océan* prenait de la pierre à « La Ville en Bois », c'était pareil. Une équipe de quinze hommes chargeait le bateau en 3 heures. Toutes les heures, il y avait 5 minutes de pose pour boire une ou deux boîtes de cidre. Phonphonse explique encore : « ... On levait « les rances » et on parait. Ah ! vous ne savez pas ce que c'est une rance ? C'est le nom

qu'on donnait à ces planches, épaisses et larges d'une quarantaine de centimètres qu'on jetait entre la berge et le bord du bateau, permettant de brouetter la pierre jusqu'au-dessus des cales où il y en avait une aussi. Dessus, il fallait bien marcher en cadence avec le balancement, sans quoi c'était le chavirage, brouette et bonhomme dans l'eau ! Mais cela arrivait rarement. On avait l'habitude... »

Le gros problème, pendant ces années de guerre, c'était l'approvisionnement en carburant pour le moteur des bateaux. Les quelques bateaux encore halés par cheval comme Clémenceau, La Léone, La Bretagne... n'avaient pas ce problème. Lorsqu'il s'agissait de transports pour l'armée d'occupation, les Allemands fournissaient le carburant mais en cas contraire, il était bien difficile d'en trouver. Il n'était pas rare que l'on reprenne le halage par cheval, mais les bêtes n'étaient plus habituées.

Sur la Vilaine, en-dessous de Rennes, assez souvent, « la chenillette » de l'entreprise HUCHET tirait les péniches. Cet engin, récupéré auprès de l'armée française, halait parfois 3 ou 4 bateaux en même temps mais tombait en panne plus souvent qu'à son tour.

Depuis l'automne 1940, Alain HUCHET recevait directement le carburant qu'il désirait, et encore dans des conditions défiant toute concurrence, c'est le moins qu'on puisse dire, expliquent certains marinières. Il devint le gros affréteur rennais, connu dans toute la région, jusqu'au début des années 1980. Les marinières qui manquaient de gas-oil lui en demandait parfois. De temps à autre, Alain HUCHET leur en livrait mais ils le payaient 1 franc le litre ! Cela nous dépannait, alors on payait... disent-ils, encore aujourd'hui.

De leur côté, les Ponts et Chaussées recevaient à Rennes, les faibles quotas qui leur étaient attribués. Voici un exemple. M. PORTAL, ingénieur ordinaire du service navigation, reçut pour le mois de mars 1942, de l'ingénieur GIBERT, directeur régional des voies navigables de l'Ouest à Nantes : 15 litres d'essence, 500 litres de gas-oil, 500 litres d'alcool, 30 litres de pétrole et 25 litres d'huile de graissage D !

Quelques marinières recevaient de faibles quantités de carburant de l'ingénieur PORTAL. Le 6 mars 1942, René BROHAN reçut pour *Alicyon*, moteur de 36 chevaux, 100 litres de gasoil pour 54

kilomètres de parcours déclaré; Alphonse CHEVRIER pour *Ile de France*, moteur de 30 chevaux, pour 400 kilomètres déclarés sur des trajets Rennes-Saint-Malo aller-retour, 500 litres de gas-oil... D'une manière générale, c'était la débrouillardise qui marchait !

Au cours de l'hiver 1942-1943, *Océan* et son patron Alphonse DEBRAY, son épouse et son fils Phonphonse, furent réquisitionnés par les Allemands pour transporter deux cabines de grues de Nantes à Guernesey. Mme DEBRAY, (Jeanne GUIHAIRE) était toujours sur le bateau et assurait la cuisine, le lavage, le repassage et quand il fallait haler le bateau à l'aide d'un cheval, c'était elle qui le menait tout le long du chemin de halage. C'est ce qu'elle fit cette fois-là.

Les deux cabines allaient tout juste dans la cale unique de *Océan*. Il y eut de nombreuses difficultés au passage de certains ponts routiers qui enjambent le canal. La péniche arriva tout de même dans le sas de l'écluse de Saint-Malo, au début d'un bel après-midi. Les Allemands voulurent contraindre les DEBRAY à poursuivre directement leur route vers Guernesey. Le père ALPHONSE refusa, parla fermement car il pensait qu'ainsi chargé en hauteur, l'eau arrivait bien près du bord, le bateau aurait coulé dès qu'il aurait été au large.

Après bien des palabres, les Allemands acceptèrent de les faire rentrer au port. Ils s'amarrèrent donc le long des quais du bassin Vauban. Ils décidèrent d'aller boire un bolée au café le plus proche. La soirée arrivait...

Tout à coup, des avions anglais passèrent au-dessus de la ville et des salves de mitrailleuse tombèrent sur Saint-Malo et Saint-Servan. Les Allemands ripostèrent par des tirs répétés contre les avions et le combat se prolongea. Saint-Servan était tout illuminé par les éclats des tirs. La cité d'Aléth et le côté ouest de Saint-Servan furent durement touchés et il y eut 13 morts !

Du coup, *Océan* et la famille DEBRAY qui n'eurent pas de dommages, restèrent bloqués tout un long mois à Saint-Malo ! Les deux cabines furent enfin débarquées et ils purent reprendre leur navigation sur le canal d'Ille et Rance...

L'année 1943 vit le nombre des voyages des chalands et péniches diminuer. On vit, seulement, 13 bateaux y transporter un peu de pierre, de gravier, de sable de concassage ou de mer, du bois

de chauffage pour les « gazogènes ». Il n'y eut plus qu'une vingtaine de voyages de pierres vers Saint-Jacques. De plus en plus, les matériaux étaient fournis par les carrières des bords de la Vilaine. A Saint-Médard, il n'y avait plus que la carrière GUEUTIER du « Dialay » à fournir. Plus le temps passait et plus les bateaux étaient halés par cheval le carburant devenant rare.

Trois bateaux avaient pris le relais des absents, cette année-là où 103 voyages furent encore effectués sur le versant sud. Louis que Albert BARTHELEMY avait acheté en 1941 à Jules ALLOT fit le sable de mer puis, il vint en renfort à « La Ville en Bois » pour approvisionner la pierre de l'aérodrome de Saint-Jacques. Marguerite, libérée de sa contrainte de réquisition, quitta Saint-Malo et revint sur le canal. Il y eut aussi *Le Muguet* qui avait été racheté par l'entrepreneur rennais Victor COLLIN.

La fin de l'année 1943 vit le combat idéologique des nazis s'amplifier et les mesures prises à l'encontre de la population, qui leur paraissait activiste, devinrent très dures. La résistance française s'organisait...

Phonphonse DEBRAY, qui allait bientôt avoir 17 ans, vivait, avec ses parents, certains événements. Il leur arrivait même de devenir plus ou moins acteurs de certains de ces événements. Comme l'explique Phonphonse : « ... Nous faisons, pendant ces années d'occupation, des voyages entre Nantes et Rennes puis Saint-Malo ainsi que des petits parcours sur le canal d'Ille et Rance. Vous savez, il nous est arrivé quelques aventures... »

Mais, voilà comment le colonel REMY, dans son livre *La Ligne de Démarcation*, relate une de ces aventures que Phonphonse raconte encore parfois : « ... Un marocain, MOHAMED BEN ALLI, était enfermé par les Allemands avec d'autres soldats dans les entrepôts de ferrailles et chiffons en gros, route de Lorient à Rennes. Une ouvrière de cette maison s'étant mise en tête de les faire évader, elle avait récupéré des pantalons, des vestons, des souliers civils, des tickets de pain et même un peu d'argent.

MOHAMED est le seul à se laisser convaincre. A cette époque-là, les prisonniers croyaient qu'ils seraient bientôt libérés. A peine est-il sorti que l'alerte est donnée : il a tout juste le temps de se camoufler dans un tas de chiffons où une

bâtonnette bientôt s'y enfonce, le manquant de peu ! A la nuit tombée, il quitte sa cachette, traverse la Vilaine sur l'écluse du « Comte » et vient frapper à la porte de l'écluseur qui s'appelait DENIEUL, un ancien de 1914-1918.

- Monsieur, dit MOHAMED, je viens de m'évader, je suis de Marrakech, je voudrais rejoindre mon pays pour voir ma famille et aller ensuite en Angleterre combattre pour la France.

- Rentre vite ! lui glisse l'écluseur. Je suis ton ami, j'ai fait mon service dans ton pays, allez, viens ! ... »

C'est Phonphonse qui nous raconte la suite : « ... Juste le lendemain matin, mon père et moi, nous arrivions à l'écluse pour passer. L'écluseur DENIEUL dit à mon père : ... j'ai un colis mais je ne peux pas le garder ici, emmène-le et sauve-le si tu peux... Mon père poussa vivement MOHAMED dans la cale et referma les panneaux par-dessus. On n'était pas fiers, car juste après l'écluse, on passait le long des entrepôts de ferrailles et chiffons VERON qui servaient de camp pour les prisonniers. Tout se passa bien et Océan arriva sans encombre jusqu'au viaduc de « Corbinière » où l'on se fit arrêter par les Allemands. C'était seulement pour nous demander nos « papiers » et comme nous étions en règle, ils ne fouillèrent pas le bateau ! Ouf !

MOHAMED fut débarqué à Redon et il s'en tira... »

Phonphonse nous dit, lors de l'une de nos entrevues, que ce ne fut que quelques jours plus tard qu'ils se rendirent compte de l'importance du danger encouru lors de ce fameux voyage !

Les difficultés augmentèrent pour l'occupant nazi...

Le trafic sur le canal s'en ressentit. Il n'y eut qu'une dizaine de voyages de pierres, à partir du secteur carrier du versant sud, vers Rennes. La carrière BARTHELEMY de « La Ville en Bois » en assura l'essentiel, puis, un peu la carrière GUEUTIER de Saint-Médard et celle de « Haute-Roche » à Montreuil, pour un seul voyage.

Sur le canal, 7 bateaux effectuèrent 42 voyages jusque la mi-juillet. En dehors de la pierre, un peu de bois de chauffage, du sable de mer, 2 bateaux de bois de chêne pour l'usine REY de Montreuil et 2 chargements de charbon attribués au « Bureau des Combustibles » du Service de Rationnements de la ville de Rennes, eurent lieu.

Un registre d'affrètement en temps de guerre avait été ouvert le 2 mars 1940 par le service navigation de Rennes. Le dernier bateau, enregistré avant la libération de Rennes, fut *Le Muguet*, patron Alphonse CHEVRIER, qui, le mercredi 7 juin 1944 prit 80 tonnes de bois au dépôt des Ponts et Chaussées de Saint-Germain-sur-Ille pour les décharger à Saint-Grégoire.

Quelques autres voyages, non enregistrés, eurent encore lieu jusque fin juillet. Mais reprenons le cours des événements sur *Océan*.

Le vendredi 2 juin, Alphonse DEBRAY, son épouse Jeanne, Phonphonse et leur aide-marinière Eugène LE GUEVEL, finissaient de vider à Rennes quai Saint-Cast, du charbon en boulets chargé à Saint-Malo quelques jours plus tôt. Le lendemain, *Océan* partait pour Montreuil avec une centaine de fûts à tainin, vides, en retour pour l'usine REY. Il se retrouvait ensuite dans le bief de « Lengager ». Le dimanche 4 juin, commençait le chargement de plus de 100 tonnes de grumes. Le mardi 6 juin, dès le matin, le bateau partait au moteur vers Betton où il arrivait à 13 heures.

Il faut noter que des bombardements effectués par les Alliés sur la ligne de chemin de fer de Rennes - Saint-Malo, avaient lieu tous ces jours-là. Le canal subit quelques dommages. Par exemple, le tirant de porte amont, rive droite, de l'écluse de Saint-Médard, fut brisé au cours de l'un de ces raids.

Le mercredi 7 juin, au matin, *Océan* repartait, halé par un cheval car il n'avait plus de gas-oil. Il se retrouvait vers midi dans l'écluse de « Saint-Médard ». Le cheval fut mis à brouter sur la berge, le long du chemin de halage, l'équipage s'installant pour manger.

Vers 13 heures, survint un nouveau raid de bombardement. Deux bombes passèrent au-dessus de la maison d'écluse. L'une se perdit dans la nature, plus au sud du viaduc sous rails, situé un peu en-dessous de l'écluse. L'autre rebondit sur le viaduc lui-même, sans exploser !

La famille DEBRAY l'avait échappé belle !

L'après-midi, alors qu'il allait prendre un nouveau chargement de troncs d'arbres dans le bief de « Haute-Roche », *Océan* s'arrêta le long du quai de « Coubray » car un gars du pays, qui passait à bicyclette, annonçait que le débarquement des troupes alliées avait eu lieu en Normandie, la veille, le 6 juin !

Bien sûr, ce fut la joie, mais combien empreinte de méfiance, car les troupes nazies sillonnaient sans cesse la région.

En remontant vers Rennes, trois jours plus tard, suite à un autre bombardement de la ligne de chemin de fer, des fils de la ligne téléphonique barraient le canal. Les DEBRAY furent aidés pour désencombrer la voie d'eau... par des soldats allemands ! Ils avaient quitté le bief de « Haute-Roche » le vendredi 9 juin pour rejoindre la Vilaine, mais arrivés à l'écluse des « Broses » ils furent avisés qu'il était dangereux de poursuivre. Alphonse DEBRAY décida de rester sur place.

La voie de chemin de fer se trouvait à environ un kilomètre, à vol d'oiseau, et les bombardements et mitraillages des convois allemands continuaient.

Ce fut pourquoi la famille DEBRAY chercha à se réfugier et trouva bon accueil à la ferme du village des « Broses » de Mme Henri LE HAGRE, à deux ou trois cents mètres de l'écluse. C'était en la commune de Betton.

Le mardi 4 juillet, *Océan* était donc toujours en amont de l'écluse des « Broses » quand, vers 13 heures, des avions alliés mitraillèrent tout le secteur. Le père Alphonse DEBRAY, sa femme, son fils et le matelot LE GUEVEL ainsi qu'un autre jeune s'abritèrent vivement derrière une butte, près du canal. Mais les éclats de la riposte de la D.C.A. allemande de « Maison Blanche » et « Saint-Laurent » leur tombaient dessus. Ils s'écartèrent encore du canal et se cachèrent sous des arbres, le matelot retournant à bord du bateau.



*Océan* avait reçu trente balles de mitrailleuses dont on voit sur cette photo quelques impacts. A gauche, Mme DEBRAY (née Jeanne GUIHAIRE) ensuite, son fils Phonphonse et Alphonse son mari puis, Mme OLLIVIER et sa fille (réfugiés de Saint-Malo) qui étaient aussi à la ferme Le Hagre toute proche pendant les opérations militaires de libération de la ville de Rennes et de la Côte d'Emeraude.

Il y planta alors le pavillon tricolore, pensant qu'ainsi les Alliés identifieraient le bateau. L'aide-marinière LE GUEVEL avait été libéré de l'armée en fin d'année 1941, par dérogation spéciale, sur demande d'Alphonse DEBRAY qui s'était appuyé sur le fait que la batellerie avait été réquisitionnée sur place. LE GUEVEL avait obligation de rester au service de la péniche *Océan* mais cela ne lui enlevait pas son patriotisme. Il avait donc dressé le pavillon français !

Mais, tout à coup, un nouveau mitraillage des avions traversa le canal et vint toucher de plein fouet le bateau ! LE GUEVEL, qui venait de s'engouffrer dans la cabine, en sortit vivement en criant : « ... Celle-là, elle n'est pas passée loin ! ... » Les avions s'éloignèrent définitivement.

Les DEBRAY revinrent vers le bateau et se mirent à rechercher s'il y avait des dégâts. Trente balles de mitrailleuse avaient transpercé la coque en fer de *Océan*, dont une seule en-dessous du niveau de flottaison ! Pas de blessé ni autre dégât ! Les trous furent provisoirement colmatés, tout au moins ceux qui risquaient, suivant la charge, de laisser entrer l'eau. Tout se terminait bien...

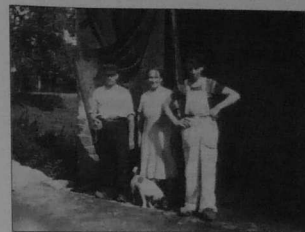
Le bateau était donc chargé de 70 tonnes de grumes qu'il n'était vraiment plus question de livrer car le danger devenait de plus en plus grand sur le canal. Depuis le débarquement du mardi 6 juin 1944, il n'y avait plus un jour sans harcèlement des troupes nazies, par les Alliés. Le tracé de la ligne de chemin de fer entre Rennes et Saint-Malo suit d'assez près celui du canal, alors ! ...

Pour la famille DEBRAY, ce fut une aubaine d'avoir pu trouver refuge à la ferme LE HAGRE où ils restèrent... jusqu'à la mi-septembre.

Le fils de Mme LE HAGRE, Pierre, était prisonnier en Allemagne.

Phonphonse nous dit encore : « ... Mais, entre-temps, les Ponts et Chaussées nous firent parvenir une réquisition, signée de l'ingénieur de la navigation PORTAL en date du 15 juillet, nous obligeant à vider très rapidement le bateau. M. PORTAL nous avait donné-là un ordre impératif ! ... » Ainsi, les DEBRAY se décidèrent à envoyer *Océan* à Betton dès le 19 juillet et à y décharger les 70 tonnes de grumes sur les quais. C'était une mesure de sécurité, en cas de bombardement. Aussitôt, ils revinrent à la ferme des « Broses ».

Les Allemands, avant leur départ de Rennes, firent sauter les ponts, si bien que la traversée de la



Alphonse DEBRAY, son épouse Jeanne et son fils Phonphonse, attendent la fin des hostilités à la ferme Le Hagre, à Betton. A leurs pieds, leur mascotte : Rapide.

ville par les bateaux fut impossible.

Ce ne fut que le 18 septembre qu'*Océan* put reprendre la navigation vers Guipry, lieu de livraison des grumes du commanditaire M. LEBRETON.

Après la libération de Rennes, restait encore la poche de Saint-Malo à libérer. Ainsi, le trafic sur le canal d'Ille et Rance ne reprit pas de sitôt entre la cité corsaire et la métropole bretonne. Comme du côté de Rennes, sur le versant nord du canal, il y avait eu quelques effets directs dus aux assauts des troupes alliées pour libérer le territoire national du joug nazi, supporté depuis quatre longues années, mais aussi de terribles et sinistres actes de sauvagerie de la part de l'occupant, en certains endroits.

Le samedi 10 juin 1944, l'écluse des « Ilôts » en Trévérien subit un mitraillage intense, dirigé contre un détachement militaire allemand. La porte aval fut transpercée par vingt balles et celle d'amont par deux autres. Les balanciers, ces longues et grosses pièces de bois de chêne, débordant du sommet de chaque vantail de porte, qui permettaient en s'arc-boutant dessus de le faire pivoter, étaient déchiquetés par les balles de mitrailleuses de 20 millimètres. Aucune personne ne fut touchée ! ...

Le lundi 12 juin, vers 9 h 30 du matin, l'aviation alliée bombardait le pont Saint-Jean-Saint-Hubert, situé sur le Rance maritime à hauteur de Plouër et de La Ville-es-Nonais. La pile du pont suspendu, côté La Ville-es-Nonais, ainsi que la travée entre la rive et la pile étaient

démolies. L'avant-pont était bien endommagé. La travée centrale était en partie à l'eau. Le pont était impraticable et toute navigation, très dangereuse en-dessous, arrêtée temporairement. Ce même jour, la passerelle du « Châtelier » fut gravement endommagée. La veille, le tablier métallique du pont de « Lessart » s'était retrouvé dans la Rance !

Saint-Malo ne fut libérée que le jeudi 17 août 1944, après 11 jours de combats destructeurs. La cité était en ruines et le port de Saint-Malo et Saint-Servan avait subi d'importants dégâts ...

## Difficiles années

Le bureau du service navigation de Rennes reprit l'enregistrement du trafic, sur la Vilaine dès le mardi 15 août et sur le canal d'Ille et Rance, seulement le samedi 2 septembre 1944.

Le premier bateau enregistré sur le canal avait été le dernier, déjà relevé au mois de juin, lors de l'arrêt de la navigation : *Le Muguet*, conduit par Alphonse CHEVRIER. Il embarqua 80 tonnes de bois à « La Plouisière » en Guipel et les déposa à Saint-Grégoire.

Pendant les quatre mois de cette fin d'année 1944, on ne relève que 14 voyages effectués par cinq bateaux.

*Océan* continua à naviguer sur le canal d'Ille et Rance. Il fit quelques voyages de transport de sel entre Saint-Malo et Rennes. Il lui fallait se mettre directement à couple du cargo *Arzew*, dans l'avant-port de Saint-Malo, car les moyens portuaires n'étaient pas encore rétablis. Ainsi, à l'aide des mâts de charge du cargo, le sel était transbordé dans la cale unique de la péniche automotrice *Océan* qui prenait ensuite l'estuaire de la Rance et le canal en direction de Rennes.

L'hiver 1944-1945 fut très froid en Bretagne et il y eut pénurie de denrées comestibles. La situation fut bien difficile, surtout dans les villes. A Rennes on connut, en 1947, une inflation de plus de 50% sur les produits de première nécessité. Avait été mis en place un système d'approvisionnement favorisant la région parisienne, semble-t-il...

Pourtant, le 1<sup>er</sup> février 1945, le directeur de l'Office National de La Navigation, M. BROUSSE, signait un Avis de Réquisition Collective de La Batellerie. Cet avis, émanant du

Ministère des Travaux Publics et des Transports et de l'O.N.N., fut placardé partout en France sous forme d'une affiche de 65 x 49,5 centimètres. Il y était rappelé que les transports par eau constituaient un Service Obligatoire, dans les mêmes conditions que celles déjà déterminées par décret et arrêté du 27 janvier 1940.

Les personnels de la batellerie étaient tenus d'obéir aux ordres consécutifs à cet avis, sous peine de sanctions : 6 jours à 5 ans d'emprisonnement ! ...

Avant la fin de l'année 1945, *Océan* fit deux voyages de bois en grumes et 4 ou 5 voyages de bois de chauffage pour l'administration des Ponts et Chaussées de Rennes.

Le métier devenait difficile, d'autant que le fret ne reprenait pas sensiblement sur le canal et que les taxes n'allaient pas en baissant. Presque jusqu'aux dernières années de la décennie 40, les marinières-transporteurs durent régler les droits d'octroi.

Le recouvrement de cet impôt était devenu onéreux, aussi, petit à petit, les villes l'abandonnèrent pour d'autres systèmes de taxes sur la production, sur les transactions, les taxes locales. Puis il y eut les T.P.S., les taxes sur les prestations de service que la batellerie acquitta plus tard. Enfin, à partir des années 60, ce fut la T.V.A., Taxe sur la Valeur Ajoutée, bien connue aujourd'hui, qui prit le relais...

Mais après juin 1942, en vertu d'une Convention d'Affrètement au Voyage s'ajoutaient

REPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS		OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION
---	---	--

**REQUISITION COLLECTIVE DE LA BATELLERIE**

## AVIS A LA BATELLERIE

Un décret du 27 Janvier 1940 a prononcé la réquisition collective de la Batellerie pour faire face aux exigences de l'économie française en matière de transports par navigation intérieure.

— La Arrêté du 27 Janvier 1940 a déterminé les modalités suivant lesquelles s'effectuera un transport au moyen d'une seule équipe de requisisés.

Il est rappelé que la Nation étant toujours en guerre, ces textes sont toujours en vigueur, que notamment l'activité des transports par eau constitue un service public obligatoire et que la réquisition collective s'adresse à tous les personnels civils qui participent à l'exécution de ces transports : personnel des entreprises de transport et armées de la batellerie, personnel des entreprises de halage, manutentionnaires et de remorquage, pilotes, dockers des ports, personnel des entreprises de chargement et déchargement, de manutention, personnel des chantiers de construction et ateliers de réparation, etc.

Le personnel est tenu d'obéir aux Agents nommés, pour donner des ordres, sans peine, des 1940.

Affiche datant du 1<sup>er</sup> février 1945.

au prix de fret (prix de transport) : la moitié d'une taxe d'affrètement qui s'ajoutait au prix de la marchandise ; l'autre moitié était à la charge du transporteur (marinier ou courtier, affréteur...) ainsi que le timbre de convention, le timbre de la lettre de voiture et la taxe de coordination.

Il existait deux types de lettre de voiture, en volet A si le marinier était acheteur et transporteur ou en volet B s'il était uniquement transporteur.

Sur la lettre de voiture était prévu le prix du fret et un « délai de planche ». C'était un délai au-delà duquel le destinataire, à qui s'adressait la lettre, avait droit à une indemnité de retard, sauf en cas de force majeure. Dans le cas où le réceptionnaire dépassait les délais de déchargement, il devait des « surestaries » au transporteur. Par contre, si le délai de déchargement était moins long que le temps contractuel prévu, c'était le marinier-transporteur qui devait une « prime par jour gagné au déchargement ». Au dos de la lettre de voiture figurait un relevé de l'enfoncement du bateau, permettant de contrôler le tonnage...

Le trafic, sur le versant sud du canal d'Ille et Rance, fut bien faible en cette année 45, malgré les besoins. Cinquante neuf voyages furent effectués par 9 bateaux. Il faut tout de même dire qu'un certain nombre de voyages n'était pas enregistré. Pourquoi ? On sait que *Clémenceau*, comme d'autres, naviguait régulièrement à cette époque et qu'on le retrouve bien peu sur les registres. C'est d'autant plus évident que les besoins en matériaux de carrière étaient relativement importants, après les diverses destructions consécutives à la guerre. Sur le versant nord, il en était de même. On y transportait, sans arrêt, du sable de mer qu'on utilisait de plus en plus pour la reconstruction ! ...

Au cours de l'année 1946, on vit arriver sur Rennes 16 péniches de 80 m<sup>3</sup> de sable de mer, soit environ 130 tonnes par bateau. Une trentaine de voyages de pierre des carrières BARTHELEMY de Saint-Germain et Saint-Médard eurent lieu. *Clémenceau*, le vieux chaland bois à BARTHELEMY, sous la conduite de JOBIC, continua ainsi sa ronde entre Saint-Germain et Rennes jusqu'en 1948, année où il fut vendu.

L'hiver 1948-1949, la navigation sur le canal d'Ille et Rance fut encore assez perturbée par une période sèche avec insuffisance d'eau...

