

# La Rigole d'Hilvern, quelle utilité au temps du transport routier?

**Cojean Simon**

*Diplôme d'Etude Celtique, Rennes 2  
Rue du Recteur Paul Henry,  
F-35000 Rennes  
cojeansimon@yahoo.fr*

*RÉSUMÉ. La construction de la Rigole d'Hilvern, décidée en 1824 dans le but d'alimenter le canal de Nantes à Brest, a mis du temps à être finalisée. Le développement des réseaux ferroviaires et routiers a entraîné son inutilité puis son abandon. Elle retrouve aujourd'hui un nouveau souffle, grâce à la volonté d'une association lui apportant une deuxième vie touristique.*

*ABSTRACT. The construction of the « Rigole d'Hilvern » was decided in 1824 and ended in 1838. It was intended to feed the Canal de Nantes à Brest with water. Once the road and railway network developed, it was considered useless and therefore left aside. It has now regained activity thanks to an association looking its touristic appeal.*

*MOTS-CLÉS : Canal de Nantes à Brest, Napoléon, Napoléonville, bief, canaux de Bretagne, Kader Benferhat.*

*KEYWORDS: Canal de Nantes à Brest, Napoléon, Napoléonville, bief, canaux de Bretagne, Kader Benferhat.*

## **Introduction**

En 1824, Napoléon crée le Canal de Nantes à Brest dans un but défensif mais aussi un but économique : La France est en guerre contre l'Angleterre et Pontivy (ou Napoléonville) est à mi-chemin entre les deux grands ports. De plus, l'état des routes de l'époque ne permet pas de gros transports. La difficulté de ce chantier réside dans le fait d'un dénivelé inconstant dans le tracé et, entre l'Oust (Rohan) et le Balvet (Pontivy), il faut trouver un moyen d'alimenter les écluses qui permettront de faire circuler les bateaux. Il est donc décidé de construire un bief d'alimentation à Hilvern en Saint-Gonéry et c'est une Rigole de 64 Km, construite à flanc de colline et issue de l'Oust sur lequel sera bâti un barrage à Bosméléac qui jouera ce rôle.

Dans un premier temps, nous verrons les différentes étapes de la construction de la rigole avant de voir ce qu'a été et ce qu'est sa vie.

## **Un bief pour le canal**

### **Le Canal de Nantes à Brest**

#### **1.1.1 Pourquoi un canal ?**

C'est avec le « Mémoire sur la canalisation de la Province », présenté en 1746 aux états généraux de Bretagne par le comte François Joseph de Kersauson, que s'esquisse un des premiers projets de canaux assurant les jonctions de la Rance à la Vilaine, de l'Oust au Blavet et de la Loire à la Vilaine. Plus préoccupé par l'utilité des canaux que par le coût de leur construction, le comte F.-J. De Kersauson en définit les intérêts. Économique d'abord : « L'ouverture de ce canal réveillera l'industrie de toute la partie haute de la Bretagne... Cette nouvelle voie ouverte permettra de rendre à l'agriculture une multitude de bras, dont elle est privée par le nombre si considérable d'hommes nécessaire à la conduite de chariots et voitures de roulage. Stratégiques ensuite : « La France sera toujours la puissance dominante de l'Europe, pendant qu'elle aura en mer, durant la paix, autant de vaisseaux de guerre, que l'Angleterre, et à chaque commencement de guerre, elle pourra promptement augmenter le nombre de ses vaisseaux, et les armer tous d'une façon avantageuse.

Une deuxième mouture est présentée vingt ans plus tard, en 1765 et des travaux débutent à l'été 1784 près de Redon, sur la Vilaine. En 1789, la suspension des travaux et des études accompagne la disparition des états de Bretagne

Quelques années plus tard, nous sommes sous le consulat et Bonaparte est à pied d'œuvre pour construire son empire. Dès 1803, les hostilités reprennent avec l'Angleterre suivies de leur cortège de blocus et de coalitions. Il faut

impérativement relier les arsenaux de Brest et Nantes par une voie intérieure. La voie fluviale est la seule solution. L'ingénieur en chef Guy Boussel, encore présent sous l'Empire, n'a plus qu'à ressortir les études qu'il a supervisées en 1783 et à se remettre à l'ouvrage.

