





# Le Canal et développement économique breton.

**La batellerie a longtemps eu pour principal atout sa capacité a transporter de très gros volumes...**

*«Des besoins très locaux satisfaits aujourd’hui par la route en moins d’une heure, sont traités jusqu’en 1925 par la voie d’eau au prix d’un jour ou deux de transport. Dès que le tonnage excède 1500kg à 1800kg, et nécessite plusieurs charrettes ou attelages de 2 à 3 chevaux, il est plus économique de faire appel au bateau. (Jacques Guillet – la batellerie bretonne.)»*

**...mais l’arrivée du train, qui aux gros volumes ajoutait la vitesse, a dès le début du 20<sup>ème</sup> siècle porté un coup sévère aux canaux bretons.**

Une péniche transportant 100 tonnes ...	c’est 100 charrettes d’une tonne ...	7 camions de 15 tonnes...	3 wagons de 40 tonnes
	100 x 		

**Si la lenteur de ce type de transport obligeait le plus souvent le marinier à ne prendre que des cargaisons non-périssables...**



Sable



Bois



Ardoisières



Cidrerie

**... il est néanmoins certain que l’impact du canal sur le développement économique de la Bretagne, notamment agricole, a été considérable.**

*«Les voies d’eaux – le canal de Nantes à Brest et son complément le canal du Blavet – ont les premiers apporté à l’Arcoat les engrais phosphatés et tous les amendements transportables : des 1828, l’ouverture prochaine du canal intérieur doublait le prix des terres dans le sillon de l’Aulne et de l’Aven et du Blavet qu’il parcourt.» (Camille Lavaux : La Basse-Bretagne : étude de géographie humaine, 1905)*