



Histoire maritime de Bretagne Nord

Le pont Canada à Tréguier : un lien entre deux rives ou une barrière maritime ?



Le premier pont Canada sur le Jaudy 1834 1885, au second plan le port et la ville de Tréguier (cliché Janvier Tréguier)

Avant le pont Canada

Dans l'esprit de chacun, un pont est un élément de liaison facilitant la circulation entre les rives d'une rivière. Dans le cas de la partie maritime d'une rivière, un pont peut devenir une barrière pour la navigation. C'est ce que nous allons découvrir à travers l'histoire du pont Canada à Tréguier.

Sur l'estuaire du Jaudy, deux villes : Tréguier au confluent du Jaudy et du Guindy et plus en amont La Roche Derrien ville de fond d'estuaire à la limite du domaine maritime. Ces deux villes ont une histoire ancienne riche.

La Roche-Derrien était déjà à l'époque gallo-romaine un carrefour de communications entre les voies romaines. Tréguier et la Roche se sont développées au moyen-âge leurs positions sur l'estuaire du Jaudy étaient un atout pour le développement du commerce maritime. La Roche importe depuis un temps reculé du sel et du vin de la côte atlantique. Avec le développement de la culture du lin dans le Trégor, La Roche importe de la graine de lin, pour renouveler les semences. Cette graine de lin arrive de la Baltique par navires de cabotage à Roscoff, puis est redistribuée par des gabares plus modeste vers les petits ports de Bretagne Nord. En parallèle Tréguier se développe comme siège épiscopal, son rôle de place commerciale est moindre.

Pour traverser le Jaudy, la présence d'un pont à la Roche est certainement très ancienne, auparavant il existait certainement un gué pour traverser à basse mer. En amont de la Roche Derrien le passage se fait par des bateaux dédiés à cette fonction.

Au XVIIIème siècle on compte 6 endroit de passage sur le Jaudy desservies par des bacs ou des bateaux : en aval de Tréguier les bacs de Pont Rod et de kerscabot, au niveau de la ville :