Dès les mois de prairial et floréal an XII (avril-mai 1804), il est sur le terrain pour vérifier les possibilités de navigation entre Nantes et Brest. L'objectif est clair : « Rédiger sur tout cette navigation de Nantes à Brest un mémoire raisonné avec des cartes, nivellements, profils , et jauges à l'appui. »

### **1.1.2 Des difficultés techniques à surmonter**

Dans les grandes lignes, l'ingénieur Bouessel respecte le projet de J.-F de Kersauson, mais pas pour la partie, Vilaine – Blavet qui prévoyait de passer au Bief de St-Nicolas en Bieuzy, soit 15 km au sud de Pontivy, ville stratégique depuis 1802 (qui a d'ailleurs pris le nom de Napoléonville de 1804 à 1814 et pendant les Cent-Jours). Bouessel propose donc d'utiliser l'Oust sur une plus grande longueur, en remontant au-dessus de Rohan jusqu'au ruisseau de Bolu pour redescendre à partir d'Hilvern sur le Blavet, sous Pontivy, en passant par Saint-Gérand. Avec ce projet, c'est aller au-devant de difficultés certaines : s'attaquer au plateau de Rohan, y creuser un bief de partage de près de 5 Km et réaliser, au prix de travaux titanesques, les coûteux escaliers d'écluses qui ne faciliteront pas la navigation.

Dans la partie finistérienne, la tranchée de Glomel où trois millions de mètres cubes de terre seront enlevés à la pelle et à la pioche et transportés avec des charrettes ou à dos d'hommes. Le travail est si dur que la maladie et la mort auront raison de nombreux bagnards et où il aura fallu 9 ans pour creuser les 3 Kilomètres de long sur 100 mètres de large et 23 mètres de profondeur.

Mais Glomel et Pontivy ne sont pas les deux seuls points noirs. Le bief de Hilven étant situé sur une hauteur, il faut trouver un moyen de faire parvenir l'eau nécessaire au fonctionnement des écluses qui, de part et d'autre du bief, permettront aux bateaux de franchir cette portion du canal. C'est la naissance de la rigole d'Hilvern

## **1.2 La Rigole d'Hilvern**

### **1.2.1 Une longue construction**

Au printemps 1824, c'est l'ingénieur en chef Lenglier qui est chargé de définir le tracé de la rigole et d'en diriger la construction. Il doit donc assurer son alimentation en eau : Où la chercher et comment l'y conduire ? L'ingénieur en chef jette son dévolu sur les étangs du Poulancré en Le Vieux Marché.

Pour cela, le 26 mai, il écrit au préfet des Côtes-du-Nord : « J' ai seulement besoin que vous fassiez écrire aux maires des communes de Hémonstoir, Saint-Caradec, Le Quillio, Bodéo, Merléac, Saint-Guen et Vieux-Marché de favoriser nos opérations autant qu'elles dépendent d'eux et d'assurer les propriétaires qu'ils seront indemnisés des dommages que leurs bois, landes ou blés clos pourront souffrir. »

Mais cela ne s'avéra pas aussi simple, car, même si deux lois l'autorisait à agir de la sorte : celle du 8 mars 1810 sur les expropriations et celle du 14 août 1822 sur l'utilité publique de l'achèvement des canaux. A ces arguments, le paysans exproprié répond par l'inviolabilité de son droit de propriété, hérité de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789. Que de palabres et tergiversations pour l'évaluation des indemnités, quand cette armada d'opérateurs munis de leurs niveaux à eau, mires, chaînes d'arpenteurs, haches, piqueter l'itinéraire, abattre arbres et talus et piétiner des champs ensemencés.

En plus des paysans, les meuniers vont aussi se trouver en péril, dans un courrier du 9 juin, Lenglier demande de « mettre en chômage environ trois moulins de St-Gilles-Vieux-Marché, trois moulins entre Uzel et St-Mayeux et enfin trois moulins à Alineuc de façon à « apporter plus de régularité dans l'écoulement des eaux retenues par les barrages des moulins et des étangs » et ceci dans le cadre d'étude préalable à la création de la rigole. Mais les meuniers n'étaient pas dupes. Il savaient qu'à long terme l'avenir de leurs moulins était compromis.

Le 5 septembre 1828, le tracé définitif est confirmé avec la création d'un nouvel étang sur le site de « Beauméléac », réservoir du moulin de Bel-Aitre sur l'Oust, non loin de Merléac. La rigole sera constamment sur le côté droit de l'Oust et traversera les communes de Saint-Gonnery, Croixanvec, Gueltas, Hémonstoir, Saint-Caradec, Saint-Guen Le Quillio, et Merléac sur une distance totale de 64 km.

### **1.2.2 Le temps des travaux**

Après les études du tracé de la rigole d'Hilvern furent entreprises celles du barrage de Bosméléac. Le 7 avril 1830, études, plans et devis étaient fin prêts. Rien n'est laissé au hasard : des dispositions générales au poids des clous en passant par la composition au gramme près des peintures.

