



Canal de Nantes à Brest

9 langues

[Article](#) [Discussion](#)

[Lire](#) [Modifier](#) [Modifier le code](#) [Voir l'historique](#) [Outils](#)

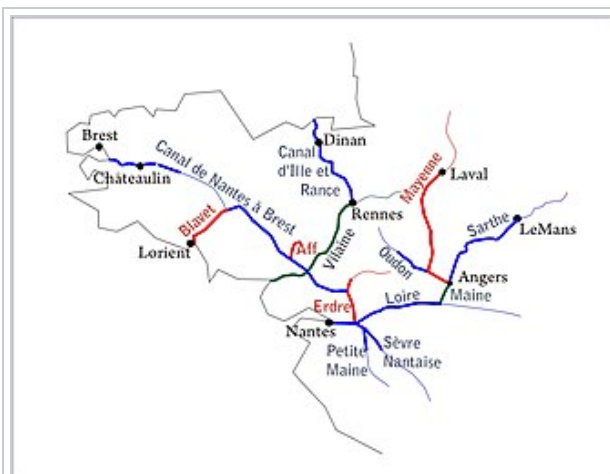
48° 18′ 14″ N, 4° 17′ 23″ O

Le **canal de Nantes à Brest** est un [canal](#) à petit gabarit qui traverse la [Bretagne](#), reliant les villes de [Nantes](#) et de [Brest](#). Il emprunte les vallées de l'[Erdre](#), de l'[Isac](#), de l'[Oust](#), du [Blavet](#) (à partir de [Gouarec](#), puis à [Pontivy](#)), du [Doré](#), du [Kergoat](#), de l'[Hyères](#) et de l'[Aulne](#) ; ces rivières sont reliées par trois canaux de jonction franchissant des [lignes de partage des eaux](#). Sa construction remonte à la première moitié du [xix^e siècle](#) et sa longueur totale est de 364 km. Le canal n'est plus navigable dans sa continuité depuis 1930 et la mise en eau du [barrage de Guerlédan](#), à la limite des départements du Morbihan et des Côtes d'Armor. Aujourd'hui le canal n'a plus d'activité de fret mais de tourisme sur de larges parties encore ouvertes à la navigation.

Une [voie verte](#) a été aménagée tout le long du canal, empruntant les anciens chemins de [halage](#).

Sur les territoires relevant de leur compétence, le [conseil régional de Bretagne](#) et le [conseil départemental de la Loire-Atlantique](#) sont propriétaires du canal de Nantes à Brest.

Géographie [modifier | modifier le code]

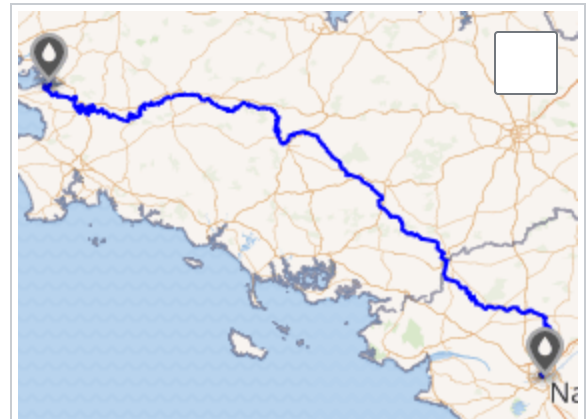


Le canal à partir de La Loire au Sud

Canal de Nantes à Brest



Bateau de plaisance franchissant l'écluse de Saint-Jouan, sur la partie de l'Oust canalisé du canal de Nantes à Brest en [Morbihan](#).



Parcours du **canal de Nantes à Brest** (en bleu)

Géographie

Pays	 France
Coordonnées	48° 18′ 14″ N, 4° 17′ 23″ O
Début	Loire, Nantes
Fin	Rade de Brest, Brest
Traverse	Pays de la Loire Bretagne

Caractéristiques

Longueur 364 km

De l'**Erdre** à l'**Aulne**, le canal mesure 364 km, mais seulement 20 % de sa longueur (soit environ 73 km) est artificiel. Huit **cours d'eau** sont canalisés pour l'alimenter, ou aménagés pour les rendre navigables, devenant les ramifications d'un assez surprenant réseau navigable breton.