Janvier 2014 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France

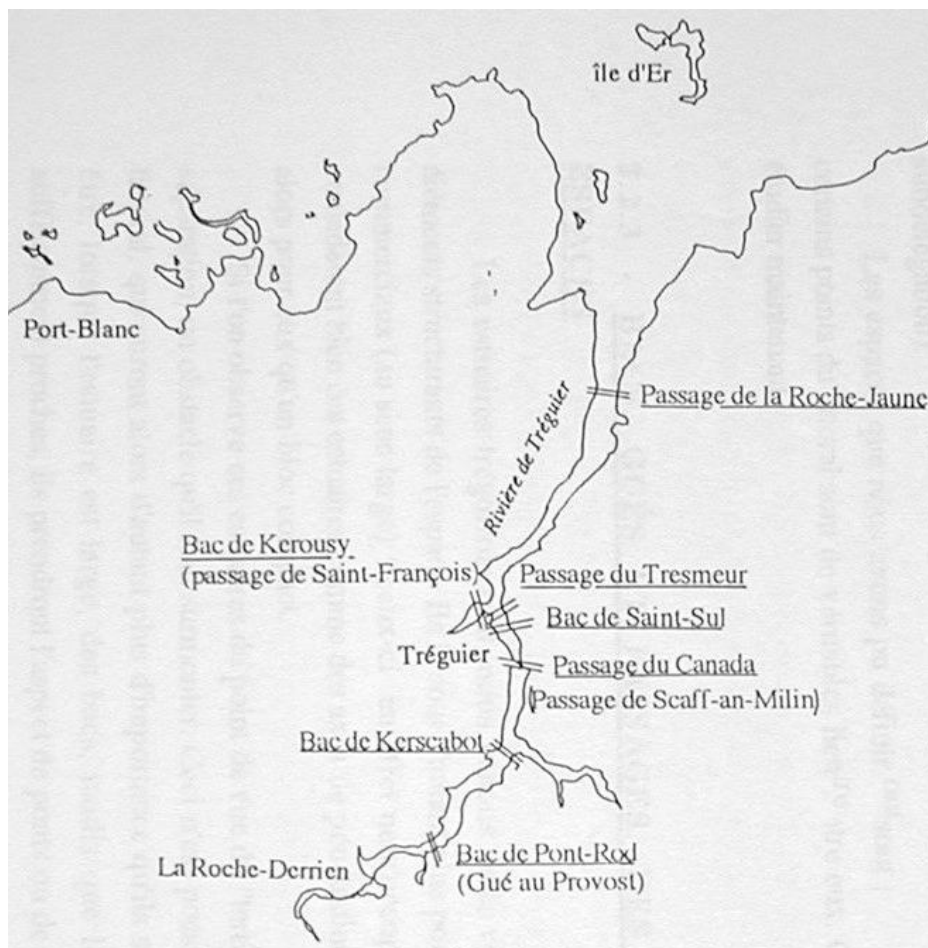




Histoire maritime de Bretagne Nord

le passage du Canada, les bacs de St Sul, de Tresmeur et en aval de Tréguier celui de la Roche Jaune qui restera en service jusqu'en 1909.

L'origine du nom Canada, vient probablement du nom d'un bateau assurant le passage



Carte des bacs sur le Jaudy (doc Olivier Levasseur « Les usages de la mer dans le Trégor au XVIIIe siècle »)

Les ponts Canada

Au XIX^{ème}, les besoins de communication augmentent, c'est le siècle des ponts, on construit des ponts routiers sur les fleuves et rivières. Avec l'avènement du chemin de fer apparaissent des ponts et des viaducs ferroviaires.

Pour relier les deux rives du Jaudy entre les communes de Tréguier et de Trédarzec En 1832, Le sieur Ozou négociant à Tréguier propose, de faire construire à ses frais un pont suspendu sur le Jaudy pour l'exploiter moyennant péage.

Janvier 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France

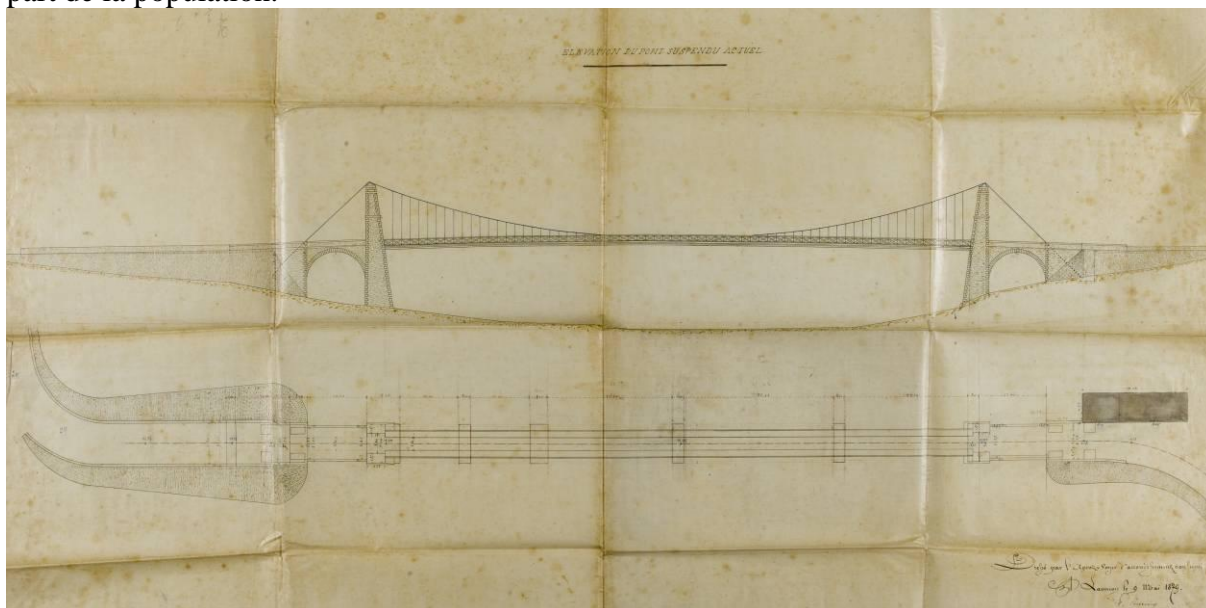




Histoire maritime de Bretagne Nord

Malgré une opposition des communes voisines, le projet suit son cours et le cahier des charges de l'exploitation du futur pont est établi en octobre 1832. L'adjudication a lieu le 29 Décembre 1832 et la concession est attribuée au Sieur Ozou, seul adjudicataire, associé à la Veuve Desjards, et ses fils, de Guingamp, pour une durée de soixante neuf ans et onze mois.

