

Les aménagements du port et de la rivière de Tréguier au XVIII^e siècle¹

Siège épiscopal, Tréguier est sans doute l'une des villes bretonnes paradoxalement les plus méconnues : elle n'existe trop souvent dans l'historiographie contemporaine que par cette seule qualité et ses autres aspects sont souvent passés sous silence. La bibliographie qui lui est consacrée n'abonde guère². L'image classique de cette ville est celle d'une cité épiscopale n'existant que par et pour son clergé, image également contemporaine, puisqu'en 1756 Duportal, miseur de la ville, nous la décrit comme suit : «Le titre de ville épiscopale en a imposé nos charges, nos impositions se règlent malheureusement toujours sur ce titre honorable, et jamais nous n'éprouvons les avantages qu'il devoit nous procurer. Il faut en venir à la réalité, il n'est point de ville dans le diocèse plus petite, moins peuplée, moins commercante, moins riche»³. Selon Colbert de Croissy en 1665, la ville n'a «point de commerce»⁴, et Béchameil de Nointel ajoutait en 1698 que «Tréguier (...) n'a rien de considérable que d'être un siège épisco-

¹ Cet article reprend une partie des recherches menées sur le port de Tréguier dans le cadre d'une thèse en préparation portant sur «Les usages de la mer dans le Trégor au XVIII^e siècle», sous la direction du professeur Claude Nières (UHB-Rennes 2).

² GAUTIER, Marcel, *Tréguier (Côtes-du-Nord), étude de géographie urbaine*, La Roche-sur-Yon, 1947, 118 p. ; GUILLOU, Adolphe, «Essai historique sur Tréguier, par un Trégorrois», *Mémoires de la Société d'Émulation des Côtes-du-Nord*, t. LI, 1913 et Saint-Brieuc, Guyon, 1913, 199 p. ; JOURJON, «Notice sur la ville et le port de Tréguier», *Mémoires de la Société d'Émulation des Côtes-du-Nord*, t. XV, 1878, p. 235-252 ; KERHERVÉ, Jean, TANGUY, Jean et ROUDAUT, Fañch, *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy*, C.R.B.C. Brest, 1978, 278 p. Eux seuls, p. 143, note 64 semblent s'être aperçus que «s'il ne prétendait pas rivaliser avec celui de Morlaix, le commerce de Tréguier n'en était pas pour autant négligeable» ; LA BORDERIE, Arthur de, «Histoire municipale de Tréguier, documents inédits du XVI^e et XVII^e siècles», *Mémoires de la Société d'Émulation des Côtes-du-Nord*, 1894, t. XXXII, p. 52-145 ; LA HAYE, Pierre de, *Histoire de Tréguier, ville épiscopale*, Quintin, 1977, 427 p.

³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 3812, Commission intermédiaire, f^o 670, lettre de Duportal du 27 janvier 1756.

⁴ KERHERVÉ, ROUDAUT, TANGUY, *op. cit.*, p. 143.

pal»⁵. C.-P. de Robien, en 1745, nuance certes ce propos : «Son commerce est peu considérable, malgré la commodité de son port»⁶.

Dès lors, on ne sera pas étonné de la réputation de Tréguier, port de peu d'importance : sa qualité de siège épiscopal a longtemps éclipsé l'activité maritime de ce port. C'est également Ernest Renan qui en a fait la réputation dans ses *Souvenirs d'enfance et de jeunesse* : «Il se forma naturellement une petite ville autour de l'évêché; mais la ville laïque, n'ayant pas d'autre raison d'être que l'église, ne se développa guère. Le port resta insignifiant; il ne se constitua pas de bourgeoisie aisée». Plus loin, Tréguier (est) «une ville tout ecclésiastique, étrangère au commerce»⁷.

Cette dimension est bien réelle, Georges Minois l'a certes confirmé⁸, mais trop réductrice, Tréguier n'en restant pas moins un port de commerce, une ville-marché importante aux fonctions multiples⁹. Il y existe bel et bien au XVIII^e siècle une activité portuaire. L'étude des travaux peut nous permettre d'éclairer cet aspect méconnu de la ville : le port va être profondément remanié à partir du milieu du XVIII^e siècle, et la rivière elle-même fera l'objet de projet de balisage à la fin du siècle. Il n'est donc pas inutile d'étudier ces travaux qui nous éclaireront sur les structures portuaires de Tréguier.

I – Le port de Tréguier

Les travaux portuaires à Tréguier au cours du XVIII^e siècle n'ont jamais fait l'objet d'une étude systématique qui nous permettrait de mieux apprécier les «outils commerciaux» dont elle est dotée. Les ouvrages consacrés à la ville ne fournissent guère que des informations lacunaires, ou erronées.

Avant même de voir comment sont financés, et ce que furent les travaux du port de Tréguier, il nous faut donner quelques indications sur sa situation dans la première moitié du XVIII^e siècle.

⁵ BÉRENGER, Jean, MEYER, Jean, *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle d'après le mémoire de Béchameil de Nointel*, Paris, Klincksieck, Rennes, I.A.R.E.H, 1976, 219 p. et Bibl. nat.de France, fonds français 5 463 et 21 733.

⁶ ROBIEN, Christophe-Paul de, *Description historique, topographique et naturelle de l'ancienne Armorique*, publiée par J.-Y. Veillard, Mayenne, Floc'h, 1974, p. 152.

⁷ RENAN, Ernest, *Souvenirs d'enfance et de jeunesse*, Paris, Calmann-Levy, 1883.

⁸ Georges MINOIS, *Un échec de la réforme catholique en basse-Bretagne: Le Trégor du XIV^e au XVIII^e siècle*, thèse d'État, université de Haute-Bretagne, Rennes, 1984, 4 vol., 1044 p. Ici, vol. 1, p. 139-145. Il est évident que le poids du clergé dans la ville est énorme.

⁹ Notamment siège d'une subdélégation, du tribunal des régaires, siège de 3 hautes justices, de 10 moyennes justices, elle députe de plus aux états. Mais c'est surtout une ville d'activités de type tertiaire.

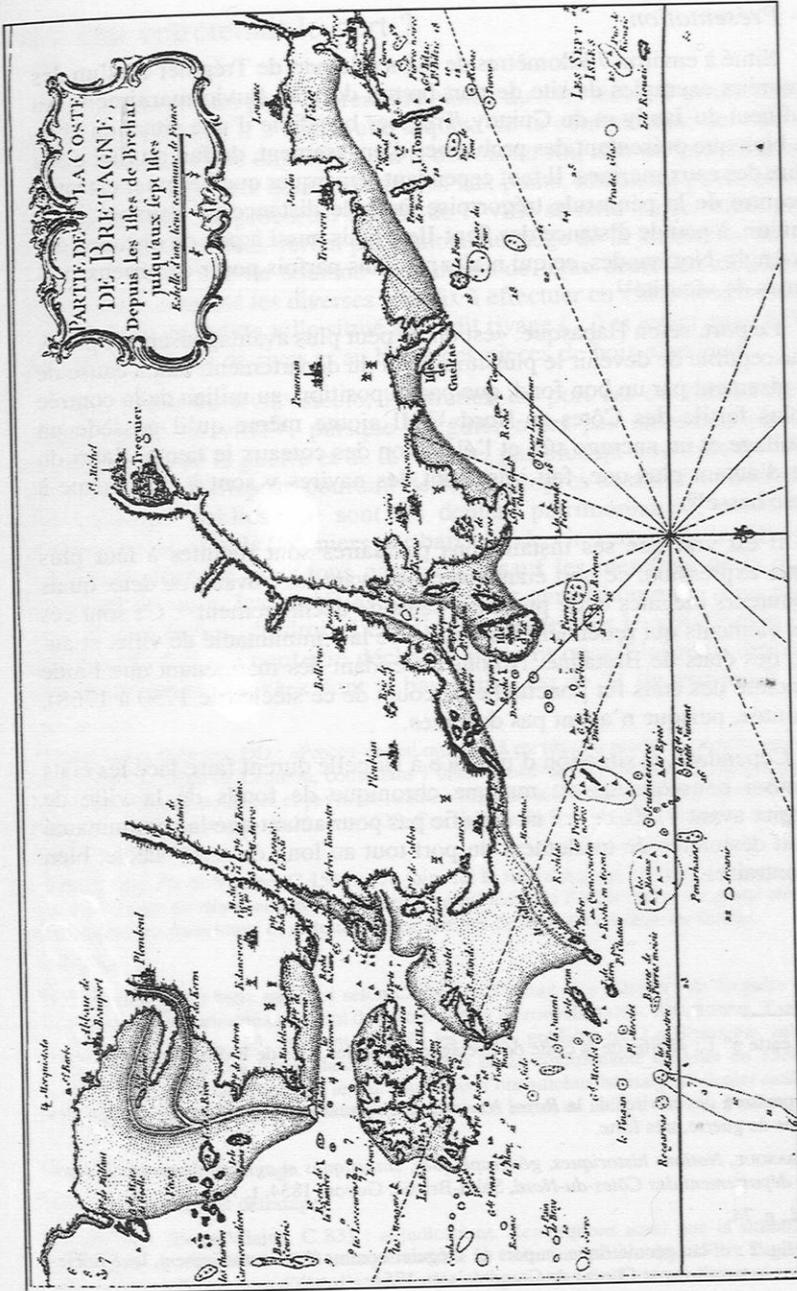


Fig. 1 – Partie de la Coste de Bretagne depuis les Isles de Bréhat jusqu'aux Sept-Iles 1764. Extrait de l'Atlas maritime de Belin

A – Présentation

Situé à environ 7 kilomètres de la mer, le port de Tréguier est l'un des nombreux exemples de site de port breton de ville fluvio-maritime¹⁰. Au confluent du Jaudy et du Guindy, Tréguier bénéficie d'une situation abritée, bien que présentant des problèmes d'envasement, du fait du flux et du reflux des eaux marines. Il faut cependant remarquer que Tréguier est situé au centre de la péninsule trégorroise, à égale distance de Paimpol et de Lannion, à peu de distance des Sept-Iles, mais aussi à peu de distance des îles Anglo-Normandes, ce qui n'alla pas sans parfois poser de sérieux problèmes de sécurité¹¹.

Le port, selon Habasque, «est on ne peut plus avantageusement placé, et susceptible de devenir le plus important du département, tant à cause de son gisement par un bon fond, que par sa position, au milieu de la contrée la plus fertile des Côtes-du-Nord»¹². Il ajoute même qu'il possède un mouillage et un ancrage sûr, et l'élévation des coteaux le tient à l'abri du vent d'autant plus que, fait important, les navires y sont à flot, même à marée basse¹³.

Il est vrai que ses installations portuaires sont réduites à leur plus simple expression, ce port étant constitué avant les travaux de deux quais de hauteurs inégales et de plusieurs cales de déchargement¹⁴. Ce sont ces deux éléments qui retiennent l'attention de la communauté de ville, et au-delà, des états de Bretagne. Notons cependant dès maintenant que l'aide financière des états fut ponctuelle au cours de ce siècle (de 1750 à 1768), et limitée, puisque n'ayant pas de suites.

Cependant, la situation d'urgence à laquelle durent faire face les états fut aussi conséquence du manque chronique de fonds de la ville de Tréguier avant 1750, ce qui ne signifie pas pour autant que la communauté se soit désintéressée totalement du port tout au long du XVIII^e siècle, bien au contraire.

¹⁰ Cf. carte n° 1 : «Partie de la coste de Bretagne depuis les Isles de Bréhat jusqu'aux Sept-Isles».

¹¹ La pression des navires de la *Royal Navy* ou des corsaires anglo-normands est, lors des périodes de guerre, très forte.

¹² HABASQUE, *Notions historiques, géographiques, statistiques et agronomiques sur le littoral du département des Côtes-du-Nord*, Saint-Brieuc, Guyon, 1834, t. 1, p. 73.

¹³ *Ibid.*, p. 74.

¹⁴ Cf. fig. 2 : «Plan géométrique du port de Tréguier comme il est actuellement, levé fidèlement sur le terrain», par Chocat de Grandmaison, 1751.

II – Qui entretenait le port ?

