



## Histoire maritime de Bretagne Nord

1845, le projet de construction de l'écluse et du bassin du port de Morlaix devant la chambre des députés



Le port de Morlaix vers 1840 est un port d'échouage, sur ce dessin lougres, bricks et cotres échouent à chaque marée

Procès verbal de la chambre des députés  
Séance du 2 avril 1845

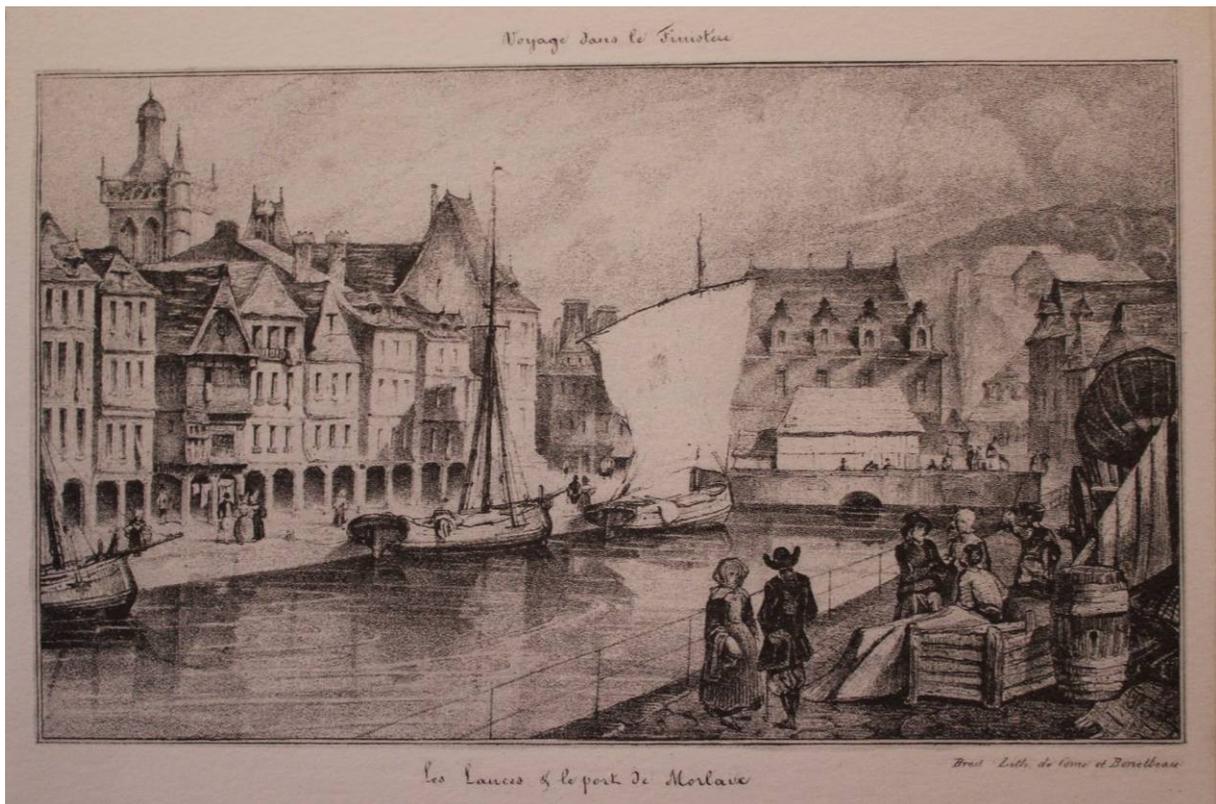
### Port de Morlaix

La nature a heureusement disposé, sur beaucoup de points, le sol de la Bretagne pour la création de bassins à flot, établissement si utiles au commerce maritime. La plupart des rivières qui sillonnent son territoire, débouchent dans la mer par de larges chenaux au fond desquels pénètre la marée, et qu'il suffit de barrer, sur une assez faible largeur, pour y former, à peu de frais, des bassins où les eaux peuvent être soutenues à une hauteur constante. Nous devons, Messieurs, Mettre à profit ce bienfait de la nature, dans les lieux où le commerce a pris déjà une importance qui appelle ces nouvelles créations.

Le port de Morlaix est assurément l'une des localités dont. Sous ce rapport. Il soit le plus urgent de s'occuper. Il tient l'un des premiers rangs parmi les places maritimes de la Bretagne. Sa rade, située près de l'embouchure de la Manche, entre les phares de l'île de Batz et des Sept-Îles, offre un utile refuge aux bâtiments que le mauvais temps vient assaillir sur cette partie dangereuse de la côte. Le port placé au confluent de deux rivières, à 11 000 mètres environ de la mer, reçoit chaque année un grand nombre de bâtiments dont le tonnage s'élevait, dès 1837, à près de 40 000 tonneaux, et dont les droits de douane avaient dépassé, dans la même année, le chiffre de 112 000 francs. Depuis cette époque, l'établissement d'un service régulier à la vapeur, entre le Havre et Morlaix, est venu donner au commerce de ce dernier port un développement inattendu, et lui ouvrir en quelque sorte une ère nouvelle.