Conformément à la loi, une ordonnance royale approuve la construction du pont et ses conditions de financement, notamment l'attribution de la concession et le cahier des charges ainsi que les tarifs qui sont alignés sur ceux des bacs pour ne pas provoquer d'opposition de la part de la population.



Plan du premier pont Canada (archives départementales 22), sur cette vue le rectangle gris est la maison du gardien coté Tréguier

Les travaux sont engagés en 1833, achevés en Avril 1834 et le pont est ouvert à la circulation le 25 Mai 1834. La réception définitive est prononcée le 8 Juillet 1835. L'ouvrage aura une longueur totale de 139,50 mètres dont 100 pour la partie suspendue, un tablier de 4,20 mètres de large permettant une voie charretière de 2,20 mètres et un trottoir d'un mètre de chaque côté.

En 1849 le pont, avec ses droits de péage, est vendu par Mr Ozou et consorts à MM Hovius et Gomicourt



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le premier pont Canada 1834 1885, à basse mer vu de la rive de Tréguier (cliché Janvier Tréguier)

Le coût de passage mécontente la population qui réclame la gratuité. Après de longues années de tractation tant pour réunir les fonds nécessaires que pour statuer des conditions de reprise de l'ouvrage, la concession est finalement rachetée en 1873, pour 157 000 Fr, avant la promulgation de la loi 1880 qui au nom des droits de l'homme interdisait la construction d'ouvrage à péage, et demandait à chaque commune le rachat des ouvrages existants.

Le tablier du pont suspendu est à moins de 3 mètres au dessus de la pleine mer de vives eaux, interdit tout trafic de cabotage avec la partie amont de la rivière. Les seuls bateaux à remonter, à la Roche Derrien, à Langoat et à Pouldouran sont les petites gabares de la rivière, bateaux sablier et goémonier, grées d'une grande misaine, et pouvant en fonction de la hauteur d'eau passer sous le tablier, en choquant la vergue de misaine, ou en démâtant. Les gabares du Jaudy se déhalaient avec de grand avirons



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le port de Langoat et sur la rive d'en face la Roche Derrien, seuls quelques canots sabliers et goémoniers remontent jusqu'à ces cales de déchargement

La Roche Derrien pose de nombreuses réclamations auprès du conseil général des Côtes du nord pour le rétablissement de la circulation maritime pour les caboteurs à voiles.

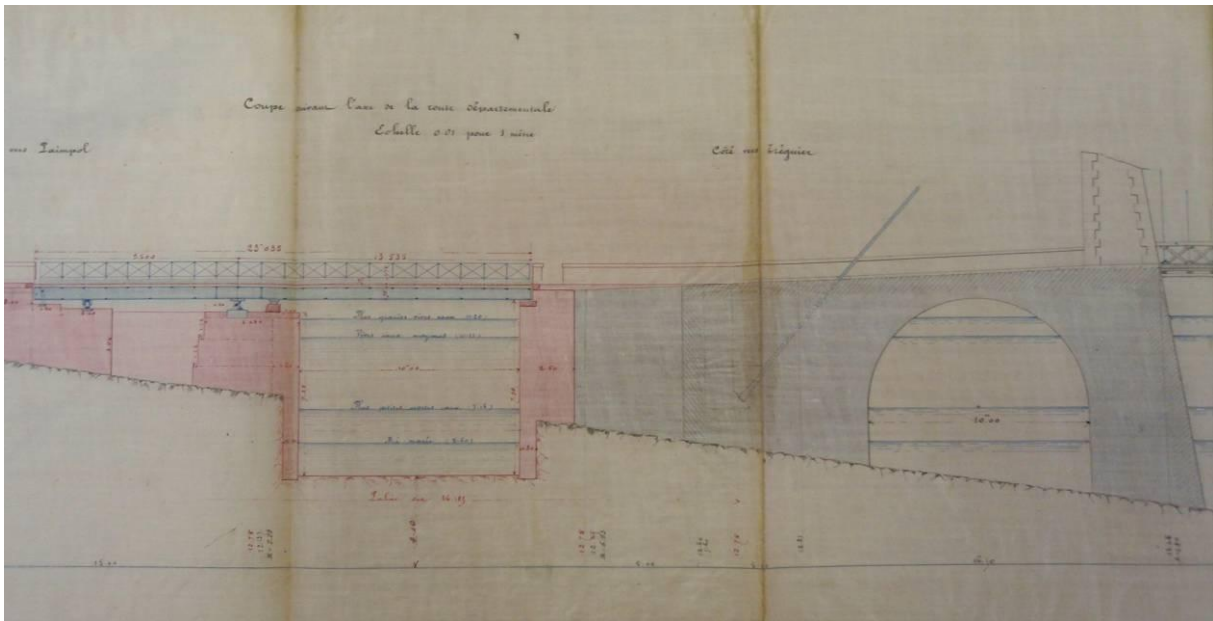
Voici la description du port de la roche Derrien faite par Thomassin en 1877 dans le « Pilote de l'île de Bas aux Héaux de Bréhat » :