Nous disposons pour la première moitié du XVII^e siècle d'un document des plus précieux : il s'agit d'une requête de la communauté de ville de 1638 demandant une augmentation d'octrois au roi, afin de faire face aux réparations à faire aux quais, mais aussi aux ponts, fontaines, pavés et collège de la ville. Le procureur syndic de la ville se rend sur les lieux pour faire dresser un procès-verbal par l'alloué au siège de la juridiction royale de Lannion en vue de soutenir leur demande. Que décrivent-ils alors ? Après avoir constaté les diverses travaux à effectuer en ville, ils se rendent «sur le quay de laditte ville sittué sur ledit rivage (...) et ledict quay tallué de grossin pierres de rives et au bouls des pieces de bois plantés»¹⁵.

Au début du XVIII^e siècle, l'entretien du port est du ressort de la communauté de ville¹⁶, puisque Tréguier n'est pas entretenu par les départements de la guerre et de la finance, pas plus qu'aux frais du roi¹⁷. La communauté dispose pourtant de fonds propres destinés à l'entretien des ouvrages publics : ce sont les deniers patrimoniaux¹⁸, constitués d'une taxe de «2 sols 9 deniers par barrique de vin sortant de la ville par batteau et charette pour tous particuliers sauf les membres de la communauté de ville, les ecclésiastiques, et les gentilshommes, d'un paturage sur les buttes, du droit d'établir des ficelles sur le quay¹⁹ et la disposition du lest qui peut être déchargé sur ledit quay²⁰ lesquels droits se nomment droits d'ysées dont le bail actuel est de 21 liv. par an»²¹. Par

¹⁵ Arch. mun. Tréguier, DD : «Procès-verbal rapporté à requête du procureur syndic, par l'alloué du roi au siège de Lannion, constatans l'insuffisance des réparations des quais, ponts, fontaines, pompes, collaiges et pavés de ladite ville, en vue d'obtenir de Sa Majesté de nouveaux octrois à percevoir», 9-10 août 1638. Ces «pièces de bois plantés» sont sans doute des poteaux d'amarrage.

¹⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1584 : «Je joins ici la liste des ports de Bretagne qui ne sont pas à la charge du département de la Marine parmi lesquels il s'en trouve un grand nombre qui ne sont pas entretenus et auxquels on ne fait pas de réparations faute de fonds».

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Ils existent bel et bien, même si selon Colbert de Croissy «les habitants de Tréguier n'ont point de deniers patrimoniaux, point de commerce ny de manufacture». KERRHERVÉ, TANGUY, ROUDAUT, *op. cit.*, p. 143. Pourtant, d'après les pièces publiées par LA BORDERIE, *op. cit.*, p. 80, on en trouve des traces dans les comptes de la communauté de ville en 1538 par exemple : «article 1 de la recette : lesdiz bourgeois n'ont aulchun heritaige ni denier ordinaire en commun, aultrement que du pasturage du parc des buttes de ladite ville, [...] qui rapporte 10 souz monnoie».

¹⁹ Il s'agit du droit d'ancrage.

²⁰ Droits de lestage et délestage.

²¹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 831 : adjudications. Remarquons aussi que la situation ne s'était guère améliorée en 1730 puisque comme la communauté n'a que 18 liv. de deniers patrimoniaux, elle est hors d'état d'acquitter les charges et les frais extraordinaires.

ailleurs, il est évident qu'ils ne pouvaient suffire à l'entretien du port. La communauté devait donc avoir recours à d'autres expédients afin de le financer.

On retrouve dans les comptes du miseur²² datés de 1710, au chapitre des charges ordinaires de la ville, article 6 : «200 livres pour la réparation des pavés, portes, quay et ancienne fontaine, lesdites réparations n'ont été faites depuis 12 à 13 ans faute de fonds et lesdits ouvrages sont en très grande ruine à cause du manque de réparation lesquelles ne pourront se faire qu'à 6 000 livres»²³. On peut s'étonner de la faiblesse du montant de cet article, renouvelé en 1711 pour ensuite disparaître des comptes du miseur, pour un si grand nombre d'ouvrages à entretenir. Nous pouvons seulement conclure qu'il a existé, aux alentours des années 1710, au sein des charges réglées de la communauté, un poste consacré à l'entretien global des ouvrages publics.

Lors de l'adjudication du bail des octrois de la ville en 1723, le maire titulaire, Pierre Mordellec demande que l'intendant, Feydeau de Brou, «ordonne que l'adjudicataire payera un tel delay qu'il plaira à sa grandeur de fixer la moitié du prix de son adjudication pour estre employé à réparer et à rétablir le port de laditte ville de Tréguier qui menace de ruine prochaine, la communauté n'ayant pas été en estat de faire les réparations qui manquent, faute de fonds»²⁴. Cette situation n'est cependant pas unique en Bretagne, d'autant plus qu'à partir de 1707, la création et la réunion, la suppression ou le rachat d'offices municipaux grevèrent largement les budgets des communautés. D'autre part, à Tréguier, d'autres réparations accaparent les fonds de la communauté : l'hôpital, la pompe pour l'eau douce, mais aussi et surtout la réparation et l'entretien des fontaines.

Pour les années 1724-1725, un nouveau poste budgétaire apparaît dans les dépenses extraordinaires : 1 065 livres sont destinées à la réparation des quais. Le port ne sera plus mentionné dans les comptes du miseur avant 1774-1775, date à laquelle on remarque une somme de 263 liv. 13 s. 8 d. à nouveau consacrée aux réparations des quais ainsi que 67 liv. 10 s. pour «l'achat et le port d'un instrument pour secourir les personnes suffoquées par les eaux», ce qui est notable, mais sur laquelle nous n'avons malheureusement trouvé aucune information complémentaire.

De cette brève présentation, nous pouvons donc conclure au mauvais état général du port depuis le début du XVIII^e siècle, lequel était sinon mal, du moins peu entretenu. Ce n'est cependant pas par négligence que la com-

²² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 831 : octrois. Cette liasse renferme également les comptes rendus par le miseur entre 1702 et 1783, avec fort peu de lacunes.

²³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 831 : octrois. Compte du miseur pour 1710.

²⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 831 : adjudications des baux d'octrois.

munauté de ville n'entreprend pas des travaux, mais il semble bien que ce soit faute de moyens. Cet état de fait n'est pas, répétons-le, exceptionnel puisque cette situation est celle de la majorité des villes bretonnes, et si des travaux sont entrepris dans divers ports dans cette première moitié du XVIII^e siècle, Tréguier doit attendre 1750 pour se voir accorder les premiers fonds destinés au «nettoisement» dans un premier temps, puis à la restructuration du port.

III – Les travaux du port de Tréguier

C'est en effet une véritable restructuration que connaît le port de Tréguier dans l'intervalle de dix-huit années de financement quasi-continu des états de Bretagne (1750-1768), ce qui doit être replacé dans une politique globale et conjointe des états et du roi (par l'entremise de l'intendance), visant à la remise en état des infrastructures urbaines, portuaires en particulier, développée essentiellement à partir du milieu du XVIII^e siècle, qui coïncide avec l'arrivée du duc d'Aiguillon en Bretagne²⁵.

A – Les différents acteurs

La communauté ne pouvant supporter seule le simple entretien du port, elle pouvait encore moins supporter les travaux de reconstruction qui s'imposaient après près de cinquante ans de quasi-abandon. Ce sont donc un certain nombre d'institutions que nous allons rencontrer, ayant chacune, à titre divers, un droit de regard.

La communauté de ville tout d'abord est la première et principale concernée. C'est elle qui, dans l'absolu, décide de la mise en oeuvre de tel ou tel projet par les délibérations de son assemblée. Elle n'a pourtant qu'un faible pouvoir décisionnaire, ne faisant en fait qu'attirer l'attention de telle ou telle institution sur la nécessité d'effectuer les travaux. Si son rôle est parfois purement formel, elle peut également avoir un réel pouvoir de contrôle des travaux par le biais de la mise en régie et de l'adjudication des marchés, ce qui lui confère une certaine indépendance. Celle-ci est cependant limitée par la question même du financement de ces travaux²⁶.

Par ailleurs, si la communauté possède un pouvoir initiateur des travaux, les états de Bretagne possèdent quant à eux le pouvoir financier réel : c'est donc à eux que s'adressent principalement les diverses requêtes, sup-piques et autres adresses de la communauté, eux seuls pouvant disposer

²⁵ A ce sujet, NIÈRES, Claude, *Les villes bretonnes au XVIII^e siècle, conditions et formes du développement urbain*, thèse de doctorat d'État, université Paris IV, 1986, 5 vol.

²⁶ Les deniers patrimoniaux et d'octrois ne pouvaient suffire.

de fonds propres suffisants à pourvoir à la réfection et à l'entretien du port, et plus largement des travaux publics.

Pourtant, celui qui est devenu depuis la fin du XVII^e siècle l'un des pivots de la vie de la province, l'intendant, est également celui qui est doté d'un réel pouvoir de contrôle et de décision. Représentant de l'autorité centrale, il occupe de plus au titre de chef de l'administration des villes, un poste-clé. C'est la cheville entre d'une part la province (communautés de ville, états, ...) et le roi, ses conseils, le Contrôle général des Finances... Ce rôle capital a déjà été souligné dans divers travaux²⁷. On peut le résumer comme étant celui de véritable coordinateur des travaux (soulignons d'ailleurs ici le rôle non négligeable des subdélégués : celui de Tréguier est à la fois porte-parole des désirs et doléances de la communauté et chargé du conseil et de l'application des ordres de l'intendant).

A tous ces acteurs, ajoutons encore le gouverneur de la province, à partir de 1753, le nouveau commandant en chef de la province, Emmanuel du Plessix-Richelieu, duc d'Aiguillon, très attentif à ces travaux ainsi que l'intendant de la Marine à Brest qui en sera partie prenante. Ce bref tableau des forces mises en oeuvre à divers degrés lors des travaux de reconstruction ainsi brossé, nous pouvons alors constater un éclatement des pouvoirs décisionnaires, et donc des tensions qui peuvent en résulter.

Nous allons étudier quels furent ces projets de réhabilitation, tout en nous attardant sur les questions essentielles du financement, de la réalisation et de son aboutissement.

B – Le financement, une question cruciale

Le financement est bien en effet une question cruciale : il est à la base de toute réalisation, et sans lui, rien ne peut se faire. Or les ouvrages publics d'une manière générale et les ouvrages portuaires dans le cas présent coûtent énormément d'argent à une communauté qui ne pouvait seulement disposer que de ses deniers d'octrois, vu la faiblesse du montant de ses deniers patrimoniaux. Les représentants municipaux doivent donc démarcher les états dans le but de pouvoir espérer obtenir les fonds nécessaires.

C'est au cours de la séance du 12 décembre 1750 que les états votent les premières libéralités expressément destinées au port de Tréguier. Nous allons cependant voir que l'on ne peut retenir cette date comme celle du début des travaux, nous y reviendrons. Ce vote de 4 000 liv. s'apparente en effet plus à un «encouragement» destiné à lancer les travaux et ne présume en rien de la délivrance effective des fonds.

²⁷ Cf. NIÈRES, Claude, *La reconstruction d'une ville au XVIII^e siècle*, Paris, Klincksieck, Rennes, I.A.R.E.H., 1973, p. 153 et bien sûr FRÉVILLE, Henri, *L'Intendance de Bretagne*, Rennes, Plihon, 1953, 3 vol.

1 - ESTIMATION DU MONTANT GLOBAL DES FONDS ACCORDÉS

Selon les estimations de différents auteurs, ce montant varie de 15 à 18 000 liv. échelonnées entre 1750 et 1760²⁸. Si ces estimations ne sont pas fausses a priori dans leur détail, elles sont cependant très incomplètes et très en-dessous du montant réel. Pour en avoir le montant global, il suffit de se reporter aux états des fonds, classés par session des états, qui reprennent les budgets bisannuels et nous permettent donc ainsi de retrouver les sommes exactes accordées par les états, pour, entre autre, le financement des divers travaux d'aménagement. Dans le cas des travaux du port de Tréguier, on peut les répartir comme suit :

Année	Montant	Référence ²⁹
1750	4 000 liv.	C 5534
1752	4 000 liv.	C 5535
1754	7 000 liv.	C 5536
1756	3 000 liv.	C 5537
1758	4 000 liv.	C 5538
1760	10 000 liv.	C 5539
1762	3 000 liv.	C 5540
1766	4 000 liv.	C 5542
1768	6 000 liv.	C 5543
TOTAL	45 000 liv.	