Les transports par route allaient en s'accélégrant, aidés en cela par l'arrivée des surplus des armées

alliées et en particulier de l'armée américaine. On voyait arriver des engins rachetés aux « surplus de guerre » : camions Dodge, G M C, Jeeps...

Alors qu'on pensait à une relance sensible sur le canal d'Ille et Rance, on enregistra, au cours de l'année 1948, que 49 voyages effectués par 7 péniches ou chalands (bureau de la navigation de Rennes). Sur Dinan, il y en eut autant, presque tous de sable de mer.

Les maraichers du bassin de Rennes demandaient beaucoup de sable de mer.

Ce fut sans doute ce qui décida Alain HUCHET, entrepreneur-affréteur de Rennes, à constituer toute une armada de péniches, dans le but précisément d'approvisionner le sable de mer et aussi le sable de Loire ou de carrière pour la reconstruction.

Ainsi, vit-on sur le canal quelques bateaux, connus, continuer ou reprendre leur navigation : *Cap-Tourane* à Jean MORIN de Redon, *Ville de Nantes* à Auguste BRANCHEREAU, *La Paix* des carrières d'Aucfer, conduite par Francis REGENT, *Espérance* à l'entreprise EVEN de Pleurtuit, conduite par Jean MENAGER et *Océan* à Alphonse DEBRAY de Redon.

Une partie des marinières fut d'accord avec le système d'affrètement mis en place par Alain HUCHET. Après quelque temps, ils déchantèrent car, petit à petit ils devenaient de « vulgaires employés », subordonnés à toutes ses exigences, disent certains anciens patrons-marinières. L'un des problèmes les plus importants était celui de la formation des « patrons-marinières » des bateaux loués ou achetés par Alain HUCHET qui « bâclait » celle-ci en une petite année, parfois moins. La profession n'avait toujours accepté les nouveaux patrons que lorsqu'ils avaient effectué leur apprentissage pendant au moins quatre ans à bord d'un bateau, comme aide-marinier.

Ce fut la raison d'un désaccord profond entre la profession et le nouvel affréteur rennais. Une partie des marinières restèrent indépendants, même si parfois ils travaillaient avec lui, Alphonse DEBRAY, avec *Océan*, fut de ceux-là.

Son fils, Phonphonse, précise que lorsqu'il faisait le sable de mer, depuis ce temps-là, il n'allait plus en Rance maritime.

En effet, Albert BARTHELEMY amenait désormais le sable, dragué en Rance maritime ou dans l'estuaire, jusqu'au petit port fluvial de

Lyvet », au-dessus de l'écluse du « Châtelier ». Le vieux chaland de Rance *Louis* servait à cela mais aussi le sloop *Petite-Reine*, aménagé en sablier. *Louis* était resté désarmé un moment, jusqu'en 1941, à la cale de la carrière de « Vaugré ». Il fut, par la suite, utilisé uniquement pour le sable de mer.

Les automoteurs assurant le transport de sable se mettaient à couple de *Louis*, à « Lyvet », et recevaient environ 130 tonnes de sable de mer qu'ils remontaient à Rennes, sans avoir eu besoin d'aller le charger à la pelle sur les bancs de l'estuaire de la Rance. Plus tard, l'envasement du canal ne permettait plus que des chargements de 90 tonnes !

Albert BARTHELEMY ramenait alors environ 1 200 tonnes de sable de mer par mois, à « Lyvet ».

A tour de rôle, les bateaux affrétés par Alain HUCHET transportaient donc du sable de mer vers la métropole bretonne.

Il fallut aussi assurer, de nouveau, l'approvisionnement en charbon des Papeteries de Bretagne. *Il de France*, à partir des années 50, transportait le charbon pour les Papeteries et parfois la pâte à papier. Mme Alphonse CHEVRIER était désormais « patron » de cet automoteur qui avait comme marinier Jean MENAGER (fils).

De son côté, *Océan* prenait souvent des grumes de peuplier, tout le long du canal d'Ille et Rance, qu'il livrait à la manufacture d'allumettes de Trélazé. Lui aussi faisait parfois du charbon pour les Papeteries de Bretagne.

Ce fut en 1950 que Francis DEBRAY et son fils Emmanuel prirent livraison de leur nouveau *Mistral*, construit en « dommage de guerre », par l'arsenal de Lorient comme le fut *La Marne* à Jean-Baptiste LASNIER. Ces deux bateaux ne vinrent pas sur le canal d'Ille et Rance qui ne vit pratiquement aucune navigation en 1950-1951 !

De nouveau, l'administration pensait déclasser le canal et combler les écluses ! Affreux ! ...

L'année 1954 fut celle du retour d'un nouveau *Bretagne* construit, lui aussi, dans le cadre des dommages de guerre par l'intermédiaire de La Société pour La Reconstruction et Le Renouvellement du Parc Fluvial.

Ce fut le premier bateau en fer entièrement construit par le nouveau chantier qu'Alphonse MERRE et son fils venaient d'implanter à Nort-



Louis, croquis signé A.C. POTTEM, amateur anglais installé à Lanvallay vers 1970. Ce fut le dernier chaland de Rance en bois (construit en 1917) à naviguer sur le canal et dans l'estuaire de la Rance jusqu'au 2 octobre 1968, année de cessation des activités de sablier de mer par M. Albert BARTHELEMY.

sur-Erdre...

Mme BETHUEL, à la fin de la guerre, resta seule avec son fils Jean et c'est elle qui reprit la direction du bateau. Une toute petite relance de la navigation avait lieu sur le canal.

On vit Jean BETHUEL sur le canal encore pendant quelques années, comme Jules GREGOIRE et son gendre Claude RABET sur *La Léone*, Etienne GREGOIRE sur *Marguerite* ou encore André LOREAU sur *Albatros*. Ils restèrent tous indépendants. A partir du milieu des années 50, la pâte à papier pour les Papeteries de Bretagne arriva régulièrement au port de Saint-Malo. Un certain nombre de bateaux furent affrétés par Alain HUCHET, encore une fois, pour approvisionner au jour le jour les Papeteries.

Il continuait plus que jamais le sable, aussi bien par la Vilaine pour le sable de Loire et celui des



Péniche Saint-Paul, chargée de troncs d'arbres, dans les onze écluses, vers 1956.

carrières d'Apigné, que sur le canal d'Ille et Rance pour le sable de mer. Un nouveau petit coup de pouce au trafic sur le canal d'Ille et Rance avait lieu.

Alain HUCHET disposait désormais de toute une armada de bateaux : *L'Alcyon* conduit par Léon THOMAS et appartenant à René BROHAN de Saint-Nicolas-de-Redon, *La Paix* conduit par

Pierre LELIEVRE (qui racheta *Laborieux* à Auguste COUREAU en 1964), *Condé* conduit par Christian FERRE et appartenant à Armand THOMAS de Saint-Julien-de-Concelles, *Zéphyr* à Louis GIRAUDINEAU, *Saint-Paul* conduit par Auguste DUCLOYER, *Arc-en-Ciel* conduit par Marcel MENAGER de Saint-Malo-de-PHILLY (surnommé « mitrailleuse ») et appartenant aux héritiers de Yves RIO de Hennebont, *Condorcet* à Henri HUTEAU de Blain, *Danube* à Armand GICQUEL et *Moïse* conduit par Jean MENAGER et appartenant à Arthur LE MAITRE.

Ces bateaux étaient, soit en association avec Alain HUCHET, soit loués par lui, indifféremment avec le propriétaire comme patron-marinier... ou sans lui.

Au cours des années, il racheta seul ou en copropriété, un certain nombre de ces bateaux. Dès 1950, il avait acheté *Moïse* à parts égales avec un nommé LE GALL et Jean MENAGER qui en resta le patron-marinier. En 1959, il acquit *l'Alcyon*, toujours conduit par Léon THOMAS, puis *Danube*, encore conduit un moment par Armand GICQUEL et *Zéphyr* qui fut conduit par Pierre AUBIN. En 1963, il achetait *La Paix* au département du Morbihan, conduit un moment par



Péniche "Océan" dans le bassin du port de Bazouges-sous-Hédé au cours de l'été 1954.

Pierrot LELIEVRE. *Condorcet* fut acheté en 1964 et désormais conduit par Jérôme ROGER et enfin, en 1971, il finit par acquérir *Condé* conduit par Christian FERRE.

Pour un certain nombre de marinières, l'achat de leur bateau par Alain HUCHET, suite à la relance du sable de mer, fut une aubaine.

De leur côté les indépendants faisaient ce qu'ils pouvaient et, bien souvent transportaient ce qu'ils réussissaient à trouver comme fret.

En 1955, l'année de son mariage, Phonphonse DEBRAY devint le patron à part entière de *Océan* car son père, Alphonse, avait fait valoir ses droits à la retraite en gardant la propriété.

Par un concours de circonstances, Phonphonse s'orienta très vite vers le transport du sable de Loire jusqu'à Redon ou Rennes et l'on ne vit plus *Océan* sur le canal d'Ille et Rance que très rarement.

*Océan* réalisa toutefois quelques travaux de dragage sur le canal. Eugène LE GUEVEL en était toujours le marinier. C'était en 1956.

Deux fois, cette année-là, *Océan* amena encore jusqu'aux quais de « Lengager » des chargements de gravier pour les Ponts et Chaussées. En 1957, muni d'un engin spécial, vint assurer le dragage du bief aval de l'écluse des « Brosses », ce qui dura environ deux mois.

Entre le 3 et le 18 avril 1958, il livra 6 chargements de 100 tonnes de gravier, provenant de la carrière de « Montserat » sur la Vilaine, à Saint-Grégoire. Ce furent ses derniers voyages sur le canal d'Ille et Rance.

Peu de temps après, Phonphonse DEBRAY s'installa quai de la Digue à Saint-Nicolas-de-Redon, prenant la suite d'une négociante de sable jusqu'en 1982, année où il prit une retraite bien méritée... sur les bords de l'Oust à Redon.

Quelques-uns s'accrochèrent encore sur le canal !

Ce fut le cas de *Marguerite*, assez connue dans la région pour que, la voyant arriver au détour d'une courbe, on s'écriait : « ... Tiens ! V'là l'ère GREGOIRE ! ... »

Juliette LEBRETON, l'ancienne éclésièrre du « Dialay » confirmait que *Marguerite* passa son écluse jusque vers les années 60 et qu'elle transportait parfois de la pâte à papier mais surtout du gravier, de la pierre ou du bois de chauffage.

C'était une bien belle péniche qui transportait

ses 130 tonnes de marchandises sans problème. Ce fut le dernier bateau à être motorisé de tous ceux qui circulaient sur le canal d'Ille et Rance ! Il fut équipé d'un moteur BAUDOUIN de 60 chevaux, seulement depuis 1952. Vers la même époque il avait été équipé d'un treuil ce qui rappela une anecdote à Juliette : « ... Chaque fois que *Marguerite* descendait vers Saint-Malo, j'entendais le père Etienne GREGOIRE marmotner d'un air contrarié... "Montreuil va pas passer, Montreuil va pas passer, Montreuil passera pas..." "Je me demandais bien ce que cela voulait dire ? En effet, comme on était au « Dialay » tout près de la commune de Montreuil-sur-Ille, je ne voyais pas ce qu'il pouvait avoir contre ce pays-là en marmotant ainsi chaque fois qu'il se dirigeait vers Montreuil !

Je finis par lui demander ce qu'il avait toujours à maugréer contre cette commune-là. A mon grand étonnement, le père Etienne m'expliqua qu'il venait, quelques semaines auparavant, de faire installer un treuil sur l'avant de sa péniche afin de faciliter les manœuvres de déchargement. Mais le bâti de cet engin était assez haut et lorsque le bateau passait à vide, bien souvent, il touchait sous la voûte du pont d'Ille, situé tout en haut de mon bief, auprès de l'écluse du même nom. Il lui était même arrivé d'être obligé de remplir sa cale avant d'eau, pour passer.

Alors, quand j'eus compris ce qu'il m'expliquait-là, je lui dis que j'enverrais de l'eau » quand il serait à vide et c'est ce que je fis désormais.

Mais c'était plus fort que lui, chaque fois qu'il descendait à vide, il grognait toujours et j'entendais, malgré mes envois d'eau : « ... Mon treuil passera pas, mon treuil passera pas... hum ! ... »

Par la suite, le marinier Etienne GREGOIRE et l'éclésièrre Juliette LEBRETON devinrent des copains. Elle lui lançait au passage : « ... vous en faites pas, père GREGOIRE, je vais envoyer de l'eau... »

C'est ainsi que des amitiés se forgeaient au travers des problèmes posés par les métiers des uns et des autres, sur le canal. Un jour ou l'autre, l'occasion se présentait.

On trinquait ensemble dans la maison d'écluse, bien au frais, à l'aide des fameuses bolées cerclées de leurs deux bandes oranges et remplies du cidre que nos fringantes éclésièrres venaient de remonter

de la cave dans l'habituel pichet de terre cuite et peinte.

A l'écluse du « Dialay », une salade ou deux, données par Juliette à l'épouse du père Etienne, qui n'avait pas souvent l'occasion d'en récolter dans son propre jardin, étaient les bienvenues...

Au cours de ces années 50 et 60, il y eut une tentative d'approvisionnement la ville de Rennes en pommes de terre primes par le canal d'Ille et Rance. Mais ce mode de transport des primeurs côtières fut vite abandonné et n'apporta pas de relance du trafic.

Juliette LEBRETON se souvient que, vers la fin des années 50, la tannerie de Montreuil provoqua une pollution très importante dans l'Ille.

Or, comme l'Ille se déverse directement dans le canal d'Ille et Rance, le bief du « Dialay » fut particulièrement touché par les méfaits de cette importante pollution.

DECLARATION DE CHARGEMENT

AVIS DE TRANSPORT

SPÉCIFICATIONS DU BATEAU

SPÉCIFICATIONS DU TRANSPORT

SPÉCIFICATIONS DE LA MERCHANDISE

DECLARATION DE CHARGEMENT

AVIS DE TRANSPORT

SPÉCIFICATIONS DU BATEAU

SPÉCIFICATIONS DU TRANSPORT

SPÉCIFICATIONS DE LA MERCHANDISE

Juliette relate : « ... Au petit matin, en nous levant, nous avons découvert l'ampleur des dégâts. Comme il y a toujours un léger courant, du fait du débordement continu au-dessus de la porte amont de notre écluse, nous avons découvert un amoncellement, en surface, de poissons de toutes sortes sur au moins 200 mètres de longueur du canal ! C'était un vrai tapis ! Les anguilles, plus résistantes, essayaient de s'échapper en se faufilant le long des berges. Sur les 52 mètres au-dessus de l'écluse, il y avait bien une épaisseur de 50 centimètres de poissons morts, le ventre en l'air, couchés sur le côté, piqués verticalement la tête hors de l'eau, gobant quelques bulles d'air ! Malheureusement on n'y pouvait rien.

Mon mari, qui travaillait à l'entretien du canal, fut mobilisé, avec les autres ouvriers de la brigade



d'entretien de l'atelier de Saint-Germain... et moi aussi. J'ai donc aidé à sortir ces centaines de kilos de poissons morts de l'eau, qu'il fallait enterrer, au fur et à mesure, pour éviter infections ou épidémies. Cela dura plusieurs jours. La punteur devenait insoutenable, à la fin !

Maurice ROCHE, ouvrier d'entretien lui aussi, habitant l'écluse de « Lengager », et mon mari restèrent seuls à terminer le travail et mirent presque une semaine à s'en sortir ! ... »

## La fin de la batellerie

L'impulsion créée par la constitution de l'armada d'Alain HUCHET, tendant à une certaine relance, contribua au moins au maintien du trafic pour l'approvisionnement des Papeteries de Bretagne, en charbon pour ses chaudières et aussi en pâte à papier. Elles reçurent en 1958, par exemple, 6 000 tonnes de houille en provenance de l'Angleterre, par l'intermédiaire du port de Saint-Malo, ainsi que 15 000 tonnes de pâte à papier.

Alain HUCHET faisait venir aussi 2 à 3 000 tonnes de sable de mer à Rennes, en provenance de l'estuaire de la Rance.

Toujours en 1958, on relève sur les registres d'affrètement du bureau du service navigation de Rennes, un trafic descendant de 700 tonnes de balast et macadam, 1 100 tonnes de gravier et 1 300 tonnes de pavés de pierre. Cela nous fait un total de 27 100 tonnes mais... cette année-là, le grand quotidien régional *Ouest-France* signale 542 passages sur le canal pour un total de 49 334 tonnes.

Il faut entendre par là 542 relevés de bateaux en charge, ce qui donne une moyenne transportée par

péniche de 92 tonnes. Cela semble très réaliste, si l'on retient que les matériaux transportés étaient tous à forte densité.

Alain HUCHET menait son armada, « tambour battant », si l'on peut dire !

Il faisait toujours naviguer ses bateaux deux par deux, afin de créer une certaine émulation, mais aussi en cas de problèmes. Si un moteur tombait en panne, cela permettait de se dépanner, d'une manière ou d'une autre.

Malgré tout, il y avait parfois des incidents. Le mercredi 5 septembre 1956 fut un mauvais jour. **La Léone** à Jules GREGOIRE, dit « P'tit Jules », et **Saint-Paul** conduit par Auguste DUCLOYER remontaient ensemble de Saint-Malo où ils avaient pris chacun leur chargement de pâte à papier pour les Papeteries de Bretagne. Ils se suivaient en arrivant à l'écluse du « Chatelier » dans laquelle deux bateaux pouvaient passer ensemble.

**Saint-Paul** était bien entré dans l'écluse et on était en train de l'amarrer, en attente de recevoir **La Léone**. Le courant traversier, au ras des musoirs en aval de l'écluse, ne cessait de se renforcer car la mer montait.

Ce jour-là, **La Léone** n'avait pas assez d'envahie en présentant son avant en bout d'écluse. Par ailleurs, il semble que le **Saint-Paul** maintenait encore son moteur en route pour « coller » son bord pendant l'amarrage.

P'tit Jules eut beau faire, l'avant buta dans le musoir d'écluse, côté est, et l'arrière de son bateau fut entraîné par le travers.

Les éclusiers tentèrent bien de l'amarrer par l'avant, mais le courant était trop fort et **La Léone**, qui n'avait plus aucune erre, pivota complètement sur elle-même, fut entraînée, l'arrière le premier, jusque sur la digue du grand déversoir contigu à l'écluse et resta coincée dans une position très instable ! Il était 19 h 45. Le bateau subit de gros dégâts...

Gabrielle ROCHEE, l'ancienne éclusière de « Lengager », se souvient très bien que « les bateaux à HUCHET », c'est ainsi qu'on les appelait par ici, naviguaient toujours par deux.

C'était sûrement pour regrouper les opérations de chargement et de déchargement et donc, mieux rentabiliser les transports, me dit-elle. C'était en même temps un mieux pour la sécurité.

Gabrielle nous dit que « ça tournait » mais que

de temps en temps, Alain HUCHET n'était pas « chien » avec les mariners. Quand il y avait un match au stade rennais, les deux mariners laissaient leurs deux bateaux, solidement amarrés le long des quais de « Lengager », pendant un jour, parfois plus, pour aller soutenir les « pros » du stade !

Et puis, la ronde reprenait de plus belle !

Gabrielle dit encore : « ... Vous savez, ces gars-là, ils étaient tout le temps pressés ! Quand ils passaient l'écluse, je n'allais jamais assez vite ! Vous pouvez être sûr que le rendement était à l'ordre du jour... »

Son mari Maurice, ouvrier d'entretien sur le canal, raconte qu'au cours de l'hiver 1962-1963, le froid fut tellement vif et dura si longtemps qu'il y avait 19 centimètres d'épaisseur de glace sur le canal !

Plusieurs ouvriers du service entretien furent embarqués sur l'avant d'une péniche et à l'aide de gros maillets ils essayaient de briser la glace alors que l'on mettait le moteur du bateau en marche avant, à pleine puissance. Du côté de l'écluse « Ille », on essaya même d'accoupler deux bateaux et de casser la glace sur une grande largeur, en reculant et avançant pour donner des coups de batoir, au risque de casser la coque des péniches. Il fallut abandonner. Tout cela était du bricolage !

On avait bien essayé de maintenir la navigation mais c'était impossible. La navigation ne put reprendre que trois semaines plus tard. Ce fut l'un des hivers les plus durs pour le canal d'Ille et Rance !

Les années passaient et l'armada HUCHET prolongeait l'épopée du trafic commercial sur le canal. Mais il faut croire que l'administration n'y croyait plus, depuis longtemps déjà, puisqu'après le lundi 4 mai 1959, plus aucun transport ne fut enregistré par le bureau du service navigation de Rennes, pour le canal d'Ille et Rance.

Ces années 60, au cours desquelles eurent encore lieu un certain nombre de voyages de l'armada HUCHET et de quelques particuliers, n'étaient qu'un sursis.

Les privés avaient abandonné le canal d'Ille et Rance les uns après les autres. Il ne restait que **La Léone** à P'tit Jules, GREGOIRE et **Marguerite** au père Etienne GREGOIRE sur le versant sud et puis **Zéphyr**.

Mais **La Léone** appartenait désormais à Claude RABET, le genre de P'tit Jules...

Profitant du fait que le trafic commercial avait énormément baissé, alors que « la plaisance » n'était qu'à ses débuts, l'administration demanda à certaines éclusières de sasser les bateaux à plusieurs écluses. Ce fut là une politique de l'administration qui avait tendance à sa généraliser au fur et à mesure de la baisse du trafic commercial, devenant irréversible.

Il y avait encore quelques bateaux sur le canal. En 1965, il n'y eut qu'une centaine de passages de bateaux dont beaucoup de plaisance.

De temps à autre, on voyait la péniche motorisée **Laborieux** sur le canal. Ce bateau, construit en 1897 par LE GALL de Nantes avait reçu un premier moteur de 20 chevaux en 1922, à Dinan... Pierrot LELIEVRE qui l'avait racheté le 14 février 1964, navigua peu sur le canal et s'attacha au transport de sable de carrière, entre l'écluse de « Mons » sur la Vilaine et Rennes.

Gabrielle, l'ancienne éclusière de « Lengager » pense qu'en ces années-là il ne restait plus que 9 bateaux sur le canal : **Arc-en-Ciel**, **Condé**, **Condorcet**, **l'Acyon**, **La Paix**, **Moïse**, **Saint-Paul**, **Zéphyr** et **Marguerite**.

Denise CHOUARAN, de l'écluse de « Saint-Germain », vécut aussi cette période de la fin de la batellerie sur notre canal. Elle avait pris son poste, à cette écluse, le 1<sup>er</sup> mars 1962. Elle connut donc l'armada d'Alain HUCHET. Son premier contact avec un marinier, dont elle éclusa la péniche, eut lieu dès le lendemain, mais ne fut pas bien sympathique.

**L'Arc-en-Ciel**, conduit par Marcel MENAGER, se présenta côté aval de l'écluse. Denise lança au marinier, après lui avoir dit bonjour :

« ... Je ne sais pas encore bien manœuvrer les portes car je ne sais là que depuis hier seulement ! Vous allez bien m'aider un peu ? ... » Le marinier lui répondit sèchement : « ... Y'a pas besoin d'sortir de Saint-Cyr pour tourner une manivelle, non ? C'est pas sorcier ! Et puis, moi, je m'en fiche, j'ai pas d'temps à perdre. Débrouillez-vous ! ... »

Denise eut le cœur bien gros, ce jour-là ! ...

Elle s'habitua très vite à la manœuvre des

portes mais éclusait de moins en moins de péniches.

Elle se souvient avoir éclusé, quelques années plus tard, le 1<sup>er</sup> novembre, une péniche chargée de sable, ce qui arrivait alors rarement.

Le bateau était descendant et entrain dans l'écluse. Tout à coup, dans la vague provoquée sur l'avant de celui-ci, elle entrevit des cheveux qui flottaient, comme une tête qui s'enfonçait et remontait au rythme des mouvements de l'eau. Son mari, le marinier et elle devinrent pâles. Un noyé dans l'écluse ! Coïncidence ! A côté, un portefeuille flottait sur l'eau. Son mari le récupéra vivement et se précipita pour appeler la gendarmerie.

Pendant ce temps, le marinier, à l'aide de sa gaffe, avec Denise, essayèrent de sortir le noyé de l'eau. Stupéfaits, ils ne récupérèrent qu'un... lapin crevé !

Ils se regardèrent, mais sans rire, car il y avait le portefeuille dont les gendarmes retrouvèrent rapidement le propriétaire, un promeneur rennais, bien vivant ! Ils parlent souvent de cette histoire qui les fit rire bien des fois depuis...

Quatre ans après son arrivée, Denise n'éclusait plus que quelques péniches ou automoteurs régulièrement... et encore bien peu de plaisanciers.

Les plus ancienne éclusières restaient très liées à la batellerie commerciale.

Madeline, ancienne éclusière de « Ille », contrairement à Denise, s'était fait un ami de Marcel MENAGER, patron de **Arc-en-Ciel** :

« ... Je sais, on le surnommait « mitrillotte » parce qu'il parlait très vite ! Mme MENAGER nous confiait souvent leur fille, ce qui leur facilitait le travail à bord, lors de leurs longs parcours. Comme le trajet habituel et continu avait lieu de « Lyvet » ou de Saint-Malo à Rennes, aller-retour, ils voyaient fréquemment leur fille. Ils restaient alors avec nous, le soir et repartaient le lendemain matin. On devint vraiment amis. Ils nous recevaient sur leur bateau et nous, à la maison-éclusière. On allait même parfois chez eux à Saint-Malo-de-Phily... »

Les amitiés, comme ailleurs, se forgeaient au fil des événements de la vie, des rencontres, mais surtout des affinités qui se créaient lors des

rappports humains... Tout cela allait disparaître sur le canal d'Ille et Rance !

Certaines anciennes « éclusières du commerce » pensent que l'automoteur *Arc-en-Ciel*, conduit par Marcel MENAGER, fut le dernier représentant de la batellerie commerciale, la batellerie du labeur, qu'elles virent passer sur le canal d'Ille et Rance... vers 1967, 1968 ... semble-t-il.

Le souvenir du dernier bateau n'est pas fortement marqué car aucune manifestation particulière n'eut lieu, lors de cette disparition, en apparence anodine mais toutefois historique.

*Marguerite*, au père Etienne GREGOIRE, fut aussi l'un des tous derniers bateaux de travail sur le canal d'Ille et Rance.