« **La Roche Derrien** Cette ville, dont la population est d'environ 2000 habitants, est située sur le Jaudy ou rivière de Tréguier, à 8 kilomètres en amont de Tréguier. Elle exportait autrefois une assez grande quantité de grains : avant la construction du pont de Tréguier, il y montait des navires de 3m30 [de tirant-d'eau].

Il est question de creuser une tranchée dans la rive de Trédarsec au-delà des points d'attache des câbles du pont, pour permettre aux navires de passer à marée haute. On rétablira ainsi les communications de cette ville avec la mer. La rivière n'offre dans ce parcours aucun passage dangereux. Il monte au nouveau pont de La Roche 2 mètres d'eau dans les mortes-eaux, et 6 mètres dans les grandes marées ; ainsi les navires amortiront à peine. Cette rivière n'est pas dangereuse, mais le chenal est très étroit et bien au-dessous des vases ; il faudrait la baliser au moyen de perches assez solides pour recevoir des amarres. Il faudrait une posée au-dessous du pont. Il reste toujours 80 centimètres d'eau douce sur le fond. »

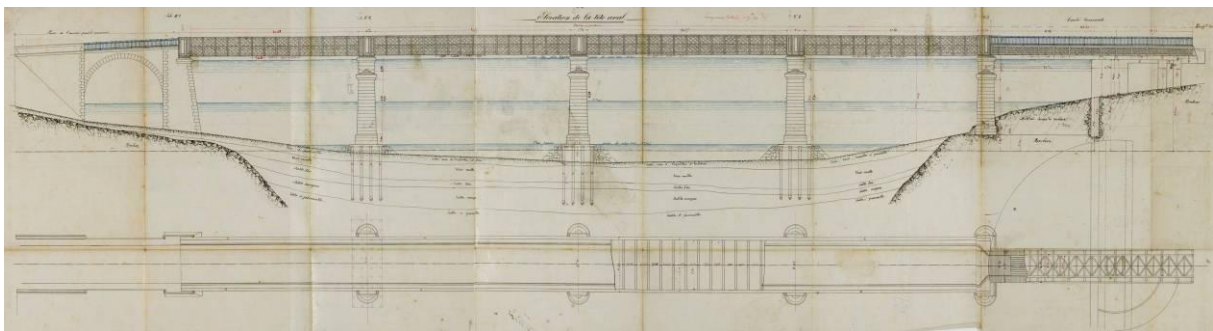


Histoire maritime de Bretagne Nord



Projet de pertuis de 1877, coté Tréguier avec travée tournante.

