

- LE TRIEUX -

Comment par deux fois, Lézardrieux faillit devenir un grand port militaire

En 1863, Dujardin, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et directeur de la section des sciences de la Société d' Emulation, présentait à ses confrères le projet de création d'un vaste port militaire à l'entrée de la rivière du Trieux. Ce mémoire ne fut pas publié et ne fut pas laissé par son auteur aux archives de la société.

Grâce à l'extrême obligeance de M. Pouliguen, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et de M. Galard, actuellement ingénieur en Chef du Morbihan et alors ingénieur des travaux maritimes, nous avons pu prendre connaissance de cet intéressant et volumineux document que nous résumons très brièvement.

Une question préalable se posait: devait on créer un grand arsenal de guerre pour suppléer à Cherbourg et à Brest, solution pour laquelle penchait la Marine, ou plus simplement établir un port de refuge, projet qui avait faveur de Dujardin, l'utilité d'un tel port ne faisant aucun doute en raison de la menace permanente des îles anglaises.

Les ingénieurs de la Marine rappelaient que lors des discussions qui avaient précédé la création de Cherbourg, trois emplacements avaient été retenus par Vanban: La Touque, Lézardrieux et Cherbourg. La Touque fut rejetée par suite des difficultés de sortie par vent de N.E. Et Lézardrieux en raison de l'étroitesse de sa passe, objection qui perdait de sa valeur avec la marine à vapeur.

Ils n'avaient pas retrouvé les projets de Vanban, mais croyaient que le grand ingénieur avait envisagé de barrer le Trieux et de le détourner ensuite par un large canal dans la baie de Paimpol. C'était donc une telle solution qu'ils préconisaient et que Dujardin condamnait dans son rapport au préfet en date du 25 juillet 1860,

comme dispendieux et sans aucune nécessité. Ce projet, ajoutait-il ruinerait Pontrieux, et il estimait d'ailleurs que c'était bien à tort qu'une telle idée avait été attribuée au célèbre ingénieur de Louis XIV.

La solution de Dujardin consistait en la création d'un vaste bassin à flots de treize kilomètres de longueur en amont d'un sas de deux écluses pour le passage des navires établi sur le Trieux, avec déversoir et vannage de décharge pour l'écoulement des eaux de rivière et au besoin l'abaissement du plan d'eau du bassin.

Ce projet fut adressé au ministre des Travaux Publics le 1861, mais le conseil des Ponts et Chaussées, consulté, fut d'avis que les ouvrages prévus offriraient de grandes difficultés de réalisation, seraient d'un

prix trop onéreux, et surtout que si les passes étaient maintenues normalement par le courant un barrage risquait de provoquer leur ensablement. Il était donc d'avis de se borner à baliser et éclairer les passes de façon à faciliter de jour et de nuit l'entrée de la rivière et d'exécuter dans les anses et sur les rives, dans les parties où ce serait utile, les ouvrages permettant le stationnement des navires, laissant le courant entretenir la profondeur si remarquable du Trieux sur huit kilomètres, dans un site où les bâtiments sont tout à fait hors d'atteinte de l'ennemi.

Le ministre se rangea à l'avis du Conseil et conclut à un balisage des passes, à la construction de quais accostables et de bassins à flots latéraux ainsi qu'à un branchement de chemin de fer de la ligne nord de la Bretagne.

Ces travaux de balisage et de défense des passes furent entrepris en 1862 et 1863; puis postérieurement, le 14 avril 1887, le ministre de la Marine prescrivit l'étude d'urgence de deux ouvrages consistant l'un avec un quai embarcadère d'une longueur de cent mètres environ à Goas Vilin en aval de Pontrieux pour permettre le déchargement à toute heure dans les chalands de la Marine du matériel amené par chemin de fer, emplacement auquel les Ponts et Chaussées préféraient Toul-an-Huellot; l'autre en une estacade métallique à Coatlan permettant l'accostage des navires et leur approvisionnement en eau potable de la source de Draou Vilin.