Beaucoup des anciennes éclusières contactées pensent que ce fut *Marguerite* le dernier. Il faisait le sable pour l'affréteur rennais Alain HUCHET dont les bateaux furent bien les derniers sur le canal !

C'était en 1972, l'année où Claude RABET abandonna. Lui aussi, il était indépendant :

« ... Ce fut bien cette année-là que tout s'arrêta sur le canal d'Ille et Rance ! ... »

Ce solide Malouin, dont les aïeux étaient marins de père en fils, est catégorique.

Il avait commencé très tôt à naviguer... sur le canal d'Ille et Rance. Il était alors tout jeune ! 13 ans seulement lorsqu'il embarqua sur les bateaux affrétés par Alain HUCHET pour faire le sable de Loire entre Nantes et Rennes.

Ensuite, il navigua avec Auguste DUCLOYER, dit « Nimbus », sur *Saint-Paul* et vers 1960 sur *Condorcet*. Au retour du service militaire, il épousa la fille de P'tit Jules GREGOIRE à qui il acheta *La Léone* en 1962. La concurrence était très dure et il y avait peu de transport par eau.

Il navigua sur le canal de Nantes à Brest et un peu sur le canal d'Ille et Rance et transportait tout ce qu'il trouvait : charbon, pâte à papier, bois, blé et matériaux de construction. Cela dura une dizaine d'années.

Comme il le dit :

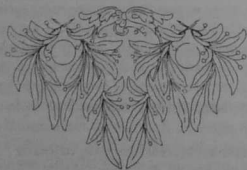
« ... Cela ne pouvait pas durer. L'Etat nous avait abandonné. Le canal, sur lequel les travaux d'entretien avaient été délaissés, était envasé. Notre tonnage transporté, qui aurait dû être de



Auguste DUCLOYER, dit Nimbus, l'un des derniers sur le canal. Ici, en juin 1955 dans l'écluse de Jengager, sur le Saint-Paul.

120 à 130 tonnes (notre maximum), pour s'en tirer, était de ce fait, limité à 80,90 tonnes. Alors, en 1972, comme tous les ans pendant la période de chômage du canal d'Ille et Rance, j'ai conduit *La Léone* dans le bassin Bouvet du port de Saint-Malo pour revoir mes parents. Juste après cette période de chômage, avec beaucoup de peine, je me suis décidé à vendre *La Léone* ! ... »

La batellerie commerciale, sur le canal d'Ille et Rance avait vécu !



Depuis octobre 1968, « Louis » resta amarré le long du quai Talard, en aval du vieux pont de Dinan jusqu'en fin d'année 1974, époque où Marie VIOT, avec « Ile de France », l'emmena à l'échouage sur le haut des grèves situées en aval de la digue de « Le Chatelier ». On y voit encore aujourd'hui son épave, dernier vestige des chalands de Rance, bateaux spécifiques du canal Ille et Rance !

## XI

# Causes du déclin

Au début des années 1970, on pouvait dire que le trafic commercial sur notre beau canal avait vécu... Les bateaux de travail, de transport fluvial, après presque 150 années d'existence du canal d'Ille et Rance, laissèrent définitivement place au début, extrêmement hésitant, d'une navigation de plaisance. Le trafic commercial avait été transféré, en totalité, au rail et à la route.

## Quelle volonté ?

Le canal d'Ille et Rance n'avait décidément pas vocation commerciale : il n'avait pas été commencé dans cette optique-là et se trouvait, un siècle et demi plus tard, malgré tous les efforts, dans une situation d'inutilité... à deux doigts du déclassement définitif.

Il semble que dès sa mise en service, le dimanche 28 octobre 1832, il était voué à l'échec...

N'existait-il pas un certain déconcertement ?

Pourtant, nombreux furent ceux qui crurent pouvoir lui faire jouer le rôle pour lequel tant d'autres canaux et voies navigables avaient été conçus : le trafic commercial.

Lorsque les hommes politiques bretons de l'ancien régime et les scientifiques envisageaient sa construction, l'Angleterre posait déjà de sérieux problèmes à la France. Notre commerce maritime était fortement perturbé puisque notre flotte, trop faible, ne put vaincre l'armada anglaise...

Le Comte François Joseph de KERSAUZON, siégeant aux Etats de Bretagne en 1746 puis 1765, présenta bien une argumentation basée sur l'aubaine qu'eût été un tel canal entre Rennes et Saint-Malo pour les transports et l'aspect économique très positif qu'il aurait fait naître...

D'autres que lui y allèrent de leurs arguments en ce sens. Mais alors, pourquoi avoir conçu le

canal d'Ille et Rance à un si petit gabarit ?

Il semble qu'il devait y avoir un décalage énorme entre la position des gens siégeant aux Etats de Bretagne et Louis XVI par exemple. Mais il est certain que les vues des Bretons et celles de Napoléon étaient, elles, complètement opposées, même si les rapports flatteurs des Préfets, pendant la construction, laissaient penser le contraire.

Décidément, l'objectif primordial de sa conception, puis de sa construction, déclenchée par le guerrier Napoléon 1<sup>er</sup>, semble avoir maintenu le canal dans un cadre qui ne lui permettrait pas d'évoluer.

Un homme de science comme Alexis ROCHON, membre de l'Institut tout de même, qui en 1801 proposait la construction du canal d'Ille et Rance dans le cadre de la canalisation de l'Ouest, n'apporta guère de modifications aux projets déjà établis sur la base d'une détermination presque uniquement militaire, stratégique.

Il est clair que la réflexion sous l'Empire avait été guidée par le besoin de liaisons intérieures entre le grand port de guerre Brest et les autres ports susceptibles de suppléer à son blocus éventuel : Lorient, Nantes et Saint-Malo. Cela se présente comme si l'on avait pensé qu'on aurait toujours, à l'avenir, à contrer un blocus maritime.

Je crois qu'il faut arrêter à tout cela les vraies raisons du déclin futur de notre canal, en ce qui concerne le trafic commercial auquel il fut finalement affecté.

Il y a pourtant un point qui laisse interrogatif. C'est la lenteur du début des travaux, en un seul point, pendant quelques années. Cela ne semble pas correspondre avec la volonté affirmée de contrer rapidement le blocus maritime chronique que connaissait la France.

Le démarrage de ces travaux, en un seul point, avec un bien petit encadrement et des effectifs faibles par rapport aux objectifs connus, était-il dicté uniquement par des impératifs techniques ?

On disait qu'en ouvrant le chantier, on allait soulager la misère, le manque de travail... comme si l'on hésitait. Cela ne pouvait être une finalité.

Il faut bien remarquer que, même sous la Restauration, lorsque l'on décida vers 1820 de relancer la construction des canaux (parce que le réseau routier était en mauvais état), on ne pensa pas plus à concevoir une voie navigable susceptible d'évolution et l'on conserva le petit gabarit à notre canal. Et pourtant il était encore possible de se pencher sur cet aspect.

L'avenir économique du canal d'Ille et Rance ne fut certes pas envisagé en profondeur comme un projet de cette envergure l'eût exigé, alors qu'il aurait encore été possible de remédier au mal, même lors de la relance des travaux en 1821-1822.

## Erreurs

Nous avons un exemple très clair de l'état d'esprit, n'allant pas en ce sens, même à la fin de sa construction, dix ans plus tard.

On est en effet en droit de se poser des questions quand on s'aperçoit que, dès la mise en service du canal d'Ille et Rance, les autorités constataient que l'écluse du « Châtelier », située à la limite de la zone maritime de la Rance, était mal conçue, trop petite, pour absorber le trafic commercial supplémentaire de cabotage qui remontait jusqu'à la ville de Dinan !

C'est incroyable ! Alors qu'on connaissait une navigation de cabotage jusqu'au port de Dinan bien avant la construction de l'écluse. D'autre part, il faut observer qu'en 1825, en pleine effervescence des bâtisseurs, on s'était aperçu que cette dernière écluse, qui devait être implantée au lieu-dit « La Courbure », n'aurait pas permis la remontée courante des bateaux de mer et qu'il aurait fallu la construire bien plus bas, en cet

endroit du « Châtelier ».

Un comble ! Sept ans après cette première erreur, on négligeait encore, en partie, la navigation particulière vers le port de Dinan. Il est évident que l'esprit n'était vraiment pas tourné vers l'avenir !

Comme le laisse entendre le début de cette modeste analyse, dès sa mise en service, l'avenir de notre canal d'Ille et Rance était largement compromis.

On n'avait pas suffisamment réfléchi au trafic commercial existant et certainement pas beaucoup à son évolution future !

En novembre 1834, le projet d'une nouvelle écluse plus grande au « Châtelier » était ficelé et l'on construisait à partir de 1835 celle que nous connaissons aujourd'hui.

Voilà donc bien la démonstration d'un certain laxisme au niveau de la conception même et de l'avenir du canal, dans le domaine de ce que l'on appellerait aujourd'hui la prospective. On n'avait pas envisagé, ni sous l'Empire, ni sous la Restauration, que les canaux bretons pourraient avoir un très important rôle économique à jouer à l'avenir. Lors de leur conception ils ne furent donc pas adaptés à une évolution future.

Ce n'était, bien évidemment, pas une question de capacités car on avait des ingénieurs à la hauteur, nous l'avons vu, c'était une question d'état d'esprit, certainement, mais aussi et surtout, une question de volonté politique. La Bretagne était-elle réellement devenue province française ? Par ailleurs, on peut aussi se poser la question : pourquoi le canal projeté entre la Vilaine et la Mayenne ne fut-il jamais réalisé ?

Tout cela mérite réflexion...

Dès 1845, 13 ans seulement après la mise en service du canal, l'administration des Ponts et Chaussées indiquait elle-même, dans des documents, que le chemin de fer allait être « un auxiliaire obligé » du canal.

Du fait de l'avènement d'un certain antagonisme entre le rail et le canal, on peut trouver assez pernicieuse la raison sociale de l'un des services des Ponts et Chaussées intitulé, vers 1855 : Service Spécial des Ports Maritimes de Commerce, du Canal d'Ille et Rance et du Contrôle des Chemin de Fer. Après coup, connaissant les menaces de déclassement qui ont pesé presque constamment depuis la deuxième

moitié du 19<sup>ème</sup> siècle sur le canal, on peut se demander quel pouvait être l'état d'esprit de ce service ? Côté navigation, les bateaux furent conçus, presque dès l'origine du canal (moins de 15 ans après), au gabarit des écluses mais aussi au maximum du tirant d'eau possible que permettait le mouillage. Ce mouillage ne fut pas si longtemps que l'on pourrait le penser de 1,62 mètre, comme le prévoyaient les concepteurs. L'entretien du canal finit par laisser à désirer, c'est le moins que l'on puisse dire, encore un élément qui permet de penser qu'on n'y croyait pas.

Les bateaux avaient environ 26 mètres de longueur, 4,50 mètres de largeur et 1,50 à 1,60 mètre de tirant d'eau. C'était le maximum permis par le gabarit du canal d'Ille et Rance. Il n'était donc pas possible par la suite, d'envisager une évolution des capacités de transport des bateaux qui, par ce petit gabarit, étaient limitées à environ 130 tonnes à 1 000 kilogrammes.

On ne pouvait guère penser à des trains de chaland poussés, ceci pour plusieurs raisons. Les écluses ne permettaient de sasser qu'un seul chaland à la fois et il fallait compter 15 à 20 minutes pour qu'il passe.

La faible largeur du canal et son tracé tortueux n'auraient pas permis à un pousseur d'évoluer sur ses eaux. Par ailleurs, la vitesse autorisée de 6 km/h ne pouvait guère être dépassée sans causer de sérieux dégâts aux berges par l'effet de houle provoqué par les forts déplacements d'eau. Puis, le nombre d'écluses, sur la distance de 84,802 km, est de 48 ce qui est énorme puisqu'il faut déjà compter 16 heures d'éclusage environ. A cela, s'ajoutent environ 28 heures de navigation. C'est donc un total de 44 heures, soit 4,5 jours entre Rennes et l'écluse du « Châtelier », en comptant des journées de 10 heures sans aucun aléa.

La saturation du canal est d'autre part vite atteinte quand on constate qu'en 10 heures on se trouve limité à 30 passages. Cela donne 4 950 transports montants et autant à la descente vers Saint-Malo, en un an. Si on retient la meilleure moyenne de tonnage sur l'ensemble des bateaux chargés ou vides et qui avoisine les 50 tonnes, on obtient un maximum de 257 500 tonnes à la remonte vers Rennes. A la descente, le tonnage atteignait parfois 50% de celui enregistré à la remonte. En tenant compte du temps de chargement et de déchargement, de l'entretien

courant etc., on peut estimer que la saturation aurait été atteinte avec une flottille de 90 bateaux, au maximum du gabarit.

La saturation théorique du canal d'Ille et Rance aurait donc été atteinte à 250 000 tonnes par an de trafic à la remonte et 125 000 tonnes à la descente, avec une flottille de 90 bateaux.

Mais il faut remarquer qu'il n'est tenu compte d'aucun repos hebdomadaire (330 jours retenus, tenant compte du mois de chômage). Pas plus, il n'a été estimé de probabilités d'interruptions de navigation par la glace, les crues, le manque d'eau, les incidents. Il faut noter que l'insuffisance des réserves d'eau constituées eût été aussi un problème.

On peut raisonnablement estimer que la saturation réelle aurait pu tourner autour de 200 000 tonnes. Elle ne fut pas atteinte puisque le plus fort tonnage devait approcher les 120 000 tonnes vers le milieu de la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle. On était donc à environ 50% de la possibilité réelle offerte par le canal d'Ille et Rance.

Cet aspect des choses faisait qu'on n'avait pas à craindre l'esprit alarmiste de l'administration, c'est vrai. Mais d'un autre côté, cela n'orientait pas vers une prospective. Cela était négatif pour l'avenir du canal...

Il y avait donc encore des possibilités, même en l'état où il se trouvait. Mais celles-ci ne permettraient pas de réduire le coup du transport ce qui, face à la concurrence du rail et de la route, aurait donné un réel atout au maintien du trafic.

La seule ouverture possible pour le canal, nous l'avons vu, était d'augmenter le nombre de bateaux et non pas leur capacité puisque c'était impossible. Plusieurs tentatives eurent lieu en ce sens... mais sans succès !

## Concurrences sans parade

Alors ! Face à cette situation non évolutive, la concurrence avait-elle la voie libre ? Oui, c'est exactement cela !

Le canal d'Ille et Rance fut vraiment « touché » par la mise en place du réseau ferré. Dès 1864, la portion Rennes-Combours fut allongée par la voie de Combours à Dol-de-Bretagne puis Saint-Malo. En 1879, la liaison Lison-Lamballe permettait la

AVANT  
 jonction Dol-Dinan et donc les transports de Rennes jusqu'à Dinan pouvaient être « doublés » par les chemins de fer. Le chemin de fer suivait ainsi l'ensemble du parcours du canal d'Ille et Rance. La voie enjambait la Rance, un peu en amont de l'écluse du « Châtelier », par le pont métallique de Lessart, comme nous l'avons vu.

Un document statistique indique qu'en 1884, sur la ligne de Saint-Malo - Rennes, était assuré le trafic le plus important en marchandises, du réseau des Chemins de Fer de l'Ouest !

Un sénateur de la Loire, M. AUDIFFRED, déposa le 2 avril 1909, la proposition de loi n°107, ayant pour objet l'achèvement des ports et des voies navigables. Dans celle-ci il disait notamment : « ... Le chemin de fer ne remplace pas le canal, parce qu'il ne peut transporter les marchandises aux mêmes conditions de marché... » L'argument était positif, c'était vrai, mais en ce qui concernait les denrées périssables, le problème des délais de transport existait bel et bien. Restaient toutefois les autres marchandises...

Au début 1911, un transporteur de Saint-Malo qui possédait des chalands mais était aussi

camionneur en gare du chemin de fer s'appretait à vendre 3 de ses chalands. M. Jean Baptiste LE PEZRON, dans son ouvrage *Pour un peu d'énergie*, mentionne : « ... Ce n'est pas trois mais cinq chalands qui sont à vendre... Les chemins de fer lui auraient dû de choisir entre ses chalands qui leur font concurrence et son camionnage... » Puis dans un autre extrait on lit : « ... Autrefois, il y avait trente chalands sur le canal... ce nombre baisse peu à peu ; il n'en reste actuellement que 16, plus 3 transporteurs en tôle... Cette situation devient inquiétante... »

Voilà donc bien le constat précis de la concurrence du chemin de fer entre Saint-Malo et Rennes.

On relève une sévère critique de la Chambre de Commerce de Rennes, en 1911, par Jean CHOLEAU, membre de l'Union Régionaliste Bretonne et secrétaire général de l'Union des Industriels et Commerçants Vitréens qui disaient que la Chambre de Commerce ne faisait rien pour les canaux bretons.

Voici encore un passage significatif d'une lettre du directeur des usines rennaises de La Compagnie

du Gaz, déjà mentionné par ailleurs : « ... Le canal est dans un état de délabrement extrême. Les Ponts et Chaussées l'ont laissé tomber en ruine peu à peu depuis 15 ans... »

Le canal était donc en mauvais état et son entretien délaissé depuis au moins 1895 ! De toute évidence, le constat de la situation en ces années est très clair.

Depuis 1864, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest essayait réellement de concurrencer les transports par voie d'eau que permettait le canal d'Ille et Rance. Elle avait du mal à s'organiser, d'autant plus que le transport de charbon nécessitait beaucoup de wagons et que ceux-ci semblaient manquer. La preuve nous est donnée par M. ROCHE directeur de La Compagnie du Gaz, confronté à ce genre de problème lors de certains approvisionnements de ses usines à gaz et électrique de Rennes.

A la fin du 19<sup>ème</sup> et début du 20<sup>ème</sup> siècle, il avait beaucoup de difficultés à trouver le nombre de wagons nécessaires lorsqu'il lui fallait se dépanner par fer, en cas de crues sur le canal, par exemple. Mais petit à petit La Compagnie des

Chemins de Fer s'organisa et devint efficacement concurrentielle. Son trafic dans le sens Rennes-Saint-Malo augmenta, ce qui lui permit d'aménager ses rotations. On relève dans un rapport des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine que La Compagnie des Chemins de Fer diminua sérieusement ses tarifs vers 1900, afin de favoriser l'utilisation de ses wagons libres, au retour de Saint-Malo vers Rennes. Cela allait toucher directement le trafic du canal d'Ille et Rance.

Un argument pesa lourd dans la balance. Le train en début du 20<sup>ème</sup> siècle, mettait seulement 3 heures pour parcourir la distance Saint-Malo-Rennes alors que les chalands, pour faire leurs 105 kilomètres, passaient entre 5 à 7 jours.

Ce temps, après la mise en place d'un remorquage en 1916 en Rance maritime, fut ramené à 4,5 jours, mais c'était encore bien loin des quelques heures nécessaires au train.

Même si pendant cette douloureuse période de guerre, la batellerie assura, pour ainsi dire l'ensemble du trafic permettant l'approvisionnement de la ville de Rennes, ce ne fut qu'une relance forcée et temporaire.



Les chemins de fer concurrencent la batellerie, même le T.I.V. à voie métrique ! Ici, à Châteaufort d'Ille et Vilaine, on charge les grumes sur les wagons du "petit train"



Grande crue de l'Ille en mai 1981. La rivière, dont le lit se trouve en cet endroit à un niveau inférieur à celui du canal, déborde pourtant dans le bief de Bouessay, ici au premier plan.

Dès la fin de la guerre, alors que l'effet de la concurrence se faisait déjà sentir depuis trois décennies environ, la deuxième voie de chemin de fer fut posée sur la ligne Rennes - Saint-Malo, ouvrant ainsi de nouvelles possibilités que la compagnie allait utiliser pour accentuer sa pression...

Une autre raison au déclin : la motorisation sur route à laquelle la batellerie tenta pourtant de répondre. Mais l'écart était imparable.

Du côté de la route les choses évoluaient. Marius BERLIET, petit-fils d'un canut lyonnais, avait édifié en 1915 sa première usine de construction de camions, à Vénissieux...

La guerre s'acheva, apportant quelques progrès venant des Etats-Unis et qui firent corps avec ceux accomplis par les Renault, Citroën, Berliet. En 1929, l'usine d'André Citroën sortait, nous l'avons déjà expliqué, un camion léger de 45 chevaux et l'on commençait à voir ce genre de véhicules...

Il y avait aussi les aléas climatiques, très difficilement supportables dans la plupart des cas puisqu'il paralysaient la navigation sur le canal. Les périodes de crues furent nombreuses. Cela provoquait une situation de blocage du trafic pendant plusieurs jours, le plus souvent. Or, de



L'un des premiers camions de transport par route, motorisé et à pneus pleins. Camion Berliet type CBA.9 - Année 1920 - Carrosserie avec benne à cables, moteur 4 cylindres type Z de 25 H.P. allumage par magnéto, boîte à 4 vitesses et 1 marche arrière. Transmission par chaînes, charge utile : 5 000 Kilogrammes.

moins en moins, les marchandises pouvaient attendre.

Les années de sécheresse importante s'intercalaient avec celles où il y avait crue. En période de sécheresse, le manque d'eau sévissait souvent pendant plusieurs semaines ou même plusieurs



Le canal fortement gelé sur son ensemble au cours de l'hiver 1984-85 permettait les jeux de glisse... mais pas la navigation. Au fond, on aperçoit un petit bateau de plaisance pris dans les glaces.

mois consécutifs. C'était une véritable catastrophe pour les marinières. Cela incitait, de plus en plus, à la recherche d'autres modes de transports. Le manque d'eau, c'était le pire !

Il faut bien dire que les concepteurs du canal n'avaient vraiment pas poussé leurs études très loin dans le domaine de la fiabilité du système et, c'est évident, pas au point de rendre le canal d'Ille et Rance « grands régulateur de ses eaux » !

On ne maîtrisait absolument pas les périodes de forte sécheresse, tout simplement par manque de réserves suffisantes d'eau. D'un autre côté, on ne contrôlait pas plus les crues par un système d'alerte prévisionnelle adaptée à de gros moyens de rétention des eaux alors réutilisables et de moyens d'évacuation des crues. Il aurait pu y avoir, à ce niveau, une meilleure étude. On n'ignorait pas plus les problèmes posés par l'eau : pertes, filtrations, évaporation...

Le conducteur actuel de la brigade d'entretien de Saint-Germain, Jacques BUISSON, explique qu'en année sèche on constate à l'étang de « Boulet » une évaporation de 1cm par 24 heures, soit 1m en 3 mois !

Ainsi, par exemple, La Compagnie du Bourbonnais ne pouvait que rechercher, un jour ou l'autre, une solution fiable pour répondre à ses besoins constants d'approvisionnement en charbon.

Le canal perdit ainsi, d'un seul coup, près de 30 000 tonnes de son trafic, ce qui représentait environ 50% du trafic global en ces années 1920.

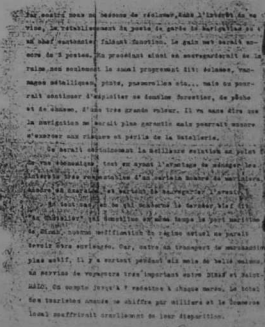
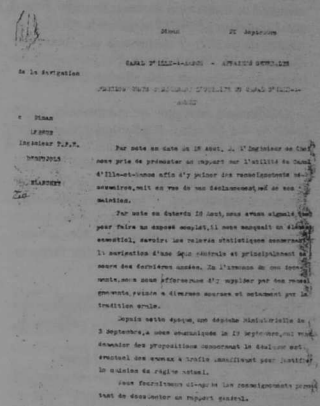
## Une lettre édifiante

On ne peut essayer d'expliquer le déclin du trafic commercial sur le canal d'Ille et Rance sans relater le rapport, assez édifiant, qu'avait présenté à ses supérieurs, par lettre du mardi 21 septembre 1926, l'ingénieur T. P. E. Jean LEBRUN de la subdivision de la navigation de Dinan. C'est une correspondance dactylographiée de 9 pages, établie, rectifiée et signée de sa main.

Nous reproduisons ci-dessous une partie de ce document original.

On peut être en accord ou pas avec les termes contenus dans cette longue lettre, mais elle recèle des éléments importants dont plusieurs se trouvent confortés par l'analyse précédemment développée

et s'appuyant sur le vécu de certains acteurs de cette période difficile de l'entre-deux-guerres.



Il y a démonstration de la gestion équilibrée du canal mais cet argument défend plus le service navigation lui-même qu'une motivation de maintien de l'ouverture du canal au trafic. Face à cela l'ingénieur LEBRUN soulevait le fait que l'on constatait un déficit permanent des lignes des chemins de fer départementaux et que le prix de revient des routes était particulièrement onéreux.

L'indication, sans plus de commentaire, qu'un impôt de 4 à 8% allait frapper les transports par eau n'était pas de nature à provoquer la relance.

Il semble que l'ingénieur LEBRUN, bien que paraissant vouloir défendre l'avenir du canal par quelques arguments, n'avait pas tellement recherché les possibilités offertes et les trafics envisageables. On ne ressent pas dans le texte l'énergie qui aurait pu être celle d'un farouche défenseur, prouvant que...

En conclusion, il préconisait, « sur la pointe des pieds » en quelque sorte, **la mise en veilleuse du Canal !**

Cette phrase est significative à cet égard :  
« ... Elle consiste à comprimer au maximum les dépenses tout en maintenant l'organisme dans un état relatif de fonctionnement... »

Par contre, en ce qui concernait la navigation de la mer jusqu'à Dinan, donc sur la partie du canal lui-même, comprise entre l'écluse du « Châtelier » et cette ville, les termes employés sont nettement plus fermes, plus catégoriques :

« ... En tout cas, en ce qui concerne le dernier bief du « Châtelier » qui constitue en même temps le port maritime de Dinan, aucune modification du régime actuel ne paraît devoir être envisagée. Car, outre un transport de marchandises plus actif, il y a surtout pendant six mois de belle saison, un service de voyageurs très important entre Dinan et Saint-Malo. On compte jusqu'à 7 vedettes à chaque marée. Le total des touristes amenés se chiffre par milliers et le commerce local souffrirait cruellement de leur disparition... »

Cette lettre de l'ingénieur LEBRUN à sa hiérarchie est en tout cas un constat très intéressant de la situation dans laquelle se trouvait le canal d'Ille et Rance après la guerre 1914-1918. A la veille de la deuxième guerre mondiale, l'administration envisageait toujours son déclassement.