Les résultats sont donc étonnants : dans un intervalle de près de vingt années, les états verseront 45 000 liv. pour la remise en état du port de Tréguier ! Cette mise au point faite, nous allons dans un premier temps voir comment, et par qui furent demandés, ordonnés, dépensés ces deniers, et dans quel but.

2 - LES MÉCANISMES DU FINANCEMENT

Éclairer les mécanismes du financement des travaux du port de Tréguier nous permettra de mieux saisir dans leur complexité les rapports entre les différentes institutions évoquées plus haut.

²⁸ Selon HABASQUE, *op. cit.*, vol. 1, p. 74, on peut le décomposer comme suit : 1750 : 4 000 liv. ; 1752 : 4 000 liv. ; 1754 : 7 000 liv. ; 1756 : 3 000 liv. Soit un montant global de 18 000 liv. sur 4 sessions des états. Quant à Jourjon, *op. cit.*, p. 244, il estime ce montant comme suit : 1750 : 4 000 liv. ; 1752 : 4 000 liv. ; 1754 : 7 000 liv. Et *circa* 1760, une somme nécessaire pour la construction du quai, donc assez difficile pour nous à évaluer ! Henri SÉE, «Notes sur les travaux dans les ports bretons au XVIII^e siècle», *Annales de Bretagne*, t. LX, 1932-1933, p. 415, n'indique que 4 000 liv. accordées en 1750 et 7 000 liv. en 1754.

²⁹ D'après les comptes conservés aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine.

Tableau 1 : *Financement et répartition des fonds, port de Tréguier*¹

Session des États de	Date de délibération	Fonds votés ²	Date de l'ordonnance de l'intendant	Date de paiement effectif	Destination prévue
1750	12-XII-1750	4 000 liv.	03-VII-1753	08-VII-1753	Nettoiemnt du port
1752	21-XII-1752	4 000 liv.	21-VI-1754	27-VI-1754	Nettoiemnt du port
1754	01-XII-1754	7 000 liv.			
		2 000 liv.	15-I-1756	02-V-1756	Nettoiemnt du port
1756	10-II-1757	5 000 liv.	28-IV-1756	13-V-1756	Nettoiemnt du port
1758		3 000 liv.	17-III-1758	09-XII-1758	Nettoiemnt du port
1760	16-XI-1760	4 000 liv.	12-VIII-1760	06-XII-1760	Rétablissement des quais
		10 000 liv.			<i>Élever sans délai un mur de revêtement pour empêcher le flux et le reflux de la mer d'enlever les remblais</i>
		100 liv.	31-I-1762	24-II-1762	
		5 000 liv.	18-II-1762	14-III-1762	
		150 liv.	02-III-1762	?	
		4 000 liv.	12-VIII-1762	?	
		750 liv.	19-X-1762	?	
1762	22-XI-1762	3 000 liv.			<i>Continuation des ouvrages du port de Tréguier</i>
		50 liv.	06-III-1764	?	
		1 500 liv.	22-II-1764	27-II-1764	
		1 450 liv.	30-VII-1764	07-VIII-1764	
1766	21-V-1767	4 000 liv.			Quais de Tréguier
		3 800 liv.	19-VI-1768	?	
		200 liv.	02-IV-1769		
1768	?	6 000 liv.	16-X-1769	25-X-1769	Quais de Tréguier

¹ Sources utilisées : Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 5534 à C 5543, Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 4906, Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 1181, Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 553, Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 2399.

² Les sommes indiquées en italiques sont celles qui concernent les fonds non répartis en blocs ; il faut donc également interpréter les dates d'ordonnances de l'intendant comme telles.

Ces fonds sont accordés par les états à la suite de requêtes de la communauté de ville. La ou les requêtes sont étudiées par la commission du commerce et des ouvrages publics de la commission intermédiaire des états de Bretagne³⁰, chargée de la répartition d'une somme globale destinée à cet effet. Il est donc ordonné, suite à l'avis de cette commission, lors d'une séance des états, l'attribution d'une somme *X* destinée à un objet particulier³¹. Ce vote répond et correspond donc à une demande émanant de la communauté de ville.

Cette demande bénéficie pourtant d'appuis : les états n'accordent de subsides qu'à un projet précis et chiffré, puis au vu de l'avancement des travaux. Nous rencontrons donc à ce stade l'ingénieur qui, par ses devis et les avis qu'il peut formuler, joue un rôle-clé. Le duc d'Aiguillon est lui aussi amené à appuyer les demandes de la communauté. Une fois avisée du résultat du vote des états, la communauté de ville ne dispose cependant pas des fonds accordés : le Conseil du roi doit rendre un arrêt par lequel, selon la formule «Sa Majesté approuve les fonds faits...», il autorise la délivrance des fonds. C'est ensuite au tour du bureau diocésain de la commission intermédiaire³² à formuler un avis sur le dossier, qui reprend les conclusions de l'ingénieur et ne va jamais à l'encontre de la décision royale. La communauté de ville doit encore prendre au cours d'une assemblée une délibération lui permettant de demander à l'intendant d'ordonner au trésorier des états le versement d'une somme qui peut être tout ou partie de la somme accordée par les états. Cette requête à l'intendant est souvent faite avec l'appui de l'ingénieur et le soutien du subdélégué. Ce n'est donc que lorsque l'intendant a rendu une ordonnance de paiement de ladite somme que la communauté peut estimer pouvoir disposer de ces fonds. Remarquons encore que la communauté devra, dans le cas d'un échelonnement des paiements, reprendre cette même démarche³³.

Entre le vote initial des états de Bretagne et l'ordonnance de l'intendant, il peut s'écouler entre 3 et 13 mois. A ceci peut encore s'ajouter un délai de paiement compris entre une semaine et trois mois et demi. Il est donc illusoire de considérer que parce que les états de Bretagne ont

³⁰ Cf. RÉBILLON, Armand, *Les états de Bretagne de 1661 à 1789*, Rennes, Plihon, 1932, p. 461 et sq.

³¹ Cf. tableau n°1 : Financement et répartition des fonds, port de Tréguier.

³² «Les bureaux diocésains étaient ordinairement chargés de veiller à l'emploi des fonds accordés par les états dans l'étendue de leur ressort, secours à des sinistrés, subvention à des établissements divers, fonds pour des travaux publics...» : A. RÉBILLON, *op. cit.*, p. 500.

³³ Les états des fonds des années 1750 à 1754 précisaient d'ailleurs, en théorie du moins, «que les sommes accordées seraient payées en quatre termes égaux à la Saint-Jean et à Noël de chacune des deux années, sur les ordres de la Commission intermédiaire». Dans la pratique, une telle répartition n'avait pas lieu.

accordé une somme donnée, la communauté de ville puisse en disposer immédiatement.

On peut également penser que si la communauté de ville possède indéniablement un rôle initiateur des travaux, elle est limitée dans son action par les multiples démarches à effectuer, les multiples intervenants. Les travaux et les avis de l'ingénieur sont essentiels : c'est en effet lui qui fournit périodiquement à l'intendant et aux états ses rapports concernant l'avancement des travaux, des estimations de fonds nécessaires pour leur poursuite, estimations reprises lors des délibérations successives. Ce rôle-clé de l'ingénieur nuira par la suite à l'un d'entre eux, Daniel Chocat de Grandmaison, qui sera écarté à partir de 1758, lorsqu'il sera accusé de concussion et, selon le duc d'Aiguillon, «de complaisance excessive pour les entrepreneurs, qui à l'en croire sont toujours fondés dans les demandes continuelles qu'ils font d'interminables augmentations de prix»³⁴.

S'il nous semble que les états ont surtout un rôle de bailleur de fonds, il ne faut toutefois pas oublier qu'à cette époque, les états mènent une bataille pour l'obtention d'une plus grande autonomie financière et administrative de la province, dont le vingtième est le symbole le plus éclatant peut-être. Il ne faut pas ici sous-estimer leur volonté d'obtenir le plein contrôle des travaux publics. Le montant des sommes accordées peut donc aussi être interprété dans ce sens. Ils pouvaient de plus exercer un contrôle effectif sur les travaux en décidant ou non d'accorder la somme demandée par la communauté et par le pouvoir central.

C – Les projets

Nous avons donc constaté plus haut que la communauté n'était pas en mesure de financer les travaux nécessaires, force lui étant donc faite de devoir faire appel à des financements extérieurs. Lors de leur séance du 12 décembre 1750, les états de Bretagne accordent à Tréguier une somme de 4 000 liv. destinée au «nettoiement du port». C'est grâce à ce premier vote que la communauté peut lancer les travaux. Il lui faut donc avant toute chose disposer d'un projet cohérent, chiffré, quantifié, avant de pouvoir obtenir des fonds.

³⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4726 : lettre du duc d'Aiguillon à la Commission intermédiaire. L'affaire de la disgrâce de Chocat de Grandmaison est exposée en détail dans cette liasse. On consultera entre autre le *Mémoire pour le Sieur Chocat, Inspecteur des édifices & des travaux publics de la ville de Rennes, & ancien Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées contre les états de Bretagne, par Turpin, avocat*, 36 p., Rennes, 1778. Chocat fut blanchi dans cette affaire, mais ne réussit jamais à obtenir les réparations financières complètes qu'il espérait avant sa mort en 1788.

1 - PREMIERE MISE EN PLACE : LE RECOURS À L'INGÉNIEUR

Indispensable à l'établissement du projet, le recours à un ingénieur est ici primordial. En sa qualité d'ingénieur en chef de la province³⁵, Daniel Chocat de Grandmaison est donc chargé d'établir un projet et son arrivée peut être considérée comme le stade préliminaire après lequel le processus des travaux est lancé. Ce personnage est important de par ses doubles fonctions d'homme de terrain et d'homme de bureau : homme de terrain, car il faut «qu'il ait toujours parfaitement en mémoire immédiate l'état présent des ouvrages, qu'il en perçoive les défauts ou manques pour pouvoir imaginer les solutions à apporter, les remèdes à employer [...], posséder une vision directe et personnelle. Souvent topographe, parfois géographe, il exécute les levés de terrain nécessaires à l'établissement des ouvrages de fortifications et les relevés de travaux»³⁶. Mais c'est également à lui, «homme de cabinet», que revient l'établissement d'un projet qu'il devra chiffrer, après avoir estimé le montant du coût des travaux³⁷. Il donne également un avis (consultatif) auprès des diverses instances supérieures, car une fois ce travail préliminaire accompli, le projet (accompagné des plans et des devis) sert de base aux négociations financières; il est en outre chargé, dans un premier temps, de superviser les travaux.

Chocat de Grandmaison débute ses travaux dès 1751 et dresse un «plan du port tel qu'il est actuellement»³⁸. Ce plan, accompagné d'un projet et d'un devis sera à la base de tous les travaux effectués par la suite. Le port avant que ne débutent les travaux est en effet constitué de façon assez simple : un bassin dans lequel s'écoulent les eaux usées de la ville et de deux quais de tailles et de hauteurs inégales séparés par une cale de déchargement³⁹. Cette structure n'allait cependant pas sans poser de problèmes : outre le fait que «le terre-plein du quay [est] trop bas, la mer haute non seulement en couvre la plus grande partie, mais elle se répand encore jusqu'au pied des maisons et entre mesme dans quelques-unes, surtout lors des équinoxes et des basses mers»⁴⁰. Par ailleurs, le bassin n'est plus assez profond, son comblement semblant être favorisé par l'écoulement des eaux usées de la ville.

³⁵ On aura intérêt à consulter l'ouvrage de BLANCHARD, Anne, *Les ingénieurs du roi de Louis XIV à Louis XVI*, Montpellier, 1979, 635 p., ouvrage auquel nous empruntons ici l'analyse des fonctions de l'ingénieur.

³⁶ *Ibid.*, p. 321.

³⁷ Chocat était secondé par un dessinateur et un écrivain, tous deux rétribués 600 liv. par an suivant le règlement du 08/04/1749, payés directement par le trésorier des états. Cf. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4726.

³⁸ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553/1.

³⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553/1 ; se reporter au plan n° 1.

⁴⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 552, «Devis des ouvrages à faire au quay...».