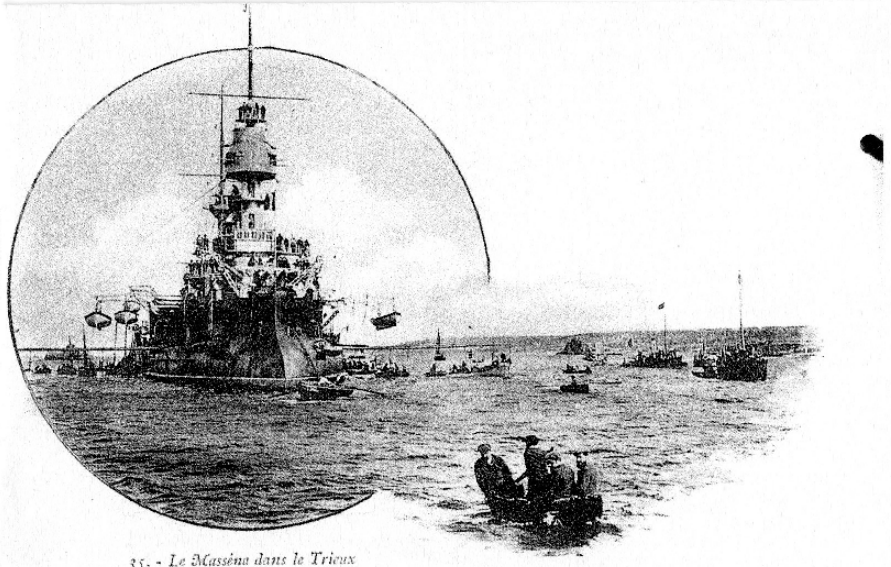


Plus heureux que les ingénieurs de la Marine et que Dujardin, nous avons retrouvé dans les papiers de Colbert, joint à un traité de stéréotomie de Vauban, le rapport du savant ingénieur sur l'établissement d'un port à Lézardrieux et pensons que sa publication intégrale n'est pas sans intérêt. S'il semble en effet peu probable que pour la troisième fois l'on envisage d'établir un port militaire à Lézardrieux, par contre la création d'un port de commerce pourrait sembler -t-il, y être d'un grand intérêt, à la condition évidente qu'il soit alimenté par des établissements industriels. Ceux-ci pourraient d'ailleurs être installés dans un voisinage dans des conditions extrêmement favorables

Mémoires sur les ports de Bretagne qui regardent la Manche

(BN-Mélanges Colbert 55, fol.123 et suivants)

Pour réparer la disette que les costes de Picardie et de Normandie ont de ports capables de retirer des navires de guerre, il semble qu'après la proposition du Tresport et de la fosse d'Ormonville faite à la



35. - Le Masséna dans le Trieux

Caractéristiques : Tonnage : 12000 tonnes
 Longueur : 122 mètres, largeur : 21 mètres, T.E. 8,4 m
 Puissance : 15000 chevaux, vitesse : 18 noeuds
 Armement : 2 tourelles simples de 305 m/m
 2 tourelles simples de 247 m/m
 8 canons de 138 m/m
 8 canons de 100m/m
 14 canons de 47 m/m
 2 torpilles

Le cuirassé MASSENA , bâtiment amiral de l'escadre du nord de 1905 à 1907 au mouillage dans le Trieux – Il finit sa carrière, comme brise lames, échoué volontairement devant Seddul-Barr, lors de l'opération aux Dardanelles.

conférence de Brouage, il ne s'y puisse rien imaginer de plus prompt ny de plus accomodé aux affaires présentes du Roy que de cultiver les dispositions de nature qui se trouvent en Bretagne dans les rivières de Pontrieux, de Lèon, Morlaix, Aberbenest et Aberverac et principalement dans celui de Pontrieux.

Dans la rivière de Pontrieux, il se trouve au -dessus et au dessous du village des Ardrieux un bassin naturel dans lequel on peut non seulement hiverner une des plus grandes flottes de la mer mais aussy peut-on en tous temps caréner toutes sortes de navires en faisant un peu de quay vis à vis du village à quoy l'escarpement de la roche qui en compose le rivage donne beaucoup de commodité. Mais , si l'on ajoute encore celle des rades qui sont alentour de l'île de Brehac, on trouvera que pour une coste de fer, comme est celle de Bretagne et pour un poste opposé à trois des meilleurs havres d'Angleterre, savoir

Darthe-mouth, Plymouth et Falmouth, il ne s'y aurait rien tenté dans la Manche de plus avantageux au service du Roy que le dessein de vaincre les difficultés qui s'opposent à la jouissance des commodités sus-dites.