L'ensemble des travaux fut divisé en cinq lots faisant l'objet chacun d'une adjudication. Le premier lot concernait la partie morbihannaise de la rigole. Les trois suivants : depuis la limite du Morbihan à St-Caradec, de St-Caradec à Bizoin

et de Bizoin à Bellaître. Enfin, le dernier lot concernait le barrage à réaliser au « travers du vallon de la Houlle ». Le 30 Avril 1833, dans la grande salle de la préfecture, on procédait au dépouillement des soumissions. Plus de cinq cents personnes furent embauchées pour ces travaux (essentiellement du terrassement) : hommes, femmes et même enfants dont le salaire variait de deux francs à soixante dix centimes par jour « en supposant la journée moyenne de dix heures ».

Cette main d'œuvre non qualifiée, misérable, disponible et abondante se recrutait à cette période dans les « laissés pour compte » de l'industrie textile en plein déclin : Nous sommes en effet dans le pays des célèbres toiles « Bretagne » où plus de 5 000 métiers à tisser ont été inventoriés dans les années 1750. Cette industrie, restée trop artisanale, a vite décliné, concurrencée par les toiles « mécaniques » belges, prussiennes ou anglaise.

Les travaux du dernier lot commencent dès cette date mais l'administration traîne des pieds et il faudra encore attendre un an et le printemps 1834 pour que débute enfin le creusement de la Rigole. Malgré les conflits multiples avec les riverains, le chantier avance rapidement et, à la fin de l'hiver 1836, vient le moment tant attendu, on lâche l'eau dans la Rigole pour juger de l'efficacité du travail réalisé. Et c'est un échec : toute l'eau déferla dans la vallée à travers champs avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer pour les riverains, les entrepreneurs et l'administration. L'ingénieur Droeling avait commis une erreur lourde de conséquences en choisissant d'étenchéifier le lit de la Rigole avec de la terre végétale.

On entreprend alors des « travaux d'étanchement » qui consistent à enduire les parois de la Rigole d'un corroi d'argile pour éviter les infiltrations. Ils ne s'achèveront qu'à l'été 1838, et encore signale-t-on plusieurs nouvelles phases de travaux jusqu'en 1844, soit deux ans après que le Canal de Nantes à Brest ait été totalement ouvert à la navigation.

## **La vie de la rigole**

### **La Rigole : 90 ans d'utilité**

#### **2.1.1 Un ouvrage d'art technique**

« Cette rigole quand elle sera faite, n'occupera, avec tous ses accessoires, qu'une bande de douze à treize mètres de largeur ; elle sera constamment sur le côté droit de la rivière jusqu'à deux kilomètres de distance depuis son origine jusqu'à St-Caradec. Au sud de St-Caradec dans les surplus de votre département (22) des points assez nombreux de la rigole se trouvent à une beaucoup plus grande distance de la rivière » écrit Lenglier le 5 septembre 1928. La Rigole entame donc un parcours sinueux dont la fantaisie n'est qu'apparente. En fait, elle contourne tous les vallons pour suivre la courbe de niveau de 133 mètres. De méandre en méandre, elle parcourt ainsi 64 kilomètres avec une pente constante de 0,3 millimètre par mètre, avant d'atteindre le bief d'Hilvern à 129 mètres d'altitude.

Au final, l'emprise totale de la Rigoles dans le paysage varie entre vingt et trente mètres de largeur, et atteint même cinquante mètres dans les portions où son cours est en remblais (tranchée de Pesthuan à St-Caradec par exemple). La Rigole elle-même est large de 1,20 mètres à la base , d'environ 4 mètres au sommet et sa profondeur varie de 0,7 à un peu plus d'un mètre.

Sur la rive droite, se succède in bourrelet de 1,5 mètre, un chemin de service large de 3 mètres et un accotement planté d'arbres. Du côté gauche est flanquée d'une digue , plantée d'une seconde rangée d'arbres et dans laquelle sont aménagés des vannes de décharge, des déversoirs et une dizaine d'aqueducs de vidanges .

Concernant le bief de partage d'Hilvern, il alimente lui-même les écluses du canal de jonction qui descendent d'un côté vers le Blavet , de l'autre vers l'Oust, permettant ainsi aux bateaux de passer d'un bassin à l'autre. 24 écluses permettent de franchir le 62 mètres de dénivelé entre Hilvern et l'Oust en amont de Rohan (vers l'est donc) et 29 sont nécessaires pour rejoindre le Blavet à Pontivy, à une altitude de 54,81 mètres.