Le canal passe par les cinq départements de **Bretagne**: la **Loire-Atlantique**, l'**Ille-et-Vilaine**, le **Morbihan**, les **Côtes-d'Armor** et le **Finistère**.

Histoire [modifier | modifier le code]

L'idée d'ouvrir une voie de navigation intérieure en Bretagne remonte au **xvi^e siècle** lors de l'union du **duché de Bretagne** au royaume de France. La canalisation de la **Vilaine**, décidée en 1538 par les **États de Bretagne**, rend ce fleuve navigable de Rennes à **Messac**, et permet dès **1585** la première liaison fluviale de la capitale bretonne à **Redon** et au « golfe de Gascogne » par la Vilaine maritime.

L'intérêt économique d'un canal de Nantes à Brest est de désenclaver le **Centre-Bretagne** (avec peu de chemins à peine carrossables, il est appelé « la Sibérie de la Bretagne »), permettant à tous les points de ce territoire d'être à moins de 15 kilomètres d'une voie d'eau (mer et ses **rias**, rivières ou canal). En 1627, les États de Bretagne approuvent un projet destiné à relier Brest à **Carhaix** par un canal, mais ce projet avorte par manque de financement¹.

En 1730, l'ingénieur Abeille propose de canaliser la Vilaine, l'Ille et la Rance, afin de relier la Manche et l'océan Atlantique par un réseau fluvial². Ce sont les différents **blocus maritimes**, imposés depuis 1688 sous le règne de **Louis XIV**, qui conduisent les États de Bretagne à faire étudier la mise en place d'un réseau de canaux, en Bretagne, et aussi dans le **Maine**. En 1745, le comte François Joseph de Kersauson initie un vague projet de Nantes à Brest qui est abandonné, faute de financement. En janvier 1783, une **commission de navigation intérieure** est nommée pour étudier tous les projets. Partant de cette idée, cette commission présente au roi **Louis XVI**, le 31 octobre 1784, une carte générale des projets qu'elle lui commente³.

Cette commission spéciale s'entoure des compétences de membres de l'**Académie royale des sciences**, dont l'**abbé Rochon** ou **Nicolas de Condorcet** qui analysent notamment les mémoires des différents projets de navigation. Il faut cependant attendre le début du **xix^e siècle** et le **blocus** de Brest par les **Britanniques**, pour convaincre **Napoléon I^{er}** de l'intérêt stratégique de débloquer Brest par

Gabarit	25,70 m sur 4,50 m
Mouillage	1,60 m
Hauteur libre	2,40 m
Infrastructures	
Écluses	238
Histoire	
Année début travaux	1803
Année d'ouverture	1858
Administration	
Site web	https://canal-nantes-brest.fr/ https://canaux.bretagne.bzh/
modifier	



Écluse n° 234, Toul ar rodo.



Borne 354 du canal.

l'arrière-pays, d'approvisionner en vivres et munitions les arsenaux de Brest et Lorient avec Nantes et Saint-Malo³.

Les dates clés :

