

## La Vilaine: axe civil et militaire

Les transports en Bretagne dépendaient de l'état des routes bien amélioré au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle grâce à l'action des États de Bretagne, des circuits maritimes et, en particulier, des liaisons de ville à ville, des caboteurs et des cours d'eau. Ceux-ci étaient utilisés depuis longtemps, mais les guerres du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'hostilité permanente de l'Angleterre allaient leur donner une importance militaire nouvelle.

L'utilisation des cours d'eau, le creusement de canaux constituaient une des solutions permettant de pallier les insuffisances routières ou de compléter le système de transport par charroi.

La Vilaine est la seule voie d'eau importante totalement bretonne. En effet, s'il existe en cette province beaucoup de fleuves et de rivières, très peu d'entre eux sont utilisables naturellement par les hommes et ceux dont le tracé et le débit pourraient intéresser les Bretons demandent des aménagements importants. A la limite de la Province, la Loire, navigable sur une longue partie de son cours, permet de relier le complexe portuaire de Nantes à un arrière-pays qui dépasse largement les limites provinciales (1). La Vilaine, par contre, coule entièrement dans le pays breton et constitue un axe nord-sud d'une grande importance. Les conditions naturelles d'écoulement de ses eaux n'arrangeaient pas les hommes (2). De Vitré à Rennes, le fleuve ne recevait aucun affluent important sur sa rive gauche et seulement quelques ruisseaux à droite. A partir de Rennes, les apports de l'Ille, du Sénon, du Meu, de la Seiche, doubleraient son volume. Dans ce bassin, la Vilaine circulait dans une « large vallée peu profondément encaissée, par contre à partir de Messac et jusqu'à Redon, elle s'étalait en des lieux plats et marécageux » (3). Enfin, le fleuve s'ouvrait à la mer par un vaste

(1) P. JEULIN, *L'évolution du port de Nantes.*, 1929.

(2) A. MEYNIER, *La formation du réseau hydrographique de la Vilaine*, p. 153-184.

(3) LE LANNOU, *Géographie...*, p. 86-87. De Rennes à Redon, la Vilaine franchit des barres de grès entre lesquelles elle s'étale. *La France géographique*, Larousse, t. II, p. 139. A. Demangeon, *Géographie universelle*, t. VI, l'Ouest, p. 87 et suiv.

estuaire entre la pointe du Holguen et celle de Plélan. Le régime accentuait les difficultés de navigation; aux basses-eaux, la plus grande partie du lit se trouvait à sec et les crues pouvaient entraîner de fortes inondations. La région entre la Chèze et le Don se transformait en une vaste nappe d'eau, le lac ou «mer» de Morin, de plus de cent soixante hectares en saison des pluies, qui s'asséchait en été.

Dans ces conditions, il fallut très tôt aménager le cours de la Vilaine, en particulier de Messac jusqu'à Rennes. Cela se fit dès le XVI<sup>e</sup> siècle. Les Rennais, impressionnés par les travaux sur la Mayenne de Châteaugiron à Laval, obtinrent, en août 1539, des lettres patentes de François I<sup>er</sup> les autorisant à rendre navigable la Vilaine de Rennes au gué Notre-Dame sous Messac. Ils s'y attachèrent de 1540 à 1542. En 1568, des ingénieurs flamands vinrent construire des écluses en bois peu solides, puis un ingénieur angevin, enfin l'italien Laurent Berthazolo, constructeur de deux écluses en pierre aussitôt enlevées par des crues, s'occupèrent du fleuve. Ces échecs poussèrent la ville à se débarrasser des travaux en se tournant vers des particuliers qui construisirent dix écluses en échange du monopole de la navigation pendant dix ans. L'accord royal de 1575 aboutit à la mise en état du fleuve en 1585. En 1599, la Communauté demanda la propriété perpétuelle de la rivière. Elle ne l'obtint qu'en 1614, les constructeurs ayant été prolongés dans leur monopole en arguant des événements de la Ligue (4).

La navigation passait par une série de transbordements successifs qui grevaient le prix du transport et le ralentissaient considérablement. Seuls les navires d'une vingtaine de tonneaux remontaient l'embouchure jusqu'à Redon (5). Là, ils déchargeaient ou venaient prendre des marchandises transportées de Messac à cette ville par des barques plates d'un faible tonnage (5 tx). Seules les marées de nouvelle et pleine lunes, en gonflant les eaux, laissaient naviguer des barques de quinze tonneaux. Mais cela ne se produisait que dix à quinze jours par mois lunaire. De Messac à Rennes, le trajet, particulièrement difficile, avait obligé la construction d'une dizaine d'écluses. Malgré ces travaux, la circulation des navires ne pouvait avoir lieu pendant les longues semaines qui séparaient la Toussaint de Pâques (6).