Cette nouvelle guerre allait porter encore un coup très dur au canal.

Après la guerre, l'investissement aurait été si disproportionné avec la perspective très faible de reprise du trafic que l'ensemble de la profession s'abstint. Les nouvelles générations ne voyaient pas non plus d'avenir dans la profession.

La motorisation sur route fit, en ces années d'après-guerre d'énormes et rapides progrès.

**"Bientôt, ce que le rail n'avait pas encore pris, la route s'en empara !"**

Petit à petit, des usines attachées au canal furent transférées, fermèrent...

Vers les années 50 le trafic n'atteignait pas 30 000 tonnes, près de cinq fois moins qu'à son apogée !

L'administration des Ponts et Chaussées y consacrait de moins en moins d'argent : en 1960, seulement 51 000 francs furent affectés à l'entretien, c'était moins qu'en 1949 !

C'est ce que révélait René PLEVEN, l'homme politique dinannais bien connu, ancien Président du Conseil, dans son livre *Avenir de la Bretagne*, édité chez Calmann-Lévy : « ... Le canal pourrait être une voie de pénétration très attrayante pour le tourisme nautique, appelé à un si grand avenir... »

L'état d'abandon dans lequel se trouvait le canal n'incitait pas au développement du tourisme nautique.

C'était de propos délibéré que les responsables de l'administration laissaient, dans un tel état d'abandon, cette utile voie d'eau, nous révèle aujourd'hui d'anciens employés !

Jusqu'à la fin des années soixante, seule résista l'armada de bateaux de l'affrètement rennais Alain HUCHET.

Même les carrières n'utilisèrent bientôt plus le transport fluvial !

Alain HUCHET avait tenté « le tout pour le tout » mais la batellerie commerciale sur le canal d'Ille et Rance s'enlisait et finit par sombrer au tout début des années 70.

## XII

# Les éclusières de plaisance

## Doucement vers la plaisance

La disparition de la batellerie sur le canal d'Ille et Rance fut progressive et pendant ces longues années, l'administration centrale pensait sérieusement au déclassement de notre belle voie d'eau...

En 1963, la décision devait être prise, mais les événements orientèrent l'avenir du canal.

Au fil de ces bien difficiles années se préparait l'avènement d'une ère nouvelle, celle des "éclusières de plaisance".

Il faut dire qu'un homme est à la base de la renaissance de la vie sur le canal d'Ille et Rance, comme sur les autres canaux bretons, un homme qui croyait en la plaisance. Il était membre actif du Touring Club de France et était particulièrement attaché à la Bretagne. A la fin des années 50, il se trouvait à la présidence du Comité Nautique du T.C.F. Cet homme, très actif, c'était M. René HENNO.

D'après un des articles d'*Ouest-France* de mai 1965, signé Roger MONTARON, ce fut le délégué nautique du T.C.F. pour la Bretagne, Jean GIRARD qui souffla l'idée du Manche-Océan à René HENNO en 1961. Dès l'année suivante, de concert avec l'Union des Usagers des Voies Navigables de l'Ouest, l'affaire était lancée.

René HENNO se souvient de cette époque où il jouait les précurseurs : « ... Le samedi 19 janvier

1963, nous tenions ce que nous appelions une « table ronde », avec tous les gens qui se sentaient concernés, à la Chambre de Commerce de Redon. Ce lieu était pour nous symbolique, car situé au carrefour des voies navigables intérieures bretonnes !

Nous y avons tout d'abord dit "non au déclassement des canaux bretons". Puis nous avons recherché les moyens de lancer une action de défense des voies navigables.

On m'a installé comme président provisoire de l'association que nous pensions intituler "comité de défense des canaux bretons". Nous avons parlé de notre premier souci qui était la réouverture de l'écluse des « Bellions », seule possibilité d'accès à la Vilaine maritime et donc à l'Océan Atlantique, à cette époque.

M. Jean du DRESNAY, conseiller général de Loire-Atlantique et président de l'Institution du Bassin de Vilaine, dont l'activité était basée sur la défense de l'agriculture, particulièrement dans les marais de Redon, promit de nous apporter son aide.

Nous voulions, en premier lieu, permettre aux bateaux de mer de traverser la Bretagne par la liaison Manche-Océan que constituait le canal d'Ille et Rance et la Vilaine et, qu'à l'occasion, les plaisanciers découvrent la beauté des voies d'eau intérieures.

Je m'attalais à la tâche, dès les jours suivants, et commençais à intervenir auprès des directions

des Ponts et Chaussées et des divers organismes concernés...

Dès le samedi 27 avril 1963, nous tenions notre assemblée constitutive à Rennes, à la Chambre de Commerce.

Lors de celle-ci, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées d'Ille-et-Vilaine, M. AUBRIOT, trouva que les mots « défense des canaux » faisaient ressortir un certain aspect agressif. Par ses suggestions il nous amena à choisir l'intitulé de notre association qui fut déclarée ainsi : "Comité de promotion touristique des canaux bretons".

Notre bureau fut ainsi composé : René HENNO président, Yves JOBBE-DUVAL trésorier et Jean GIRARD secrétaire général. Furent cooptés trois vice-présidents : M. Jean du DRESNAY pour le département de la Loire-Atlantique, le député du HALGOUET pour le département du Morbihan et M. GARNIER, président du C.R.C.I. de Rennes pour l'Ille-et-Vilaine. Nous sommes, encore aujourd'hui, le seul comité de ce genre constitué en France.

Les instances supérieures ayant accepté la remise en fonction (mais sans apport financier) de l'écluse des « Bellions », notre premier objectif, nous avons trouvé la solution. Profitant d'une forte marée, par effet de chasse, nous avons réussi à dévaser l'écluse, car c'était là le principal obstacle à son passage. Bien d'autres endroits posaient problème sur la liaison Manche-Océan et l'envasement était important, partout.

L'action de sauvegarde des canaux, dont le canal d'Ille et Rance, était bien engagée. Par ailleurs, le Touring Club de France sortait, depuis 1957, un Guide des Canaux Bretons et Liaison Manche-Océan que nous avons continué à éditer pendant plusieurs années.

Nous avons continué de mobiliser toutes les bonnes volontés et sommes intervenus à tous les niveaux des pouvoirs publics. Nous voulions permettre à « la plaisance fluviale » de se développer, de se démocratiser aussi. Nous avons contacté les maires des communes riveraines pour leur demander de débroussailler les quais et leurs abords, d'envisager l'avenir touristique, d'établir des haltes aménagées, des points d'eau et même des campings. Certaines ont joué le jeu. Tinténiac fut celle la plus en pointe, ainsi que Hédé. En une année, nous avions pratiquement convaincu les

pouvoirs publics et même le Commissaire Général au Tourisme.

Puis, pour inciter à la plaisance fluviale, pour remuer l'opinion publique, nous avons pensé que nous devions organiser un rallye nautique Manche-Océan, entouré d'une importante publicité. Nous avons demandé à Ouest-France, qui nous a toujours suivi depuis, de diffuser largement nos intentions, nos objectifs et nous avons préparé un premier rallye pour le début août de l'année suivante.

Ce fut un succès ! Sur le parcours, de temps à autre, nous étions arrêtés par des gens qui venaient du fond des campagnes avec des brouettes pleines de bouteilles de cidre que nous devions déguster avec eux.

C'était extraordinaire ! Notre lutte avait aussi ses bons moments ! Ah ! Quels souvenirs ! ... »

Plusieurs médias annoncèrent l'événement, certains spécialisés, comme ce fut le cas pour la revue BATEAUX du mois de juillet 1964. Dans un bon et long article de 11 pages bien illustrées et signé Paul ARIEL, cette revue expliquait les avantages de la liaison Manche-Océan et décrivait le magnifique parcours effectué sur le canal d'Ille et Rance et la Vilaine, en prélude à ce premier rallye nautique.

## Un premier rallye

Le grand jour arriva.

Le dimanche 2 août 1964, une bonne quinzaine de bateaux de plaisance, à voiles mais dématés et munis d'un moteur annexe puis des vedettes prirent leur mouillage de rencontre en estuaire de Rance, prêts à effectuer une belle démonstration de tourisme et de plaisance sur le canal d'Ille et Rance, en premier lieu, puis sur la Vilaine.

Ce premier rallye Manche-Océan se déroula entre le 2 et le 12 août.

Après réception et allocutions officielles du maire de Saint-Servan et du président René HENNO, le départ eut lieu à 13 heures le lundi 3 août. Une petite halte, à Plouër-sur-Rance pour le thé et le café, et la flottille poursuivit sa navigation, passa l'écluse du « Châtelier » et arriva au port de Dinan vers 18h30, juste pour assister à une réception officielle avec présence du sous-préfet, du maire et du président René PLEVEN.



Une partie des 18 bateaux qui participèrent au Premier rallye nautique Manche-Océan organisé par le Comité de Promotion Touristique des canaux bretons et qui parcourut le canal d'Ille et Rance entre le lundi 3 et le jeudi 6 août 1964. Ici, dans l'écluse du Châtelier.

Le mardi fut marqué par deux réceptions galettes-saucisses : l'une à 11 h 30 à Evran où c'était la fête au village et l'autre à Tinténiac, le soir.

Après un départ, dès l'aube du troisième jour, et un déjeuner campagnard du côté des onze écluses, ce fut une arrivée triomphale au petit port de Betton, relate l'épouse de l'un des plaisanciers dans le journal de bord qu'elle tint, à l'occasion de ce rallye.

Puis, le jeudi 6, c'était le départ dans le brouillard pour arriver sous un soleil radieux, vers 11 heures à Rennes, où les attendait une réception au champagne et petits fours dans les salons de

l'Hôtel de Ville.

Le cidre pétillant, que des habitants des pays riverains du canal leur avaient offert les jours précédents, avait semblé meilleur aux plaisanciers, ravis de la beauté du canal d'Ille et Rance.

Ce premier rallye fut un succès auquel les médias apportèrent un grand écho. Ebahissement aussi pour les dernières éclusières, les anciennes, celles de l'époque de la batellerie commerciale.

Gabrielle ROCHEE nous relate, des années après, en toute simplicité, cette première qui marqua l'avènement de la plaisance sur notre canal :

« ... Je me souviens très bien de ce premier rallye nautique. Le mercredi 5 août 1964, j'ai fait passer

l'écluse de « Lengager » à tous ces bateaux, blancs pour la plupart, à la tête desquels il y avait M. René HENNO. Comme ça me changeait des patrons-mariniers avec leurs gros bateaux.

Les mariniers étaient tous habillés en travailleurs. Mais, ce jour-là, c'était tout à fait autre chose, ces gens de la plaisance en pantalon blanc, bleu, avec des casquettes blanches ou bleu-marine et tous ces jolis bateaux.

Il y eut d'autres rallyes comme celui-là, pendant plusieurs années, et j'ai souvent revu M. HENNO car, par la suite, c'est lui qui nous encouragea à fleurir nos écluses et nos maisons et

nous distribua des prix, chaque année. Un homme charmant, René HENNO ! ... »

## Déjà au début du siècle

D'autres que cet homme avaient, il y a bien longtemps, essayé de lancer la plaisance sur nos canaux. Nous en avons un peu parlé dans un chapitre précédent, mais il est difficile de résister au plaisir de reproduire ici, intégralement, l'introduction au Guide des Voies Fluviales de

berges désertes succèdent aux quais animés. Votre boulevard mouvant est parfois fréquenté : des toueurs, des remorqueurs, de longs trains de bois, le chaland chargé à couler de houille ou bien de pierres, et, sur le chemin, les chevaux qui halent courageusement.

Êtes-vous chasseur, pêcheur ? Il n'est pas de coin sur les rivières où vous ne puissiez pratiquer vos sports favoris. Lorsque la chaleur est trop forte, vous avez sous la main le remède infailissable : le bain froid. Êtes-vous artiste ? Chaque défilé, chaque sinuosité de la rivière vous offre un motif d'aquarelle, un sujet de tableau ; vite on ébauche une esquisse rapide, cependant que le Kolsk fidèle fixe le réel.

Puis, on s'instruit en voyageant. C'est notre France avec ses cultures, ses productions, ses industries, ses ressources, qui défilent sous nos yeux. Tout un cours de géographie économique... au cours de l'eau. Et c'est aussi de l'histoire : non loin, en excursion rapide, nous visitons ce château du vieux temps, dont les tourelles se dressent, sentinelles vigilantes, et le champ de bataille tout proche où se fit l'écatombe pour la conquête du cours d'eau et son libre passage.

Pour les étapes, nul maître que notre fantaisie, car il n'est plus ici de préoccupation d'atteindre le port lointain, d'y arriver en bonne heure pour avoir son plaisir, avant le grain qui menace. Si même par bon plaisir, vous préférez ne pas gagner la ville voisine, vous vous amarez rapidement à une borne sur la rive. Le bateau sera toujours en abri le long de la berge, et, comme l'appétit est bon et le sommeil facile, l'auberge, quel qu'il en soit, paraîtra hospitalière. Au reste, rien de plus facile que de combiner son itinéraire pour se ménager chaque soir des étapes agréables et de bon réconfort. Nos cours d'eau, après tout, ne traversent pas des steppes désertes ; la vie, au contraire, afflue sur leurs bords et à la ville pleine de ressources succède bientôt le gros village.

Puis, la voie ferrée double presque partout la voie navigable. Vous venez retrouver votre bateau et le quittez où bon vous semble, si même il ne voyage pas avec vous lorsque, simple canot, ses dimensions vous permettent de l'embarquer sur un truc de chemin de fer.

Comme facilités, n'est-ce pas l'idéal ? et joignez à cela la possibilité d'avoir avec vous votre bagage, au besoin votre bicyclette.

Nous aimons la rivière et voudrions la faire aimer, et si notre petit plaidoyer pouvait entraîner à ce sport nos collègues de yachting, les décider à en tâter, il aurait produit tout son effet utile. Point ne serait besoin, je vous assure, de le renouveler. Le tout est de faire le premier pas, un rail de début. La rivière, par elle-même, assez de charme et d'attrait pour

garder ceux qui lui sacrifient une première fois, et, à chaque descente, les captiver davantage.

Nous avons tenté, en publiant ce premier guide nautique, de signaler à l'attention générale un itinéraire de tourisme et présentant, en outre, un intérêt tout spécial pour la navigation de plaisance, puisqu'il permet aux bateaux trop légers pour affronter le tour de Bretagne par mer, de passer aisément de Saint-Malo à Nantes. Cet itinéraire, qui joint ainsi deux villes, Rennes et Reilhon, qui, par leur situation exceptionnelle au point de jonction de plusieurs voies navigables, constituent d'excellentes bases d'opérations pour les excursions nautiques.

Les divers voyages en rivière que nous avons accomplis nous ont montré les difficultés presque insurmontables que l'on éprouve pour se renseigner à l'avance sur les attraits, les inconvénients ou même les dangers de la voie navigable choisie, et nous attribuons

en partie la lenteur du développement en France de la croisière en rivière à cette impossibilité à peu près complète de réaliser le voyage en chambre qui doit toujours précéder le voyage réel.

Nous espérons qu'en parcourant cet ouvrage, les fervents de l'air ou du bateau à moteur seront tentés par le beau voyage que nous décrivons et par les facilités que nous avons essayé de leur donner pour l'accomplir, en réunissant, pour la voie fluviale, toutes les indications que, pour la route de terre, on trouve sur les cartes routières, dans les guides descriptifs et dans les recueils de renseignements pratiques.

Nous aurons atteint notre but si nous pouvons entraîner de nombreux adeptes à parcourir en bateau une des parties les plus fraîches et les plus curieuses, mais aussi les moins connues de la Bretagne.

Dinan à Nantes de Julien BOISTEL et Albert GLANDAZ, publié en 1907 par les Editions Hachette et Cie. C'est un vrai hommage rendu aux voies fluviales bretonnes, entre autre au canal d'Ille et Rance.

Il est aujourd'hui évident que cet appel ne provoqua pas l'engouement, mais l'époque était-elle favorable ?

M. René HENNO et ses adeptes, d'autres, réussirent petit à petit à partir de 1964.

On était à une époque charnière, dans l'esprit, la manière de vivre, car 1968 arrivait. La démocratisation de la plaisance est certainement à l'origine de cette réussite. La civilisation des loisirs était en gestation... Coïncidence heureuse, en somme !

Le guide des canaux bretons édité par le T.C.F. fut mis à jour et réédité. Il était très détaillé. Les différents parcours, les possibilités d'approvisionnement, les difficultés éventuelles et divers autres renseignements utiles sur les canaux bretons y figuraient, avec bien évidemment un descriptif complet des parcours.

Un peu partout, dans l'intérieur du pays, des clubs de plaisance se proposent de faire passer les permis nécessaires à la navigation, lorsque le moteur propulseur du bateau avait plus de 10 chevaux de puissance. Le candidat obtenait alors un « certificat de capacité de capitaine-mécanicien ».

Le comité continuait ses interventions auprès des pouvoirs publics. Il souhaitait, par exemple, un tirant d'eau ramené à celui d'origine de 1,50 mètre et 1,40 mètre, assez rapidement, pour permettre aux voiliers dématés la traversée de la Bretagne par la liaison Manche-Océan.

Un déroctage du « seuil de Malon », sur la Vilaine, avait été effectué en 1964 mais le canal d'Ille et Rance avait besoin d'un dragage presque général. Il y avait eu des opérations de dragage importantes, en 1939, en 1945 et 1957. Ce fut en 1969 qu'eut lieu une nouvelle campagne de dragage, effectuée par l'entreprise LECHAT de Saint-Jacques-de-la-Lande.

La publicité faite par le Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons amena, petit à petit, à un développement significatif de la plaisance sur le canal d'Ille et Rance.

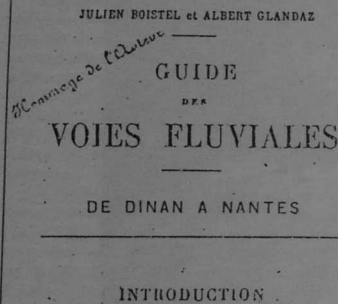
Paradoxe : ce furent les Anglais qui, les premiers, proposèrent des bateaux fluviaux habitables, en location. Les Français ne furent tout de même pas en reste par la suite. La société LOCAMOR de Saint-Malo se lança sur notre beau canal...

Aujourd'hui, on trouve une seule société de location sur le canal : Les Chemins Nautiques Bretons au port de « Lyvet » en La Vicomté-sur-Rance.

## Les éclusières se souviennent

Nos anciennes éclusières, encore en poste en ces années-là, se demandaient bien ce qu'allait devenir leur joli canal.

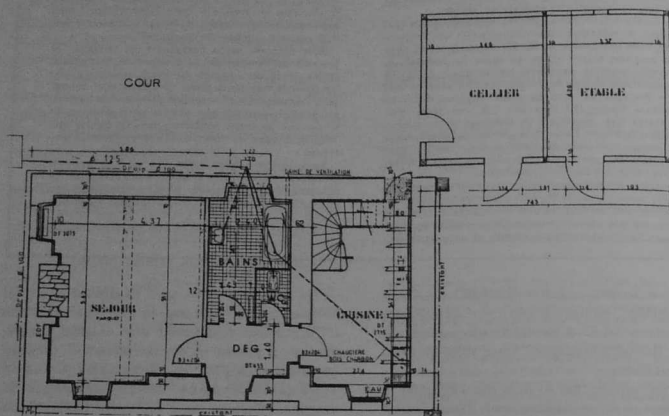
Juliette LEBRETON, de l'écluse du « Dialay », ne quitta son travail qu'en 1976. Elle connut donc la fin de la batellerie commerciale mais aussi les débuts de la plaisance : « ... Je n'écluais plus de



Nous voudrions ici, en quelques mots, attirer l'attention des yachtsmen vers un lieu d'entraînement et d'excursion trop négligé aujourd'hui, et qui vaut cependant bien la peine d'être vanté : nous voulons parler des croisières en rivière, soit en canot, soit en yacht. On les abandonne presque complètement ; le canotier ne s'enraille qu'aux points ordinaires de rassemblement, le yachtsman ne croise que sur les points les plus connus de nos côtes. Ce sont là sentiers battus, pour ainsi dire, et l'excursion en rivière, si elle était pratiquée davantage, ouvrirait à notre activité un champ nouveau infiniment plus vaste.

N'est-ce pas, en effet, un des meilleurs moyens de parcourir notre beau pays, « notre douce France », que descendre nos cours d'eau, et en dérouler nous-même le gracieux ruban ? Nos rivières, nos canaux possèdent partout, en toutes contrées, comme les veines en l'organisme. Quelle diversité ! Quelle attrait !

L'automobile... nous le savons, nous fait grand tort ; mais, tout le monde n'ambitionne pas d'abatte tant de kilomètres, et puis, que de chaleur, que de poussière ! Suivre le fil de l'eau au gré de votre désir, c'est la fraîcheur et l'air pur, la vue est magnifique, elle s'étend de chaque côté, car vous êtes au fond de la vallée. Le panorama ne vous fuit pas comme en « auto ». On a le temps de le fixer. Le paysage varie : vous longer lentement, tantôt des campagnes silencieuses, tantôt des agglomérations bruyantes, les



Les maisons d'écluse ont toutes été modernisées !

*péniches qu'exceptionnellement mais, par contre, de plus en plus de « vedettes ». Ma clientèle avait complètement changé. J'étais un peu désorientée... j'aimais mieux mes marinières !... »*

Elle appelait tous les bateaux de plaisance, « vedettes ».

Si l'on en croit tous ces souvenirs, l'année 1964 fut une année charnière.

Louise FREMONT, l'ancienne éclusière de « Saint-Médard », relate : « ... Pendant l'année 1964, il me semble me souvenir n'avoir éclusé à Saint-Médard que 60 bateaux dans toute l'année. Cette année-là, j'avais fait passer beaucoup plus de bateaux de plaisance que de péniches. Je crois que ces voiliers et vedettes devaient seulement traverser la Bretagne par les canaux, pour rejoindre l'Atlantique.

Pendant l'année 1972, juste avant ma mise en retraite, j'ai éclusé mon plus grand nombre de bateaux de plaisance. J'ai relevé 450 passages au cours de l'été et seulement quelques péniches.

Parmi les plaisanciers, je trouvais les Anglais très aimables et les Français plus exigeants, pas coopératifs et même parfois râleurs.

Un soir, bien après l'arrêt des éclusages, un

*bateau de plaisance français se présente à l'écluse en cornant comme c'est la règle, en temps normal. Au bout d'une dizaine de fois (le plaisancier insistait), je suis sortie et lui ai rappelé que le service était terminé depuis plus d'une heure et que j'écluserais, de nouveau, le lendemain matin, dès 7 heures. Il m'apostropha immédiatement et d'une manière assez méchante !*

*Cela me fit rester sur ma position. Quand cela arrivait à des gens sympathiques, je me laissais généralement faire et je les éclusais, mais là, non !*

*Je lui dis que les Anglais étaient plus corrects, plus gentils, avec les éclusières. Il me proposa de l'argent, bien plus qu'une « pièce », comme cela se faisait parfois. Comme cela me vexa encore davantage, je le rabrouai plus fermement.*

*La dame du plaisancier me dit même que c'était pour se faire pardonner d'être Français !... »*

Décidément, Louise FREMONT aussi, préférerait les marinières...

Denise CHOUARAN de l'écluse de « Saint-Germain », Renée AUBERT de « Saint-Médard », Marie SIMON de « La Ségerie », Michèle GEFFROY de « Gué-Noëllan » et bien d'autres depuis, furent engagées pour servir la plaisance.

C'est pourquoi ce chapitre trouve, tout naturellement, son titre : **Les éclusières de plaisance**

C'est aussi une manière de « tourner la page » et de se projeter vers l'avenir du canal d'Ille et Rance, résolument voué au tourisme.

Le métier d'éclusière, presque exclusivement assuré par des femmes, est désormais au service des loisirs, du plaisir de naviguer sur les voies d'eau intérieures, sur notre magnifique canal.

Peut-on dire que ces dames, leurs jolies maisons et écluses fleuries, sont intégrées à la plaisance, au charme de notre superbe canal, de ses berges verdoyantes, de l'évasion dans le beau, de son calme allant parfois jusqu'à l'isolement, ouvert aux gens stressés de la fin de ce 20<sup>ème</sup> siècle ?

Aujourd'hui, c'est certainement vrai !

Mais cela ne fut pas le cas en leurs débuts difficiles pour bien des raisons : les logements encore déplorables au début des années 70, bien souvent dans le même état, ou à peu de chose près qu'autrefois, la sécurité des ouvrages laissant encore à désirer et l'entretien, d'une manière générale délaissé, les portes manœuvrées sans cris !...

Certaines des éclusières de plaisance en souffrirent profondément, comme Madeleine, par exemple, qui, sept mois après être arrivée à l'écluse « Ille » perdait un fils de 10 ans... noyé dans l'écluse ! D'autres connurent malheureusement le même drame !

Il n'y avait pas de protection autour des écluses ni de balustrades aux passerelles des portes. Heureusement, aujourd'hui, de discrets entourages peints en vert encadrent les écluses et des gardes-corps assurent la protection.



Renée AUBERT, en avril 1990, manœuvre toujours la porte amont de son écluse en poussant le balancier. Dans l'écluse, un bateau de location du type « Batadin », sur lequel des touristes naviguent avec plaisir.

Il faut tout de même dire que ces rembarbes ne furent adaptées et posées le long des passerelles qu'en 1974-1975 et les bouées de sauvetage en 1977. Des échelles furent installées dans les écluses vers 1978...

Renée AUBERT, le type même des éclusières de plaisance, ne connut pas du tout la batellerie commerciale.

Voici comment elle nous présente son arrivée, sa fonction, son travail, consacré désormais à la plaisance : « ... C'est un peu le hasard, les circonstances qui m'ont fait devenir éclusière à Saint-Médard-sur-Ille. Je suis native de cette commune, c'est vrai, mais depuis l'adolescence je travaillais dans une usine fabriquant des gateaux et cela ne me convenait vraiment pas.

J'allais me marier et me demandais bien vers quoi m'orienter, où nous allions habiter et bien d'autres questions encore me trottaient dans la tête.