- 1803 : l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Guy Bouessel est chargé de l'étude du projet ;
- 1804 : Bouessel se rend sur le terrain⁴ ;
- 1806 : timide début du chantier, sur la section Nantes-Redon⁵ ;
- 1811 : des décrets autorisent l'emploi de prisonniers de guerre et de condamnés, répartis en bataillons⁵. À la suite du décret impérial de construction des canaux de Bretagne signé le 7 juin 1811 par Napoléon, début des travaux aux deux extrémités (dans la Loire-Inférieure et dans le Finistère). Le 7 septembre 1811, pose de la première pierre de la première écluse sur l'actuel « bief de Guilly Glaz », à la frontière des communes de [Port-Launay](#) et [Châteaulin](#) ;
- 1812-1814 : construction du « bief des Bouts-de-Bois », par des Espagnols prisonniers de guerre ; ces forçats, logés dans le camp des Jarriais, près de [Saffré](#), connaissent des conditions très dures ; ils sont libérés en 1814⁶ ;
- 1813 : le 6 mars, les travaux commencent à Nantes, sur l'Erdre, depuis le pont Morand vers la Loire, nécessitant la destruction de maisons⁷. Les ouvriers et les ingénieurs créent au total près de 600 kilomètres de voies et 325 écluses dans les cinq [départements](#) traversés par le canal. Ces ouvriers, parfois des paysans (des recruteurs battant la campagne), rarement des mendiants (bien que le préfet des [Côtes-du-Nord](#) le [comte de Bagneux](#) prenne un arrêt anti-mendicité à cet effet), souvent des bagnards ou des prisonniers de guerre (camp militaire de [Glomel](#), prisonniers espagnols dans les landes des Jarriais en [Loire-Inférieure](#), payés 30 centimes puis un franc par jour mais une bonne part du salaire est retenu pour la nourriture, l'habillement, le logement et les soins, ce qui provoque révoltes et désertions, poussant les attributaires des adjudications à les payer au volume déblayé)³.
- 1822 : création de la *Compagnie des Canaux de Bretagne*, dont les emprunts relancent le chantier freiné par la complexité des travaux, la période révolutionnaire puis la chute du [premier Empire](#), travaux sous la direction du comte [Jean-Marie de Silguy](#) ;
- mai 1826 : ouverture des quatre premiers kilomètres du canal dans le [Finistère](#) ;
- 1829 : 28 écluses entre Port-Launay et Pont-Triffen sont ouvertes à la navigation⁸ ;
- 1836 : ouverture à la navigation de la section Nantes-Redon et Brest-Carhaix ;
- 1838 : fin de la construction de la [rigole d'Hilvern](#), ouvrage d'acheminement de l'eau dans le bief d'Hilvern ;
- 1^{er} janvier 1842 : la voie d'eau entre Nantes et Brest de 360 km est ouverte à la navigation sur toute sa longueur⁸ ;
- 1855 : mise en eau du bassin de Redon⁸ ;
- 1858 : inauguration du canal par [Napoléon III](#) et l'Impératrice Eugénie sur le site de l'écluse maritime de « Guilly Glaz ».

Les travaux les plus importants ont été ceux de la construction de la "Grande Tranchée" de [Glomel](#), entre 1823 et 1832, assurée en grande partie par des bagnards. Les conditions de travail sont très dures de par la nature du sous sol, la profondeur et les conditions climatiques : on y atteint le point haut du canal, 184m

d'altitude, et la région est surnommée la Sibérie de Bretagne. Plus à l'est, une double écluse (deux écluses consécutives avec une porte commune) a dû être construite à Coat Natous en [Mellionnec](#) en raison de l'importance du [dénivelé](#) à cet endroit⁹.

Article détaillé : [Glomel#La construction de la tranchée de Glomel et les bagnards](#).

« L'eau coulant dans le canal, portera dans tous les esprits,
Comme le sang dans les veines, le baume de la vie,
L'éguillon stimulant de l'industrie. Tout va changer par la navigation. »

— M. de Brie, *Mémoire* (1784)

L'industrie [ardoisière](#) s'est beaucoup développée au XIX^e siècle le long du canal, celui-ci facilitant le transport des ardoises: des ardoisières ouvrent ou trouvent un nouveau dynamisme (certaines étaient déjà en activité les siècles précédents) à [Saint-Coulitz](#), [Saint-Ségal](#), [Lothey](#), [Pleyben](#), [Gouézec](#) (Pont-Coblant), [Châteauneuf-du-Faou](#), [Saint-Goazec](#) (l'[ardoisière du Rick](#) en Saint-Goazec fut la plus grande carrière à ciel ouvert de Bretagne), [Landeau](#), [Cléden-Poher](#), [Spézet](#), [Motreff](#), etc. dans le [Finistère](#), à [Mûr-de-Bretagne](#) et dans la région de [Guerlédan](#) comme à [Caurel](#), etc. dans les [Côtes-du-Nord](#). [Port-Launay](#), débouché maritime du canal sur la [Rade de Brest](#), devint un port important pour l'exportation des ardoises à destination de Brest et des ports de la [Manche](#)¹⁰.