(4) A. M. Rennes, 83. A.D. 35, C 4986, L. Schelen: *La navigabilité de la Vilaine au XVI<sup>e</sup> siècle (Bib. d'Humanisme et Renaissance, T. VII)*. F. Bourdais, *La Navigation intérieure en Bretagne depuis le Moyen Age jusqu'à nos jours...*

(5) C. NIÈRES, *La Reconstruction...*, de l'estuaire à Redon, les voiliers remontaient à la voile, on les halait pour doubler quelques coudes. Le jusant facilitait la descente. Le tirant d'eau passait de 2,40 m à marée basse à près de 4 mètres à marée haute.

(6) A.D. 35, C 4855, commission de la navigation, rapport Coulomb, capitaine du corps-royal du Génie (1783).

Au-delà de Rennes, vers Vitré, il n'existait aucun aménagement.

En dehors de la Roche-Bernard au fond de l'estuaire, la Vilaine possédait trois ports dont deux de transbordement : Redon (7), Messac (8) qui furent améliorés au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle pour répondre aux besoins d'un trafic accru par les besoins de la reconstruction de Rennes. Dans cette ville, le cours du fleuve n'était pas régularisé et de nombreux bras serpentaient dans la partie basse, la rendant insalubre et inondable. Le lit principal, coupé par des ponts, n'autorisait pas une grande circulation, et, en aval, les bateaux s'arrêtaient pour la plupart au port Saint-Yves, petit emplacement au sud du cimetière de l'hôpital, à l'intérieur des remparts. En amont, les matériaux s'entassaient sur le « Pré-Pourri ». Deux aménagements importants facilitèrent la tâche des transporteurs : l'on agrandit le port Saint-Yves et surtout l'on construisit en 1744 (sur proposition de Mousseux en 1738), le port de Viarmes. A cela s'ajoutait le percement en 1738 de l'enceinte au bas de la rue des Francs Bourgeois, évitant aux Rennais le détour du Pré-Pourri à la porte Saint-Germain au nord, ou à la porte Blanche au sud (9).

Cet axe fluvial servait d'artère nourricière rennaise, et les contemporains expliquaient volontiers le faible développement commercial de cette ville par la mauvaise qualité de cette voie (10). Aussi le XVIII<sup>e</sup> siècle connut-il, à cet égard, des projets particulièrement ambitieux, tel celui du comte de Kersauzon qui envisageait en 1746 un ensemble de cinq canaux, la liaison entre la Rance et la Vilaine, la jonction de cette dernière à la Loire (11), ou, au contraire, limités au simple aménagement de la portion entre Rennes et Messac. Tout au long du siècle, les projets se succédèrent, entraînant enquêtes, consultations, devis, voyages d'ingénieurs, recherches du financement. Aucun des grands projets n'aboutit, autant pour des raisons financières que pour des raisons économiques. Les ministres ne semblaient pas totalement convaincus que ces travaux onéreux étaient véritablement indispensables pour un trafic qu'ils considéraient négligeable.

Aussi continua-t-on d'entretenir des écluses construites par l'italien Laurent Berthazolo qui permettaient la navigation de Rennes à Mes-

(7) A. N., H 600, très beau plan du port en basse-mer le 27 fév. 1742. (copie Chocat de Grandmaison).

(8) A.N., H 520, carte en couleurs de la Vilaine, de Rennes à Messac. Encore au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, des roches gênaient l'approche des quais de Messac, et le pont neuf, ainsi que l'écluse du nord, côté de Guipry, menaçait ruine.

(9) A.D. 35, C 5037.

(10) A. M. Rennes, 231.