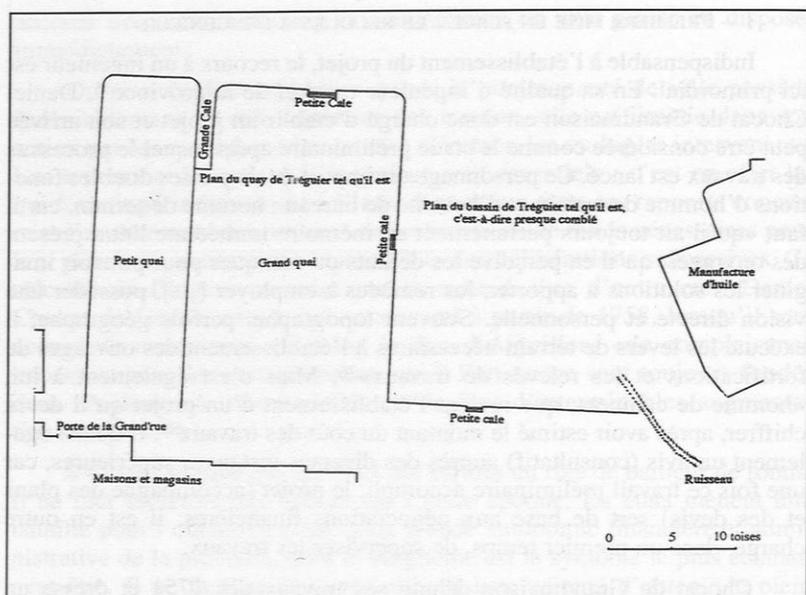


Fig. 2 – Plan géométrique du port de Tréguier comme il est actuellement, levé fidèlement sur le terrain (1751) par Chocat de Grandmaison (source : Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 553/2).

2 – LE PROJET CHOCAT DE GRANDMAISON

Le projet de Chocat, estimé à 8 000 liv.⁴¹ et destiné à améliorer les infrastructures portuaires, peut être résumé ainsi⁴² :

– Bassin :

- curage et creusement du bassin de 4, 5 ou 6 pieds (entre 1,30 et 2 mètres)
- construction d'un aqueduc souterrain sous le bassin, «pour servir à l'écoulement des eaux de rues, fermé par une grille de fer».

⁴¹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553/3 : «Nous soussigné Ingénieur en chef de cette Province certifions avoir examiné l'état du quay de Tréguier, et avoir rédigé le plan cy-contre aussi le profil des murs de revêtement, et avoir estimé tous les ouvrages qu'il convient d'exécuter pour la perfection de ce quay, l'aprofondissement du bassin et le revêtement de son pourtour à la somme de 8 000 liv., quelque économie que l'on puisse faire dans le cours de cet ouvrage». Il estime à 4 000 liv. «l'approvisionnement nécessaire afin de former les haussesments du terre-plein du quay à 4 pieds au-dessus de la hauteur actuelle et construire le mur de revêtement.»

⁴² Cf. fig. 3 : «Projet pour le rétablissement du port de Tréguier, fait à Rennes ce 1^{er} septembre 1752», par Chocat de Grandmaison.

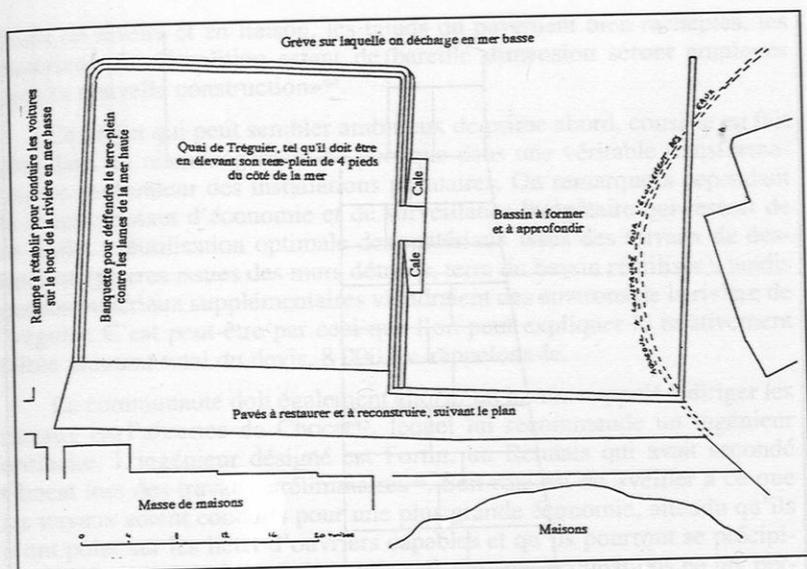


Fig. 3 — *Projet pour le rétablissement du port de Tréguier fait à Rennes ce 1^{er} septembre 1752. par Chocat de Grandmaison (source : Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 553/1).*

— Restructuration des quais :

- réunion des deux quais et destruction de «l'espèce de cale».
- destruction des murs entourant les deux parties du quai
- construction d'un nouveau mur de parement de près de 6 mètres de hauteur, d'épaisseur proportionnellement décroissante à la hauteur⁴³.
- relèvement et aplatissement du terre-plein du quai d'environ 1,30 mètre par rapport à son niveau antérieur en lui donnant une inclinaison vers la ville. La terre nécessaire à ce nivellement sera prise dans les remblais créés par le creusement du bassin.
- reconstruction de la rampe menant à la grève (à l'extrême gauche du plan).

Enfin, dans l'optique d'une meilleure intégration du port à la ville, reconstruction des pavés près du port «en quartier de pierre sous une couche de sable».

Ce projet spécifie également les matériaux à employer : «le mur de revêtement du quai sera construit de pierres seiches de quartier de pierre de grains, du bas de la rivière où il y en a une bonne provision. Tous les quartiers seront de 3, 4, 5 & 7 pieds de longueur, dégrossis au marteau,

⁴³ Cf. fig. 4 : «Profil du revêtement du quay», par Chocat.

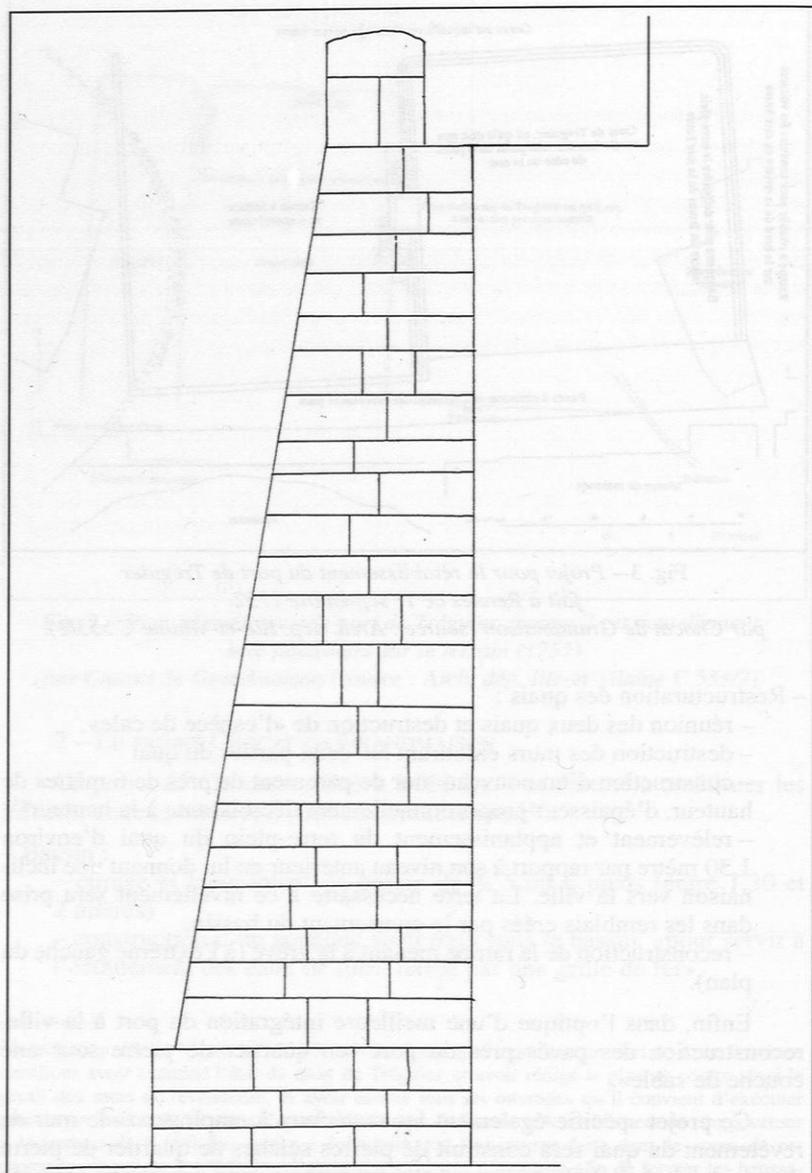


Fig. 4 - Profil du revêtement du quay
par Chocat de Grandmaison (d'après Arch. dép. Ille-et-Vilaine C 553/3).

posés de niveau et en liaison, les taluds du pavement bien racheptés, les matériaux de démolition estant de pareille dimension seront employés dans la nouvelle construction»⁴⁴.

Ce projet qui peut sembler ambitieux de prime abord, consiste en fait plus dans un réaménagement du port que dans une véritable transformation en profondeur des installations portuaires. On remarquera cependant le souci constant d'économie et de surveillance budgétaire qui ressort de ce projet : réutilisation optimale des matériaux issus des travaux de destruction (pierres issues des murs détruits, terre du bassin réutilisée), tandis que les matériaux supplémentaires viendraient des environs de la rivière de Tréguier. C'est peut-être par ceci que l'on peut expliquer le relativement faible montant total du devis, 8 000 liv. rappelons-le.

La communauté doit également choisir un homme appelé à diriger les travaux en l'absence de Chocat⁴⁵, lequel lui recommande un ingénieur ordinaire. L'ingénieur désigné est Fortin, un Rennais qui avait secondé Chocat lors des travaux préliminaires⁴⁶. Son rôle est de «veiller à ce que les travaux soient conduits pour une plus grande économie, attendu qu'ils n'ont point sur les lieux d'ouvriers capables et qu'ils pourront se précipiter dans quantité de faux-frais inutiles»⁴⁷. Or, «ses occupations ne luy permettent pas de résider à Tréguier pendant le temps du travail. Les journées⁴⁸ seroient trop considérables égard au peu de fonds que l'on a. Il se charge de venir de tems en tems veiller à la direction, nommer à la communauté un homme entendu dont le paiement sera de 60 liv. par mois»⁴⁹.

Fortin désigné, les travaux peuvent commencer, soit près de deux ans après le vote des états. Cependant, encore faut-il que ceux-ci débloquent les fonds, ce qui est fait lors de la séance du 19 septembre 1752 : «Vu les devis, plans et profils redigez et levez par le sr Chocat de Grandmaison, pour l'exécution des ouvrages à faire pour la perfection du quay de Tréguier, l'approfondissement du bassin et le revêtement de son pourtour, tous lesdits ouvrages spécifiés au devis estimez environ 8 000 liv.,

⁴⁴ *Ibidem*

⁴⁵ Ce n'est pas un entrepreneur obtenant le marché par une adjudication comme souvent, mais plutôt un «contremaître de haut niveau». Notons dès à présent la discrétion des archives sur la participation de Fortin aux travaux de Tréguier, aussi nous est-il difficile de bien cerner son rôle, il apparaît qu'il n'exerça que de loin en loin un vague contrôle et que la direction des travaux appartenait bel et bien à la communauté.

⁴⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1181 : «le sr Fortin a esté présent lors de nos opérations de tracés de leurs ouvrages». Fortin avait également participé à la reconstruction de Rennes et travaillera aussi à Saint-Brieuc.

⁴⁷ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553 : lettre de Chocat du 12-09-1752.

⁴⁸ Les honoraires de l'ingénieur sont en effet habituellement calculés à la journée.

⁴⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553 : délibération de la communauté du 14-06-1753.

ensemble l'avis du dit sr Chocat contenant que les états ont accordés une somme de 4 000 liv. à la communauté pour aider à ce rétablissement et que ladite somme de 4 000 liv. peut luy estre délivrée actuellement afin qu'elle fasse les approvisionnements nécessaires et qu'elle puisse former l'exhaussement du terre-plein dudit quay en attendant que laditte communauté soit en état de remplir toutes les dispositions du plan.