Le fret est en outre composé de denrées alimentaires — céréales, vins, sucre, sel ; de matières premières — bois, sable de Loire, ardoise, tuffeau angevin, houille pour les forges de Loudéac ; engrais agricoles — chaux de Maine-et-Loire¹¹, sable calcaire ; produits divers — charbon, cire, chanvre, lin…¹²)



Le chaland "Victor", dernier vestige de la batellerie sur le canal de Nantes à Brest, visitable au pont de Ti-Men (à la limite des communes de [Lennon](#), [Gouézec](#) et [Pleyben](#))

Le canal était d'un gabarit trop faible au vu de l'évolution de la batellerie. Le développement du [chemin de fer](#) à partir des années 1850 (notamment la [ligne Carhaix-Châteaulin-](#)

[Camaret](#) en 1911), la construction de routes et la construction du [barrage hydroélectrique de Guerlédan](#) (qui isole les parties finistérienne et costarmoricaine du reste du réseau et donne naissance au plus grand lac artificiel breton, le [lac de Guerlédan](#)) à partir de 1923, mettent un terme au fret par voie d'[eau douce](#) entre Nantes et la rade de Brest. Le trafic, ayant progressé de

10 000 tonnes (1859) à 174 000 tonnes (1911), a dès lors décliné. La [batellerie](#) bretonne a pourtant motorisé ses bateaux dans les années 1930. En septembre 1928, la dernière péniche débarque des marchandises à l'écluse du Moulin-Neuf contre laquelle est construit le [barrage de Guerlédan](#), et le tunnel



[Abel Soreau](#) : Chaland sous voile dans le Canal de Nantes à Brest (vers 1900).

qui permettait de le franchir est bouché. C'est en 1942 que le dernier chaland franchit l'écluse de [Châteauneuf-du-Faou](#)¹³. Le déclassement de la section Port-Launay - Guerlédan, soit la partie finistérienne et costarmoricaine du canal, a lieu en 1957 lorsque le décret du 27 juillet la raye de la nomenclature des voies navigables ou flottables¹⁴. La partie orientale du canal reste active, notamment de Nantes à Josselin ; les années 1970 voient la fin de la navigation commerciale et l'essor de la plaisance.

Aujourd'hui, les chevaux de [halage](#) (dont la vitesse moyenne était de 2 km/h en charge) ont laissé place aux pêcheurs, promeneurs et sportifs. [Gabares](#) et [chalands](#) disparus, le canal n'ouvre plus ses [écluses](#) qu'aux amateurs de canoës ou kayaks, aux plaisanciers sur voiliers, vedettes et autres bateaux motorisés, l'outil industriel et commercial s'étant mué en axe touristique.

Le barrage de Guerlédan et ses écluses jamais créées [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

À l'origine de l'édification du [barrage de Guerlédan](#), une échelle de plusieurs écluses devait être construite en parallèle pour maintenir la navigation sur le canal. Ce projet n'a jamais abouti, divisant ainsi le canal en deux tronçons et limitant la navigation, à l'Ouest de Nantes à Pontivy - branche Est, dans la Loire-Atlantique et le Morbihan, et de Carhaix à la mer - branche Ouest, dans le Finistère. En conséquence, il accéléra l'abandon progressif du transport sur le canal, déjà mis à mal par l'arrivée du [chemin de fer](#) dans le centre [Bretagne](#).

Le lac du barrage a également englouti 17 écluses qui équipait le canal de Nantes à Brest¹⁵.



Vue du déversoir n° 119 de Guerlédan - tête de la dérivation de Saint-Samson ; photo prise par J. Duclos entre 1890 et 1895.



Écluse n° 127 de Trégnanton en 1883 (engloutie).

ÉCLUSES ENGLOUTIES¹⁶.

Écluse	Lieu	Altitude	Distance de Nantes
n° 120	Moulin neuf ¹⁷	84,04 mètres	227,3 kilomètres
n° 121	Castel-Finans ¹⁸	85,64 mètres	228,3 kilomètres
n° 122	Caurel ¹⁹	88,74 mètres	229,5 kilomètres



Écluses n° 135 de Granges et n° 136 de Longeau dans la vallée du Malvran, en 1883 (englouties).