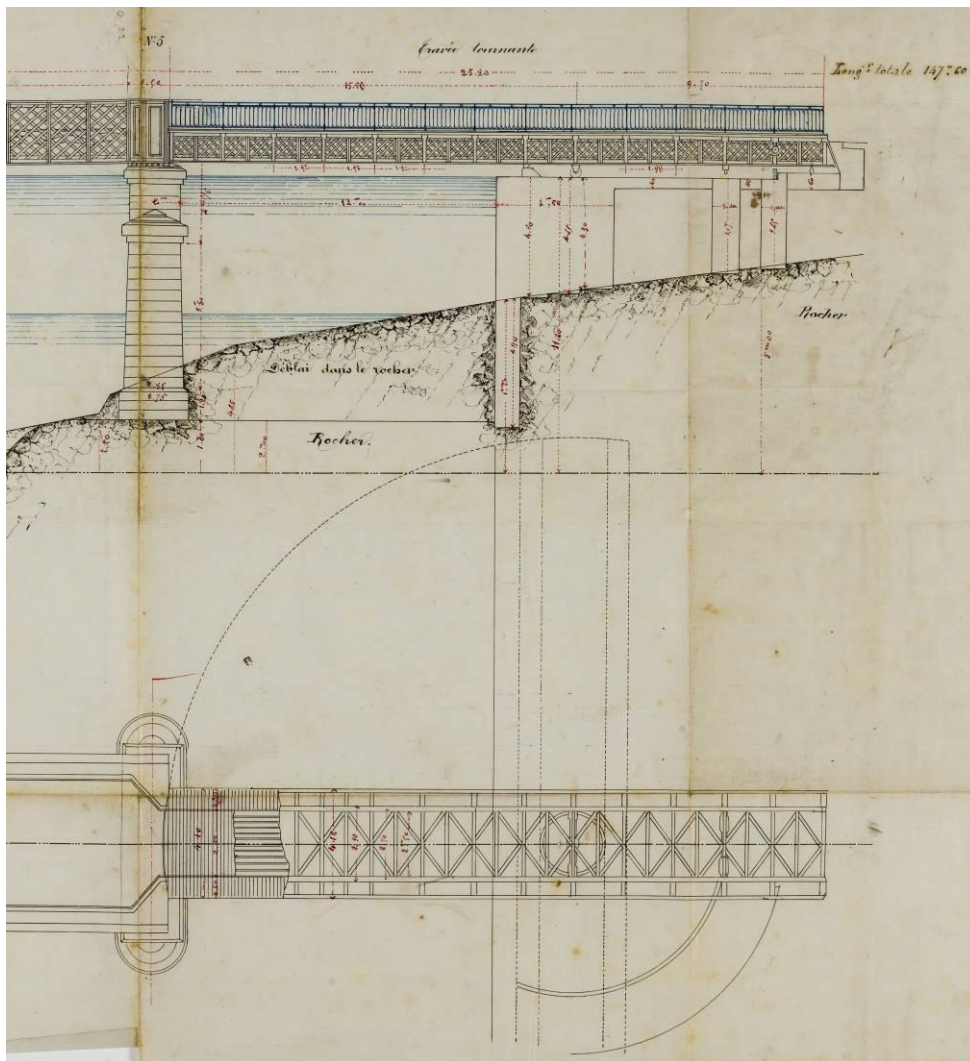
Différents projets de creusement d'un petit canal parallèle formant un pertuis de contournement du pont et muni d'un petit pont tournant sont étudiés. Certains plans le proposent coté Trédarzec et d'autres coté Tréguier. L'idée de ce pertuis parallèle au lit de la rivière ne me semble pas très pertinente tant par les difficultés de manœuvres des navires à voile devant emprunter ce pertuis alors que les courants de marée sont fort que par les risques d'envasement rapide de cette branche parallèle.



Plan du second pont Canada daté de 1884, 4 travées fixes et une mobile coté rive de Tréguier, le tablier est juste au dessus du niveau de la pleine mer de vive-eau



Histoire maritime de Bretagne Nord



Détail de la travée tournante

Ce pont suspendu est démolé en 1886 remplacé temporairement par un bac le temps de la construction d'un nouveau pont métallique. Ce nouveau pont métallique dispose d'une travée mobile afin de permettre la navigation jusqu'à la Roche Derrien. Entre temps de par la construction d'un nouveau pont routier à la Roche Derrien les anciens quais de la ville sont devenus inaccessibles. Ce qui impose aux Rochois, pour retrouver leur capacité de déchargement de construire un nouveau quai pour les caboteurs en dehors de la ville ce qui fut fait par la construction du quai de Boured, un petit quai juste prévu pour un seul navire de cabotage.

