

Le Port de Plaisance

Source : Dossier d'œuvre architecture IA22014290 | Réalisé par [Prigent Guy](#)

- inventaire préliminaire, Lézardrieux
- enquête thématique régionale, Les ports de Bretagne

<https://patrimoine.bzh/gertrude-diffusion/dossier/IA22014290>



En aval de Lézardrieux, la rivière du Trieux offre des profondeurs qui, dans le chenal, ne sont nulle part inférieures à 8 mètres aux basses mers d'équinoxe.

Ces conditions naturelles exceptionnellement favorables n'ont pas suffi à donner une importance notable au port de Lézardrieux au cours des siècles. Malgré plusieurs projets avortés de ports militaires dès la fin du 17e siècle (**Colbert en 1625, Vauban**) et en 1867 (projet de bassin à flot), la voie navigable de l'estuaire du Trieux est restée une voie de transit pour les produits agricoles et les engrains marins de la presqu'île et le commerce maritime en amont de Pontrieux.

En 1860, l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, Dujardin, présente à ses confrères le projet d'un vaste port militaire à l'entrée du Trieux. Il condamne un projet de Vauban (1633-1707) qui prévoyait de barrer le Trieux et de construire un bassin à flot avec deux écluses ; ce qui aurait entraîné la ruine de Pontrieux. Le projet est repoussé par le ministre et le Conseil des Ponts. Il est décidé un balisage des passes, la construction de quais accostables et de bassins à flot latéraux ainsi qu'un embranchement du chemin de fer. Cependant, vers 1886, Lézardrieux représente encore une base et un port-refuge pour les torpilleurs, que le président de la République Félix Faure visite le 5 août 1896.

L'économie du canton de Lézardrieux est restée exclusivement agricole jusqu'à la fin du 20e siècle et les voies de communication terrestres ont été insuffisantes pour relier le port à des centres plus importants. Jusqu'au milieu du 20e siècle, Lézardrieux est desservi par la voie ferrée départementale Saint-Brieuc-Paimpol-Tréguier-Lannion, mais la voie passe à 1 km du port et à 35 mètres au-dessus des quais. La concurrence du camion freine le transport des pommes de terres de primeur.

Cependant, l'économie agricole florissante entre le milieu du 19e siècle et le 1er quart du 20e siècle, favorise les premiers aménagements portuaires :

- une jetée de 100 mètres de longueur et de 3,40 mètres de largeur utile, construite sous la Monarchie de juillet (1851) et à laquelle est adossée une cale. Cette jetée était en assez bon état de conservation en 1924. Cependant, elle sert peu au trafic maritime, à cause de son étroitesse.
- un quai, long de 30 mètres, situé à l'origine de la cale-jetée et perpendiculaire à cette cale. Ce quai est construit en 1898, devant le chemin vicinal n°2. Le pied du quai est à la cote 7 mètres avec un fond d'échouage de vase. Le terre-plein est contigu à la route et les camions et les charrettes peuvent se ranger près du navire.

En 1920, la municipalité de Lézardrieux s'engage à participer aux dépenses pour l'amélioration du port, concurrencé par le projet de Tréguier de créer un port en eau profonde.

Il faut cependant attendre l'année 1924 pour qu'un autre programme de travaux soit dessiné, réalisé en 1929-30. En 1924, le trafic du port dénombre un total de 191 navires, dont 33 vapeurs et 158 voiliers de travail avec en exportation 5195 tonnes de pommes de terre (trafic en croissance).

Malgré ces aménagements, les nouveaux quais sont encore insuffisants pour accueillir plusieurs bateaux de fort tonnage. Et par conséquence, l'économie du port accuse un fort déficit, en partie comblé par les subventions du Département.

En août 1944, la digue est en partie détruite par les troupes allemandes. En 1946 et les années suivantes, la commune réclame la reconstruction du port avec le projet suivant : un nouveau môle de 180 mètres, avec une partie de quai insubmersible de 35 mètres de largeur. Il lui serait accolé une cale submersible sur toute sa longueur Ouest qui aurait 10 mètres de largeur. Cette cale se composerait d'un palier de 90 mètres et d'une rampe inclinée de même longueur. Il est aussi demandé de modifier le lit du ruisseau du Prostern, en droit de la cale. L'intérêt nouveau pour la plaisance et le renouveau de la pêche est souligné, mais les travaux de remise en état du port seront très longs, et le commerce s'épuisera progressivement.

Des travaux plus récents sont réalisés au cours de la 1ère moitié du 20e siècle : nouveaux quais et terre-pleins pour l'accostage des sabliers (Chambre de commerce) et la construction de la cale des Ponts-et-Chaussées pour le service des Phares et Balises.

Dans la seconde moitié du 20e siècle (1973-74), de nouveaux aménagements vont transformer le port de Lézardrieux en **port de plaisance** avec le comblement d'une partie des anciens quais et de l'avant-port, la construction d'un nouveau terre-plein à usage de parking et du quai de la Horaine, l'adjonction d'une nouvelle cale en béton, de même longueur, en remplacement de la précédente, sur une largeur de 6 mètres et la mise en place d'appontements mobiles. Des enrochements vont compléter les murs de quais vers Roc'h Briadis.

En **1993-94**, le port de plaisance est agrandi avec la création d'un bassin à flot.

Travaux au port de Lézardrieux (années 2020)

Depuis le début de la décennie, le port de plaisance de Lézardrieux a connu plusieurs phases de travaux destinées à moderniser ses infrastructures, améliorer les services aux usagers et accompagner des projets régionaux. Fin **2020**, le ponton n°3 a été prolongé par une structure plus grande afin de mieux répondre aux besoins croissants des plaisanciers et aux opérations liées aux parcs éoliens en mer.

En **2022**, une base technique dédiée au projet éolien offshore de Saint-Brieuc a été inaugurée, renforçant le rôle du port comme support logistique stratégique.

Plus récemment, en **2024**, des travaux de réhabilitation ont porté sur le ponton n°6, incluant la remise à neuf des installations et l'amélioration des systèmes d'arrimage.

En parallèle, des travaux de voirie et de réorganisation de la circulation autour du port ont été conduits **au printemps 2025**, avec des adaptations pour préserver l'accès aux commerces locaux