n° 123	Kergoff ²⁰	90,64 mètres	230,9 kilomètres
n° 124	Pouldu ²¹	92,68 mètres	232,0 kilomètres
n° 125	Baraval ²²	95,18 mètres	232,8 kilomètres
n° 126	Kermadec ²³	96,75 mètres	233,5 kilomètres
n° 127	Trégnanton ²⁴	99,75 mètres	234,0 kilomètres
n° 128	Cosquer ²⁵	102,25 mètres	234,2 kilomètres
n° 129	Cuilleret ²⁶	104,75 mètres	234,4 kilomètres
n° 130	Zélo ²⁷	106,75 mètres	234,7 kilomètres
n° 131	Saint-Gelven ²⁸	109,25 mètres	235,0 kilomètres
n° 132	Malvran ²⁹	111,58 mètres	235,2 kilomètres
n° 133	Toul-er-Lann ³⁰	113,62 mètres	235,4 kilomètres
n° 134	Toulhouët ³¹	115,94 mètres	235,7 kilomètres
n° 135	Granges ³²	118,44 mètres	236,2 kilomètres
n° 136	Longeau ³³	120,94 mètres	236,7 kilomètres

Le groupe [SGE](#) était tenu par la concession du 30 août 1923 de rétablir la navigation au moyen d'une échelle d'écluses, recevant pour cela une subvention importante de l'État ^{Note 1}.

En mars 1924, un [décret](#) en [Conseil d'État](#) substitue l'[Union Hydro-Électrique Armoricaire](#) à la SGE. Neuf projets furent présentés, certains acceptés, d'autres refusés, mais le projet n'aboutit jamais ³⁴.

En 1946, [Électricité de France](#), deviendra concessionnaire de l'usine, lors de [nationalisation](#) de l'électricité. En 1953, EDF remboursera la subvention accordée en 1930. La concession a été renouvelée en 2008, pour une nouvelle période de 40 ans, avec un nouveau cahier des charges.

Pour autant, le projet de rétablissement de la navigation est souvent remis sur la table par la population et les usagers du Canal de Nantes à Brest. Celle-ci serait possible grâce à l'installation d'un [ascenseur à](#)

bateaux³⁵ (comme le [plan incliné de Saint-Louis-Arzviller en Moselle](#) remplace 17 écluses pour une hauteur de 44 m ou l'ascenseur rotatif, la [Roue de Falkirk](#), inauguré en 2002, à [Falkirk](#), en [Écosse](#), pour un coût de 24 millions d'euros³⁶).

Tourisme et loisirs [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Les promeneurs à pied ou à vélo peuvent longer le canal entièrement grâce aux chemins de [halage](#). Cet itinéraire a d'ailleurs été inclus dans le tracé de la véloroute [Vélodyssée](#).

Finistère [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

La partie du canal située dans le département du Finistère comporte 46 écluses sur environ 100 km traversant 22 communes riveraines avec de nombreux ports et points de séjour accessibles, aussi bien aux randonneurs et promeneurs : à pied, à vélo, à cheval, ainsi qu'aux kayaks et pénichettes, camping-caristes, campeurs, etc., avec le canal navigable à partir de Port Launay.

Loire-Atlantique [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

La portion située dans le département de Loire-Atlantique comporte 18 écluses sur environ 74 km. L'écluse n^o 1 de Saint-Félix délimite le début du canal entre la Loire et l'Erdre.

La retenue d'eau du Vioreau, à [Joué-sur-Erdre](#), fut créée en 1835 par des prisonniers Espagnols pour alimenter en eau le canal. Le [Grand réservoir de Vioreau](#) couvre plus de 220 ha et peut contenir 8 millions de m³ d'eau ; il est relié au canal par une [rigole](#) longue de plus de 21 km. Entre septembre 2022 et le printemps 2024, de grands travaux de sécurisation, de rehaussement et de renforcement du barrage, ainsi que la construction d'un [déversoir](#), vont entraîner la fermeture à la navigation du tronçon entre l'écluse de Quiheix et celle de Melneuf, soit sur une longueur d'environ 65 km, qui enregistre habituellement environ 1 200 passages de bateaux chaque année³⁷.

Caractéristiques techniques [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Le canal de Nantes à Brest est jalonné de 238 écluses dont 17 furent englouties par le [barrage de Guerlédan](#), la dernière écluse est la 237 mais il existe une *17 bis* à [Redon](#). Les principaux cours d'eau canalisés sont : l'[Erdre](#), l'[Isac](#), l'[Oust](#), le [Douric](#), le [Blavet](#), le [Doré](#), le [Kergoat](#), l'[Hyères](#) et l'[Aulne](#). Sa longueur totale est de 360 km.