Un jour on me demanda pourquoi je ne faisais pas une demande pour un poste d'éclusière car, ainsi, j'aurais du même coup un logement. Je vins alors voir Mme FREMONT qui était à la veille de sa retraite et pris tous les renseignements concernant le travail. Elle n'avait pas d'enfant, aussi m'encouragea-t-elle vivement. Je fis une demande...

Quelque temps après, un conducteur de travaux des voies navigables des services de l'Équipement, M. LECLERC, vint me trouver chez mes parents et me dit : « ... Mademoiselle, vous commencez votre travail à l'écluse de « Saint-Médard » le mercredi 2 mai 1973... » Je suis donc arrivée ce jour-là dans la maison d'écluse avec seulement une cuisinière, un buffet et un lit, le minimum en attendant mon mariage. Ce ne fut que le 25 mai que l'administration m'adressa la lettre d'embauche, et encore, « ... comme remplaçante occasionnelle jusqu'à ce qu'intervienne la première des mesures envisagées pour la gestion du canal... »

Je n'ai jamais reçu aucune autre information complémentaire depuis cette date ! Je suis « auxiliaire du service navigation de l'Équipement d'Ille-et-Vilaine ». Mon salaire mensuel était égal à 33% de la rémunération de l'agent de travaux publics de l'État, au 1<sup>er</sup> échelon, soit 362,94 francs perçus pour le mois de juin 1973. Je peux vous dire que, pour le mois de

décembre 1988, mon salaire brut à été de 3 550,69 francs, ce qui représente à peu près 73% du S.M.I.C.

Je suis astreinte à une présence de 24 heures sur 24, au cas où il y aurait des incidents sur le canal ou l'écluse et plus encore en cas de crues. En compensation, je suis logée avec ma famille, gratuitement dans la maison d'écluse qui a été entièrement rénovée depuis mon arrivée. En période de crue, je n'ai pas le droit de prendre de congés. J'ai, en temps normal, droit à quatre jours de repos par mois dont un dimanche et à 24 jours de congés en période creuse, hors navigation, donc de novembre à mars ainsi qu'à la récupération des jours fériés travaillés. Pendant la période de navigation, d'avril à octobre je peux prendre 12 jours de congés.

Pendant toutes mes absences, une ou un remplaçant, admis par l'administration, effectue mon travail d'éclusière.

Ma hiérarchie technique est toujours la subdivision de Rennes-Navigation de l'admini-



Le mari remplace l'éclusière, occasionnellement, comme le fait ici Bernard COLLET à Léhon en 1980.

nistration de l'Équipement d'Ille-et-Vilaine, dont le siège est situé au 1 avenue du Mail. J'ai affaire, généralement, à Jacques BUISSON conducteur de travaux de ce service et responsable de l'atelier de la première division d'entretien du canal d'Ille et Rance et des ateliers situés à Saint-Germain-sur-Ille. Mais, administrativement, nous dépendons de l'Institution du Canal d'Ille et Rance Manche-Océan Nord, dont le siège est situé rue Robert d'Arbrissel à Rennes.

La période de chômage du canal, afin de permettre les travaux de gros entretien, avait lieu, lorsque je suis arrivée ici, de mi-octobre à mi-novembre. Mes horaires de travail étaient de 6 h 30 à 12 h 30 et de 13 h à 19 h 30.

Depuis 1985, la période de chômage théorique est de 40 jours répartis, au fur et à mesure des besoins d'entretien, entre le 17 octobre et le 17 mars suivant. Depuis 1988, l'administration autorise trois semaines de navigation, dont deux pendant les vacances scolaires de Noël et février.

Maintenant, mes horaires d'éclusage sont plus étudiés. Par exemple :

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et le 26 mars  
8 h 30 - 12 h 30 et 13 h 30 - 17 h

Entre le 27 mars et 24 septembre  
8 h 30 - 12 h et 13 h 30 - 19 h 30

Entre le 25 septembre et le 15 octobre  
8 h 30 - 12 h et 13 h 30 - 18 h

Entre le 16 octobre et fin vacances Toussaint  
8 h 30 - 12 h 30 et 13 h 30 - 17 h 30

Je n'ai jamais éclusé de bateau de la batellerie commerciale, en dehors des quelques-un réaménagés comme le Danube, le Mistral, le Saint-Paul, le Zéphyr, le Marguerite et aussi Neptune qui prend des classes de mer. Au service navigation il y a aussi Laborieux qui est resté un bateau de travail.

Comme vous le dites, je suis donc bien une éclusière de plaisance car je n'ai connu que les bateaux de plaisance des particuliers ou encore ceux des sociétés de locations pour tourisme fluvial.

Normalement, nous devons noter tous les bateaux que nous éclusons. Le service navigation nous a remis les imprimés nécessaires à cet enregistrement.

Le plus de bateaux que j'ai éclusés, en une journée, c'est 26. Le moins, l'hiver pendant les semaines de navigation hivernale, en période



L'automoteur "Neptune", dont la nouvelle vocation est désormais tournée vers les classes vertes, passe ici avec ses élèves l'échelle des onze écluses au cours du printemps 1991.

scolaire, c'est 1, 2, parfois aucun.

Pendant la période estivale 1988 le trafic fut très variable mais, en août j'en ai tout de même passé 336 ! Voici quelques relevés que j'ai effectués à l'écluse de « Saint-Médard ».

Années	1987	1988	1989	1990
Mars	4	10	18	12
Avril	50	49	36	73
Mai	93	86	104	105
Juin	136	101	122	131
Juillet	280	301	246	194
Août	331	336	226	201
Septembre	83	94	18	29
Octobre	22	18		
<b>TOTAUX</b>	<b>899</b>	<b>995</b>	<b>770</b>	<b>744</b>

Il faut mettre à part 1989 et 1990, années de sécheresse, au cours desquelles la navigation fut interrompue, respectivement le 8 septembre et le 9 septembre. Les chiffres font maintenant apparaître, en année normale près de 1 000 passages par an !...

Voici donc ce que nous dit Renée AUBERT de son métier d'éclusière de plaisance sur le canal d'Ille et Rance.

## On fleurit

Il est intéressant de découvrir un autre aspect de cette mutation de nos canaux vers la plaisance, tant encouragée par le Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons : l'accueil des touristes plaisanciers sur le canal.

Dans ce cadre, le président René HENNO demanda aux éclusières, après le premier rallye nautique de 1964, d'agréments les écluses, de les fleurir.

Certaines éclusières, aidées de leur mari, le firent mais c'était encore bien timide. Quelques écluses, dont celles de « Saint-Germain », « Ille », « Haute-Roche », « Lengager », « Les Brosses », furent les premières à faire un bel effort. Denise CHOUARAN dit : « ... Pour nous, ce fut facile car on avait pris l'habitude des fleurs à Jersey où

mon mari et moi avions travaillé pendant trois années avant de revenir par ici et entrer au service navigation...»

A Saint-Germain Denise et Marcel se sont mis, tout naturellement, à « faire des fleurs » autour de l'écluse. Les Anglais aiment beaucoup les fleurs, les écluses fleuries. Les Français aussi adorent les fleurs mais il est vrai que de l'autre côté de la Manche on décore toujours joliment « les cottages ».

Le Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons pensa donc donner un nouvel élan à cette décoration florale en lançant, dès 1973, un concours des écluses et maisons d'écluses fleuries, avec remise de prix. Il y avait des prix par voie d'eau et un prix régional, chaque année.

Mme BOUVIER de l'écluse de « Haute-Roche », Denise CHOUARAN de « Saint-Germain » ou encore Gabrielle ROCHEE de « Lengager » obtinrent plusieurs de ces prix. Bien d'autres éclusières furent lauréates au fil des années.

Chacune fait selon ses possibilités mais qu'il est agréable de découvrir ces îlots fleuris, lors de chaque étape ! En 1990 eut lieu le 14<sup>ème</sup> et dernier concours organisé par le Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons et des Voies Navigables de l'Ouest.



Tout semble désormais fait pour aller dans ce sens puisque, dernièrement, une nouvelle organisation de l'attribution de ces prix a eu lieu.

C'est l'Institution de Gestion du Canal d'Ille et Rance Manche-Océan Nord qui vient de créer, à son tour, un concours spécifique car, se lançant avec conviction dans la voie de la promotion touristique du canal, elle désire présenter une image agréable, accueillante, de l'ensemble des écluses et maisons d'écluses. Pour cela, elle a mis en place un concours interne, avec récompenses :



L'écluse de Lengager, tenue par Gabrielle ROCHEE, telle qu'elle l'avait fleurie en 1982.

un montant global de 3 000 francs de prix avec 1 000 francs au premier, assorti d'une médaille commémorative et d'un superbe bouquet de fleurs à ces dames, éclusières de plaisance.

Le président de l'Institution, Jean-Baptiste LELIEVRE, justifie ainsi cette nouvelle impulsion :

« ... Bien qu'il existe déjà depuis de nombreuses années un concours des écluses fleuries sur le plan régional, patronné par le Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons, nous avons tenu à mettre sur pied un concours plus spécifique et doté de prix en conséquence... »

Le président profite aussi de mettre l'accent sur le rôle élargi de l'Institution comme le relate le journal Ouest-France du vendredi 2 novembre 1990 : « ... en collaboration avec les communes qui le souhaitent pour la réalisation de travaux. Le cas d'Evran est exemplaire : hier, l'aménagement des installations autour du port, demain le prolongement des quais. Je profite également de l'occasion qui m'est donnée pour féliciter l'association Evran-Saint-Judoce dans son œuvre sur la berge du canal... »

Le président, en présence de membres de l'Institution, du maire d'Evran, d'élus et de cadres du service navigation de l'Équipement, remet les prix, le samedi 27 octobre dans la salle communale à : Mme Colette JOUBIN écluse de « Evran » première, Mme Monique LECLANCHE écluse de « Gaecet » deuxième, Mme Michelle GEFFROY écluse de « Gué-Noëllan » troisième, Mme Renée AUBERT écluse de « Saint-Médard » quatrième, Mme Claudette GAUTIER écluse de « Pont-Houitte » cinquième, Mme Jeannine LEVREL écluse de « Pont-Perrin » sixième, Mme Louise MACE écluse de « Lengager » septième, Mme Maryvonne CHOUARAN écluse de « Bouessay » huitième, Mme Huguette DUCROCQ écluse des « Ilots » neuvième et Mme Fabienne DESHAYES écluse de « Butte-Jacquette » dixième.

Voilà une nouvelle et bonne relance, favorable à l'embellissement de notre canal, une occasion d'émulation de l'ensemble des éclusières. L'effort continue, pour le plus grand plaisir de tous et ne fait que confirmer la marche en avant irrésistible de l'ère des éclusières de plaisance.

## Quelques rescapés

Il arrive maintenant que nos éclusières de plaisance ouvrent les portes de leur écluse à d'anciens bateaux métalliques ayant fait autrefois partie de la batellerie commerciale du canal d'Ille et Rance. Il y a en effet quelques rescapés, toujours en bon état ou tout au moins restaurés, parfois même après renflouement.

Un très grand nombre de ces anciens bateaux ont rejoint d'autres lieux, principalement la Loire, continuant une vie de travail, surtout dans le transport du sable. Certains bateaux ont fini leur existence par usure et sont « déchirés ». Quelques autres se sont perdus, coulés dans des fonds de divers cours d'eau... voire abandonnés.

Des entreprises de travaux fluviaux, de dragage, rachètent d'anciennes péniches ou automoteurs, ayant navigué sur le canal d'Ille et Rance, pour les adapter à leurs besoins.

C'est ainsi que l'automoteur *La Paix* fut racheté, le 30 août 1977, par l'entreprise Bernard LECHAT de Saint-Jacques-de-la-Lande à Louis GUIHAIRE, marchand de sable de Saint-Julien-de-Concelles.

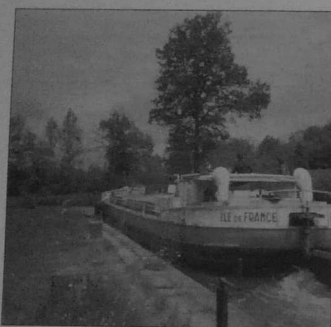
L'entreprise LECHAT effectue divers travaux de gros entretien et de dragage sur le canal et la Vilaine. On voit donc encore l'automoteur *La Paix* passer parfois nos écluses.

Cette entreprise possède aussi un autre automoteur métallique, extrêmement connu autrefois sur le canal d'Ille et Rance et sur les autres canaux bretons, nous l'avons vu : *Armor*.

Il y a quelque temps il a été remis en état alors qu'il se trouvait dans le port de Saint-Germain-sur-Ille depuis plusieurs années.

Une troisième bateau exerce encore des fonctions de travail, surtout sur la Vilaine, et, suivant le besoin, sur le canal d'Ille et Rance : *Laborieux*, qui appartenait à Pierrot LELIEVRE fut achetée en 1978 par le service navigation de Rennes. Ainsi, elle rend d'immenses services, toujours sous la conduite de Pierrot LELIEVRE. Les années passées, au mois de juin, elle participa même à une fresque théâtrale rétrospective en « son et lumière » sur la vie du canal autrefois, dans le cadre du Festival de l'Ille, avec mise en scène de Rémy TARDIEUX ! Un succès !

C'est le bateau fer le plus ancien, encore



Marie VIOT ramène "Ile de France" qu'il vient d'acheter en août 1974, avec son premier matelot, Bernard ROGER.

existant puisqu'en 1997 il aura un siècle !

On voit aussi sur le canal un bateau de travail, *La Lorraine*, le seul qui s'y trouve encore de manière continue. Il appartient à M. Marie VIOT qui travaillait sur les bateaux de Vilaine, pour la Société Rennaise de Dragage et qui décida en 1974 de se lancer dans l'exploitation du sable de mer en estuaire de Rance. Il assura, en somme, la succession de M. Albert BARTHELEMY, fils !

Il acheta d'abord *Ile de France*, automoteur en fer que la commune de Blain, en Loire Atlantique lui céda au mois d'août 1974. « Il fit donc le sable de mer » qu'il déchargeait sur les quais du port de Lyvet à La Vicomté-sur-Rance. Mais *Ile de France* coula, alors qu'il était au mouillage à la pointe du puits à Saint-Suliac, pendant le coup de vent de 1987.

Entre-temps, en 1979 Marie VIOT avait acheté *La Lorraine* à l'entrepreneur de travaux publics rennais NAPZIGER. Il y adapta une robuste grue entre les deux cales. *La Lorraine* avait été construite en 1922 par les Chantiers Nantais de la Loire Fluviale pour le compte de l'entreprise MARESCHE et Cie de Lorient, sous le nom de *Marguerite II*. Il fut rebaptisé depuis. Ce solide bateau en tôles d'acier et rivetées, de 27 mètres de long, a un moteur diesel BAUDOUIN D B 4 de 80 chevaux et peut charger 80 m<sup>3</sup> de sable de mer par beau temps, dans l'estuaire de la Rance. Marie VIOT est inscrit maritime comme l'était Albert

BARTHELEMY. En dehors de la fourniture de sable de mer, il exécute des travaux d'entretien sur le canal d'Ille et Rance : dragage et élagage.

Voilà donc présenté le seul bateau de travail restant sur notre canal !

Le canal est sillonné depuis de nombreuses années par un autre ancien bateau, bien connu par ici : *Neptune*.

Ce bateau racheté à Robert BLOMME en 1981 par une S.A.R.L. dénommée « Les Chemins d'Eau » fut basé un temps à Saint-Germain-sur-Ille. Le promoteur de cette opération, Jean-Michel MORALDO, un animateur, avait pour but de développer un service de classes vertes sur l'eau. Aujourd'hui, seul dans cette action sur le canal, il est très connu et apprécié. *Neptune*, bel automoteur de 26,72 mètres date de 1930 et sa silhouette, actuellement ponctuée de bleu marine est très reconnaissable par les éclésières de plaisance qui savent ainsi ce qu'étaient les anciens bateaux de travail car il navigue régulièrement sur le canal.

Il permet une certaine découverte de la nature



Péniche motorisée "Marguerite" dans le bief de Bouessay à Saint-Médard en 1988.



Automoteur réaménagé : "Zephyr", quai Saint-Martin à Rennes.

et de cette belle voie d'eau que constitue le canal...

D'autres passions ont aussi fait renaître quelques anciens bateaux de travail, dans un but plus personnel de perception de ce bel environnement. C'est, dans ce cas, un acte plus individuel mais tellement passionné, allant jusqu'au sacrifice d'énormément de choses et de soi-même. Ainsi, l'on conserve le patrimoine !

Quel travail lorsqu'il fallut renflouer ce bateau



"Saint-Paul", un bateau bien connu sur le canal d'Ille et Rance, rénové depuis plusieurs années, a choisi Rennes comme port d'attache. Ici quai Saint-Cyr en 1989.

abandonné quai Saint-Cyr à Rennes, en 1973 par Alain HUCHET, le vendeur de sable !

Le 26 mars 1988, Bertrand OLLO racheta *Zéphyr*. Il fut emmené sur le seul slip en eaux douces de la Région, situé aux « Landes d'Apigné », sur la Vilaine. Il réalisa sa remise en état avec l'aide d'un ami. Ce fut un travail énorme : quatre mois de travail, à raison de 60 heures par semaine ! Neuf tonnes de sable furent nécessaires au sablage



Plaisir rare que celui-ci : Rencontre de deux rescapées et joie de la caissette entre connaisseurs, ici le 2 mai 1991 dans le bief de Bouessay entre "Neptune" et "Zephyr".

des côtés et des fonds. Cent m<sup>2</sup> de tôle permirent la réfection des parois, par doublage. La tête de 2 000 rivets d'origine fut ressoudée. 45 000 baguettes de soudure (plus de 15 kilomètres de longueur) furent consommées. 450 kilos de goudron et 700 de minium protégèrent les tôles ! Voilà jusqu'où peut aller l'audace !

Elle a belle allure aujourd'hui, la demeure flottante de Bertrand et son intérieur est « un bijou ».

Près du *Zéphyr*, quai Saint-Martin à Rennes, un autre ancien assure aussi la pérennité de l'espèce. Il s'agit de *Marguerite*, l'ancienne péniche d'Etienne GREGOIRE, elle aussi remise en état et habitée depuis 1984.

Une autre encore, *Saint-Paul*, se trouve à Rennes et fait partie de ces « péniches » d'un temps révolu mais qui flottent toujours sur le canal, continuellement ou de temps à autre.

## Crues

Nos éclésières de plaisance ont donc bien en main tous les atouts de l'ouverture résolue vers le tourisme, les loisirs, les plaisirs que peut permettre

le canal d'Ille et Rance, voie fluviale vraiment très belle...

Les éclésières ont aussi un rôle à jouer dans le processus de la régulation des eaux du canal.

Ce rôle, il leur faut le jouer en coordination avec le service de maintenance, avec les techniciens du service navigation de Rennes et, malgré les moyens de plus en plus modernes, ce n'est pas toujours évident !

Nous ne citerons qu'un seul malheureux événement pour illustrer la parfois difficile maîtrise des choses, des éléments, dont elles peuvent être victimes et souvent traumatisées.

Les crues furent de tous temps des catastrophes naturelles imparables. Les progrès accomplis par l'homme permettent d'espérer les maîtriser ou les contourner en partie un jour...

Au cours de la vie du canal d'Ille et Rance, combien y a-t-il eu de périodes de sécheresse, mais aussi et contrairement, combien de crues ?

Les dernières connues, qui touchèrent essentiellement la ville de Rennes, eurent lieu en 1966, 1974, 1977 et 1981. Le début du mois de mai 1981 connut des pluies, qualifiées de diluviennes par le journal *Ouest-France*.



Inondations de mai 1981 à Rennes, au-dessus de l'écluse Saint-Martin.

Ce que jamais nos éclésières n'auraient voulu vivre fut vécu par quelques-unes, plus spécialement chargées de problèmes de régulation des eaux. Mais, l'une d'entre elles subit les conséquences dramatiques provoquées par cette dernière crue de 1981 : Mme Marie-Thérèse AUBERT. Voyons les faits.

Il est vrai que la pluviométrie révélait un excès important puisqu'il tomba 91 millimètres d'eau en dix jours sur la région de Rennes contre 50, en moyenne, pour le mois entier ! Plus au nord, ce fut 105 millimètres qu'on releva, pendant la même période !

Le lundi 11 mai, on releva 24 millimètres d'eau tombée dans la journée !

Le matin du 12 mai, on enregistra 13 millimètres à Montreuil-sur-Ille, dans la seule matinée, les parties basses du bourg étaient déjà inondées !...

Cette même matinée, 16 millimètres furent relevés à Rennes, entre 8 heures et 12 heures !

La rivière Ille était en crue et, par voie de conséquence, le canal d'Ille et Rance aussi. La région était touchée par les crues du Couesnon et aussi de la Vilaine : un pont emporté sur la RN 175 vers Antrain, nationale coupée au nord de Betton au pont de l'Illet...

A partir de 16 h 30 ce mardi 12 mai, de nombreuses maisons et ateliers des quartiers bas de Betton étaient déjà inondés. L'eau, dès lors, monta très vite. Dans la nuit, les choses évoluèrent dangereusement aussi à Saint-Grégoire et dans le quartier nord de Rennes.

L'Ille, l'Illet et le canal étaient en crue.

Les éclésières du canal ainsi que les personnels du service navigation étaient particulièrement sur le qui-vive et réquisitionnés.

Le point de regroupement des eaux se trouve à Rennes, centre d'un bassin où se rejoignent les rivières de celui-ci. L'écluse de « Saint-Martin » a donc un rôle tout à fait essentiel dans la régulation des eaux provenant de l'Ille et du canal d'Ille et Rance.

Marie-Thérèse était donc continuellement à son poste de commande, ce petit bâtiment cubique, situé côté est de l'écluse. De là, on peut commander l'ouverture ou la fermeture du clapet métallique remplaçant la porte amont de l'écluse et mis en place après les crues de 1974, afin d'intervenir efficacement sur l'écoulement des

eaux du canal.

Pourquoi n'y a-t-il pas le même système en aval ? ...

Le mercredi 13 mai à 1 h 30 du matin, l'éclésiériste signalait la cote de niveau de l'eau, en amont de l'écluse, à + 0,70 mètre ! On était donc déjà au niveau 26,65 mètres (cotes N G F) alors que la crue précédente de 1974 avait atteint « seulement » 26,50 mètres !

A 2 h 30, le niveau qu'elle relevait et communiquait, était à 26,85 mètres ! Elle mit alors les câbles spéciaux de retenue sur les deux vantaux en bois de la porte aval car le clapet de l'amont était ouvert en grand et le courant de crue devenait très important. Notre éclésiériste se sentait bien seule, face à ces éléments déchaînés !

*Ouest-France* dira, dans son édition du vendredi 15 mai : « ... mais cette crue est, semble-t-il, maîtrisée par les services de navigation qui ignoraient cependant, par manque de moyens de mesure, que l'Illet était également en crue et gonflait un peu plus l'Ille... »

Pourtant, le mercredi à 3 h 30 du matin, l'eau déversait côté est du canal, en amont de l'écluse « Saint-Martin », dans les quartiers bas !

Marie-Thérèse voyait que les vantaux de la porte aval bougeaient, vibraient, de plus en plus, sous les effets de l'écoulement massif des eaux par le sas de l'écluse. Aucun agent technique du service navigation ne se trouvait là, à ce moment...

A 5 h 05, le système de maintien par câble, côté ouest de la porte céda ! Le vantail se retrouvait en travers du sas, en position fermée. Le courant voyait son passage rétréci de moitié et à 5 h 15 le même phénomène se produisit sur le deuxième vantail de la porte aval qui se retrouva ainsi, entièrement fermée, faisant barrage à l'écoulement des eaux de crue !

Très rapidement, la cote atteignit 27,52 mètres, plus haut que le bief amont de « Saint-Grégoire », à son étiage normal ! L'inondation fut donc plus importante qu'elle l'aurait été sans cet incident... mécanique.

170 pompiers réquisitionnés sur l'ensemble du département évacuèrent plus de 150 personnes de leur logement inondé ! Bon nombre de maisons riveraines avaient plus de 1 mètre d'eau en leur rez-de-chaussée. L'usine ETERNIT était sous 0,60 mètre d'eau et même certaines maisons de la rue de La Motte Brûlon étaient envahies par 40



Crue du mercredi 13 mai 1981 à l'écluse de Léhon, tenue par Annick FAISANT (épouse COLLET). L'écluse est complètement submergée. Seul, le haut des portes est encore visible !

centimètres d'eau !

En milieu d'après-midi de ce mercredi, on fit sauter la porte aval de ses « gonds », en force, à l'aide de deux grues puissantes. L'eau commença enfin à baisser...

Il n'y a guère besoin de s'étendre sur le drame vécu par l'éclusière de « Saint-Martin » ces jours-là... Elle ne s'en remet pas !

Sur le versant nord du canal aussi, ce fut la crue.

L'on se rend parfaitement compte de son importance sur la vue prise à l'écluse de « Léhon » où l'eau arrivait presque au niveau des balanciers des deux portes, en position fermée ! On distingue, au fond, une partie de l'agglomération de Léhon. Sa partie basse était inondée mais le niveau des eaux fut loin d'atteindre celui des crues de décembre 1910 et février 1933. En ces années-là, il y avait eu 1 mètre d'eau dans la maison d'écluse et l'eau atteignit les fenêtres du premier étage des maisons basses de Léhon !

En mai 1981, l'éclusière de « Léhon » et son mari, agent de travaux au service navigation, restèrent bloqués chez eux, pendant trois jours !

Une éclusière de plaisance, aujourd'hui sur le canal d'Ille et Rance, peut aussi vivre, lors de certains événements, des dénouements pas très heureux ! ...

Mais, heureusement, l'existence de ces éclusières de plaisance est, généralement, plutôt ponctuée de petites choses de la vie, agréables, sinon au moins cocasses, les événements malheureux étant exceptionnels.

## Anecdotes

Cette vie sur le canal, pour les éclusières, est de temps à autre ponctuée de petits événements occasionnés par les nouveaux usagers-plaisanciers, comme il y en eut autrefois, du temps des marinières.

Cela devient l'anecdote qu'on aime bien raconter aux amis.