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Gravure du fond du port de Morlaix à pleine mer. Cette gravure date d'avant 1836, on voit l'ancien Hôtel de Ville

L'exportation considérable opérée par le bateau à vapeur, dit le Morlaisien, en offrant aux produits de la contrée un débouché qui s'accroît tous les jours, leur assure une valeur que la consommation locale ne pouvait leur donner, et tend à faire du port de Morlaix l'entrepôt d'un grand commerce de cabotage.

Une création aussi importante, et qui semble devoir donner naissance à plusieurs entreprises de même nature, imprime un véritable caractère d'urgence aux améliorations que réclame depuis longtemps le port de Morlaix. Si les sinuosités et le peu de largeur de son long chenal, si les envasements auxquels il est exposé, ont offert jusqu'ici des obstacles réels à la navigation, ces inconvénients sont bien plus graves, aujourd'hui que la rivière ne peut être parcourue à la fois par le bâtiment à vapeur et par un navire d'un tonnage moyen, et que l'échouage de ce bâtiment sur l'un des bancs de vase qui encombrant le chenal, suffit pour interdire l'entrée et la sortie du port.

C'est donc pour satisfaire à des besoins réels et urgents que le Gouvernement vient réclamer les moyens de mettre à exécution les travaux projetés pour l'amélioration du port de Morlaix, c'est-à-dire la construction d'un bassin à flot, et la rectification de la partie la plus étroite et la plus sinieuse du chenal.

Le projet d'établissement d'un bassin à flot date d'une époque déjà reculée. Cette idée émise, il y a près d'un siècle, et soulevée de nouveau en 1825, a été l'objet, dans ces dernières années, d'une enquête sérieuse et de discussions approfondies.





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Cette opinion est d'ailleurs développée dans la délibération de la chambre de commerce de Morlaix ; cette chambre, tout en reconnaissant que l'établissement d'un bief de navigation entre le port et la rade mérite une sérieuse attention, établit néanmoins, que cet ouvrage ne saurait être considéré comme d'une urgente nécessité. Elle fait remarquer que, grâce à l'établissement d'un bassin à flot projeté par les ingénieurs, les magasins situés sur un développement de 2 200 mètres de quais, seront accessibles à toute heure aux navires qui devront y déposer leur cargaison, ou y prendre charge, que tous mouvements des navires dans le port, seront effectués à l'instant même où le besoin s'en fera sentir ; que les chargements seront prompts et économiques ; que les navires fins n'auront plus à redouter l'échouage ; enfin elle déclare que l'exécution du projet de bassin à flot limité au Four à Chaux de Kerever, sera une immense amélioration pour le commerce et la navigation.

Ces vues pleines de sagesse ont reçu l'assentiment du conseil général des ponts-et-chaussées, qui a proposé de demander aux ingénieurs un projet définitif d'amélioration du port de Morlaix, comprenant la construction d'un barrage éclusé près du four à Chaux de Kerever, la réparation des quais en amont de ce barrage, le redressement du chenal, enfin la restauration de l'achèvement du chemin de halage.

C'est d'après ces bases qu'a été rédigé le projet dont nous venons aujourd'hui réclamer l'exécution. Le barrage dont la longueur est de 28 mètres, sera fondé sur un massif de béton reposant sur le rocher, et présentera à sa partie supérieure une largeur de 6 mètres, Des vannes ménagées dans sa partie inférieure au niveau du radier fourniront le moyen de donner des chasses pour faire disparaître les envasements du chenal.

L'écluse accolée au barrage sera établie sur un radier général en maçonnerie fondé sur le rocher ; la hauteur des buscs est fixée au niveau des basses mers de mortes eaux. Par suite de cette disposition, les bâtiments trouveront à marée haute un mouillage de 4 mètres 20 centimètres en morte eau, et de 6 mètres en vive eau. La largeur de l'écluse entre les bajoyers est fixée à 16 mètres, et la longueur du sas à 60 mètres, de manière à donner un accès facile aux bâtiments à vapeur.

En aval de l'écluse, le chenal sera rectifié et creusé sur une largeur de 30 mètres au plafond : les talus seront dressés à 45°, et revêtus de perrés, dans lesquels des escaliers seront ménagés de distance en distance. Enfin un chemin de halage de 10 mètres de largeur sera établi de chaque côté du chenal.