«Sur quoy délibéré, la Commission a donné l'avis dont la teneur suit : Vu le présent devis, ensemble le profil et le revêtement du mur du quay de Tréguier le 1er 7bre 1752, signé Chocat de Grandmaison et le plan du projet pour le rétablissement des quays de laditte ville du même jour, aussi signé du sr Chocat, la Commission est d'avis que la somme de 4 000 liv. accordée par les états pour aider au rétablissement des quays de Tréguier soit payée à la communauté»⁵⁰.

Afin de mieux comprendre la manière dont furent menés les travaux, et du fait de l'existence de deux phases nettement discernables dans leur déroulement, nous allons être amené à suivre un plan chronologique, qui va nous permettre de cerner le plus précisément possible notre sujet.

4 – Les premiers travaux

Les premiers fonds débloqués, puis versés, Fortin nommé, la communauté peut faire débiter les travaux «par économie», ce qui lui permet de veiller au bon déroulement du chantier. La gestion était confiée au miseur de la ville Duportal, qui doit donc coordonner l'action des différentes parties. Le 20 janvier 1752, Duportal écrit donc à l'intendant de la province afin de pouvoir disposer des fonds accordées en 1750 : «La communauté de Tréguier se dispose à profiter de la belle saison pour travailler à l'exécution des devis, aussitôt qu'elle aura reçu les 4 000 premières livres»⁵¹.

Le 20 juin 1753, la communauté de ville dispose enfin du devis estimatif et du plan des travaux, qu'elle tente d'obtenir depuis quelque temps déjà : «Remontre le sr miseur, qu'il est parvenu à obtenir le plan figuratif des ouvrages à faire au quay, & au bassin de cette ville, avec le devis estimatif des ouvrages, signé Choquat, ingénieur de la province, ensemble l'avis de MM. du bureau de la Commission intermédiaire, portant leur consentement à ce que les quatre premières mille livres, accordées par les états pour aider au rétablissement du quay de cette ville soient comptées à la communauté, qu'en conséquence il ne reste à la communauté qu'à

⁵⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 3810, f° 595 r° : délibération de la commission intermédiaire en date du 19/09/1752.

⁵¹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1181.

prendre une délibération à l'effet d'obtenir de M. l'intendant une ordonnance pour parvenir à l'atouchement de cette somme».

Mais ceci ne suffit pas et la délibération de la communauté nous donne des précisions sur son point de vue, «comme il faut en recevant cette somme songer à en faire l'employ le plus utile, & tâcher de ne pas rendre infructueuse la libéralité des états, le remontrant se croit obligé de représenter à la communauté que plus on réfléchit sur les soins qu'entraînera un ouvrage de cette nature, plus on sent la difficulté de remplir l'intention des états qui est de le faire par économie. Ce seroit le party le plus avantageux, sy la ville avoit quelqu'un assez entendu pour se reposer sur luy de l'exécution, & assez généreux pour s'en charger. Il est indispensable d'avoir un homme capable, qui ait la connoissance des matéreaux nécessaires et qui en sache la valeur, affin de guider la communauté dans leurs achats, qui puisse diriger l'ouvrage, faire executer le plan aux ouvriers, & les obliger de faire bonne besogne». Fortin ne pouvant résider en permanence à Tréguier, il doit désigner un appareilleur, «chargé de faire executer les devis, de conduire les travaux, d'obliger les ouvriers de faire bonne besogne, d'en faire une liste chaque jour, & des différents prix de leurs journées & cette liste pourra estre visée chaque jour par quelqu'uns des membres de la communauté, députés à cet effet, & sur la vüe de laquelle les paiements pourront estre fait. A ces précautions, la communauté en ajouttera sans doute d'autres»⁵².

Cette délibération est importante, car elle nous permet de mieux comprendre la manière dont vont se dérouler les travaux : Chocat a rédigé plan et devis, puis charge un ingénieur, Fortin, de veiller au bon déroulement de ceux-ci. Mais ne pouvant se libérer, ou coûtant trop cher à la communauté, Fortin désigne ensuite une personne qui veillera effectivement sur les travaux : cette dernière personne est salariée par la communauté et se trouve sous son contrôle, théoriquement strict. Dès lors, les différents acteurs sont en place et la communauté peut procéder à l'adjudication des travaux.

Le 14 juillet 1753, disposant des fonds accordés par les états en 1750 (4 000 liv.), la communauté demande à Fortin de venir accompagné de «la personne qu'il choisira pour faire executer l'ouvrage, avec lesquels la communauté prendra des arrangements convenables»⁵³. Ce n'est que le 16 août, après plusieurs lettres de rappels, que Fortin se présente devant la communauté avec son «appareilleur»⁵⁴ : il s'agit de Maisonneuve-Poterel. Le 17, un accord est conclu entre la communauté et Poterel : il est payé

⁵² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553 : délibération du 16-04-1753 et Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 20-06-1753, f° 13.

⁵³ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 14-07-1753, f° 15 v°.

⁵⁴ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 16-08-1753, f° 16 r°.

60 liv. mensuellement, plus quatre livres «pour lorsqu'il sera obligé d'aller au-delà d'une lieue pour raison des mêmes travaux, ce qui fait quarante sols par jour de plus que le sor ordinaire». Fortin n'est payé qu'une fois l'ouvrage exécuté. Bien évidemment, il doit tenir des comptes et un livre d'achat ; mais il ne «pourra faire amplette d'aucun matériaux sans la participation & avis de la communauté à laquelle il fera part de tout ce qui est nécessaire pour l'entière perfection de l'ouvrage»⁵⁵. La communauté de ville entend donc bien conserver un contrôle actif sur son appareilleur. A cet effet, elle nomme deux commissaires : le maire, Du Croyou Le Bonnicc et un échevin, le sr Simon.

Il faut donc que la communauté fasse adjudger les marchés à des entrepreneurs d'ouvrages publics, ce qui est fait le 23 août 1753, en présence du subdélégué⁵⁶. La communauté de ville nomme Jacques-Joseph Borie, écuyer, maire ancien et mitriennal afin de faire procéder aux adjudications et passer les marchés avec les adjudicataires. Les deux premiers furent Jacques Manfray, dit «la Roze» et Olivier Le Laner, de Tréguier tous deux. L'adjudication prévoit, pour chacun d'eux, la fourniture de 500 quartiers de pierre, composés de 60 carreaux et 40 boutisses⁵⁷, «en pierre non fileuses, bien seines et de bonne qualité, qui seront tirées des carrières de l'île Grande, ou de l'île Meur ou des autres îles voisines, sans pouvoir en prendre à Perros ou à Port-Blanc»⁵⁸, dans un délai de trois mois. Le paiement par la communauté est prévu pour être échelonné de la manière suivante : sur un total de 475 liv. par adjudicataire, une avance de 200 liv. à chacun d'entre eux, puis un premier versement de 100 liv. lorsque 300 quartiers auront été fournis, puis enfin le solde, soit 175 liv., quand la totalité des livraisons est réalisée⁵⁹. Ces quartiers sont ensuite taillés, opération pour laquelle les picqueurs et les tailleurs touchent 4 sols par pied de parement. Ces ouvriers sont payés soit par semaine, soit par quinzaine.

Ces premiers 1 000 quartiers de pierre fournis, la communauté procède à deux nouvelles adjudications le 17 janvier 1754 entre Charles Huilliac d'une part, et Jacques Manfray à nouveau d'autre part, pour une

⁵⁵ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 17-08-1753, f° 17 r°.

⁵⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553 et C 552.

⁵⁷ Les carreaux sont les pierres d'un mur dont la plus petite dimension est placée dans l'épaisseur du mur, tandis que les boutisses sont celles dont la plus grande dimension est placée dans le sens de l'épaisseur du mur.

⁵⁸ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553 et Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération et adjudication du 23 août 1753., f° 18 v° Cette spécification quant à l'origine des pierres s'explique bien évidemment par la nature différente des roches : les granites de l'île-Grande sont des granites hercyniens récents tandis que ceux de Perros ou de Port-Blanc sont des granites plus anciens (- 615 million d'années), et donc de qualité moindre.

⁵⁹ Chaque quartier est vendu 19 s. conformément au devis, à dire d'expert.

quantité identique de 500 quartiers chacun, dans un délai augmenté à quatre mois. Les travaux avancent selon les délais prévus, puisque, selon une lettre de Chocat, Fortin lui avait rapporté que «l'ouvrage prévu était fait, estant exécuté conforme à mon devis en conséquence, je pense que la somme de 4 000 liv. que les états ont accordés à la session de 1752 peut être remise au sieur Duportal»⁶⁰. Il faut encore l'approbation de l'intendant afin d'obtenir le paiement des 4 000 liv. du bureau de la trésorerie des états⁶¹.

Le 18 octobre 1753, la communauté s'interroge sur l'opportunité de poursuivre les travaux au cours de l'hiver. Elle décide alors qu'«à la fin de ce mois, les journaliers seront congédiés & les travaux du quai cessés, pour reprendre au mois de mars prochain»⁶². Cette coupure hivernale rythmera durablement les travaux du port et sera parfois la cause de dépenses supplémentaires, comme nous le verrons.

A cette même date, selon une supplique de la communauté aux états de Bretagne, la plus grande partie des 8 000 liv. accordées aux états de 1750 et de 1752 (mais pas encore totalement versées) a été employée de la manière suivante :

- 1 - dépense du déblaiement du bassin, la terre a été transportée sur le quai afin de l'élever.
- 2 - deux marchés au rabais pour la fourniture de 2 000 quartiers de pierres de taille (cette fourniture représente près du quart du montant total : 1 900 liv. pour les 2 000 quartiers).
- 3 - taille des pierres et chaux pour le jointoyage⁶³.

Or, Chocat estime que le montant total du déblaiement du bassin et de la refonte du quai s'élèvent encore à près de 7 000 liv., tandis qu'il ne reste plus à la communauté que 1 000 liv. en caisse sur les fonds accordés par les états, les octrois de la ville étant accaparés par les réparations à faire aux adductions d'eau. Le 29 août 1754, le miseur s'alarme de la faible progression des travaux. Les fonds ont été versés, mais de nombreux problèmes se posent alors qu'

«il a tout fait ce qui dépendoit de lui pour qu'on reprit l'ouvrage, mais il n'a pû y réussir pour deux motifs :

«Le premier parce qu'il n'a pû obtenir de M. Chocat, ingénieur, ni du sr Fortin son appareilleur, malgré les différentes lettres, qu'il a écrit à luy & à l'autre et qu'il représente,

⁶⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1181 : lettre du 17-05-1754.

⁶¹ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 07-5-1754.

⁶² Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 18-10-1753.

⁶³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4906.

«Le second, parce que M. Chocat aiant jugé qu'il étoit nécessaire pour la solidité de l'ouvrage de le construire à chau et à sable, il n'a pas été possible d'en avoir plustost que ce jour, qu'elle est enfin arrivée de Normandie, & qu'on travaille à l'éteindre.

«Le remontrant dans cette position prie l'assemblée de délibérer, si on commencera actuellement la construction des murs du quay, & si on se passera d'un appareilleur, & si quelqu'un se chargera de la conduite de l'ouvrage. Le remontrant déclare ne prendre sur lui aucune autre charge, que celle du paiement des ouvriers & des autres dépenses, qui seront réglées par la communauté»⁶⁴.

Les difficultés bloquent les travaux : Fortin semble ne jamais être là, les matériaux nécessaires tardent à arriver. Les membres de la communauté décident alors «qu'attendû qu'on ne peut trouver d'appareilleur, & que la saison est avancée, ont délibéré qu'on se bornera à curer le port et le bassin aussitost qu'on trouvera des ouvriers en certain nombre & prié M. Duportal de continuer de se charger de l'ouvrage et de faire tout ce qu'il jugera convenable pour le bien public»⁶⁵.