Pour cela il faudrait une bonne tour sur le rocher qui est à l'entrée de cette rivière, au dessous de l'île à bois, afin de tenir en assurance les navires qui y seraient mouillés contre tous les desseins que les ennemis pourraient former autrement il y aurait péril qu'on ne les y pust venir combattre sus le fer ou mesme bruler ce qui pourrait entreprendre avec d'autant plus de commodité que le chenal estant étroit, des bâtiments à feu y pourraient être plus facilement poussés avec les vents du dehors ce qu'on ne saurait tenter non plus qu'aucune chose que ce soit après la construction de la dite tour et d'autant qu'un ennemy capable de mettre quelques troupes à terre pourrait entreprendre par la campagne quelque chose sur les navires qui seraient dans le dit bassin dont le meilleur endroit est alentour du village des Ardrieux, il serait assez nécessaire de faire une autre bonne tour sur le rocher qui est au -dessus du dit village. Et parce que cette tour serait commandée des montagnes voisines, il faudrait la bâtir à la manière de celle de Toulon et plus élevée d'un côté que de l'autre.

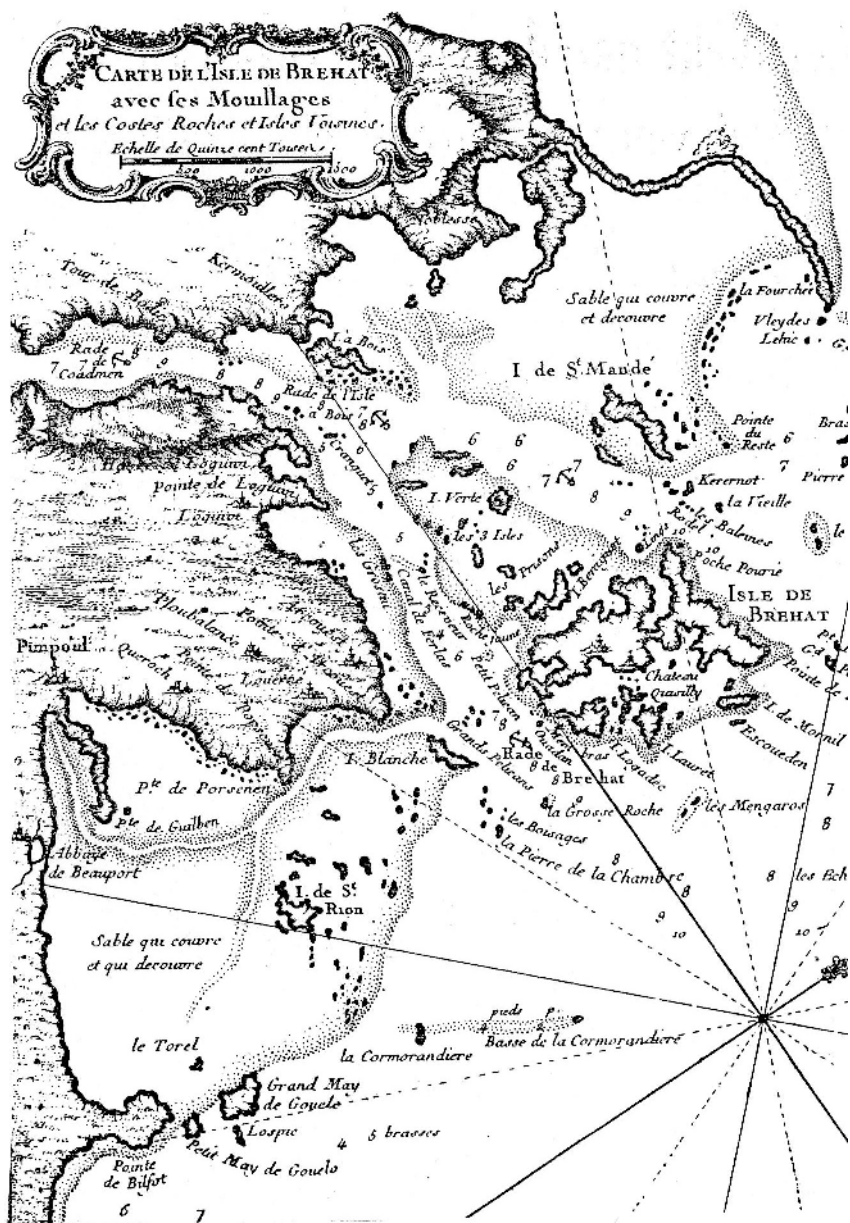
Il a véritablement été proposé avec assez de jugement de bastir une ville et de magasins sur la péninsule appelée île à bois par où l'entrée de cette rivière serait entièrement assurée . Mais comme la principale habitation des havres semble devoir estre dans les lieux où doit être le principal travail du radoub et du carénage, il est à présumer que si le Roy approuve la proposition de se servir du dit et qu'en conséquence de cela il résolve une construction de magasins et une amplification de peuplades, il trouver sans doute qu'il est pour le présent plus avantageux de bastir des magasins sur le bord de la rivière, au bas des Ardrieux, qu'en aucun autre endroit et de renforcer ce village d'autant d'habitants qu'il sera possible d'en attirer même de quelque closture qu'il est ainsi jugé à propos.