Des erreurs peuvent être à l'origine de ces petits événements comme pour celui que vécu Madeleine à l'écluse de « Ille » : « ... La péniche DANUBE, aménagée en résidence, descendait un

jour vers Rennes. Je l'éclusais quand, tout à coup, je me rendis compte que le bateau piquait du nez. Le plaisancier qui était à la barre criait... J'arrêtai le vidage de l'écluse et je constatai qu'il avait oublié de replier le gouvernail et que celui-ci portait sur le mur de chute de l'écluse. C'était très dangereux pour le bateau. J'ouvris bien vite les vanteilles de porte amont pour remplir de nouveau l'écluse. L'incident fut ainsi clos... »

Anecdote plus cocasse, celle de Gabrielle à « Lengager » : « ... Un jour d'hiver, on vit arriver à « Lengager » une petite embarcation toute bizarre. C'était un jeune Anglais qui remontait vers Saint-Malo. Il avait fait tout un périple sur les canaux et rivières françaises... C'était un aventurier solitaire. Il faisait froid et ça nous intriguait de le voir ainsi, seul.

Ma fille, attirée par l'accoutrement de cet Anglais et curieuse de son aventure, avait discuté un peu avec lui de son périple. Elle m'en parla et on se dit que ça lui ferait du bien de manger une bonne soupe chaude avec nous, avant d'aller se coucher dans son petit bateau. On lui expliqua, tant bien que mal, et l'on rentra à la maison

préparer le souper. Tout à coup, on vit entrer ce grand gaillard de plus de 1,90 mètre dans la maison... son pyjama sous le bras. Surprise !

Toute la famille se mit à table, lui avec nous, et la veillée tourna autour de son aventure. On ne voulut pas le décevoir et comme il y avait un lit encore libre dans la maison, il dormit chez nous, bien au chaud.

Il en fut ravi et ne savait comment nous remercier... »

Les éclusières de plaisance se font parfois des amis, comme leurs aînés du temps des bateliers.

Certains plaisanciers sont heureux d'avoir été bien accueillis par les éclusières et sont ravis du havre fleuri qui les attend.

Denise, de l'écluse de « Saint-Germain » peut montrer les photos que les plaisanciers lui envoyaient après leur passage. Même une famille australienne lui en fit parvenir une, accompagnée d'une longue lettre, à laquelle elle répondit.

Dans une anecdote de Denise, une petite leçon tout de même, écoutons : « ... Un soir d'été, je vois arriver, en amont, un bateau qui était encore assez loin de l'écluse et cornait sans arrêt. Je me



L'éclusière Denise QUERAT attend sur le couronnement de l'écluse de Saint-Germain le départ d'un bateau de plaisance après avoir sympathisé avec les plaisanciers (1985).

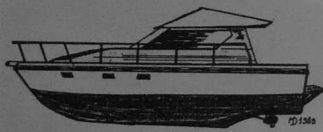
demandais ce qu'il y avait. Le bateau rentra vite dans l'écluse et le plaisancier me dit :

« ...Madame, madame, faites-nous vite passer car on est suivi par des Anglais. Ils sont collants... vite, faites-nous passer... » Toute étonnée, je regardai vers l'amont et ne voyant rien venir, je commençai la manœuvre quand, tout à coup, j'entendis une corne. Une vedette arrivait et une dame sur l'avant gesticulait. Bien que le plaisancier déjà dans l'écluse me suppliait de le passer rapidement, je laissai approcher la vedette. La dame qui faisait des gestes amicaux sur l'avant, criait :

« ... Denise, Marcel, hello ! Denise... » Mon mari qui venait d'arriver du travail se trouvait auprès de moi. Les Anglais rentrèrent leur vedette dans l'écluse, descendirent et nous sautèrent au cou. C'était un couple de Jersey que nous connaissions très bien et qui était charmant !

Les plaisanciers français, dans leur bateau, étaient éberlués !

Mon mari s'approcha alors d'eux et leur dit : « ...Ce sont ces gens-là que vous vouliez distancer et que vous critiquiez si fortement ? Je peux vous



Vedette de mer que l'on voit beaucoup sur le canal.

garantir que nous les connaissons très bien, depuis longtemps. Ce sont des gens d'une extrême gentillesse voyez-vous... » La dame, vexée, se ramassa dans sa cabine et on ne la revit pas pendant l'éclusage du bateau. Quant à nos amis anglais, ils passèrent avec nous une joyeuse soirée, comme tant d'autres fois nous en avions passées ensemble... »

Quelquefois, les petits incidents frisent le drame ! Nouvelle narration : « ... Un jour, je vis arriver sur sa lancée, une vedette à moteur dont un plaisancier se tenait sur l'avant, prêt à sauter sur le quai. Il voulait sauter juste avant l'arrivée du bateau afin de le retenir pour qu'il ne choque pas contre la pierre. Malheureusement, il avait mal

jugé, sauta et se retrouva... à l'eau ! Le bateau le coïça contre le quai. Je réussis à l'agripper et il remonta sur le bord péniblement. Il était « sonné » mais s'en tira à bon compte, avec seulement quelques contusions !... »

Madeleine de l'écluse de « Ille » nous raconte : « ... J'avais dit à un plaisancier de bien faire attention à son amarrage car le courant pouvait être fort au moment où j'allais ouvrir les vannes. Il ne m'écoula pas et il tint le cordage à la main. Le bateau fut écarté en force du bord et il se retrouva suspendu le long du bajoyer, les jambes dans l'eau. On ferma les vannes vite fait et, avec mon mari, on réussit à le tirer de sa mauvaise posture.

Un autre jour, un bateau de location touristique, montant vers Saint-Malo, allait entrer par l'aval de l'écluse. Il passait sous le pont d'Ille, très bas, une dame se trouvant debout à l'arrière du bateau. Au dernier moment, elle fit un mouvement brusque pour éviter de choquer le cintre du pont avec sa tête. Cela provoqua son déséquilibre et elle se retrouva à l'eau. Elle ne savait pas nager. Son mari avait vu l'incident, qui aurait pu être grave de conséquence. Il plongea et ramena son épouse au pied de l'échelle de l'écluse. Quelle peur avions-nous eue !... »

Christine PORCHER, arrivée en 1977 à l'écluse du « Dialay », a connu, elle aussi quelques incidents.

Avant que les gars de la brigade d'entretien de Saint-Germain-sur-Ille changent les cries de vannes des portes, combien de fois a-t-elle évité l'accident ? De nombreuses fois se souvient-elle. Le poids de la vanne en acier et de la crémaillère la faisait retomber brutalement, entraînant la manivelle qu'il fallait immédiatement lâcher pour éviter de se faire briser le bras. Elle volait alors en l'air et retombait sur la passerelle et même parfois dans l'eau du bief. Christine s'en est bien tirée, avec ce mauvais matériel, sans poignet cassé comme ce fut, malheureusement le cas, pour d'autres éclusières.

Christine raconte : « ... Un jour, j'éclusais un petit bateau de plaisance. Je me suis rendu compte, quand j'ouvrais les vannes de la porte aval, le niveau baissant, que le bateau ne descendait pas. Le plaisancier faisait de grands gestes. Le bateau était resté accroché, par une filière, sur un anneau de retenue de la ligne de

survie établie le long du bajoyer. Vite, je refermai mes vannes pour remplir de nouveau l'écluse. Qu'est-ce que j'avais eu peur, mais le plaisancier encore plus !

Une autre fois, ce fut grave. Cela se passa le lundi 11 août 1986. J'éclusais un bateau et j'avais eu bien du mal à fermer le vantail de porte amont, côté maison, pensant qu'une branche était coincée dessous. Le bateau venait de sortir quand, tout à coup, le vantail ripa sur le fond et se positionna en biais, vite, je refermai ma porte aval et j'avisais les éclusières de « Ille » et de « Saint-Médard » puis prévins le conducteur de la brigade de Saint-Germain. Deux plongeurs de la caserne des pompiers de Rennes vinrent constater les dégâts. Ils remirent en place la crapaudine qui s'était échappée du poteau tourillon. Et la porte fut remise en place. Le mercredi matin, je faisais de nouveau passer les bateaux !... »

Vous savez, nous dit Madeleine, il n'y a pas qu'aux plaisanciers qu'il arrive de petites aventures comme cela. Elle raconte ce qui arriva à une dame du voisinage de l'écluse « Ille », dont nous taïrons le nom : « ... Cette brave personne avait l'habitude d'aller chercher du beurre et des œufs dans une ferme, pas très loin d'ici. Elle y allait à bicyclette, en suivant le chemin de halage du canal. Chaque fois qu'elle passait à côté de l'écluse, on faisait « un brin de causette ». Elle avait toujours un panier d'osier, attaché sur le porte-bagages de son vélo. Un jour qu'elle revenait de chercher son beurre et ses œufs, la roue avant de sa bicyclette glissa de côté sur une grosse racine d'arbre qui affleurait le sol. Elle tomba, du côté du canal avec la bicyclette, roula sur la berge et se retrouva dans l'eau. L'eau n'était pas froide car c'était l'été. Elle ne savait pas nager mais le bon réflexe la fit se maintenir vers la berge où elle s'agrippa et put remonter sur le halage. Elle s'en sortit donc seule et fut quitte pour un bon bain, mais elle ne retrouva ni le beurre ni les œufs !... »

Renée AUBERT, à l'écluse de « Saint-Médard », a déjà vécu, depuis mai 1973, quelques aventures savoureuses. D'une manière générale, elle considère que les plaisanciers sont sympathiques, aussi bien les Français que les Anglais.

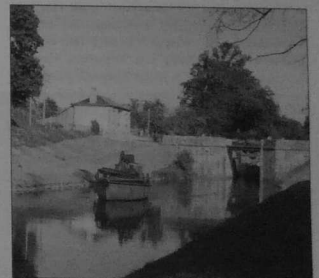
Voici ce qu'elle nous relate : « ... Il y en a quelques-uns qui nous écrivent pendant l'hiver et qui nous remémorent les souvenirs de moments

heureux, passés à Saint-Médard. Nos filles jouent de l'accordéon, alors, les soirs d'été sur le terre-plein près de l'écluse, les enfants des plaisanciers jouent, chantent et dansent avec elles.

Pour ma part, il m'arrive de temps à autre de rendre service, par exemple, emmener un plaisancier en voiture jusqu'au bourg et même jusqu'à Saint-Aubin pour faire quelques courses. Vous savez, il y a aussi parfois quelques mésaventures.

Un beau jour d'été, notre boucher local pêchait le long du canal, une cinquantaine de mètres au-dessus de l'écluse. Il était assis sur la berge, les pieds au ras de l'eau, tenant la gaulle à la main, quand un bateau descendant passa.

Je me trouvais dans la maison quand il arriva « en trombe » me disant « ... vite prêtez-moi un seau, prêtez-moi un seau... ». Le bateau était entré dans l'écluse alors, après avoir donné un seau au



Voilier dématé sortant de l'écluse de Parfaire dans l'échelle de Bazouges-sous-Hédé, tel que l'on peut en voir sur le canal.

boucher, je suis allée écluser le bateau qui était déjà dans le sas. Il sortit et passa sous le pont. Une dame se trouvait sur le bateau, allongée sur l'avant, bronçant au soleil. C'est alors qu'elle reçut l'eau du seau que vidait le boucher du haut du pont ! Elle jeta un cri !

Après s'être levée puis ressaisie, elle aperçut notre homme sur le pont, le seau à la main. Elle éclata de rire et lui aussi. Il était vengé car en passant devant lui alors qu'il était assis sur la berge, la vague provoquée par le bateau qui allait trop vite lui avait subitement immergé pieds et

chaussures ! ...

Une fois, un plaisancier, passager d'un bateau qui sortait de l'écluse, parlait avec moi sur le couronnement. Il voulait remonter au passage du bateau mais calcula mal son coup. Son enjambée fut un peu courte et il se retrouva dans l'eau ! P loulou ! Heureusement, l'une des passagères se jeta à l'eau car il coulait, elle le ramena sur la berge ! ...

Un soir d'une journée pluvieuse, deux gars assez costauds accostèrent près de l'écluse avec un petit bateau sur lequel ils « faisaient les canaux ». Ils revenaient de faire quelques emplettes et, tout deux me regardant, frimaient pas mal. Tout en discutant entre eux et me lançant quelques œillades, ils montèrent ensemble sur le bateau. Comme le bateau était amarré avec beaucoup de mou, leur poids fit s'écarter l'embarcation et, déséquilibrés, ils tombèrent tous les deux à l'eau ! Ils s'en sortirent tout penauds, sous mes éclats de rires ! ...

Un autre jour, avec mon mari, nous échusions un bateau. Une vedette de plaisanciers anglais était amarrée en amont de l'écluse. Tout à coup, mon mari vit une dame très forte dans l'eau, à l'arrière du bateau. Elle ne bougeait pas et s'y cramponnait. Elle était comme paralysée par la peur ! Les autres plaisanciers de la vedette n'avaient rien vu. Mon mari réussit à la sortir de sa fâcheuse posture... »

Renée rencontre parfois des plaisanciers très indécis. Ils passent l'écluse puis, un quart d'heure plus tard, lui demandent de les faire repasser car ils se plaisaient mieux de l'autre côté ! Tous les ans, elle a de tels indécis ! D'autres sont insoucians, étourdis, comme les deux ou trois qui retrouvent leur bateau suspendu au-dessus de l'eau parce qu'ils l'avaient amarré trop court et de manière définitive ! Comme elle réagissait immédiatement, cela n'entraînait pas à conséquence.

Renée nous raconte un autre épisode de sa vie d'éclusière de plaisance : « ... En soirée, environ un quart d'heure après l'arrêt des éclusages d'une belle journée d'été, un beau bateau anglais s'était amarré, côté halage, une cinquantaine de mètres en amont de l'écluse. C'était une famille composée des parents et de deux adolescents.

Quelque temps après, je vis le plaisancier anglais qui suivait le couronnement de l'écluse, regardant l'eau avec attention. Il continua le long de la berge, en aval de l'écluse, et regardait toujours dans l'eau, semblant inquiet.

Je me demandais bien ce qu'il y avait, ce qu'il cherchait, mais je rentrais à la maison préparer le dîner de ma petite famille. Peut-être une dizaine de minutes plus tard, il vint frapper à la porte. Il me demanda, en mauvais français et anglais, si je n'avais pas vu « son femme ». Je lui dis que non. Il remonta alors le long du bief du canal et regardait un peu partout, surtout vers l'eau.

Mon mari et moi avons enfilé nos vêtements et nous sortions pour aller l'aider quand nous l'avons rencontré. Nous étions auprès de l'écluse. Il brandissait la main, le bras, vers les maisons se trouvant en haut du chemin derrière la maison d'écluse. Il nous demandait si nous avions la clef de la maison, là-bas. Ses enfants aussi nous montraient cette direction. Mais erreur, nous avons enfin compris qu'il nous demandait d'ouvrir la petite grange, au bas du chemin, en bout de la maison d'écluse, où nous logions nos chèvres et leurs biquets. Je l'avais fermée à clef, comme chaque soir, depuis un petit moment. Effectivement, les chèvres bêlaient plus que les autres soirs.

Nous avons ouvert et, là, parmi les chèvres, il y avait la « Lady » en larmes !

Elle tomba dans les bras de son époux qui se mit aussi à pleurer ainsi que les deux enfants. C'était la fin, heureuse, d'un conflit conjugal qui aurait pu avoir, sait-on jamais, des conséquences plus dramatiques...

Vous savez, nous avons de bons rapports avec les plaisanciers. Il existe un panneau, posé en bout d'écluse auprès du pont, donnant les indications principales sur les services offerts localement aux plaisanciers. Mais je complète avec plaisir ces renseignements qui ne peuvent être exhaustifs : distance jusqu'à l'écluse suivante, jusqu'au prochain pays, jusqu'au boulanger le plus proche et bien d'autres choses... Les gens en sont contents et nous offre parfois quelques friandises pour les enfants. Certains nous proposent des recettes de cuisine. L'un d'eux, plus particulièrement écologiste, me donna même la façon de fabriquer du vinaigre avec... des orties !

Sa recette vaut ce qu'elle vaut, mais je vous la donne, sans garantie car je ne l'ai jamais essayée : remplir un récipient en verre d'une contenance d'un litre environ jusqu'aux trois-quarts avec de belles orties, jeunes, bien séchées à l'ombre, et hachées. Il est conseillé d'y ajouter des

tranches et des pelures de pommes à cidre ramassées sous l'arbre.

On ajoute ensuite de l'eau jusqu'à ce que le récipient soit presque plein. Fermer le pot avec du papier sulfurisé dans lequel vous aurez percé quelques trous. Placer le pot au soleil de préférence ou dans un endroit chaud, pendant cinq à six semaines. Il faut en remuer le contenu plusieurs fois par semaine. Filtrer avant utilisation.

Vous voyez bien que tout cela c'est finalement très sympathique ! ... »

## L'avenir

Le canal d'Ille et Rance est, avant tout, une voie d'eau qui est parfaitement intégrée au milieu, car la nature a repris le dessus depuis bien longtemps, au-delà de l'intervention humaine. Il est évident qu'il faut d'abord sauvegarder ce patrimoine car il a une très grande valeur :

- Une valeur intrinsèque par ce que représentent

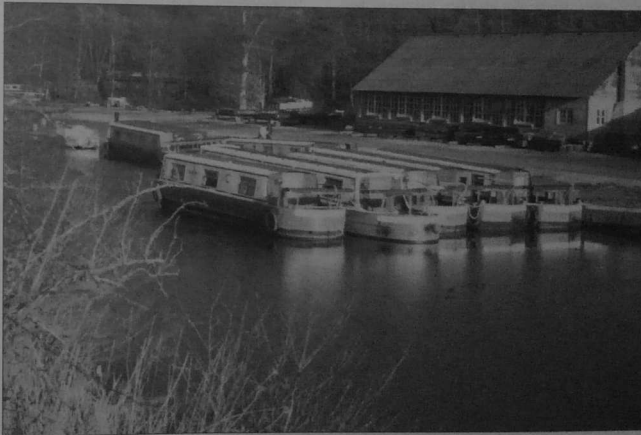
ses parties constitutives en génie civil et en œuvres d'art ainsi que ses eaux, puis un domaine boisé très beau, de près de 300 hectares qui le côtoie sur pratiquement toute sa longueur.

- Une valeur complémentaire, car il est à l'origine de la conservation ou de la constitution de zones d'intérêt écologique, comme les étangs-réserves ou les zones des anciens cours d'eau, plus ou moins marécageuses, et qui sont d'un grand intérêt botanique, ornithologique...

- Une valeur historique, par lui-même car il est porteur d'histoire, et par de nombreux ouvrages anciens comme les ponts, les châteaux, les mégalithes qui se trouvent dans sa zone d'approche.

Par ailleurs, le canal fait partie de la **liaison Manche-Océan**, lui conférant un aspect fonctionnel important.

Il est nécessaire d'assurer l'entretien permanent et en profondeur de cette belle voie d'eau, représentant une valeur sûre pour notre Région, nos départements, nos communes. La gestion du domaine boisé devrait être résolument orientée vers son aspect écologique.



Bateaux de location sur le canal : La Société des Chemins Nautiques Bretons est basée au port de Lyvet en La Vicomté-sur-Rance. Ses bateaux sont ici hivernés au port de Saint-Germain-sur-Ille en 1991.

Il s'agit d'un domaine public, appartenant à l'Etat, donc appropriable par tous, dans la limite des règlements le préservant de toute dégradation.

Il constitue, avec la nature qui l'entoure, un équilibre fragile qu'il faut savoir préserver si l'on veut continuer à jouir des possibilités qu'il nous offre.

Nous pouvons être en accord avec le président de l'Institution qui le gère, avec le responsable du service navigation, avec les élus des Conseils Généraux des deux départements concessionnaires sur l'orientation prise, quant aux aménagements à apporter à notre belle voie d'eau, résolument tournée vers la plaisance, le tourisme.

Les études prospectives, si elles sont soumises à la réflexion et tiennent compte de l'émulation des collectivités riveraines, devraient permettre des propositions équilibrées susceptibles d'amener sur le domaine du canal un développement répondant au mieux aux désirs, aux besoins, mais, il faut faire connaître le canal d'Ille et Rance qui apparaît encore comme un milieu fermé !

Il faut donc l'ouvrir vers l'extérieur. Plutôt que d'interdire, mieux vaut autoriser, largement, dans

le cadre d'un processus d'intégration de diverses activités nouvelles, complémentaires à la navigation actuelle. L'intégration doit être une adaptation des activités, en les « fondant » dans le cadre, tout en protégeant la flore, la faune terrestre et aquatique. Ce n'est sûrement pas une mince affaire !

Le canal d'Ille et Rance est, dans son ensemble, très intéressant et certaines zones de son cours sont déjà attractives, naturellement. Parfois il suffirait de quelques aménagements comme à : Saint-Grégoire, Betton, Saint-Germain, Montreuil, Guipel, Bazouges-sous-Hédé avec ses onze écluses, Tinténiac, La Chapelle-aux-Filtzméens, Saint-Domineuc, Trévérien, Evran, Léhon, Dinan, Taden, « Lyvet » en La Vicomté-sur-Rance et « Le Châtelier » en Saint-Samson-sur-Rance.

D'autres lieux pourraient faire l'objet de réflexion...

Depuis des années, on suggère l'aménagement d'un petit musée historique, par exemple dans l'une des maisons-éclusières de l'échelle des onze écluses de Bazouges...

La découverte de la nature, sur le domaine du

canal, pourrait être attractive et les randonnées pédestres, cyclotouristiques et équestres, aménagées par des circuits appropriés. Des parcours sportifs trouveraient là, l'environnement adéquat.

La pêche et, en certains lieux, la chasse, semblent bien adaptées au milieu, c'est évident. L'établissement de nombreux lieux de pique-nique, ombragés, devrait être apprécié.

Bien évidemment, la plaisance fluviale doit être favorisée afin d'en permettre la pratique sous plusieurs aspects. Le canal peut devenir un lieu de vacances pour beaucoup si l'on va au-delà des possibilités actuelles de plaisance particulière et de plaisance locative. La plaisance locative pourrait prendre la forme de bateaux, simplement logeables pour de petites croisières, à moindre coût. Le canotage pourrait aussi se développer et la pratique de la voile, sur certaines réserves, comme c'est déjà le cas à « Boulet », à l'étang de Bazouges, par exemple.

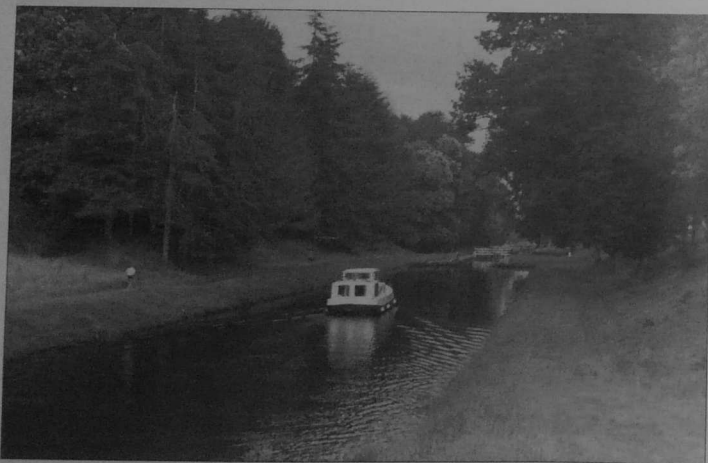
Le bief de partage, long de 7 kilomètres devrait pouvoir permettre certaines activités.

Cela ne sera pas simple car toutes ces zones d'accueil ou d'activités devront s'intégrer, parfois

être limitées, dans la mesure où elles mettraient en danger le patrimoine du canal et son fragile équilibre.

#### Evolution du Trafic Plaisance sur le canal d'Ille et Rance de 1974 à 1990

Années	Villemorin	Evran	Léhon
1974	462	579	638
1975	653	776	911
1976	195	269	360
1977	630	775	927
1978	769	926	1 128
1979	920	1 106	1 227
1980	852	1 142	1 327
1981	944	1 197	1 521
1982	952	1 235	1 437
1983	1 074	1 298	1 550
1984	1 015	1 282	1 558
1985	939	1 239	1 430
1986	1 056	1 277	1 588
1987	1 025	1 244	1 537
1988	1 013	1 390	1 965
1989	782	1 148	2 134
1990	746	1 024	1 790



Bateau de location Bretagne-Plaisance de Redon, dans l'échelle des onze écluses, l'un des plus beaux sites du canal d'Ille et Rance.



Bateau de location Comptoir Nautique de Redon.



Bateau de Plaisance Crown Blue Line de Messac

L'année 1974 n'avait pas une grande importance dans l'évolution du nouveau trafic de la plaisance, après presque dix ans d'efforts du Comité de Promotion Touristique des Canaux Bretons et des Voies Navigables de l'Ouest, aidé des autres organismes de tourisme. N'oublions pas que l'année 1973 avait été celle de la crise du pétrole. Mais, dès 1975, il y avait, par rapport à l'année précédente, une évolution de 40% du trafic. C'était énorme pour une seule année !

L'année 1976 fut marquée par de très longs mois d'une grande sécheresse qui limita énormément la navigation intérieure de plaisance.

En 10 ans l'évolution moyenne du trafic relevé en ces trois écluses remarquables du canal d'Ille et Rance, fut, de 68% soit plus de 5% par année.

Par contre, depuis 1986, en trois ans, on a une évolution de 3,8% seulement, en moyenne par année, soit presque deux fois moins. Cela révèle bien une tendance à la stagnation de l'évolution pour ne pas dire une tendance inverse. Cela semblait inquiétant.

Ne prenons pas en compte les années 1990, 1991 et 1992 qui, suite à une nouvelle période de sécheresse, ne virent pas les réserves d'eau

suffisamment renouvelées pour ramener l'optimisme nécessaire à des vacances sans problèmes sur notre magnifique canal.

Nous avons bien là des éléments statistiques simples permettant de penser qu'il y a énormément à faire pour que les choses évoluent plus favorablement encore. En première étape ? Pourquoi pas un effort vers une démocratisation résolue des activités possibles sur le canal ? Il semble que l'évolution positive dans ce sens se pose de deux manières : **Ouverture et démocratisation.**

Notre beau canal est, avant tout, une voie de communication, construite par la main des hommes en vertu de leur intelligence, aussi faut-il maintenir cet ensemble cohérent, bien intégré dans la nature qui l'entoure, avec le souvenir de sa longue ère de travail passée, sa réalité historique, culturelle et sa fonction particulière de liaison entre la Manche et l'Océan Atlantique.