Les travaux se trouvent alors dans une phase intermédiaire : les ouvrages d'art ne peuvent être avancés faute d'un homme compétent pour les diriger, tandis que ce qui peut être fait, en l'occurrence le creusement du port et du bassin, est également suspendu : il n'y a pas d'ouvriers en assez grand nombre. On peut également constater que c'est le miseur de la communauté, le sr Duportal, qui dirige *de facto* ces travaux. La communauté de ville cumule alors les deux fonctions de maître d'œuvre et de maître d'ouvrage. Cette situation, en apparence relativement compromise, est appelée à évoluer. Heureusement pour Tréguier, la session des états doit s'ouvrir à Rennes le 14 octobre 1754. Le 5 septembre, la communauté désigne son représentant «Guillaume-Marie Duportal sénéchal, prévost et miseur de la ville & communauté pour assister aux états de cette province, en leurs noms, & ce comme le plus capable & le plus propre tant pour le service de Sa Majesté, le bien public, & la réédification du quay de cette ville»⁶⁶. Ce dernier point montre bien à quel point les travaux du port sont importants pour la ville. La mission du représentant de Tréguier est précisée une dizaine de jours avant l'ouverture de la session des états : il s'agit pour lui de «solliciter aux prochains états, un suplément du don, à l'effect de mettre l'ouvrage du quay de cette ville à sa perfection, conformément au devis ; il sera nécessaire, de justifier de l'employ utile, qu'on fait des fonds accordés, en conséquence, ledit sr Duportal représente le livre journal des paiements qu'il a été fait, avec les quittances au soutient, requérant

⁶⁴ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 29-08-1754, f°29v°.

⁶⁵ *Ibidem*, délibération du 29-08-1754.

⁶⁶ *Ibidem*, délibération du 05-09-1754.

que l'assemblée ou tel commissaire qu'elle choisira, examine les paiements et les quittances»⁶⁷. Afin de mettre le maximum de chances de son côté, la communauté doit faire procéder à un toisé des ouvrages réalisés ; il faut donc désigner des personnes pour s'en charger : ce sont les sieurs Duplessix de Parthenay, Couston le cadet et Le Saux⁶⁸.

La rallonge budgétaire demandée est accordée le 1^{er} décembre 1754. Toujours soucieuse d'économie, la communauté pense pouvoir épargner 4 à 500 quartiers de pierre de taille et, de plus, «faire arracher au mur du quai les quartiers que l'on croit propre à servir à la construction des nouveaux murs, & à les faire tailler»⁶⁹.

Il nous faut ici évoquer un obstacle au bon déroulement des travaux auquel nous avons juste fait allusion : il s'agit du climat. Les travaux se déroulent en effet selon un calendrier assez simple : il y a la *bonne* et la *mauvaise* saison. Plus que d'autres, les travaux portuaires sont étroitement liés aux conditions climatiques, surtout lorsque, comme dans le cas de Tréguier, ils se déroulent sur un port de mer, soumis par nature au cycle des marées. Nous pouvons trouver de nombreuses références aux saisons dans la correspondance et les délibérations. Elles sont souvent associées à des demandes financières. L'importance de ce calendrier n'était pas bien sûr exclusif à Tréguier ; ainsi, lors des travaux de Saint-Malo, l'intendant de la Marine à Brest écrivait en juillet 1716 que «la saison de la navigation estant fort avancée, si l'on ne profite pas des mois d'aoust et de septembre pour faire venir tous les matériaux nécessaires à l'achèvement des quais au-devant du chasteau de St.-Malo, il sera difficile de les achever cette année»⁷⁰. Il en sera de même lors des travaux de fortifications des Sept-Iles projetés par Garangeau en 1739⁷¹.

Cette mauvaise saison, ce sont bien sûr les mois d'automne et d'hiver, d'octobre à mars-avril⁷². Pendant cette période, les perturbations atlantiques, mais aussi les grandes marées d'équinoxes ne sont guère favorables aux travaux de gros-oeuvre. Cependant, au cours de la période hivernale, on ne stoppe pas totalement les travaux : on tente de la mettre à profit en

⁶⁷ *Ibidem*, délibération du 03-10-1754.

⁶⁸ *Ibidem*, délibération du 03-10-1754.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ Arch. nat. Mar., B¹11, n° 50.

⁷¹ Arch. nat. Mar., B³394, n° 162 : «On pourroit travailler l'hyver à tirer du moillon sur les lieux, applanir l'assiette du rocher où l'on doit fonder, faire les retranchements marqués au plan, faire tirer et tailler des pierres de taille à l'Isle Grande [...] autant qu'il se pourroit et les autres préparatifs convenables pour rendre le tout fait dans juillet prochain...», lettre de Garangeau au marquis de Brancas, le 09-11-1739.

⁷² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 552 : délibération du 15-03-1756, «La saison [va] devenir convenable pour reprendre les ouvrages du quai de cette ville».

démarchant les états et en réalisant les travaux qui ne nécessitent pas la mise en oeuvre de moyens trop importants. Au cours de l'hiver 1753-1754, «les ouvrages du quais [ont été] discontinués par rapport à la mauvaise saison»⁷³ – ce qui n'était pas trop grave en soi –, mais surtout une partie des travaux ont été faits en pure perte, puisque les marées ont détruit en partie le terre-plein réalisé, qui n'est pas consolidé, et que l'on peut observer des éboulements qui rendent le quai inabordable. Chocat craint donc de le voir s'écrouler totalement⁷⁴.

La ville doit faire face à l'adversité avec les moyens dont elle peut disposer : elle passe en septembre 1754 un marché avec les sieurs Henry et Renaud ouvriers, pour qu'ils décombrent une partie du bassin, afin de reniveler la surface du terre-plein à l'aide «des terres qu'ils tireront dudit bassin, avant qu'elles ne soient retombées et l'ait recomblé, et aussy pour qu'on puisse y bâtir un parement de mur pour parfaire ledit quay»⁷⁵, et surtout pour éviter que pareille mésaventure ne puisse survenir à nouveau ! Les contractants s'engagent à fournir huit ouvriers par jour «qui devront travailler sans discontinuation jusqu'à la perfection de l'ouvrage», ces ouvriers étant payés hebdomadairement 10 sols par jour jusqu'à concurrence d'une somme de 200 liv. Ce marché n'est donc passé qu'en vue de réparer le plus rapidement possible les dégâts causés par les eaux.

Les travaux se poursuivent et les états accordent 7 000 liv. à la session de 1754, lors de la séance du 1er décembre. Comme nous venons de le dire, c'est en mars que les travaux reprennent effectivement : lors de l'assemblée de la communauté du 19 avril 1755 le miseur déclare que «les picqueurs de pierres demandent qu'on leur toise les pierres qu'ils ont taillées et picquées depuis un mois»⁷⁶.

Les pierres, une fois picquées, doivent être transportées «dans un lieu où elles ne puissent nuire aux batiments et gabarres qui viennent échouer, que ressament un batiment a été sur le point de dépérir ayant échoué sur lesdites pierres se trouvant couvertes au plein de l'eau, en conséquence requiere qu'il soit remédié à cet inconvénient»⁷⁷. La communauté décide que le miseur doit dégager des fonds afin de s'assurer du transport et du stockage en lieu sûr des pierres, soit par marché, soit par économie.

⁷³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1181 : délibération du 09-05-1754.

⁷⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 552.

⁷⁵ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1181 : marché du 28 septembre 1754.

⁷⁶ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 19-04-1755.

⁷⁷ *Ibidem*, délibération du 26-05-1755.

A – L'arrivée d'un nouvel appareilleur et le début des travaux du quai

Les travaux du quai à proprement parler n'avaient toujours pas débuté. Fortin faisant défaut, Chocat recommande un autre «homme propre à conduire les travaux du quay de cette ville» : c'est Bertrand Latour-Manfray, «qui travailloit à Rennes sous sa conduite [et qui] avoit les qualités nécessaires pour remplir le plan que ledit sieur Chaucad nous a laissé et qu'il nous envoyoit en conséquence avec assurance que nous en eussions été contents». Cet appareilleur est accepté par la communauté aux gages initialement prévus pour Fortin (60 livres par mois), et elle lui paye son voyage depuis Rennes (15 liv.)⁷⁸.

Il est à remarquer que les sommes allouées jusqu'ici à la communauté le sont pour le «nettoisement du port». Il faut attendre les états de 1758 pour qu'une somme de 4 000 liv. soit expressément accordée pour le «rétablissement des quais»⁷⁹. L'arrivée de l'appareilleur, qui marque le début des travaux du quai, va être également une source de surprises pour la communauté : le plan de Chocat s'avère très déficient. Le 29 juillet 1755, une délibération nous présente les déboires de Manfray :

«Latour-Manfray, chargé par délibération du 19 de ce mois de veiller à la conduite de l'ouvrage de notre quay, a été saisi du plan & devis que M. Chocat nous a laissé; il a procédé en conséquence les lundy et mardy 21 et 22 à la plantation des piquets affin de tirer les lignes pour ouvrir les fondements.

«Il a vu avec surprise & luy a remontré, que les dimensions du plan, suivant lechelle excedoient d'un cinquième, et d'un cinquantième le terrain qu'il nous reste entre la porte du quay & la maison du sieur Chenné. Que par conséquence, suivant le plan, on seroit obligé de remplir la plus grande partie du bassin qui a été creusé à grands frais. En second lieu de razer la maison du sr Chenné pour y former le bassin, chose impossible.

«Sur cette représentation, monsieur le maire, jointement avec MM. les commissaires ont crû nécessaire, conformément au plan du sieur Chocat, faire venir sur les lieux le sieur Fortin architecte & entrepreneur des ouvrages du Roy en cette province pour vérifier si les dimensions prises par Latour-Manfray étoit juste. Secondement informé M. Choquat de l'erreur qui s'étoit glissé dans son mesurage et dressé un toisé plus juste.

«Le sr Fortin est arrivé de Morlaix dimanche 27 de ce mois, & a trouvé les mêmes erreurs dans le toisé que Latour-Manfray avoit trouvé auparavant. Requérant que la communauté se porte à paier au

⁷⁸ *Ibidem*, délibération du 19-07-1755.

⁷⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 5534 à C 5543.

sr Fortin les honoraires suivant l'usage, par les mains de M. le miseur, & délibère sur le party qu'il y aura à prendre, tant pour ce qui regarde la suite des travaux, que pour les mesures qu'il y aura à prendre pour obtenir un nouveau devis⁸⁰.

La surprise est donc de taille pour la communauté et il lui faut trouver la réponse appropriée ; ses décisions vont être les suivantes :

«Le sieur Fortin, qui a reproduy un plan du quay de cette ville⁸¹, lequel s'est trouvé semblable à celui de M. Chocat, & s'est chargé de le faire approuver par ce dernier, il nous a de plus représenté, que le terre-plein aujourd'huy dégradé du costé du levant se trouvoit exposé à chaque marée au caprice des flots, lesquels ne manqueroient pas de détremper cette terre et de l'enlever sy on tarδοit à commencer les fondations».

La situation est urgente et la communauté charge Fortin de «tracer demain les fondations de cette partie du quay qui se trouve dégarnie, conformément au plan qu'il en a dressé, affin d'éviter les suites de l'éboulement des terres et procéder incessamment à la confection du mur qui se dégrade dans cette partie, et ont prié le sieur Fortin de revenir incessamment pour continuer les fondements suivant qu'il l'aura tracé»⁸².

En septembre 1755, une fois encore, la communauté s'alarme par l'intermédiaire de son miseur du faible niveau de ses finances⁸³, qui ne sont pas suffisantes «pour achever à une certaine hauteur les ouvrages actuels, avant la mauvaise saison, ce qui fait craindre que la mer n'endommage dans l'hyver prochain les ouvrages qu'il convient, qu'il est même indispensable d'en donner connoissance à Monseigneur l'intendant, qui toujours porté à favoriser les communautés ne fera peut-être pas de difficultés d'accorder un buletin pour prendre au bureau de la trésorerie de cette province, un acompte de deux mille livres ou de deux mille quatre cents livres sur la somme de sept mille livres. (...) Le sr Fortin [a fait] hier la visite des ouvrages. Il a crû nécessaire, pour faire garantir ceux qui sont actuellement faits, de faire de nouveaux fondements dans la partie circulaire du quay qui donne là où la mer a le plus de violence»⁸⁴. Ceci implique nécessairement que les travaux durent plus longtemps et qu'ils coûtent plus cher».

⁸⁰ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 29-07-1755.

⁸¹ Nous n'avons pas retrouvé la trace de ce plan de Fortin.

⁸² Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 29-07-1755.

⁸³ La communauté ne dispose en effet plus que de 738 liv. sur les 8 000 accordées en 1750-1752.

⁸⁴ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 25-09-1755.