Le canal regroupe des sections très différentes :

- Une rivière quasi naturelle, l'[Erdre](#), seul le confluent avec la Loire est aménagé. Barrage déversant et écluse
- Des rivières canalisées par des barrages, écluses, chemins de halage, rectifications de cours



Écluse abandonnée du canal sur la portion désormais non navigable [Pontivy](#) - [barrage de Guerlédan](#).

- Des sections artificielles, constituant un canal latéral à la rivière ou une dérivation de celle-ci, par exemple pour permettre au canal de passer au centre de la ville de [Redon](#), ou éviter des zones trop inondables
- De longues sections artificielles constituant un canal de jonction entre deux vallées, franchissant une [ligne de partage des eaux](#), grâce à un [bief de partage](#). Ces sections posent le plus de difficultés techniques, puisqu'il faut amener l'eau au sommet du canal, et franchir d'importantes dénivellations grâce à de nombreuses écluses. On dénombre trois canaux de jonction à [biefs de partage](#) sur le canal de Nantes à Brest :
 - entre l'[Erdre](#), en aval de [Nort-sur-Erdre](#), et l'[Isac](#), affluent de la [Vilaine](#), avec le bief de partage de Bout-de-Bois - altitude 20 mètres, alimenté principalement par le [grand réservoir de Vioreau](#) et une rigole alimentaire, sorte de petit canal,
 - entre l'Oust et le Blavet, de Saint-Samson à Pontivy, avec le bief de partage d'[Hilvern](#) - altitude 129 m), alimenté à l'origine par une dérivation de l'Oust, la [rigole d'Hilvern](#), et le lac de Bosméléac sur cette même rivière, et aujourd'hui par une station de pompage sur le Blavet,
 - entre le Blavet et l'Aulne, via le Doré, le Kergoat et l'Hyères, avec le bief de partage dans la Grande Tranchée à [Glomel](#) - altitude 184 m alimenté par l'étang du Coronc.

Les travaux ont coûté 160 millions de francs-or de 1860 soit 150 millions d'euros en 2000.

Les écluses sont de petit gabarit : 27 × 4,7 mètres. Seules les écluses qui ne sont pas d'origine, de Guily Glaz à Châteaulin et Saint-Félix à Nantes, aux deux extrémités du canal, sont plus grandes : 40 × 10 m pour l'écluse n^o 237 et 50 × 7 m pour la n^o 1.

Photos [[modifier](#) | [modifier le code](#)]



Borne n^o 43.



Borne n^o 242 « Côtes du Nord».



Épandoir du canal.



Châteauneuf-du-Faou.



La grande tranchée, point le plus élevé du canal (184 mètres d'altitude).



Tréhu Moron, écluse n^o 156 du canal.



Menguen, écluse n^o 166 du canal.

Notes et références [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Notes [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

- ↑ « le concessionnaire sera tenu d'assurer à travers la chute de Guerlédan, à ses frais et sous sa responsabilité le passage des bateaux fréquentant le canal de Nantes à Brest et des marchandises qu'ils transportent ».

Références [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

- ↑ Kader Benferhat, *Le canal de Nantes à Brest*, éd. Ouest-France, réed. 13 février 2007, 142 p.
- ↑ Abed et Sigot 1998, p. 7.
- ↑ ^a et ^c Jean Kergrist, émission *La marche de l'histoire* sur France Inter, 28 juin 2011.
- ↑ Abed et Sigot 1998, p. 15.
- ↑ ^a et ^b Abed et Sigot 1998, p. 19.
- ↑ Abed et Sigot 1998, p. 30.