(11) B.N., 8306-8307. Pour les autres travaux, cf. pages suivantes.

sac (12). En place depuis 1585, plusieurs fois rétablies, elles présentaient aux dires de Gabriel, l'inconvénient d'être trop éloignées les unes des autres et de mal corriger la pente de la rivière (13). Les impératifs obligèrent à les réparer encore après l'incendie de Rennes, et Huet, maître charpentier à Rennes, s'en chargea (14). Cela ne supprimait point les défauts de conception que chacun déplorait. Néanmoins, l'on construisit deux écluses en amont de la capitale, à Joué et à Saint-Hélier. Robelin, appuyé par l'intendant et par le comte de Toulouse, voulait ainsi régulariser le débit des eaux dans leur traversée de la ville. Les travaux commencés en octobre 1723 durèrent jusqu'en septembre 1724 où les ouvriers embouchèrent le canal dans la rivière (15). Plus rien ne fut entrepris en amont malgré de nombreuses demandes des communautés de Rennes et de Vitré.

Sur la rive droite de la Vilaine, l'Oust constituait un axe annexe desservant la ville de Malestroit et se jetant en aval de Redon en un lieu qui servait de port : Aucfer. Depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle (1627), le roi avait accordé à cette ville le droit de construire et d'entretenir des écluses (16). Elle s'y employait, car le transport par l'Oust revenait au quart du prix du transport par voie de terre. Aussi la trouvons-nous très attentive à l'état des moulins de Rieux et de Beaumont. Quand ce dernier menaça ruine, elle ne proposa pas de le reconstruire, ce qui eût coûté d'après elle de quinze mille à vingt mille livres, mais de rendre l'Oust «navigable par la destruction des moulins» (17). Cela ne se fit point sans doute à la suite de l'opposition du comte de Blossac, seigneur du moulin. En 1787, les États

(12) De 1772 à 1782, 8513 bateaux avaient emprunté la Vilaine, ce qui faisait à 12 tx de charge moyenne: 102156 tx. L'on estimait, en 1780, qu'un trafic de 123 bateaux de 75 tx par an serait rentable.

(13) A. N., H 520, A. D. 35, C 4957. Les bateaux de Rennes à Messac avaient 52 pieds de long, 10,5 de large et 2 de tirant d'eau. Ils pouvaient transporter 16 tx, soit 32 000 l.p. En agrandissant les écluses, on pouvait augmenter le tirant d'eau et permettre des charges de 80 tx.

(14) C. NIÈRES, *La reconstruction...*, 1972.

(15) A. D. 35, C 326. Le procès-verbal établi le 18 octobre 1734 par Guillaume Baudoin montre qu'il fallait alors débarrasser le pont neuf d'un vieux bateau échoué.

(16) A. D. 35, C 758. Elles se trouvaient l'une à Rieux, l'autre à Beaumont. Leur entretien représentait une lourde charge dont Malestroit essaya de se débarrasser au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Elle furent en réparation permanente à partir de 1758 (600 livres de dépenses annuelles).

(17) A.D. 56, 129 E s/b; 35 C 759. Lettre de Villeneuve à l'intendant (20 août 1785) protestant contre ce projet et rappelant que la ville avait obtenu des octrois pour l'entretien de ces écluses. L'intendant, le 24 août, donna ordre à un ingénieur de Rennes d'aller se rendre compte sur place du prix de réparation. Une lettre du 25 août 1789 nous apprend qu'à cette date les écluses «n'en pouvaient plus».

décidèrent enfin de débloquer trente quatre mille livres pour réparer sérieusement les deux écluses (18).

En dehors de ces travaux, l'on se contentait d'édicter des règlements pour empêcher le comblement des chenaux, en interdisant dans les villes le déversement des ordures, en obligeant les propriétaires d'épaves à les enlever. On cherchait aussi, en période sèche, d'empêcher les propriétaires des moulins de rançonner les navigants en fermant leurs retenues (19).

Il fallut attendre la décennie qui précéda la Révolution pour que s'ouvrirent sur la Vilaine d'immenses chantiers, il s'agissait alors de faire de ce fleuve un des maillons d'un système fluvial breton plus vaste et plus complexe reliant Nantes à Brest et la Vilaine à la Rance (20).

L'importance de la Vilaine se comprend si nous la comparons aux autres cours d'eau bretons. A la Loire d'abord.