La communauté reçoit un avis favorable le 5 octobre, elle peut toucher 2 000 liv.⁸⁵. Cette somme est utilisée pour payer les matériaux et les ouvriers, puis les travaux s'interrompent au cours de l'hiver. Le 15 mars 1756, la communauté demande le solde des 7 000 liv., soit 5 000 liv., «afin d'estre en état d'entreprendre au 15 avril prochain la reprise de l'ouvrage du quay de cette ville»⁸⁶. Ce délai n'est pas respecté ainsi qu'en témoigne la délibération suivante : «Le miseur [a reçu] une ordonnance de Mgr l'intendant de Bretagne du 28 avril dernier portant 5 000 liv. pour estre employé aux ouvrages du quay de cette ville, et qu'en conséquence la communauté doit prendre les arrangemens nécessaires pour reprendre les ouvrages, et pourvoir d'un appareilleur». La communauté décide donc d'écrire à Latour-Manfray, «actuellement à Rennes de se rendre incessamment ici pour la conduite des travaux et aux mêmes conditions que cy-devant»⁸⁷.

Il faut également fixer ce qu'il reste à faire ; les édiles trégorrois décident donc «que la partie circulaire du costé du bassin soit continuée, auquel effet à la diligence de M. le maire, les picqueurs qui ont passé des marchés avec M.M. de la communauté seront contraint de les exécuter et de se rendre dès demain sur l'ouvrage sous peine de prison, attendu qu'il est question de travaux publics». Manfray, à cette date du 31 mai 1756, est arrivé sur place et a commencé ses travaux, puisqu'il a fait venir 200 boutisses⁸⁸.

Les fonds des états sont rapidement employés ; le 28 juin, le miseur présente les factures des différentes dépenses des travaux du quay : 18 barriques de chaux⁸⁹ pour les ouvrages du quay (122 liv.), 15 pieds d'arbres (113 liv. 15 s.)...⁹⁰. En décembre 1756, le miseur expose l'état des finances des travaux entre le 26 avril et le 16 décembre, soit 5 336 liv. 12 s. 1 d. de recettes et 3 490 liv. 14 s. 1 d. de dépenses. A cette date, le solde est positif et s'élève à 1 845 liv. 18 s.⁹¹.

Lors de la session des états de 1756 (séance du 11 février 1757), ceux-ci accordent 3 000 liv. supplémentaires. C'est le maire en exercice, Le Bonniec du Crejou, représentant de la communauté aux états qui annonce cette nouvelle à la communauté le 1^{er} mars 1757⁹².

⁸⁵ *Ibidem*, délibération du 06-10-1755.

⁸⁶ *Ibidem*, délibération du 15-03-1756.

⁸⁷ *Ibidem*, délibération du 10-05-1756.

⁸⁸ *Ibidem*, délibération du 31-05-1766.

⁸⁹ Soit 98 boisseaux.

⁹⁰ *Ibidem*, délibération du 28-06-1756.

⁹¹ *Ibidem*, délibération du 16-12-1756.

⁹² *Ibidem*, délibération du 01-03-1757 : il a «assuré la communauté que par sa délibération des états de cette province, en date du 11 février 1757, il a été accordé la somme de trois mille livres pour la reconstruction du quay de cette ville».

Il faut ensuite attendre le 22 février 1758 avant de retrouver trace des travaux dans les délibérations de la communauté⁹³. Cette date correspond à l'ouverture d'une nouvelle phase dans les travaux. Ces derniers ont été interrompus pendant l'hiver et, le printemps approchant, elle veut se mettre en état de les reprendre : ceci signifie dans un premier temps chercher une personne capable de diriger les travaux. Nous ne savons pas ce qu'il est advenu de Latour-Manfray, qui a cependant dû quitter la ville au cours de l'interruption hivernale. La communauté envisage donc d'engager un nouvel appareilleur⁹⁴ pour la construction de la cale double dans le bassin (cf. plan). Elle choisira, par une délibération de son assemblée du 11 mars 1758 «un homme capable de conduire les travaux» : il s'agit d'Alain Lageat⁹⁵ de Lannion, «lequel a déjà fait les mêmes fonctions dans les ouvrages publics de cette ville [Lannion] que chez différents particuliers chez lesquels il s'est comporté fidèlement»⁹⁶. Il est en outre spécifié qu'il doit se rendre à Leshildry⁹⁷, pour aller y examiner les pierres de taille qui sont «de qualité nécessaire pour la construction de la calle. Qu'en conséquence, il s'étoit informé du prix, qui se monte à vingt sols le carreau sur les lieux, charois et transport compris, requérant, que l'assemblée délibère si on prendra les pierres à Leshildry, ou si on prendra de nouveaux arrangements pour en faire venir incessamment de l'Isle-Grand». La communauté, soucieuse de ménager ses finances décide que «les pierres de Leshildry reviendrait à un prix excessif. Ils sont priés de voir à l'Isle-Grand ou ailleurs s'il est possible de les avoir à meilleur compte»⁹⁸. Alain Lageat fournit peu après, suite à un marché passé le 2 avril 1758, 96 pierres pour le quai de Tréguier, qui lui seront payées 124 liv. 16 sols le 9 juin 1758. Il se charge également de fournir à la communauté 28 barriques de chaux vive l'année suivante (marché du 3 avril 1759, payé le 8 août 1759) payées 368 liv. 5 sols pour le prix coûtant, fret, droit de bureau de port et hâvre, venant de Saint-Malo.

C'est aussi en 1758 que survient le début de ce qui allait aboutir à la disgrâce, puis à l'éviction de Chocat de Grandmaison. A cette date, le

⁹³ *Ibidem*, délibération du 22-02-1758.

⁹⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553 et Arch. mun. Tréguier, délibération du 22-02-1758 : «il reste en caisse à la communauté la somme de 612 liv. qu'il (le miseur) a été instruit que la somme de 3 000 liv. accordée à la dernière tenue des états pour continuer les ouvrages du quay a été aussy accordée par arrest du Conseil. Ainsy, il convient de reprendre les ouvrages au printemps prochain mais la construction de la cale dans le bassin étant l'objet le plus intéressant et celui qu'il faut entreprendre : il est nécessaire de trouver un appareilleur capable de diriger l'ouvrage de cette cale».

⁹⁵ Parfois orthographié Lagat ou Lajat.

⁹⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553.

⁹⁷ Son voyage est payé par la communauté 40 sols par jour.

⁹⁸ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 31-03-1758.

projet n'est toujours pas réalisé dans son ensemble. Il y a donc entre 1758 et 1762 une période durant laquelle les travaux du port de Tréguier ne sont plus suivis par un ingénieur, mais au cours de laquelle ils ne cessent pas pour autant. Cette phase intermédiaire annonce l'arrivée de Magin, qui permet de concrétiser les efforts des états. Cette période correspond également à un renforcement de l'intérêt du duc d'Aiguillon pour les travaux portuaires⁹⁹, tandis que se renforçait par ailleurs l'opposition des états, ce qui allait aboutir à ce que l'on nomma «l'affaire La Chalotais». La situation était donc politiquement troublée sur un plan provincial et, alors que s'achève la guerre de Sept Ans, sur un plan national et international¹⁰⁰.

5 – 1758-1762, une période de transition

Cette période mérite que l'on s'y attarde : on peut y voir comment se fait le remplacement de Chocat sur le terrain. Si Magin a déjà réalisé des plans et des projets, il n'est que très peu présent, et la communauté est en fait chargée de conduire les travaux.

Le 30 septembre 1760, la communauté délibère sur le sujet, car le maire a reçu une lettre de l'intendant lui enjoignant de «faire continuer les ouvrages du quay sans interruption conformément aux plans levés par le sr Magin et revus par ledit ingénieur au commencement de ce mois, que le moyen le plus utile d'accélérer la perfection dudit ouvrage est de faire approvisionner tant de pierres que de sables et de bois et autres matériaux nécessaires tandis que les manœuvres sont occupés au transport des terres pour le remblai du bassin». Mais Magin est absent de Tréguier à ce moment, la communauté profite donc du séjour du sr Anfray, ingénieur des Ponts et Chaussées, «venu en cette ville pour toiser le remblai fait du quay, il s'est transporté près de la Roche-Derrien sur une carrière, où il se trouve 50 à 60 toises de pierres bonnes à maçonner, suivant l'estimation du sr Anfray qui l'y a accompagné, qu'il étoit convenu du prix avec le père Jen pour une somme de 200 livres les frais de transports inclus». La communauté de ville nomme donc des commissaires pour poursuivre ce marché et est d'avis de poursuivre selon la marché établi le 3 avril 1759¹⁰¹. Le 20 novembre 1760, la communauté est avertie que les états lui ont accordé une somme de 10 000 liv. pour «continuer les ouvrages au

⁹⁹ Dans une optique certes plus militaire que commerciale, n'oublions pas que débutait alors la guerre de Sept Ans.

¹⁰⁰ Cf. N. LE POURHIET-SALLAT, *La défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des origines à 1800*, Vincennes, S.H.M., 1983, 375 p. + 25 pl.

¹⁰¹ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 30-09-1760.

quay de la ville» et 3 000 liv. «pour rétablir la conduite d'eau à la pompe de cette ville»¹⁰².

En janvier 1761, le maire présente à la communauté une requête par laquelle il insiste sur «la nécessité de continuer les travaux du quay, et surtout d'élever sans délai un mur de revêtement pour empêcher le flux et le reflux de la mer, d'enlever les remblais qu'on y a fait»¹⁰³. En hiver, les travaux sont à nouveau interrompus, et dès le retour des beaux jours, la communauté se mobilise pour les reprendre. Or Magin n'est pas disponible. Les officiers municipaux envisagent donc une autre solution : puisque «la saison permet de travailler aux fondations de la calle du quay, il conviendrait d'écrire au sr Dagorn¹⁰⁴, ingénieur, de venir diriger cet ouvrage»¹⁰⁵.

L'ampleur des travaux a d'autres conséquences, puisque la ville doit trouver des lieux de stockage de matériaux. Elle disposait jusqu'alors d'une maison, dite des Sept-Saints, «dont la vétusteté en nécessite la démolition, le bas de cette maison seroit de magasin pour la chaux et tous les outils nécessaires aux travaux pour le bien public. Ce lieu détruit, la communauté décide de charger le maire de choisir sur le quay un magasin convenable et d'annoncer au propriétaire qu'il ait à céder le libre jouissance d'un jour à l'autre»¹⁰⁶.

On peut s'interroger sur l'efficacité des travaux, puisqu'en septembre 1761, la communauté délibère à nouveau et charge le maire «de faire toute diligence pour les continuer et les porter à sa perfection et l'ont chargé de présenter à M. le duc d'Aiguillon, ainsi qu'à Mgr l'intendant toute requête et plans nécessaire, tant pour l'attouchement des fonds destinés à cet effet, que pour leur employs»¹⁰⁷. On peut comprendre cette délibération : la communauté craint plus que tout l'interruption des travaux faute de fonds, or les délais de paiements sont tels, qu'elle doit prévenir toute cessation de ces derniers... Ceci est confirmé par la délibération du 8 février 1762 qui insiste sur l'urgence de constituer un état des dépenses des ouvrages du quay et de l'approvisionnement des matériaux pour le présenter au duc d'Aiguillon ou à l'intendant, «pour leur justifier qu'il ne reste que fort peu de fonds en caisse, et à l'effet d'obtenir des nouveaux fonds pour reprendre les ouvrages aussitôt la belle saison revenue»¹⁰⁸.

¹⁰² *Ibidem*, délibération du 20-11-1760.

¹⁰³ *Ibidem*, délibération du 24-01-1761.

¹⁰⁴ Nous n'avons pas trouvé de traces de sa présence effective à Tréguier.

¹⁰⁵ Arch. mun. Tréguier, BB 8, délibération du 07-03-1761.

¹⁰⁶ *Ibidem*, délibération du 07-03-1761.

¹⁰⁷ *Ibidem*, délibération du 26-09-1761.

¹⁰⁸ *Ibidem*, délibération du 08-02-1762.

En juillet de cette même année, le duc d'Aiguillon, au cours d'une tournée d'inspection, fait savoir qu'il va passer à Tréguier : la communauté y voit une occasion de lui présenter les travaux et d'être soutenue dans une nouvelle demande de fonds aux états. Elle projette également de lui faire poser une pierre sur le quai, tout comme à l'évêque de Tréguier¹⁰⁹. Mais le 1^{er} août 1762, elle constate qu'elle n'a presque plus de fonds disponibles pour les travaux du quai et qu'il faut demander une ordonnance de paiement au duc d'Aiguillon, ce qui lui sera accordée. A la date du 21 octobre 1762, la communauté fait ses comptes, elle n'a plus que 353 liv. 9s. 6d. disponibles...¹¹⁰.