7. † Abed et Sigot 1998, p. 24.
8. † a b et c Abed et Sigot 1998, p. 31.
9. † http://www.tourismekreizbreizh.com/index.php/content_page/19-sites-naturels/2405-ecluse-double-de-coat-natous-canal-de-nantes-a-brest [archive]
10. † Léna Gourmelen, *Ardoise en Bretagne*, Coop Breizh, 2008 (ISBN 978-2-84346-383-9).
11. † La « route de la chaux » apporte ainsi ce matériau qui sert de liant de construction et d'amendement calcaire.
12. † **[PDF]** Pourquoi des canaux en Bretagne ? [archive]
13. † Balades en vallée de l'Aulne : le canal de Nantes à Brest [archive].
14. † Robert Vivian, *La Loire*, Privat, 1994, p. 74
15. † Le Télégramme, « Un livre sur les écluses englouties, par Gilles du Pontavice [archive] », sur *letelegramme.fr*, 15 juillet 2015 (consulté le 16 septembre 2015).
16. † Poudouvre, « Le barrage de Guerlédan [archive] », sur *poudouvre.over-blog.com*, 3 novembre 2014 (consulté le 16 septembre 2015).
17. † Notice n° IA22132914 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
18. † Notice n° IA22132917 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
19. † Notice n° IA22132915 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
20. † Notice n° IA22132916 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
21. † Notice n° IA22132918 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
22. † Notice n° IA22132919 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
23. † Notice n° IA22132920 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
24. † Notice n° IA22132921 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
25. † Notice n° IA22132922 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
26. † Notice n° IA22132923 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
27. † Notice n° IA22132924 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
28. † Notice n° IA22132925 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
29. † Notice n° IA22132926 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
30. † Notice n° IA22132927 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
31. † Notice n° IA22132928 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
32. † Notice n° IA22132930 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
33. † Notice n° IA22132929 [archive], sur Gertrude, base du service de l'Inventaire du patrimoine de la région Bretagne.
34. † Archives du Morbihan, « Le barrage de Guerlédan [archive] », sur *archives.morbihan.fr* (consulté le 16 septembre 2015).
35. † Ouest-France, « Guerlédan. Mûr-de-Bretagne rêve d'un ascenseur à bateaux [archive] », sur *ouest-france.fr*, 10 janvier 2016 (consulté le 11 janvier 2016).
36. † Alix Froissart - Le Télégramme, « Ascenseur à bateaux. La solution à Guerlédan ? [archive] », sur *letelegramme.fr*, 10 janvier 2016 (consulté le 11 janvier 2016).
37. † Didier Déniel, « Le canal de Nantes à Brest fermé à la navigation pendant de longs mois », *Journal Le Télégramme*, 27 août 2022 (lire en ligne [archive], consulté le 30 août 2022).

Annexes [modifier | modifier le code]

Bibliographie [modifier | modifier le code]

Ouvrages historiques [modifier | modifier le code]

- Jules Alphonse Cottin de Melville, *Extrait du mémoire joint au projet de la rigole alimentaire du bief de partage de Bout-de-Bois (canal de Nantes à Brest)*, dans *Annales des ponts et chaussées. Mémoires et*

documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, 1^{er} semestre 1834, p. 155-185 ([lire en ligne](#)) [[archive](#)], planche LXXVIII ([voir](#)) [[archive](#)]

- Émile Le Cuillier, *Note sur les échelles à poissons du système Caméré, établies aux barrages verticaux des rivières l'Hyères et l'Aulne, faisant partie du canal de Nantes à Brest (Finistère)*, dans *Annales des ponts et chaussées. 1ère partie. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*, juillet-août 1908, p. 133-141 ([lire en ligne](#)) [[archive](#)], et planche 19 ([voir](#)) [[archive](#)]
- Loïc Abed et Jacques Sigot (dir.), *Bretagne : Le canal de Nantes à Brest*, Montreuil-Bellay, Éditions C.M.D., coll. « Patrimoine », 1998, 132 p. (ISBN 2-909826-82-1).
- Marie-Josée Christien, *Aspects du canal*, La Chevallerai, Sac à mots éditions, 2010, 67 p. (ISBN 978-2-915299-37-3).
- Thierry Guidet, *Le réveil du canal*, Nantes, [Place Publique](#), 2017, 64 p. (ISBN 978-2-84809-295-9, [lire en ligne](#) [[archive](#)])
- Jean Kergrist, *Les bagnards du canal de Nantes à Brest : la vie au camp de Glomel, 1823-1832*, Spézet, Editions Keltia Graphic, 2003, 189 p. (ISBN 2-913953-59-X). Michel Penven, *Le canal de Nantes à Brest en Centre Finistère*, Spézet, Keltia graphic, 1993, 108 p.