Il lui faut se projeter résolument vers le futur. Nos **éclusiers de plaisance** le savent bien parce qu'elles ont « leurs idées » sur son nouvel épanouissement, son avenir, définitivement tourné vers les navigations touristiques et la civilisation des loisirs.

## TABLE des MATIERES

### I RAISONS d'ETAT

François 1 <sup>er</sup> , Léonard de Vinci .....	11
Premières canalisations .....	13
Le Perfide Albion suscite les projets .....	15
Bonaparte, grand décideur .....	18

### II ETUDES

Les hésitations des Etats de Bretagne .....	19
Une commission pour la navigation intérieure .....	21
Ingénieurs et rapports .....	24
Des moyens succints .....	28
L'ingénieur LIARD établit son rapport .....	31
Présentation des projets au Roi Louis XVI .....	33
Révolution mais études terminées .....	35
Pas de travaux sous la Révolution .....	37

### III CONSTRUCTION

Le commencement des travaux .....	41
Instructions .....	41
Situation sociale en Haute-Bretagne .....	43
Premiers encadrements .....	44
Un établissement pour les entrepreneurs .....	45
Premier coup de pioche .....	47
Une idée sur les salaires .....	50
Un camp pour insoumis et déserteurs .....	52
Vers l'apogée napoléonienne .....	54
Plaintes et satisfactions du Préfet .....	56
Décadence de l'Empire et financement .....	58
Main d'œuvre à bon compte .....	60
Première Restauration, pas de travaux .....	63
Deuxième Restauration, relance .....	66
Organisation du chantier .....	67
Encadrement, études .....	68
Extraction, transport des matériaux .....	70
Ouvrages d'art .....	72
Portes d'écluses .....	79
Des matériaux et des mortiers .....	81
L'écluse maritime, derniers travaux .....	83
Un document plein d'enseignements .....	89
Les travaux n'en finissent pas .....	92
Inauguration et premières navigations .....	96
Deuxième écluse au « Châtelier » .....	101
Huit victimes sur le chantier .....	105
Encore divers travaux .....	107

### IV COÛT DES TRAVAUX

Estimations successives .....	115
Etat des dépenses .....	118

### V CARACTERISTIQUES

Une liaison Manche-Océan .....	119
Des mesures précises .....	121
Entre Isle et Rance .....	124
Tous les ouvrages d'art .....	126
Maisons éclusières .....	129
Les écluses .....	130
Les portes .....	133
Une écluse plus grande .....	135
L'eau, élément précieux .....	139
Réserves et rigoles d'alimentation .....	140
Quelques points particuliers .....	142

### VI RÉGLEMENTATION

Dès 1816, une police .....	145
Règlement de 1869 : .....	146
Conditions à remplir pour naviguer .....	146
Classement des bateaux .....	148
Services .....	148
Passages aux écluses .....	149
Dispositions diverses .....	149
D'autres textes réglementaires .....	149
Mouillage .....	151
Chômage .....	151

### VII LES ECLUSIERS

Des hommes .....	155
Droit de pacage .....	158
Les femmes remplacent les hommes .....	159
Rusticité .....	160
Parfois des drames .....	162
De mère en fille .....	164
Malgré les apparences .....	170
Rencontres .....	173

### VIII LA MAINTENANCE

Bien avant l'ouverture .....	175
Deux subdivisions .....	175
Gardes-conservateurs, cantonniers, éclusiers .....	176
Témoignages .....	180
Remplacement des portes .....	184
Ateliers de Saint-Germain, Evran-La Roche .....	195
Deux décennies difficiles .....	195
Nouvelle organisation .....	196
Un président actif .....	199
Prestation technique .....	200
Brigade de Saint-Germain-sur-Ille .....	200
Brigade d'Evran-La Roche .....	202

## IX TYPE DE BATEAUX ET BATELLERIE

Des gabares en Rance .....	205
Le chaland de Rance .....	206
Les pénéttes .....	210
Les gabarots .....	212
Le chaland nantais .....	213
Péniches et automoteurs .....	214
Quelques autres .....	215
Un gabare de service .....	215
Un brise-glace .....	216
Recensement .....	216
Analyse générale : .....	218
Période de l'avant-guerre .....	218
Période de la première guerre .....	219
Période de l'entre-deux-guerre .....	220
Fin du trafic commercial .....	220

## X SUR LE CANAL

Le temps des passeurs .....	229
Du bois et surtout de la pierre .....	231
Tentatives à la vapeur .....	233
Halage par le cheval, parfois par l'homme .....	235
Taxes et statistiques .....	237
Trafics divers .....	244
Navigation de plaisance .....	249
Apogée .....	251
Concurrence .....	256

Motorisation hésitante .....	259
Un vrai armateur .....	260
Carriers et entrepreneurs .....	266
La fin d'une armada .....	270
Nouvelle concurrence .....	272
Sursauts .....	276
Clémenceau et quelques autres .....	280
Temps de guerre .....	282
Difficiles années .....	294
La fin de la batellerie .....	299

## XI CAUSES DU DECLIN

Quelle volonté ? .....	305
Erreurs .....	306
Concurrences sans parade .....	307
Une lettre édifiante .....	311

## XII ECLUSIERES DE PLAISANCE

Doucement vers la plaisance .....	313
Un premier rallye .....	314
Déjà au début du siècle .....	316
Les éclusières se souviennent .....	317
On fleurit .....	321
Quelques rescapées .....	323
Cruces .....	326
Anecdotes .....	328
L'avenir .....	333

## ILLUSTRATIONS

Couverture	Cliché de l'auteur
• Site de l'écluse de Bourtron	
Derrière page	Montage de l'auteur
• Tracé du canal et de la Rance, communes riveraines	

### Chapitre I

RAISONS D'ETAT	
• Profil de Léonard de Vinci (Autoportrait) Photo bibliothèque Royale de Windsor - Royaume-Uni	1974
• Plan de la ville de Rennes vers 1720 -	Courier UNESCO
• Portrait de ROSNYVINEN de PIRE par COLSON -	Musée de Bretagne - RENNES
• Portrait de BONAPARTE, Consul, eau-forte de Bertaux-Venange -	Musée Beaux-Arts RENNES
• Lithographie, Rennes, La Vilaine vers 1830-1840 -	B.N. Cabinet des Estampes
	V.A. MALTE-BRUN-1882-

### Chapitre II

ETUDES	
• Affiche Canal à entreprendre du 10.1.1754 -	A. D. I. et V.
• Première séance commission de la navigation (1ère page et signature) 1783 -	A. D. I. et V.
• Extrait carte de CASSINI 1784 600ème environ, 1773-1776 -	I.G.N.
• Niveau d'eau et règle, Planchette et alidade sur pied tripode en bois, Equerre d'arpenteur -	Dessins de l'auteur
• Précis de recherches et observations de Obelin de Kergal -	Bibl. de Saint-Malo
• Carte des projets de canaux de la province bretonne -	1784
	A. D. I. et V.
• Mémoire manuscrit de l'ingénieur-chef LIARD, 1 <sup>ère</sup> et dernière page, 1784 -	A. Equ. I. et V.
• Précis des opérations relatives à la navigation intérieure -	1785
	A. D. I. et V.
• Observations faites de mémoire, Rosnyvinen, 1784	A. D. I. et V.
• Dernière séance Clon de la Navigation (et signatures) 31.12.1790	A. D. I. et V.
• Rapport et projet décret, G.F. Sébire, Député 1792	A. D. I. et V.
• Adresse du mémoire du Conseil d'Arrondissement Dinan, 4 germinal An 9	A. D. I. et V.
• Premières soumissions, journal du départ. I. et V. 105 du 30 germinal An 12	A. D. I. et V.

### Chapitre III

CONSTRUCTION	
• Instruction Ministère de l'Intérieur, 9 Germinal An 12	A. D. I. et V.
• Etat des appointements, encadrement des Ponts et Chaussées -	An 12
	A. D. I. et V.
• Plan établissement entrepreneurs, 1803-1804	A. D. I. et V.
• Perspective, face sud, de l'établissement d'origine des entrepreneurs	Dessin de l'auteur
• Article, 1er coup de pioche, journal Dép. d'I. et V. 28 prairial An 12	A. D. I. et V.
• Deux coupes successives du lit du canal	Dessins de l'auteur

• Plan établissement entrepreneurs et du camp, 19.7.1807	A. D. I. et V.
• Plan type des maisons d'écluse Plan de 1810 reconstruit par l'auteur	
• Maison éclusière de Tère napoléonienne	Dessins de l'auteur
• Baraques Pont du Linon, Saint-Domineur, plan du 20 août 1812	A. D. I. et V.
• Vue récente du bâtiment des entrepreneurs - avril 1990	Cliché de l'auteur
• Premières écluses construites - vue d'avril 1992	Cliché de l'auteur
• Etat du personnel (extraits d'un tableau) campagne travaux 1823	A. Equ. I. et V.
• Carrière de Louvigné-du-Désert, début 20 <sup>ème</sup> -	Le Roy Ed. Rennes
	A. D. I. et V.
• Plan du pont d'embouchure du canal dans la Vilaine (origine)	Dessins de l'auteur
• Plan type maisons éclusières sous la 2ème Restauration	A. D. I. et V.
• Plan d'implantation du canal dans la vallée d'Ille (extraits)	A. Equ. I. et V.
• Relevé des salaires journaliers des ouvriers d'art, 1822-1824	A. Equ. I. et V.
• Affiche de commissions pour adjudication 27 janvier 1824	A. Equ. I. et V.
• Outils de charpentier	Dessins de l'auteur
• Crapandine et pivot de vantail d'écluse	Dessins de l'auteur
• Élévation et coupe d'un vantail de porte d'écluse	A. Equ. I. et V.

• Moyens de transport	Dessins de l'auteur
• Outils de maçon	Dessins de l'auteur
• Exemple de plan prévisionnel d'implantation d'écluses	A. D. I. et V.
• Embouchure du canal dans la Vilaine à Rennes, vers 1920	carte A.B.
• Tableau de versements d'indemnités d'achat de terrains, 1826	Collection Marie-France LEBRETON
• Liste de travailleurs embauchés en régie (un atelier) août 1827	A. Equ. I. et V.
• Affiche d'avis d'ouverture du canal à la navigation, 5 octobre 1832	A. D. I. et V.
• Carte voies navigables de l'Ouest C.M. n°3 1982	J.P. CEBRON Revue Charrie-Marée
• Plan d'élargissement de l'écluse du Châtelier, 1 <sup>er</sup> août 1834	A. Equ. I. et V.
• Procès-Verbal d'adjudication, Entreprise FAGOT 29.12.1834	A. Equ. I. et V.
• Lettre d'un marinier à l'ingénieur en chef Robinet, 6 avril 1836	A. Equ. I. et V.
• Liste de noyés à l'écluse du Châtelier, 20 avril 1836	A. Equ. I. et V.
• Analyse de pétitions, 23 février 1855	A. Equ. I. et V.

### Chapitre IV

COUT DES TRAVAUX	
• Certificat de réception de travaux écluse Châtelier 9.10.1839	A. Equ. I. et V.

### Chapitre V

CARACTERISTIQUES	
• Tracé du canal et de la Rance - Ecluse et réserves	Equip. I. et V.
• Lithographie extension Pont de Chauhaies, port Saint-Yves, vers 1830	B. N.
• Profils en travers du canal	Dessins de l'auteur

- Vue générale du Châtelier et Lyvet vers 1900. Ed. J. Passemard Coll. de l'auteur
- Dinan Dessins de l'auteur
- Profil en long du canal Dessins de l'auteur
- Bornes du canal Dessins de l'auteur
- Tracé du canal dans la vallée de l'Ille (extrait) 1844 A. Equ. I. et V.
- Aire de retournement du Gacel-Betton - vue de 1990 Cliché de l'auteur
- Elevation intérieure d'une écluse Dessin de l'auteur
- Coupe des deux types d'écluses sur le canal Dessins de l'auteur
- Plan d'une écluse napoléonienne Dessin de l'auteur
- Différents types de commande d'ouverture des portes Dessin de l'auteur
- Vue de l'extrémité de l'écluse du Châtelier vers 1900 Ed. L. L. Coll. de l'auteur
- Vue du vieux pont de Dinan vers 1900 Ed. L. L. Coll. de l'auteur
- Vue d'un pont caractéristique du canal vers 1900 E. Marie-Rousselière Rennes Coll. de l'auteur
- Plan de pont rétréci du canal, pavé Dessin de l'auteur
- Elevation intérieure d'écluse avec deux bateaux différents Dessin de l'auteur

#### Chapitre VI

#### REGLEMENTATION

- Règlement, éclusiers et gardes-conservateurs, 16 octobre 1838 A. Equ. d'I. et V.
- Connaissance de transport maritime, chaland Emile - 1905 E. D.F. - G. D. F. Rennes - J.B. Le Pezron
- Règlement particulier canal Ille et Rance, 1934 A. Equ. I. et V.
- Arrêté pour le chômage des canaux 2 avril 1952 A. Equ. I. et V.

#### Chapitre VII

#### LES ECLUSIERS

- Premier système de manœuvre de porte d'écluse Dessin de l'auteur
- Nomination d'un éclusier en 1833 Doc. Annick Collet
- Vue de plusieurs génération d'éclusiers à Mottay en 1934 Coll. Annick Collet
- Certificat de travail à Joseph Gautier du 4 octobre 1835 Doc. Marie Hazard
- Médaille pour acte de dévouement à Joseph Gautier, 1847 Cliché de l'auteur
- Autre système manuel de manœuvre de porte à béquille Dessin de l'auteur
- Marie CHAUVEL à l'écluse de la Roche 1992 Cliché de l'auteur
- Vue de l'écluse et de la carrière de Haute-Roche en 1921 Coll. Jean Le Bras
- Vue de l'écluse de Saint-Germain vers 1900 Ed. A. LAMIRE Coll. Jean Le Bras
- Couverture du livret d'éclusière de Mme Marre Coll. de l'auteur
- Ecluse de Saint-Médard vers 1960 Cliché Musée Bretagne
- Premiers éclages de Juliette LEBRETON 1938 Arch. Juliette Lebreton (†) A. Equ. I. et V.
- Tenue d'eau des biefs Coll. M-F Lebreton
- Une éclusière et sa petite-fille Cliché de l'auteur
- Une éclusière dans les onze écluses Cliché de l'auteur
- L'ancienne éclusière, Marie Cliché de l'auteur

#### Chapitre VIII

#### LA MAINTENANCE

- Rapport d'ensemble de l'ingénieur LEPORD, Extrait, 1861 A. Equ. d'I. et V.
- Changement de la porte amont, écluse d'Evran en 1907 Coll. Annick Faisant
- Dépose d'une porte à Rennes, vers 1960 Coll. Jean Barbier (†)
- Ancien dépôt de Baudouin à Dinan vue de 1990 Cliché de l'auteur
- Ancien bureau, brigade d'entretien de Bazouges vue 1992 Cliché de l'auteur

- Plan de situation des anciens ateliers de Saint-Germain-sur-Ille Reconstitution de l'auteur
- Coffrets des prisonniers allemands, vue de 1992, Cliché de l'auteur
- Anciens ateliers de Saint-Germain-sur-Ille - 1990 Cliché de l'auteur
- Ateliers de la brigade de la Roche Evran - 1993 Cliché de l'auteur
- Sur la gabare, à Bazouges en 1960 Coll. G. Gamblin
- Barge en fer du service entretien, à La Madeleine en 1990 Cliché de l'auteur
- Construction de porte d'écluse à Saint-Germain Coll. J. Barbier (†)
- Changement du vannage du Dialay en 1962 Coll. de l'auteur
- Implantation des éléments des ateliers de Saint-Germain Reconstitution de l'auteur
- Changement de porte aval de Pont-Perrin en avril 1990 Cliché de l'auteur
- Travaux de dragage sur le canal en août 1983 Cliché de l'auteur
- Travaux d'élague, au-dessus de Dinan en octobre 1990 Cliché de l'auteur
- Automoteur La Paix à l'entreprise LECHAT - juin 1989 Cliché de l'auteur
- Péniche Laborieux à l'équipement d'Ille et Vilaine Cliché de l'auteur
- Levage d'une porte à Gacel-Tréverren en 1988 Coll. Marcel Barel
- Travaux sur une porte des onze écluses en 1990 Cliché de l'auteur
- Nouveaux ateliers modernes de Saint-Germain - 1992 Cliché de l'auteur

- Evolution des zones d'activité des brigades d'entretien Cliché de l'auteur
- Logo de l'insitution du C.I.R.M.O.N. Etabli par l'auteur

#### Chapitre IX

#### TYPES DE BATEAUX ET BATELLERIE

- Chaland de Rance Idole à Dinan, début du 20<sup>ème</sup> Ed. G.F. Coll. de l'auteur
- Chaland de Rance non-gréé et sous voiles, coupes - Dessins - Reconstitution de l'auteur
- Chaland de Rance sous voiles au port Saint-Hubert, Fin 19<sup>ème</sup> Coll. de l'auteur
- Port de Saint-Malo - Saint-Servan, évolution 1716-1830 M. OLLIVIER Phares et Balises - Saint-Malo
- Manœuvre d'un chaland de Rance sous pont de Lessart vers 1900 Ed. L. L. Coll. de l'auteur
- Péniche de Vilaine (première). D'après tableaux de Lorette Reconstitution de l'auteur
- Gabarot rennais au début du 20<sup>ème</sup> siècle à Rennes. Ed. A.G. Coll. de l'auteur
- Automoteur moderne nantais en fer, sans mâit de charge Dessin de l'auteur
- Coupe du chaland bois nantais Dessin de l'auteur
- Dernier automoteur des années 1950 Dessin de l'auteur
- Gabarot des Ponts et Chaussées - 1955 Dessin de l'auteur
- Plate en fer du service entretien - 1989 Dessin de l'auteur
- Brise-glace du service entretien - 1940 A. Equ. - Dessin de l'auteur

#### Chapitre X

#### SUR LE CANAL

- Chaland bois halé par son cheval Dessin de l'auteur
- Petit chaland de Rance, fin du 19<sup>ème</sup> Ed. ELD Coll. J. Guillet
- Port Saint-Yves à Rennes (extension) et embouchure canal, lithographie B. N.
- Lettre de voiture, bateau *Le Balsage*, 1834
- Vapeurs Bretagne et Dugesuelin, port de Dinan vers 1900. Ed. ND Coll. de l'auteur
- Clémenceau halé par un cheval vers 1920 Ed. A. Lamiré Coll. de l'auteur
- Jean-Marie halé par un homme, vers 1900 Ed. ELD Coll. de l'auteur
- Vieux pont de Dinan, vers 1910 - octroi Ed. J. PASSEMARD Coll. de l'auteur

- Port dit "des Malouins" à Rennes vers 1900. Ed. A.F. Coll. de l'auteur
- Quais Saint-Cyr et de la Prévaley à Rennes, Ed. Loke Coll. de l'auteur
- Affiche travaux viaduc de Dinan - 24 juin 1846 A. Dép. C.J.A. Cliché de l'auteur
- Un lavoir public sur le canal, 1985 A. Dép. C.J.A. Cliché de l'auteur
- Four à chaux de Quezon, près de Saint-Germain Ed. Mary-Rousselière Coll. de l'auteur

- Viaduc sous rails enjambant le canal Coll. Jean LEBBIAS Cliché de l'auteur
- Echelle des onze écluses Bazouges, Ed. I.R. Nancy Coll. de l'auteur
- Affiche association syndicale, 1865 A. Dép. C.J.A. Cliché de l'auteur
- Chapelle dite des « bateliers » à Saint-Médard Coll. de l'auteur
- Débarcadère bateau promenades vers 1900, Saint-Gregoire, Ed. Mary-Rousselière Coll. de l'auteur
- Colline de Talbourdine et ses carrières - début 20<sup>ème</sup> Ed. Mary-R. Coll. de l'auteur

- Stockage bois pour usine REY, Montreuil-sur-Ille, vers 1900 Ed. Havard Coll. de l'auteur
- Appontement à l'usine à gaz de Rennes vers 1914 Ed. P.-G.D.F. Coll. B. Le Pezron
- Reprise activité au Port de malouins à Rennes vers 1910 Ed. A. G. Coll. de l'auteur

- Chaland *La Jeune-Maria*, à La Ville-en-Bois vers 1913 Coll. de l'auteur
- Carrière du « Terre », Saint-Médard vers 1920 Coll. Jean Le Bras
- Automoteur en fer *Armor*, à Saint-Germain, 1989 Cliché de l'auteur
- Vieux pont de Dinan en juin 1922 Coll. Service Navigation
- Chaland bois *Anjou Bretagne* vers 1930 Coll. J. Thoumout
- Chaland bois *Cambronne* forme gabarot vers 1913 à Rennes Ed. Photo-Ouest Coll. de l'auteur

- Plaque commémorative sécheresse, 1921, Evran Cliché de l'auteur
- Pont de Lehon, nouvelle arche marinière de 1923, vue de 1989 Cliché de l'auteur
- Chaland bois *Villaret* à Montreuil-sur-Ille vers 1912 Coll. Jean Le Bras
- Automoteur *Armor* vers 1935 Coll. de l'auteur
- Lettre de commande Morvan fils, Saint-Malo 30 novembre 1935 Arch. A. Debray
- Groupement Lorraine-Pacifique, 1935 Arch. A. Debray
- Chaland bois à clins *Clémenceau* à La Ville-en-Bois en 1928 Arch. A. Debray

- Marque de crue en fonte, 4 janvier 1936 Cliché de l'auteur
- Plainte de l'ingénieur Jean Lebrun 14 juin 1940 A. Equ. I. et V.
- Note de l'éclusier-chef Le Bouédec - 15 août 1940 A. Equ. I. et V.
- Lettre des Ponts et Chaussées du Calvados - 14 janvier 1942 A. Equ. I. et V.
- Lettre allocations chômage batellerie - du 26 décembre 1940 A. Equ. I. et V.

- Automoteur *Océan*, criblé de balles - 4 juillet 1944 Coll. A. Debray
- Famille de Alphonse Debray à la ferme Le Hagre, 1944 Coll. A. Debray
- Affiche d'avis de réquisition de la batellerie, 1<sup>er</sup> février 1945 A. Equ. I. et V.
- Dessin chaland de Rance *Louis* à Dinan, 1970, croquis de A.C. Poctem Coll. A. Barthelemy
- Péniche *Saint-Paul* chargée de troncs d'arbres vers 1955 Cliché Musée Bretagne

- Automoteur en fer *Océan* dans bassin port de Bazouges, 1955 Coll. A. Debray
- Déclaration de chargement du 18 avril 1958 A. Equ. I. et V.
- Certificat prime à la batellerie du 18 avril 1958 A. Equ. I. et V.
- Péniche *Saint-Paul* dans l'écluse de Lengager en juin 1955 Coll. G. Rochée
- Epave du dernier chaland de Rance *Louis* - janvier 1991 Cliché de l'auteur

#### Chapitre XI

#### CAUSES DU DECLIN

- Gare T.I.V. à voie métrique de Châteaufort vers 1930 Coll. de l'auteur
- Grande crue de l'Ille en mai 1981 Cliché R. DENAIS
- Glace sur le canal, hiver 1984-1985 Cliché R. DENAIS
- Camion de transport dans les années 1920 Ed. Renaud V.J. Coll. de l'auteur
- Grande sécheresse en automne 1999 dans les onze écluses Cliché de l'auteur
- Lettre de l'ingénieur Lebrun, 1926 - A. Equip. I. et V.