Toutefois comme une si belle nature ne saurait estre assez cultivée, et que si quelque chose manquent à cette rivière en outre la facilité des entrées, l'habitation et la commodité des vivres sont au rang de celles qui sont plus à désirer.

Partant, si après avoir signalé de balises ou de quelques petites tours les pezenas aussi bien que les hornières, et après avoir marqué de barils les entrées de la dite rivière par les routes de nordest , aussy que celles d'est, on désire ajouter quelque chose à la perfection de ce dessein, qu'il est constant qu'on ne saurait faire de mieux que de bastir dans la péninsule de l'île à bois. Car comme les pays adjacents à cette rivière ne manquent point de grains ny de bestiaux ny même d'autant de chanvre qu'on en aurait souhaité pour y faire une bonne quantité de voiles et de cordages, le nombre des hommes qu'on introduirait dans ces habitations pourrait, par industrie, fournir à l'apport des boissons qui seraient nécessaires aux armées qui auraient à se retirer dans le bassin icy dessus mentionné pendant les conjonctures que les affaires de l'estat le pourraient ainsi requérir.

Mais tout le fondement des propositions icy dessus

faites est posé sur les précautions qui sont à tenir pour faciliter les entrées de cette rivière, il serait nécessaire d'entretenir dans l'île de Brehac un pilote major avec des lamaneurs ou pilotes ordinaires, qui, au premier coup de canon, se rendissent dans les navires du Roy pour les conduire dans ces entrées; quoyque si l'on prend soin d'en marquer les routes par des barils, ainsi que le sont celles de la Tamise, de la Meuse, de l'Elbe et d'autres rivières où entrent les grands navires, il n'y aura guère de mariniers si peu pratiques de ce lieu là qui n'y puissent facilement gouverner sans autre secours que celui des barils à cercles de fer dont la forme est y dessous représentée. Après quoy l'on ne trouvera guères plus de difficulté à entrer dans ce havre icy que dans ceux d'Angleterre qui lui sont opposés.



Embouchure du Trieux – Atlas Maritime de 1764

EXTRAIT DES MEMOIRES DE LA SOCIETE D'EMULATION DES
COTES DU NORD.
LES PRESSES BRETONNES . SAINT-BRIEUC – 1962-

Nota – Le PENTAGONE avait mis au point des plans permettant à toute la région d'être transformée en rade stratégique, pour remplacer les ports éventuellement atomisés. (Guy Barthélemy – 1975)

- La KRIEGSMARINE ne s'y était pas trompée, entre 1940 et 1944, en se servant, à son tour, des avantages que pouvaient lui offrir un tel site pour ses navires.