D'un point de vue technique, les ponts, sont, en règle général, de modestes ouvrages qui desservent les villages et les champs situés de part et d'autre. Dans le détail, il y en 37 Merléac, 21 au Quillio, 64 à St-Caradec, 4 St-Guen, 28 à Hémonstoir, 11 à Croixanvec, 3 à Gueltas, 40 Saint-Gonnery répartis par 125 ponceaux de franchissement, 9 ponts routiers et 2 ponts de chemin de fer. Le barrage lui, long d'une centaine de mètres et haut de 15 mètres maximum retient une superficie de 72 hectares sur un plan d'eau sinueux long de quatre kilomètres.

#### **2.1.2 Un déclin inévitable**

La guerre de 1914-1918 porte un coup direct à la batellerie en réquisitionnant ses péniches. Les voies ferrées et les améliorations des routes furent les ultimes défis lancés à la navigation fluviale. Un deuxième coup fatal est porté au canal et par conséquent, à la Rigole en 1928 avec la construction du barrage hydro-électrique de Guerlédan, qui rend désormais impossible la navigation de Nantes à Brest. Après à peine 90 ans d'existence, la Rigole n'a plus de raison d'être. Peu à peu, faute d'entretien, elle s'envase, ses berges et son lit sont envahis d'une végétation destructrice.

En 1945, Jean Burlot de Saint-Caradec est engagé pour travailler sur la Rigole d'Hilvern. Son rôle, comme d'autres

cantonniers est d'assurer l'entretien sur 7 à 8 km. Durant le printemps et le début de l'été, c'est le travail de fauchage, la végétation était ramassé pour les litières des bêtes. L'été était la période de « chômage » : « l'eau était coupée à Bosméléac et on ouvrait les vannes de décharges pour que les eaux se vident dans l'Oust. On remettait en place les pierres des murets de pierres sèches arrachés par les braconniers pendant l'hiver à la recherche d'anguilles ». En plus de ce travail, il a aussi un rôle de paysagiste. De son côté, Jean Marhin prend la succession de son père et son grand-père au Quillio et se rappelle « parfois, un riverain vient se plaindre des inondations de son champ. Après avoir repérée la fuite grâce à des brindilles, je plante un piquet et, une fois le tronçon de rigole vidé, on colmate la fuite avec de l'argile. »

Au départ en retraite de ces hommes, l'envasement s'est accéléré à vue d'œil et il faudra attendre 1983 pour que naisse l'Association de sauvegarde de la Rigole d'Hilvern à l'initiative de Michel Kerfanto, directeur de l'Ecole supérieure de Chimie de Rennes et maire de Saint-Gonnelly. Dès cette époque, Kader Benferhat, devient le gardien de la Rigole, véritable historien des canaux de Bretagne, il voue une passion sans limite à la Rigole et est le principal artisan des travaux effectués depuis 30 ans.

## **2.2 La deuxième vie : le tourisme**

### **2.2.1 – Des débuts chaotiques**

Après une efficace campagne de sensibilisation des principaux partenaires (une douzaine de communes riveraines, deux départements et trois pays d'accueil), les premiers travaux débutaient en 1985. L'objectif était non seulement de sauvegarder un remarquable patrimoine, mais aussi d'utiliser la Rigole pour alimenter la portion de canal que le département du Morbihan s'appropriait à rouvrir à la navigation de plaisance entre Rohan et Pontivy. Malheureusement, en entreprenant les travaux de dévasage, la Direction Départementale de l'Équipement du Morbihan recréait, un siècle et demi plus tard, la situation désastreuse de 1836. En curant à l'excès la Rigole, les pelleteuses la dépouillaient de l'indispensable couche d'argile. Les mêmes causes créant les mêmes effets, l'eau s'infiltrait avant de s'écouler dans les terrains en contrebas de l'ouvrage.

Un coûteux remède imaginé par l'Équipement aboutit à un nouvel échec : les trois kilomètres de ruban bitumeux plaqués sur les parois furent soulevés par les eaux de pluie et durent être arrachés. Découragé, le département du Morbihan décidait de construire une station de pompage sur le Blavet pour alimenter le bief d'Hilvern et la portion de canal remise en service en 1990.

Le 16 octobre 1993, une réunion a lieu à St-Caradec, pour permettre de nouveaux travaux de restauration. Ces travaux commenceront par un curage méticuleux de la fosse, à laquelle on rajoutera de la bétonite, une argile expansée. On procédera aussi au nettoyage des abords, à la réparation des digues et des points et à la plantation de 10 000 chênes et hêtres.