#### Chapitre XII

#### LES ECLUSIERS DE PLAISANCE

- Premier rallye nautique Manche-Océan 1964, photo Alois Leberre Coll. René Henao
- Guide des voies fluviales Ed. Hachette
- Plan de maison éclusière rénovée Plan A. D. I. et V.
- L'éclusière de plaisance manœuvre, les touristes navigant Cliché de l'auteur
- Le mari remplace l'éclusière Cliché A. Faisant
- Automoteur *Neptune* dans les onze écluses au printemps 1991 Cliché de l'auteur
- Diplôme du concours d'écluses fleuries, 1987 Arch. D. Quénar
- Ecluse de Lengager fleurie 1982 Coll. G. Richeat
- Automoteur *Ille de France* sur le canal en août 1974 Coll. R. DENAIS
- Péniche *Marguerite* sur le canal été 1988 Coll. R. DENAIS
- Automoteur *Zephir* à Saint-Martin à Rennes, 18.9.1989 Cliché de l'auteur
- Péniche *Saint-Paul* quai Saint-Cyr à Rennes, 18.9.1989 Cliché de l'auteur
- Rencontre rare sur le canal le 2 mai 1991 Cliché de l'auteur
- Crue de l'Ille et du canal, écluse Saint-Martin, 13 mai 1981 Cliché Ouest-France
- Crue de la Rance et du canal, écluse de Lehon, 15 mai 1981 Cliché A. Collet
- Denise Ouérat, éclusière de plaisance 1985 Cliché Ouest-France
- Vedette de mer Dessin de l'auteur
- Voilier demeuré dans les onze écluses été 1992 Cliché de l'auteur
- Bateaux de location Les Chemins Nautiques Bretons - 1991 Cliché de l'auteur
- Bateau de location Bretagne-Plaisance sur le canal - 1989 Cliché de l'auteur
- Bateau de location Blue-Line France Cliché Blue Line
- Bateau de location Comptoir Nautique Cliché Comptoir Nautique

## SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Histoire de France* - Ernest LAVISSE - Ed. Armand COLLIN 1950  
*Histoire de la France Contemporaine* - Coordination Jean ELLENSTEIN - T. 2EG. Sociales 1979  
*Histoire de la Bretagne et des Pays Célétiques* - Skol-Vreizh 1983  
*Histoire en Bretagne* - Annales du C.R.D.P. Rennes 1970-1980  
*Rennes et la Haute-Bretagne* - Joseph CHARDRONNET - Ed. France-Empire 1980  
*Indicateur Historique d'Ille-et-Vilaine* - Ed. Archives d'Ille-et-Vilaine 1789-1980  
*Histoire et Panorama d'un beau Pays* - Bertrand ROBIDOU - Ed. Bazouges Dinan et Caillière Rennes 1894  
*Batailles des côtes de la Bretagne Nord aux derniers jours de la voile* - Jean LE BOT - Ed. des quatre Seigneurs Grenoble 1976  
*La Batterie Bretonne* - Jacques GUILLET, Jean-Pierre CEBRON, Emile GUYOMARD Ed. Chasse-Maree - L'Estuaire 1988  
*La vie maritime à Saint-Malo et Cancale au début du siècle* - Bertrand de QUENETAINE Ed. L'Ascre de Marine 1984  
*La Rance* - Amand DAGNET 1911 - Réédition Rue des Scribes 1988  
*Tinténiac* - Monographie - Abbé Pierre BOSSARD - Réédition Rue des Scribes 1986  
*Saint-Médard-sur-Ille* - Monographie de Marcel DONET 1985  
*Les carrières de Saint-Germain-sur-Ille* par Lucien PLOUET 1973  
*Pour un peu de lumière* - Jean-Baptiste LE PEZRON 1986  
*Pour un peu d'énergie* - Jean Baptiste LE PEZRON 1988  
*Contribution à l'histoire de Béton* - Abbé Francis ORHANT 1986  
*Saint-Malo - Dinard - Dinan par la Rance* - Pierre Jean YVON - Ed. ATIMCO 1990
- ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE :  
 Commission Intermédiaire de la Navigation Intérieure de Bretagne.  
 Mémoires  
 Série C de 4952 à 5056  
 Etudes économiques du canal d'Ille et Rance. Journaux.  
 Sous-série 4 F  
 Activité des Préfets  
 Série M  
 Rapport des Préfets  
 Série N  
 Bateaux - Actes de francisation - Douanes  
 Série P et Sous-séries P  
 Déserteurs - Insoumis - Travaux militaires  
 Série R  
 Travaux publics - Ponts et Chaussées - Affaires maritimes  
 Série S et Sous-séries S  
 Revue de Bretagne : Léonard de Vinci et la navigation intérieure en Bretagne Tome XLIII pages 167 à 172  
 Journal départemental d'Ille-et-Vilaine 1804  
 2 per 476  
 Almanach du département d'Ille-et-Vilaine 1808.  
 2 per 3090  
 Eirettes Royales de Rennes  
 2 per 3091  
 L'Auxiliaire Breton 1832.  
 1 per 1178  
 La Dépêche Bretonne (1903-1910)  
 Ouest-Eclair et Ouest-France
- BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE DE SAINT-MALO  
 Lettres à l'Evêque de Rennes  
 Cote Rés. M.S. 47 B 2  
 Précis de Recherches et Observations, OBELIN de KERGAL  
 Cote Rés. M. 623. 13 KGA
- ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES COTES D'ARMOR

- Mémoire sur la coupure de la montagne de « La Courbure » près Dinan Série C 116  
 Travaux de construction du canal  
 Sous-série S, 10 S 6  
 Inauguration du canal  
 Sous-série S, 10 S 7  
 Canal Ille et Rance  
 Sous-série Z, 1 Z 120  
 Service maritime  
 Sous-série Z, 1 Z 122

ARCHIVES DE LA SUBDIVISION RENNES-NAVIGATION  
 EQUIPEMENT I. et V.  
 Principales sources relatives à la période de la Restauration  
 Documents divers, nombreux plans  
 L'essentiel des sources de la 2<sup>ème</sup> moitié du 19<sup>ème</sup> et celles du 20<sup>ème</sup> siècle

ARCHIVES COMMISSION DE SURVEILLANCE DE LA  
 NAVIGATION FLUVIALE - NANTES  
 Registres d'immatriculation - Messieurs ROYER et CASSARD, responsables  
 Guide des voies fluviales de Dinan à Nantes de Julien BOISTEL et Albert GLANDAZ

AUTRES SOURCES  
 Notice le M. l'ingénieur en chef LEPORD - Doc. Imp. E. Douchin Rennes 1.1.1860  
 Rapport de M. l'ingénieur LEBRUN Subdivision Dinan-Navigation 21 septembre 1926  
 Notice complémentaire sur le port de Saint-Malo Saint-Servan, ingénieur en chef CORBEAUX - Imp. Nationale 1910  
 Les projets de canalisation proposés et mis à l'essai du XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècles F. BOURDAIS Annales de Bretagne Tome 23 p.335 - 1908  
 Revue BATEAUX - La Liaison Manche-Océan de Paul ARIEL - juin 1964  
 Journal les pêcheurs plaisanciers LE TANGON - Art. II de LA VILLE HUCHET - juin 1974  
 Revue LE CHASSE-MAREE n°3 Art. La Batterie Bretonne Jacques GUILLET - 1982  
 Revue LE CHASSE-MAREE n°12 Art. La Batterie Bretonne Jacques GUILLET - 1984  
 Exposition la Rance millénaire et plaquette - Arch. Dép. I. et V. et C.D.N. - Archives  
 Municipales Saint-Malo et Bâbl. Dinan 1987-1988

## TRADITION ORALE

- ABRAHAM Daniel, agent de travaux menuisier, brigade d'entretien d'Evran-La Roche  
 AUBERT René, née DENAIS, échoué à Saint-Médard-sur-Ille  
 BARBIER Jean, ancien conducteur de travaux, brigade de Saint-Germain-sur-Ille(†)  
 BARTHELEMY Albert, ancien carrier à Léhon et sablier, Dinan  
 BARTHELEMY Pierre, ancien carrier à La Ville en Bois à Melesse (†)  
 BESNARD Marie, ancienne marinière, sur VILLARET, Montreuil-sur-Ille  
 BONHOMME Auguste, ancien agent caennais, brigade de Saint-Germain-sur-Ille  
 BROSSARD Jacques, ancien conducteur de travaux, brigade d'Evran-La Roche  
 BUAN Aimée, ancienne échouère aux onze échoses, Bazouges-sous-Hédé

BUSSON Jacques, conducteur de travaux, brigade de Saint-Germain-sur-Ile  
BUREL Marcel, ancien agent de travaux, brigade d'Evran-La Roche  
CHOUARAN Denise, née QUERAT, ancienne éclusière à Saint-Germain-sur-Ile  
CHOUARAN Marcel, ancien agent de travaux, brigade de Saint-Germain-sur-Ile  
COLLET Amick, né FAISANT, ancienne éclusière à Léhon  
COLLET Bernard, ancien agent de travaux, brigade de Evran-La Roche  
COUPE Joseph, ancien chef d'équipe, brigade de Saint-Germain-sur-Ile

DEBRAY Alphonse, ancien patron-marinier de OCEAN, Redon  
DEBRAY Emmanuel, ancien patron-marinier de MISTRAL, Redon  
DEFFAINS Jean, agent charpentier et chef d'équipe, brigade de Saint-Germain-sur-Ile  
DUCROCO Michel, ancien agent de travaux, brigade d'Evran-La Roche

FADIER Roger, bourg de Guipel  
FREMONT Louise, née MARRE, ancienne éclusière à Saint-Médard-sur-Ile (\*)

GAMBLIN Georges, ancien agent charpentier, brigades de Hédé puis Saint-Germain  
GUIHAIRE Jean, ancien patron-marinier de EXCELSIOR II, Redon (\*)  
GUILLOIS Madeleine, Montique, née STENTZEL, ancienne éclusière à Ile, Montreuil

HARDY Denise, ancienne aubergiste à La Ville en Bois, Melesse  
HARDY Roger, ancien agent cantonnier, brigade de Saint-Germain, Melesse  
HAZARD Marie, née CHAUVEL, ancienne éclusière à La Roche, Evran  
HENNO René, ancien président du Comité de Promotion des Canaux Bretons, Nantes

JOBBE-DUVAL Yves, ancien trésorier du Comité de Promotion des Canaux Bretons - Rennes  
LANGAIS Marie, née BRETEIL, ancienne éclusière aux onze écluses, Bazouges  
LAVOLLE Joseph, Bazouges-sous-Hédé  
LE BRAS Jean, bourg de Montreuil-sur-Ile  
LEBRETON Juliette, née DUBOIS, ancienne éclusière au Dialay, Saint-Médard (\*)  
LORE Bernard, Montgermont

NESSLER Michel, agent éclusier au Châtelier, Saint-Samson-sur-Rance  
NOGUES Jeanette, née LE BOURDAIS, ancienne agent employée, Bureau de la Subdivision de la Navigation de Dinan

POMMERET François, ancien Maire de La Vicomté-sur-Rance  
PRIME René, agent éclusier au Châtelier, Saint-Samson-sur-Rance

RABET Claude, ancien patron-marinier de LA LEONE, Redon  
RENOUX Christine, née PORCHER, éclusière au Dialay, Saint-Médard-sur-Ile  
ROCHEE Gabrielle, née RIHET, ancienne éclusière à Lengager, Montreuil-sur-Ile  
ROCHEE Maurice, ancien agent de travaux, brigade de Saint-Germain-sur-Ile  
ROULLIER André, ancien cadre, responsable du service navigation, Rennes  
ROULLIER Pierre, ancien agent charpentier, brigade de Saint-Germain-sur-Ile

SIMON Marie, née BUAN, éclusière à la Ségerie, Bazouges-sous-Hédé  
TAILLARDAT Gérard, président de l'A.P.P. « Les pêcheurs de la Lande d'Oute » Gabard  
THOUMINOT Jean, ancien résident du Moulin Neuf, Saint-Germain-sur-Ile  
TIZON Stéphane, ancien négociant à Saint-Germain-sur-Ile (\*)

VIOT Marie, patron-marinier de La Lorraine, La Vicomté-sur-Rance

## LISTE DES NOMS CITES

ABELLE - ABRAHAM - ABRIAL - ALAIN - ALBERT - (d) ALLEMBERT - ALLAIN - ALLAIRE - ALLART - ALLEAUME - ANCEZE - ANFRAY - ANGER - ANNAIX - ANQUETIL - ANSOUER - AOSTIN - ARNODIN - AUBEL - AUBERT - AUBIN - AUBOIN - AUBRIOT - AUBRY - AUDRAN - (de) AUFRÉY - AUGÉARD - AUGIER - ARIEL - ARRIBART - AVRIL

BACHELIER - BAJOT - BARBEAU - BARBIER - BARDALOUÉ - BARGOTEL - BARRAILT - BARRE - BARREAU - BARREAUX - BARTHELEMY - BASLE - BATTARD - BAUCHERON - BAUDINIERE - BAUDOUIN - BAUGEOT - BAZIL - BEAUDOUIN - BEAUFILS - BEAUGRAND - BEAUREGARD - BEDAULT - BELLANGER - BELLINGER - BELLION - BENARD - BENATEAU - BENOIT - BERGER - BERQUEY - BERTIN - BERTRAND - BESLAY - BERNARD - BESSINE - BETHUEL - BEUSCHER - BIGOT - BINARD - BLAIZE - BLANCHARD - BLANDIN - BLASSE - BLOMME - BOBE - BOBIN - BODARD - BODENAN - BRENNEC - BOIREAU - BOISDRON - BOISMENU - BOISTARD - (de) BOISTEILLEUL - BOISTEL - BONDOUX - BONHOMME - BONNAIRE - BONNET - BOSSUT - BOUDET - BOUENNEC - BOUESSE - BOUESSEL - BOULIN - BOUQUARD - BOURDAIS - BOURGEOIS - BOURRIEL - BOUSSICAUD - BOUVIER - BOUYAUX - BOYON - BRANCHIEREAU - BREARD - BREBEL - BREGER - BREMONTIER - BRESSON - BRETEL - BRETEUIL - BRIAND - BREVELET - BRIARD - BRICET - BRIDENNE - BRIE - BRIERE - BRITOT - BROUGALAY - BROHAN - BROSSARD - BROUSSE - BRULE - BRUNELIERE - BUAN - BUARD - BUCAILLE - BULON - BUREL - BUSSON

CAHOUET - CAILLAUD - CAMPION - (de) CARAMAN - (de) CARCARADEC - CARILLET - CASSIN - CASTAY - CATTI - CELLINI - CELTON - CHABOT - CHAILLOT - CHALETTE - CHALMEL - CHAMPALAUNE - CHARPY - (de) CHATEAUBRIAND - CHATTON - CHAUDEURDY - CHAUVEL - CHAUVIN - (de) CHERIGNY - CHESNAY - CHESNEAU - CHESNOT - CHEVALIER - CHEVRIER - (de) CHEZY - CHOUARAN - CHUINARD - CINTRE - CLAIRES - CLARCK - (de) CÉTMALOUEN - COGRANNE - COIFFARD - COIOUAD - COLBERT - COLIN - COLLET - COMBE - (de) CONIAC - (de) CONDORCET - CORBEAUX - CORBES - (de) CORBIERE - COSNEAU - COTTEZ - COUANNIER - (de) COULOMB - COUESNON - COUPE - COUPU - COUREAU - COURREAUX - COURTOIS - COUSIN - CRAIPEAU - CRAPONNE - CRETET - CROSNIER

DAGNET - DAHIEZ - DANDIN - DANET - DA SILVA - DAUGUET - DAUPHIN - DAVID - DEBERH - DEBRAY - DEBROIZE - DEPERMON - DEFFAINS - DELALANDE - DELEPINE - DELON - DELONGEAU - DELOURMEL - DENAIS - DENIEUL - DENUAL - DESBOIS - DESCHAMPS - DESEVEDAVY - DESHAYES - DESHUBERT - DESLANDES - DESOURMEAUX - DESPRETZ - DEZERSEUL - DIDEROT - DIDIER - DODIN - DONDEL - DOUAULT - DOUSSIN - DRAPIER - DRENO - (de) DRESNAIS - DROGUET - DROUIN - DROYAUT - DRUAIS - DUBARD - DUBOIS - DUCHESNE - DUCLOS - DUCLOYER - DUCROCO - DUPERRAY - DUPONT - DURAND - DUTARET - DUTAY - DUTEIL - DUVAL - DY

EGALON - EMERY - EON - (d) EPERY - ERUSSARD - EVEN - EXBOURSE

FADIER - FAGOT - FAISANT - FAYON - (de) FENIEUX - FERON

FERRÉ - FESSARD - FICHET - FIEVE - FLOCH - FONTAINE - FOREST - FORTIN - FOULONNEAU - (de) FOURCROY - FOURNIER - FOUTEL - (de) FRANCIS - FREDERIC - FREDBERG - FREMONT - FRESNAIS - FRESNEAU - FRENET - FRIOT - FRISSARD

GABILLARD - GALART - GALLAIS - GALLON - GAMBLIN - GARAT - GAREL - GARNIER - GASREL - GAUCHER - GAUDRON - GAULTIER - GAUTIER - GAUVRIE - GAZEAU - GAZON - GEFFROY - GENAIS - GENDRON - GERARD - GESRET - GEUTIER - GIBERT - GICOUËL - GIFFARD - GILBERT - (de) GIRAC - GIRARD - GIRAUDINEAU - GLANBAZ - GLOUX - GODFROY - GODOT - GONDOLLO - GOTROT - GOUVRY - (de) GOYON - GREGOIRE - GRIETTIN - GROUX - GURGOUEN - GUERIN - GUERNION - GUEVEL - GUEZILLES - GUBERT - GUICHARD - GUIHAIRE - GUILBEAU - GUILLE - GUILLEME - GUILLEMER - GUILLET - GUILLOIS - GUILLOT - GUILTAR - GUINOT - GUYOT

HABSBOURG - (de) HALGOUET - HALGRAIN - HAMEL - HAMON - HAROY - HARDOUIN - HAURAY - HAY - HAZARD - HELIAS - HESNO - HENRY - HERBIN - HERMANS - HERMIER - HERVE - HERVOUIN - HEVIN - HEUZE - HIBEL - HOGREL - HONORE - HOUDOUX - HOUEL - HOUSSARD - HOVIVIS - HINAULT - HUCHET - HUET - HUTEAU

ISOUARD

JAILLET - JAMBON - JAMIN - JAMOIS - JAN - JANVIER - JEAN-HAFFEN - JENNER - JOBBE - JOLLET - JOLIVET - JOSSE - JOUANNO - JOUARD - JOUBERT - JOUVANCE - JUBIN - JUGON - JUJORE - JUNTES - JUSTEL

(de) KERSAUZON

LABBE - (de) LA BOURDONNAIS - LACAILLE - (de) LA CHEVIERE - LAFFITTE - (de) LA GREZILLONNAYE - LAGUEUX - LAMBERT - LAMENEUR - LAMERONN - (de) LA MOTTE - FABLET - LAMY - LANDAIS - LANDRESSE - LANGLAIS - LANGROGNET - LANJAMET - LANOUEE - LA ROCHEAULION - LASSNIER - LAUBIN - LAUMAILLER - LA VIEUXVILLE - LAVIGNE - (de) LA VILLE GONTIER - LA VILLE HUCHET - LAVOLEE - LAY - LE BARNON - LE BALDEC - LEBEAUPIN - LE BORGNE - LE BOT - LE BOURDEC - LEBOURDAIS - LE BRAS - LEBREC - LEBRETON - LEHRUN - LE CAN - LECHAT - LE COINTRE - LECLANCHE - LECLERC - LECLERE - LE COQ - LE COR - LECOUBLAY - LEDOUX - LE DUC - LE DUVÉAT - LEFFEVRE - LEFÈVRE - LE FILLATRE - LE FORESTIER - LE GAIGNOUX - LE GALL - LEGAVRE - LEGENDRE - LE GOBIEN - LE GOHIC - LEGOUËL - LEGOUAT - LE GRAND - LEGRAVERENT - LE GRONTEC - LE GUAY - LEGUE - LE GUEVEL - LE HAGRE - LE HERISSE - LE HUËDE - LE HOUX - LE JEUNE - LE JOLLEC - LE LEU - LELIEVRE - LE MAITRE - LE MAIRE - LEMARCHAND - LE MARRÉC - LE MAUX - LEME - LENFER - LE NOIR - LEONARD - LEPARD - LE PAROUX - LE PELLERIN - LEFORD - LEQUELLEC - LEROUX - LEROY - LESGUER - LESIEUR - LESOUFEN - LE TERSIGNY - LE TIC - LE TONNELIER - LE TOUBRILLON - LETERIC - LEVREL - L'HERMITTE - LHOTE - L'HOTIER - LIARD - LIGUET - LOCHET - LOISEL - LOISON - LOMBARD - LORE - LOREAU - LORET - LORRE - LOUISE - LOUPEL - LOUVEL - LUCZOT

MARON - MACARY - MACE - MAHE - MAISTRAL - MALARD - MANGOURIT - MARCAIS - MARCHAND - MARCHÉ - MARESHÉ - (de) MARGONY - (de) MAROLLES - MARRÉ - MARSAUDOT - MARSHALL - MARTAINE - MARTEL - MARTIN - MASSE - MAUGE - MEDARD - MEHEUST - MEHOUAN - MELLET - MENAGE - MENAGER - MENAND - MENARD - MEQUIN - MERCIER - MERRE - MESSARD

Que toutes ces personnes sachent que leurs narrations ont permis l'élaboration de ce livre. Sincères remerciements.

J'adresse des remerciements particulièrement chaleureux aux personnes suivantes qui ont facilité, par leur affabilité, mes recherches parmi les nombreux documents du Service Rennes-Navigation de l'Équipement d'Ile-et-Vilaine : M. Joël DEBROIZE, cadre responsable du service, Mme Sylvie BOBE son adjointe, M. Jean-Jack PREVOS, commis chargé de l'accueil, M. Paul BESSINE, Chef de groupe.

J'ai rencontré l'ensemble des éclusières et éclusiers du canal d'Ile et Rance qui m'ont reçu platement. Merci.

Je suis reconnaissant envers la municipalité de Saint-Médard-sur-Ile et particulièrement envers M. le Maire et la Secrétaire qui m'ont facilité grandement certaines tâches matérielles annexes.

MESNIL - METAYER - MICHEL - (de) MIEULE - MOHAMED  
BEN ALI - MONNIER - (de) MONTALIVET - MONTARON -  
(de) MONTCUIT - MONU - MORALDO - MOREL - MORICET -  
MORIN - MORVAN - MORVONNAIS - MOUCET - MOUGIN -  
MOULESKY - MOULIN - MOUNIER

NAPOLEON - NAPZIGER - NARDINI - NAULIN - NESSLER -  
(de) NEUFCHATEAU - NICOLAS - NOBLET - NOGUERRA -  
NOGUES - NOURY - NOUVEL

OBELIN - ODION - ODY - OGEE - OGER - OLLIVAULT -  
OLLIVIER - OLLO - ONFROY - ONILLON - (d') ORMESSON

PACHE - PAILLARD - PAIN - PANNETIER - PAPEILLE - PAPIN  
PARNET - PASCAL - PASQUIER - PASTOUREAU - PAUL -  
PAUTONNIER - PAVIOT - PAYOUX - PELLE - PENHOUEU -  
PENOT - PENTHIEVRE - PERCHEZ - PERRIEL - PERRERE -  
PERRIER - PERRIGAULT - PERRIN - PERRON - PETIET - PETIT  
PHILY - PICARD - PICAULT - PICHON - PICON - PIEDEVACHE  
PIEDVACHE - PIGEON - PINOT - PIOUS - PIQUET - PIRON -  
PLEVEN - PLISSON - POEDRAS - POMMERET - POMMEY -  
PORCHER - PORTAL - PORTEU - POULAIN - POUPARD -  
POUSSIN - PRESSE - PREVOS - PRIME - PRIOUL - PROCOQUEZ  
PRODHOMME - PROGER - PRUDENT - PUNGIER

QUELVEN - QUERAT - QUETTIER

RABET - RABUT - RALLE - RAPAIL - REDUREAU - REGENT -  
RENAULT - RENOIARD - RENOUX - REVEL - REY - RIBAUT

RICHARD - RICHELIEU - RICHELOT - RIDDLE - RIDEAU -  
RIDEL - RIHET - RIMASSON - RINCE - RIO - RIVIERE -  
ROBELIN - ROBERT - ROBESPIERRE - ROBINET - ROBINOT -  
ROCHE - ROCHEE - (de) ROCHON - ROGER - ROGON -  
ROLLAND - (de) ROMILLEY - ROQUELIN - ROSE - ROSETZKY  
(de) ROSNYVINEN - ROUAULT - ROULE - ROULLE - ROULIER  
ROULLIER - ROULLIN - ROUMAIN - ROUSSEAU - ROUSSEL -  
ROUSSIER - ROZE - RUFFLE

SALIOU - SAINT-GALL - SAINT-LO - SAINT-LUC - SAMSON -  
SARCIAUX - SAUBOST - SAUTIER - SAUVAGE - SAUVESTRE  
SAVOURE - SCLARESKY - SEBILLET - SEBIRE - SECRETAIN -  
SENECHAL - (de) SESMAISON - SEVEZAN - SIMON - SION -  
SIRE - SOLLEUX - SOLLIER - SOUFFLET - SOUVESTRE -  
SPIELBERG - STAVELOT - STENTZEL - SUASSE - SUHART -  
SUINARD - SUREL

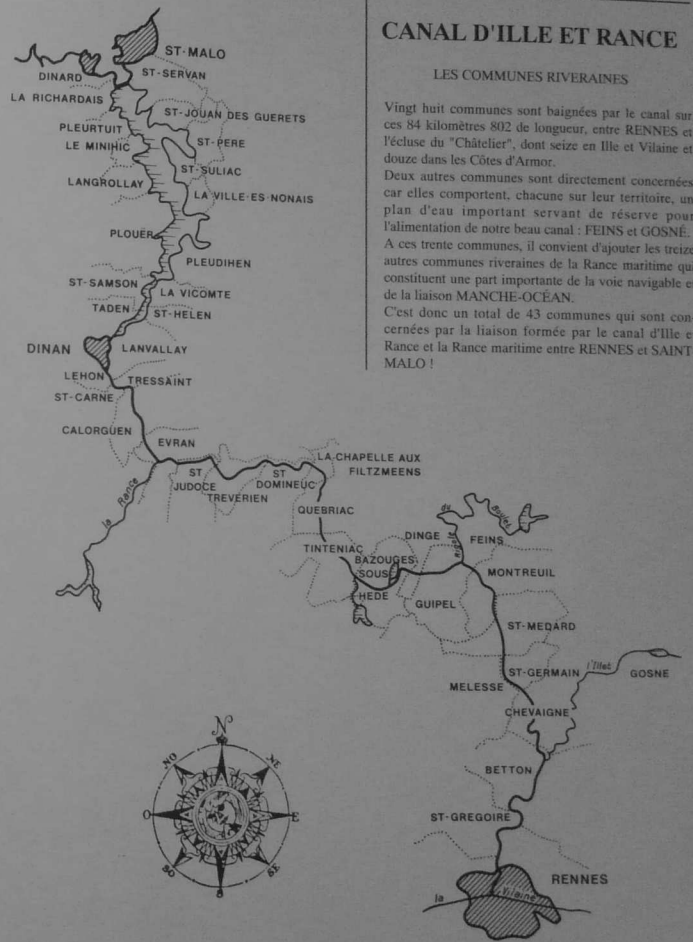
TAILLARDAT - (de) TALHOUEU - TANGUY - TARDE -  
TARDIEUX - TARDIVEAU - TARRIERE - TERRASSE -  
THAUMOUX - THEBAUDAIS - THEBAULT - (de) THIAUD -  
THIBAUDEAU - THOMAS - THOMAZEAU - THOUMINOT -  
TOURAIN - TRANCHEMER - TREMAUDAN - TREVIN -  
TROUSSARD

VAUBAN - (de) VAUCELLE - VAUCOULEUR - (de) VAUFERRIER -  
VAULEON - (de) VENDEUVRE - VERRIERE - VERON - VIARD -  
VIELLEPEAU - (de) VILLELE - (de) VINCI - VIOT - VISTEAUX

YVERGNY

ZWINGELSTEIN

À Madeleine, mon épouse.



## CANAL D'ILLE ET RANCE

### LES COMMUNES RIVERAINES

Vingt huit communes sont baignées par le canal sur ces 84 kilomètres 802 de longueur, entre RENNES et l'écluse du "Châtelier", dont seize en Ille et Vilaine et douze dans les Côtes d'Armor.

Deux autres communes sont directement concernées car elles comportent, chacune sur leur territoire, un plan d'eau important servant de réserve pour l'alimentation de notre beau canal : FEINS et GOSNE.

A ces trente communes, il convient d'ajouter les treize autres communes riveraines de la Rance maritime qui constituent une part importante de la voie navigable et de la liaison MANCHE-OCEAN.

C'est donc un total de 43 communes qui sont concernées par la liaison formée par le canal d'Ille et Rance et la Rance maritime entre RENNES et SAINT-MALO !