Ce fleuve termine son cours en Bretagne après avoir accompli la plus grande partie du trajet. Elle a alors reçu ses affluents principaux et coule sur une largeur de quatre cents à mille mètres d'Ingrandes à Couëron, Le Pellerin, soit dans un seul lit, soit en s'étalant en de nombreux bras. Devant Paimbœuf et Donges, les deux rives sont éloignées de deux mille cinq cents à trois mille mètres, jusqu'à quatre kilomètres avant de se resserrer de moitié entre Saint-Nazaire et Mindin. On connaît son régime avec ses crues énormes et ses très basses eaux (de 10 000 m<sup>3</sup> à 60). Le seul affluent important, l'Erdre, cours d'eau avec une succession de lacs sur une centaine de kilomètres, passe par Saint-Mars-La-Jaille, Riallé, et devient navigable après Joué. Nantes se construit à la confluence. La Loire présentait pour le développement de Nantes, bien des inconvénients, en particulier le comblement de son cours qui désespérait les utilisateurs. De son aménagement, du maintien de la navigation en amont et en aval, dépendait la conservation d'un commerce ancien, où le sel pendant longtemps tint une part prépondérante. Reste qu'elle avait été et resta au XVIII<sup>e</sup> siècle un grand axe fluvial permettant à la Bretagne de profiter des liaisons de Nantes. Paul Julin en a montré l'intérêt (21).

De Dinan à Saint-Malo, des gabares transportaient les marchandises les plus diverses, mais essentiellement des toiles et des bois apportés par les

(18) A.D. 35, C 3894. 23 janvier 1787. Sur le fonds des grands chemins.

(19) C. NIÈRES. *Op. cit.*

(20) Pour compléter les quatre grands canaux du royaume, l'on mettait en chantier la jonction Rhin-Saône-Loire et les États de Bourgogne proposaient, en 1778, le canal de Bourgogne.

(21) P. JULIN, *Op. cit.*

fournisseurs venus de Pleudihen, Saint-Suliac, Plouer; bois dont une bonne partie servait au chauffage de la cité malouine. Les voyageurs utilisaient les «bateaux de Dinan», sortes de grandes gondoles. Les bateliers habitaient Saint-Servan et leur nombre avait été fixé à quarante-cinq par le règlement de 1685. Leurs bateaux numérotés avaient seize à dix-huit pieds de long pour douze à quatorze personnes. Le voyage coûtait six sous par passager et s'effectuait aller-retour avec un battement de six heures. Il existait un service Saint-Malo — Saint-Servan d'où l'on partait d'une cale située place du Naye près du Moulin Roage (22). En dehors du flux, et du reflux ce long estuaire ne posait pas grands problèmes. Il n'était pas de même du Couesnon, en partie navigable seulement. Le «Guide pittoresque de la France» (1780) nous dit que les Fougerais venaient chercher à l'Angle, près d'Antrain, le vin «qui arrivait par mer» (23). En 1784, la municipalité se plaignait que la rivière ne fût utilisable que peu de temps dans l'année. Pourtant, du bois à destination de Saint-Malo arrivait par Angle, passait au Pas-du-Bœuf et, de là, vers Cancale, Saint-Servan etc... En fait, le Couesnon, coupé de barrages et de déversoirs (une quarantaine de moulins à blé, une dizaine à papier), avait besoin d'être régularisé et l'on projetait un canal en 1577. Quelques travaux auraient été réalisés au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le lit du fleuve changeait fréquemment et l'on tenta au XVIII<sup>e</sup> siècle de le fixer par des épis de fascines s'appuyant sur des éperons de maçonnerie, dont une bonne partie dans la région des Quatre Salines (24). Cette région qui connut un vaste aménagement rural par l'assèchement des marais et la construction de digues avait un trafic qui nous est assez mal connu, non pas dans les objets échangés: bois, sels, vins ou cidre; les marchands, allant à Pontorson-Antrain par le Pas-au-Bœuf, étaient moins nombreux que ceux passant par les digues car les bateaux arrivant au Pas-au-Bœuf ne pouvaient aller à marée basse que jusqu'aux Quatre Salines et devaient transborder leurs marchandises sur des barques plates, ce qui coûtait cher.

Quant aux autres fleuves, seule leur embouchure se trouvait utilisée (par exemple l'Odet qui, réunie au Steir à Quimper, est navigable à marée haute sur 17 km, ou encore le Trieux, ou le Scorff jusqu'à Pont-Scorff...).

La rivière de Châteaulin (l'Aulne) débouchait dans la rade de Brest (Port-Launay).

(22) Les liaisons avec Saint-Malo se faisaient par le Sillon et les Talards.

(23) Angle se trouve au confluent du Couesnon et de la Loysance au-dessus d'Antrain. Le Pas-au-Bœuf actuellement à l'intérieur des terres, était alors sur le littoral.