Il faudra 10 ans, bon an, mal an pour parvenir à achever ce travail. Et la tâche est lourde car de nombreux arbres ont poussés dans le lit, des ronces ont envahi certains chemins et nombreux de chemins de hallages ont été défoncés par les tracteurs et les bovins pour relier les fermes aux champs. Et que dire des nombreux passages qui sont tombés au fond du lit rendant la traversée sinon impossible mais tout du moins dangereuse ?

### **2.2.2 – Un nouveau visage**

En 2006, le département des côtes d'Armor devient gestionnaire de la Rigole et choisi de valoriser le site dans le but de le donner aux randonneurs et ainsi, de favoriser le tourisme en Centre-Bretagne. Après une réflexion collective menée avec la Région et les acteurs locaux, il a défini un programme de travaux destiné à mettre en lumière les atouts patrimoniaux et naturels du site. Entamé en 2008, le chantier durera jusqu'en 2011.

Ces aménagements, qui donnent la par belle au tourisme vise clairement à accueillir les randonneurs et pour y parvenir, le hallage de droite est réaménagé avec la création d'un voie sablée. À terme, la Rigole sera intégrée au schéma régional Véloroute Voies Verte.

En parallèle de ces travaux sur le hallage, un entretien et une restauration du réseau hydraulique est opéré sur les portions encore à flots dans les bits, d'une part de gérer les différents écoulements d'eau mais aussi de valoriser les systèmes hydrauliques, témoins du passé. Certains ponts sont encore en piteux états, une réfection est donc réalisée pour les ponts encore indispensables à la circulation d'engins.

Enfin, le département va gérer les boisements pour préserver les paysages de la rigole et ce par une mise en sécurité des arbres existants par abattages des arbres morts et déperissant et la plantation de nouveaux plants. De plus, en 2010, environ 280 arbres ont été plantés sur une longueur totale de 2,8 km. Tous ces travaux ont été réalisés entre 2008 et 2012, commune par commune. En partant de Merléac, puis Le Quillio, Saint-Caradec (2 ans) et Hémonstoir.

## Conclusion

Issue d'une idée régionaliste vieille de 1746 et rendu possible en 1824 par Napoléon, la Canal de Nantes à Brest fait aujourd'hui partie intégrante du paysage breton. Son bief d'alimentation, la Rigole d'Hilvern est un ouvrage important pour la navigation complète de Nantes à Brest mais perd son utilité dès la fin de la grande guerre et le développement des réseaux routier et ferrés. Après un siècle d'abandon, la rigole est aujourd'hui un poumon touristique pour le Centre-Bretagne et un élément du patrimoine naturel et architectural témoin d'une époque révolue. L'attachement des habitants des communes traversées et la force de conviction de Kader Benferhat et de l'association des amis de la Rigole ont permis sa sauvegarde et contribuent toujours à sa mise en valeur.

## Bibliographie

ArMen, Aout 1993. «La rigole d'Hilvern» *Magazine Ar Men n°53*. Editions du Chasse-Marée.

BENFERHAT, KADER, 1992. *De Nantes à Brest, un canal*. Conseil général du Morbihan.

BENFERHAT, KADER, 1999. *Le canal de Nantes à Brest*. Editions Ouest-France.

CONSEIL GENERAL DES COTES D'ARMOR Juillet 2008. «Notre chère Rigole» *Magazine Faltazi (vidéo)*

DOMAINE PUBLIQUE FLUVIAL, Avril 2006. *La Rigole d'Hilvern – Etat des lieux des écoulements de surface pour une gestion hydraulique de l'ouvrage*.

Direction Agriculture Espaces Ruraux Naturels, 2012. *La rigole d'Hilvern encore plus belle. Le détail de 5 ans de chantier*. Conseil général des Côtes-d'Armor

DOMAINE PUBLIQUE FLUVIAL, Avril 2006. *La Rigole d'Hilvern – Approche environnementale pour une gestion écologique de l'ouvrage*.

FRANCE 3 OUEST, 1995. « La Rigole d'Hilvern » *Magazine Flanerie dans l'Ouest (vidéo)*

Région Bretagne. Rigole d'alimentation, dite rigole d'Hilvern [en ligne]. [Consulté en mars 2014]. Disponible à l'adresse : [http://patrimoine.region-bretagne.fr/sdx/sribzh/main.xsp?execute=show\\_document&id=MERIMEEIA56006293](http://patrimoine.region-bretagne.fr/sdx/sribzh/main.xsp?execute=show_document&id=MERIMEEIA56006293)

RICHARD, Nathalie et PALLIER Yveline pour l'UNIVERSITE RENNE 2, 1995. *L'aventure intérieure... Des canaux de Bretagne*. Edition Apogée, Paris.