Toutefois cette travée mobile ne tarde pas à poser des problèmes, et n'est certainement pas facile à utiliser pour les caboteurs à voile qui font leur manœuvres sur aussières à la force des bras de l'équipage sans assistance extérieur. La travée mobile est la dernière travée le long de la berge coté Tréguier, une travée mobile au milieu du pont dans le lit de la rivière eut été certainement plus commode pour les caboteurs à voile

Janvier 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord

La travée mobile ne devait pas servir souvent et les navires à remonter à la Roche Derrien jusqu'à la cale de Boured devaient être bien rares.



Entrée coté Tréguier du pont Canada avec sa travée tournante sur la droite la maison du gardien du pont



Le second pont Canada, 1886-1954, vu depuis la rive de Trédarzec aucune photo avec la travée ouverte pour le passage d'un voilier caboteur n'a été retrouvé

Janvier 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France





Histoire maritime de Bretagne Nord

Plus tard, avec l'arrivée des petites lignes de chemin de fer dans les côtes du nord, de nouveaux ponts apparaissent sur le Jaudy : en 1905 avec la ligne Plouec du Trieux Tréguier un premier pont à la Roche puis plus tardivement en 1924 avec la ligne Paimpol Tréguier on construit un pont ferroviaire juste en amont du pont Canada. L'accès maritime pour cette partie amont du Jaudy est alors définitivement coupé.

Le pont Canada est dynamité à la fin de la seconde guerre mondiale ainsi que le viaduc de chemin de fer. Il est rapidement réparé et restera en service jusqu'à la construction du pont actuel en béton en 1952. Quelques bateaux passent encore en dessous.



Viaduc de chemin de fer de la ligne Paimpol Tréguier et au second plan le pont Canada

Sources et liens

Site petits trains des côtes du Nord : <http://tramways22.e-monsite.com/>

La passerelle St François enjambant le Guindy à Tréguier est de la même époque et du même type que le premier pont Canada, elle vient de faire l'objet d'une restauration, sa visite mérite le détour

Je remercie particulièrement Mr Michel Le Henaff élu de Tréguier qui a mis à ma disposition les documents collectés lors de ses recherches sur les ponts de Tréguier. Une exposition et une conférence avait été réalisées sur l'histoire des ponts de Tréguier

Tous les plans, sont conservés aux archives départementales des côtes d'Armor

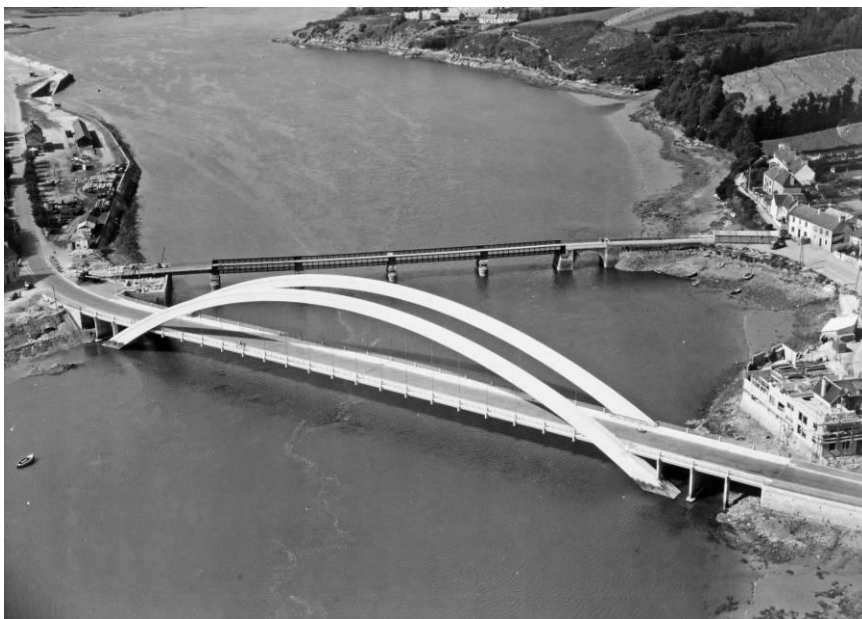
Janvier 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord



En 1954, le pont actuel en béton armé est achevé, et le pont précédent n'a pas encore été démolé (photo archives des Ponts et Chaussées)

Janvier 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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