(24) Ramenées à deux au-dessus de Roz-sur-Couesnon par les arrêts du Parlement de 1736 et de 1749. A.D. 35, C 3704 à 3712, 4917.

Les Bretons voulaient aménager leurs rivières afin d'établir un réseau cohérent permettant par des canaux de jonction, des liaisons Nantes — Saint-Malo, et vers Brest, avec des raccordements à l'extérieur de la province par la Mayenne. Longtemps, cela resta utopique. Mais le gouvernement s'intéressa à la navigation fluviale, suivant en cela l'exemple étranger (25) et les États de Bourgogne qui proposèrent le creusement du canal du Charolais en 1778.

Aussi, autour des années 1780, les discussions reprirent-elles et les États examinèrent le projet de Rosnivynen de Piré articulé en trois directions : 1°/ Etablissement d'un port du Roi, c'est-à-dire d'un port militaire à Saint-Malo. 2°/ Créer une liaison Angers — Saint-Malo par Laval, Vitré, Rennes et Dinan. 3°/ Améliorer les relations fluviales de Rennes à l'Océan (26). Les États délibérèrent les 29 et 30 janvier 1783, s'attachant surtout à la dernière partie du projet. Ils créèrent à cet effet la Commission Intermédiaire de la Navigation Intérieure de la Province et demandèrent au Roi qu'il leur accordât la pleine propriété de la navigation afin d'éviter le paiement de lods et ventes, rachats, indemnités, etc... Seuls les seigneurs riverains gardaient leurs droits de pêche. Ils voulaient aussi l'autorisation d'emprunter 625 000 livres pour 1783 et 1784, que l'indemnisation des propriétaires se fit selon la nature du fonds (du denier vingt au denier trente). Enfin, la ville de Rennes devait leur fournir la recette des écluses en dix ans afin qu'elle puisse être remboursée par une rente de même valeur (27).

Le Roi donna son accord fin mars 1783 et choisit Coulomb, alors capitaine en premier au Corps-Royal du Génie, membre de l'Académie des Sciences, auquel furent adjoints MM. de Chezy, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, et Liard, ingénieur, pour examiner les meilleures solutions. L'abbé Rochon se porta volontaire pour les aider. Arrivés en Bretagne, ces hommes allèrent sur le terrain et étudièrent la partie Redon — Cesson, puis Cesson — Vitré où il fallait, en plusieurs endroits, creuser un canal parallèle aboutissant au nouveau port de Vitré de cent soixante toises sur vingt toises. Il aurait trente pieds de large au fond des talus à 45°

(25) Canal Bridgewater de 1759 à 1761, le Grand Trunkcanal (1766 à 1777)... Travaux au Schleswig-Holstein pour faire communiquer Baltique et mer du Nord, Canal de Bromberg (Vistule à Oder), canal Finow (Oder Elbe), Pologne, Espagne, travaux sur le Potomak aux États-Unis...

(26) Rosnivynen de Piré présentait son « *Projet d'un port du Roi dans la Manche contiguë au port de Saint-Malo, approvisionné par les canaux intérieurs du Royaume* », 42 p. Vatar, 1783.

(27) A.D. 35, C 4947, 4951, 4955, 4957, 5036, 5037. En 1730, Abeille proposait un canal de jonction entre Manche et Océan.

et des chemins de halage de neuf pieds de large. Du ruisseau Paintourbeau au Bas Pont de cette ville, il fallait construire quatre écluses (28).

Partout, l'on voulait obtenir un tirant d'eau de quatre pieds afin de laisser passer en toutes saisons des bateaux de soixante-dix à quatre-vingts tonneaux. les États étaient pressés; déjà, ils avaient accordé à la Commission le droit de commencer à partir de Redon si la dépense n'excédait pas deux millions de livres. Aussi, forts de l'approbation royale, sitôt les ingénieurs repartis (29) demandèrent-ils au souverain de désigner les conducteurs responsables des travaux. Ils souhaitaient Coulomb, mais ce dernier invoquant sa santé, ses autres responsabilités, ne pouvait être là plus de trois mois; aussi le Roi nomma-t-il le Chevalier du Dezerceul. Finalement, après bien des discussions, trois ingénieurs furent nommés: Brie, Brémontier et Liard, chacun ayant une portion de travaux; ils étaient aidés de huit sous-ingénieurs (élèves de l'École des Ponts) et de 31 ingénieurs-géographes. L'ingénieur en Chef de la Province s'occupait de l'axe Redon-Vitré (30).