Le conseil général des ponts-et-chaussées, en donnant son assentiment à l'ensemble du projet présenté par les ingénieurs, et évalué par eux à 1 150 000 francs, a indiqué néanmoins quelques modifications propres à diminuer le chiffre de la dépense. Ainsi, il a proposé de supprimer les constructions neuves qui avaient été projetées en amont de l'écluse, et de borner à réparer les quais et les cales actuellement existants : il a pensé, en outre, qu'il convenait d'arrêter l'approfondissement et l'élargissement du chenal, près du ruisseau de Keranroux, en un point où ce travail semble pouvoir être ajourné sans inconvénient.

Un nouveau projet a été rédigé sur ces bases principales : l'évaluation en est portée à 800 000 francs. Nous pensons qu'il est prudent de l'élever à 900 000 fr.

Cette allocation, que nous venons vous demander, pourrait être, pourrait être réalisée dans l'espace de trois années.

La commission mixte des travaux publics, saisie de l'examen du projet au point de vue de la défense du territoire, en approuve entièrement les dispositions.

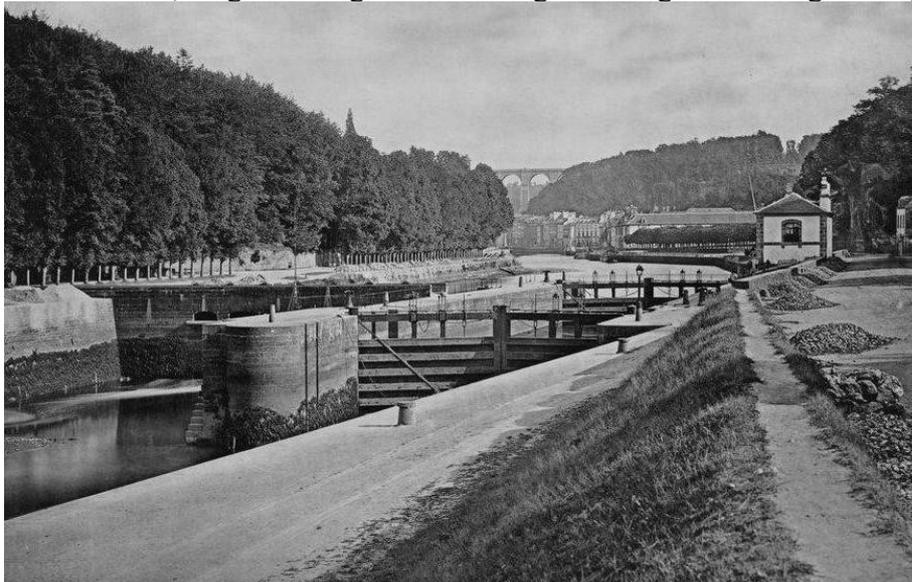
Nous pensons, Messieurs qu'il obtiendra également vos suffrages.



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Vue du fond du port de Morlaix vers 1865, le bassin arrive au pied du viaduc construit entre 1861 et 1863, de grand lougres de cabotage déchargent et chargent en pleine ville.



Écluse du port de Morlaix photographié par Duclos vers 1867, la rive Est coté Trégor est très boisée, mais le bassin n'est pas dragué de ce côté

### Commentaires

En cette première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le port de Morlaix est en tonnage le premier port du Finistère et draine une activité importante qui s'accroît en 1839 par la création de la ligne régulière le Havre Morlaix assurée par le vapeur le Morlaisien. En 1855 on compte plus de trois cents entrées et sorties de navires pour le port.

Les travaux du port : la construction du barrage, de l'écluse, les modifications des quais du bassin et la rectification du chenal durera 9 ans et le port à bassin fut opérationnel en 1855. Le port de Morlaix fut le premier port à bassin de la Bretagne Nord

19 juillet 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Vue du barrage et des 5 vannes, le port dispose de deux canots, un canot d'aide et de lamanage amarré au musoir, et un joli canot à clin posé sur le quai pouvant être mis à l'eau grâce à des bossoirs

### Sources

Procès verbal de la Chambre des députés de 1845

<http://books.google.fr/books?id=Vn8AAAAAYAAJ&pg=RA1-PA174&dq=%22port+de+Morlaix%22&hl=fr&sa=X&ei=28PBUEPvE6aB7QbD64CAAQ&ved=0CDIQ6AEwADgK#v=onepage&q=%22port%20de%20Morlaix%22&f=false>

Alain Lozac'h « Ports de Bretagne Nord Histoire d'un patrimoine maritime »



19 juillet 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)



## Histoire maritime de Bretagne Nord

Fermeture de la porte amont de l'écluse au cabestan, les navires dans ce sas illustrent bien l'activité du port de Morlaix , un dundée et un trois mâts goélette pour le cabotage et deux gabares de la baies éclusant sous voile pour l'activité sablière