Association « sur les traces de François Joncour » ; pas de référencement à la BNF.

- Stéphane Thomas, *La vie du canal de Nantes à Brest dans le Finistère : 1826-1914*, Spézet, Keltia graphic, 2009, 223 p. (ISBN 978-2-35313-048-1).
- Dominique de Longeaux, *L'épopée des canaux bretons*, Editions Patrice du Puy, 2015, 240 p. (ISBN 979-10-90452-13-8)
- Gilles de Janzé, *Le barrage de Guerlédan*, Éditions Coop-Breizh, 2015, 128 pages (ISBN 9-782843-467295)
- Ernest et Gilles Blat, *Guerlédan 1927-1931, un barrage s'élève*, Éditions La Truite de Quénécan, 2015, 36 pages (ISBN 978-2-9530086-9-2)

Guides [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

- Marie-Josée Christien (dir.), Jean Kergrist et Jacqueline Saint-Jean, « Le canal de Nantes à Brest », *Spered Gouez*, n^o hors série, *Carhaix et le Poher, itinéraires intérieurs*, 2004 (ISSN 1164-2084)
- Lauriane Clouteau et Jacques Clouteau, *Le canal de Nantes à Brest*, Les Sables-d'Olonne, Vieux Crayon, coll. « Guide du randonneur », 2008, 109 p. (ISBN 978-2-916446-19-6).
- *Guide pratique du canal de Nantes à Brest : Tronçon de Nantes au lac de Guerlédan*, Nantes, Comité départemental de tourisme de Loire-Atlantique, 1987, 24 p.
Brochure gratuite.
- Thierry Guidet, *Le canal : à pied de Nantes à Brest*, Rennes, éditions UBACS, 1991, 74 p. (ISBN 2-905373-50-4)
- *Guide canal de Nantes à Brest et du Blavet*, Rennes, Comité régional du tourisme de Bretagne, 2010, 40 p.
Brochure gratuite [[lire en ligne](#) [[archive](#)]].

Fictions [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Jean Kergrist, *Bagnards en cavale*, Spézet, Keltia Graphic, 2005, 204 p. (ISBN 2-913953-80-8).

Articles connexes [modifier | modifier le code]

- Liste des canaux de France
- Autres voies navigables bretonnes :
 - le canal d'Ille-et-Rance

Sur les autres projets Wikimedia : *Canal de Nantes à Brest*, sur Wikimedia Commons

Liens externes [modifier | modifier le code]

- Site officiel du syndicat mixte d'aménagement touristique de l'Aulne et de l'Hyères (SMATAH) [archive] (pour la partie du cours en Finistère).
- Site documenté sur le canal [archive].
- [PDF] Dossier sur le canal [archive] fait par un étudiant en « ES1 », en 2005.
- Le canal en chiffres [archive], site du projet Babel, histoire des rivières de France.
- Vidéos sur le carrefour des voies navigables de Bretagne entre Canal de Nantes à Brest et Vilaine [archive], en Pays de Redon.

v · m

Cours d'eau principaux des bassins versants Loire-Bretagne

[afficher]

v · m

Affluents et (sous-affluents) de la Loire

[afficher]

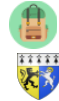
v · m

Bassin de la Vilaine

[afficher]



Portail des lacs et cours d'eau
Portail de Brest et de sa région
Portail du Morbihan



Portail du tourisme
Portail du Finistère
Portail de la Loire-Atlantique

Catégories : Canal dans le Finistère | Canal dans le Morbihan | Canal dans les Pays de la Loire | Eau à Nantes | Brest | Système hydrologique de la Loire | Système hydrologique de la Vilaine | Canal du XIXe siècle | Architecture civile du XIXe siècle en Bretagne [+]

La dernière modification de cette page a été faite le 28 mars 2026 à 02:56.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.

Politique de confidentialité | À propos de Wikipédia | Avertissements | Contact | Contacts juridiques & sécurité | Code de conduite

Développeurs | Statistiques | Déclaration sur les témoins (cookies) | Version mobile