Ingénieurs	section	sous-ing. géographes	
Brie	Vilaine à la Mayenne par Ernée	3	14
Brémontier	Vilaine-Rance par le Meu	2	9
Liard	Rennes-Dinan par l'Ille	3	8

L'ouverture des travaux fixée au 15 juin 1784 se fit avec solennité. Soldats et paysans travaillèrent en particulier sur la première section prévue: celle de Redon à Vitré, en commençant par Redon (31). Réellement commencées en 1785, les écluses de Cicé et de Fougères-Malon se trouvaient presque terminées fin 1786 (32). L'on répara les autres entre 1787 et 1788, celles de la Bouexière et de Pontréan, ainsi que de Messac,

(28) Lettre du Contrôleur général du 23 mars 1783.

(29) Entre juillet et octobre.

(30) Décision prise le 15 avril 1784, quatre élèves devaient retourner, en hiver, suivre le cours de l'école. L'ingénieur en chef était Frignet, il garda l'administration de la navigation jusqu'en février 1787, Pâquin, I.P.C., le remplaça dès mai.

(31) Les régiments de Penthièvre et Condé fournirent l'un 450 hommes et l'autre 400.

(32) On adjugea la même année les réparations aux écluses de Macaire, la Molière, le Gaillon, la Bouexière, Boël, Pont-Réan, Apigné et le comte (adjudicataires Verron et l'Abbé).

en 1789 (34). Les événements suspendirent des travaux que l'intendant voyait désormais avec une certaine hostilité expliquée par ses rapports avec Bareau de Girac.

Au bout du compte, seule cette partie fut terminée avant la Révolution et il fallut attendre le XIX<sup>e</sup> siècle pour que la canalisation bretonne fut faite.

Dans l'esprit des promoteurs, et en particulier de Piré, deux préoccupations majeures soutendaient les projets. La première, d'ordre militaire, pouvoir échapper aux dangers maritimes en ravitaillant les ports par l'intérieur. La seconde était d'ordre économique. La Bretagne, surtout intérieure, leur apparaissait « engourdie », et ils en attribuaient la cause au mauvais état des grandes routes et surtout des chemins de traverses continuellement défoncés par les lourds charrois (35). Ils voulaient surtout développer l'axe Saint-Malo — Rennes — Redon dont ils espéraient l'essor depuis l'autorisation accordée à tous les ports du royaume de faire le commerce des Iles. Redon, aussi bien protégée que Nantes, en relations avec la Manche et l'intérieur, pourrait ainsi, sinon supplanter la cité de la Loire, tout au moins la concurrencer; Rennes jouant alors le rôle d'entrepôt. De leur côté, les Nantais auraient voulu profiter de la présence de Coulomb et de ses adjoints pour qu'ils étudient — aux frais de la ville — la possibilité de joindre la Loire à la Vilaine par les marais de Pontchâteau ou par l'Erdre réunie à l'Isaac. Les États le leur refusèrent (36). Piré proposait aussi de rendre l'Oust navigable, ainsi que la rivière de Carhaix (37).

L'on portait aussi intérêt aux ports de Bénodet et de Quimper car il fallait « *pouvoir avec sûreté approvisionner Brest en faisant parvenir à Quimper par la rivière d'Odet toutes les munitions destinées pour la marine, d'où il est facile de les transporter par terre à Châteaulin* ». Une solution meilleure consistait à rendre la rivière navigable en supprimant les pêcheries et une partie des moulins.

Ces vastes projets, arrêtés par la Révolution, furent repris par la suite comme en témoignent les canaux bretons.

(33) A.D., 35, C 4949, 4950.

(34) A. MARTEVILLE, *Rivières et canaux*, pp. 25-33, *Dictionnaire...*, 1843.

(35) Rosnivynen de Piré, *Observations faites de mémoire...*, 22 décembre 1784.

(36) Vauban, Lallemand... s'étaient déjà occupés de la liaison de l'Erdre au Don et cette possibilité vérifiée en 1724-1725 et en 1736.

(37) Étudié aussi par Vauban et le marquis de la Rosière. En 1627, un projet avait été présenté aux États pour rendre navigable la section Châteaulin-Carhaix.