Sur un plan plus symbolique, le duc d'Aiguillon et l'évêque de Tréguier avaient tous deux acceptés de poser une pierre au quai, la communauté estime alors qu'il «paroit convenable d'inscrire sur le registre de la communauté cet événement et d'y transcrire les inscriptions qui ont été gravées sur les plaques d'airrain incrustées dans les deux pierres posées par Mgr le duc et Mgr l'évêque et relatives à leurs personnes et aux sentiments des membres de la communauté à leur égard»¹¹¹. Ces plaques commémoratives se retrouvent également à Lannion et il est intéressant de noter que le dictionnaire d'Ogée ne fait débiter les travaux d'aménagement du port qu'à partir de la pose de ces plaques en 1762¹¹². Or, nous savons qu'à cette date, le premier projet remonte à près de douze ans !

Le texte intégral de la plaque d'airrain consacrée au duc d'Aiguillon est retranscrit dans le registre de délibération de la ville :

*Emmanuel Armand Duplessix Richelieu
Duc d'Aiguillon, pair de France
Comte d'Agenois, et de Condomois, et de Plelo,
Baron de Saujon, de Pordic &&a
Chevalier des ordres du Roy
Lieutenant général de ses armées
Noble Genoïis
Gouverneur général de la haute et basse Alsace
Commandant en Chef de la Province de Bretagne
Posa
Cette pierre en 1762.*

¹⁰⁹ *Ibidem*, délibération du 21-07-1762.

¹¹⁰ *Ibidem*, délibération du 21-10-1762.

¹¹¹ *Ibidem*, délibération du 01-08-1762.

¹¹² OGÉE, Jean, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, 2^e éd. revue et augmentée par A. MARTEVILLE et P. VARIN, Molliex, Rennes, 1843-1853, t. 2, p. 928 : «Un quai de petite étendue et une cale pour les petites embarcations, voilà tout ce qui existe à Tréguier. Ce quai, fondé ou plutôt construit en 1762, a eu sa première pierre posée par Mr. le duc d'Aiguillon (27 juillet)».

*La Bretagne,
qu'il défendit, qu'il sauva, qu'il aime,
Doit
A sa Bien veillance et à ses soins
L'embelissement de ses villes,
La beauté de ses chemins,
la construction de ses ports.
Le Commerce,
qu'il favorise et qu'il protège,
n'attend que la paix pour se rétablir.
Puisse l'ouvrage de ce quay
subsister aussy longtemps
que
la renommée du héros de Saint-Cast¹¹³.*

6 – Second projet, seconde phase : Magin

Après l'éviction de Chocat effective à partir de 1760, nous assistons à l'arrivée sur le devant de la scène d'un nouveau venu : Emmanuel Magin. Cet ingénieur de la Marine n'est pas un inconnu : il s'était en effet occupé de travaux sur la Loire et avait dressé nombre de projets pour différents ports bretons¹¹⁴. Le projet Magin, intitulé «Devis d'un quay et d'une calle projetée au port de Tréguier pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises» est daté du 29 mai 1760¹¹⁵. Cet intitulé même nous présente clairement l'objectif que voulait atteindre Magin et que Chocat n'avait pu, ou su, réaliser : une réhabilitation réelle du port.

Ce projet est, en apparence, relativement anodin :

- le quay serait de 30 toises de long, et la cale de 23 toises de large¹¹⁶.
- les murs de ce quay seraient «de la même hauteur et du même talud que l'ancien alignement».

¹¹³ Arch. mun. Tréguier, BB 8.

¹¹⁴ Arch. dép. Ile-et-Vilaine, C 4904 : il s'était occupé entre autre des ports de Vannes, Couëron, du Légué, de Paimpol, d'Audierne, de La Roche-Bernard, de Concarneau... En juin 1767, le programme que lui adresse l'intendant pour les mois de juillet à septembre est le suivant : du 24/06 au 10/07, rivière de la Loire ; le 20/07, fontaines de Rennes ; 02/08, digue et marais de Dol ; 10/08, port du Légué, Saint-Brieuc ; 14/08, ports de Binic, Paimpol, (Saint-Quay) Portrieux, Pontrieux ; 18/08, Tréguier (port et fontaines) ; 27/08, Lannion ; 28/08, Morlaix (3 à 4 jours) ; 02/09, Saint-Pol-de-Léon («sables de») ; 05/09, Landerneau... Son périple s'achèvera à Nantes et lui aura coûté, selon l'état des dépenses qu'il fera parvenir à l'intendant en 1769, 563 liv. 18 s.

¹¹⁵ Arch. dép. Ile-et-Vilaine, C 4904.

¹¹⁶ Soit environ 60 mètres sur 46.

- le parement du quai et de la cale seraient en pierre de taille, posée alternativement en carreaux et en boutisse.
- l'alignement des murs sera conforme au plan donné, et les fondations seront suffisamment approfondies pour reposer sur «un bon fond».
- les ouvrages ne seraient «jointoyés qu'une fois finis pour qu'on puisse mieux s'apercevoir des deffauts».

Ce n'est pas cette partie du projet, qui n'est qu'un simple ravalement du quai, qui suscita une polémique par la suite. La véritable cause est plutôt à rechercher ailleurs. Magin conçoit un ensemble portuaire un peu plus audacieux et qui a de quoi effrayer la communauté de ville. Le projet global est exposé dans son «Mémoire sur le port de Tréguier»¹¹⁷. Le point le plus dérangeant est celui concernant le bassin qui avait été curé suivant les ordres de Chocat : «Ce bassin était presque entièrement comblé de vases mortes et peccantes. La haute-mer et les mortes-eaux ne montent que jusqu'à la moitié de sa longueur, ce qui empesche les batiments d'y entrer et de décharger leurs marchandises en mortes-eaux». Le quai ne vaut guère mieux : la partie «du quay nouvellement construite de 20 toises de longueur ne peut non plus procurer aucuns avantages au commerce, tant pour le chargement que pour le déchargement parce qu'il y a trop de hauteur». Par ailleurs, les murs de revêtement sont en piteux état «puisqu'ils n'avaient pas assez de force pour résister à la poussée des terres qu'ils ont à soutenir, puisqu'ils ont déjà fléchi dans les parties circulaires, ce qui donne lieu de penser que ces deux parties du quay ne dureront pas longtemps si on les laisseroit dans cet état».

Murs de revêtement affaîssés, bassin trop long et mal curé, quais trop hauts, le projet de Chocat avait été bien mal réalisé. Les propositions de Magin pour y remédier sont donc les suivantes :

- refonte du quai, comme nous l'avons déjà vu.
- construction de deux nouvelles cales de déchargement consolidant les parties affaîssées.
- comblement du bassin afin d'y implanter «un bosquet qui sera très agréable pour prendre le frais».
- établissement d'une place du côté opposé à cette promenade.

Magin estime le montant total du projet à 24 200 liv. Les arguments qu'il avance pour le comblement du bassin sont les suivants : «On est encore très déterminé à combler le bassin, en considérant qu'il coûteroit trop cher pour le rétablir et pour le curer à la profondeur ou il doit être pour y recevoir les vaisseaux. Son inutilité, les mauvaises odeurs qu'il répand et l'impossibilité de rendre le quay gratieux pour la promenade est aussi de mes raisons de le combler [...]. La ville n'ayant aucune promenade

¹¹⁷ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2399.

publique, il est naturel de penser que le quay deviendra beaucoup plus fréquenté qu'il n'est et que le commerce augmenterait par la facilité que les négociants trouveroient dans le chargement et le déchargement de leurs vaisseaux». Or ce comblement nécessite de revoir les adductions et l'évacuation des eaux usées qui se fait jusqu'ici dans le bassin : Magin prévoit donc un aqueduc pour les faire passer sous la promenade. On comprend mieux dès lors l'émotion saisissant une partie de la ville : les travaux effectués pendant près de dix ans n'auraient servis à rien ! L'opposition à ce projet se cristallise autour de Villecadiou Le Mée, ancien syndic de Tréguier, qui proteste auprès du duc de Penthièvre trouvant qu'«il ne peut arriver rien de plus préjudiciable au commerce de Tréguier que de combler le bassin du port, pour en faire une promenade [...]. Il n'est pas douteux que l'utile ne doive être préféré à l'agréable». Cependant Magin possède l'appui du duc d'Aiguillon qui trouve ce projet bon¹¹⁸, et de l'intendant Le Bret, qui l'approuve¹¹⁹. Le duc de Penthièvre abonde donc dans leur sens, et les opposants sont déboutés.

Les travaux peuvent commencer. En juillet 1762, Magin est à Rennes et écrit à l'intendant. Il revient de Tréguier, et juge alors que «les fondations du quay s'étant trouvées difficiles, ma présence a été nécessaire plus longtemps que je ne l'avois prévu. J'ay laissé les travaux du quay en bon train et j'ay lieu de croire qu'ils seront finis avant la fin des états»¹²⁰.

En septembre 1763, le quai est planté, la fourniture des arbres ayant coûté 165 liv. 10 s. Les états de 1762 votent une somme de 3000 liv. pour poursuivre les ouvrages du quai. Cette somme ayant été approuvée par arrêt du Conseil, la communauté estime «qu'il est nécessaire de songer à employer utilement les fonds et à faire avant l'hyver les approvisionnements afin de faire commencer les ouvrages au printemps prochain»¹²¹. Magin rédige en janvier 1764 ses instructions pour la continuation des ouvrages du port de Tréguier pour l'année, nous permettant ainsi d'avoir une photographie de l'avancement des travaux à cette date :

¹¹⁸ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2399 : lettre du duc d'Aiguillon du 01/03/1760, «le projet de Magin me paroît bon et je n'en crois pas l'exécution difficile, mais j'ignore si la communauté de Tréguier est en état d'en faire la dépense».

¹¹⁹ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2399 : lettre de l'intendant Le Bret au duc de Penthièvre du 17/03/1760, après une visite à Tréguier : «Ils sont tous convenus que ces projets ne procureroient moins d'avantage à la navigation et au commerce de Tréguier au moyen de cales qu'il (Magin) établi, en conséquence il n'y a rien à changer». Remarquons que Le Bret et le duc d'Aiguillon étaient arrivés tous deux en 1753 à la place qu'ils occupaient à cette date. Cf. FRÉVILLE, Henri, *L'Intendance de Bretagne*, Rennes, Plihon, 1953, t. 2, p. 11 et sq.

¹²⁰ Arch. nat. Mar., 3 JJ 149, dossier 22, lettre du 04-07-1762. Magin ne réside pas en permanence à Tréguier, puisqu'il suit des travaux à Saint-Brieuc, Rennes, Dol...

¹²¹ *Ibidem*, délibération du 02-09-1763.

«1° – On commencera par le remblay de la calle qui sera fait en cailloutage dont on fera autant de recharges qu'il en sera nécessaire pour entretenir la pente de ladite cale sur un plan uniforme.

«2° – On continuera le mur du quay conformément au plan qui a été dressé à ce sujet. On fera le remblay à mesure de l'avancement dudit mur, et attendu qu'on a projeté de faire par la suite un bassin à l'extrémité dudit quay, le remblay sera pris dans l'emplacement dudit bassin, ce qui en augmentera d'autant la profondeur.

«3° – On fera un mur d'enceinte tout autour de la promenade, pour la défense de toute dégradation et dommage, observant d'y laisser deux ouvertures vis à vis la grande allée, et d'y placer deux barrières.

«4° – Le terrain de cette promenade étant affaissé en différentes parties, il faut le remettre sur un plan uniforme dans toute son étendue, en le rechargeant de cailloutage et de gros sable»¹²².

Des mentions marginales postérieures, hélas non datées, indiquent que les deux premiers points sont réalisés et que les deux derniers n'ont pu l'être faute de fonds. Les travaux se poursuivent au cours du printemps et de l'été 1764. Une fois encore les fonds disponibles sont insuffisants, puisque le 23 juillet, Du Goasmeur du Portal présente les compte à la communauté : la charge (recettes) est évaluée à 2 604 liv. 7s. 9d., et la décharge (dépenses) à 2 344 liv. 1s. 9d. : le miseur ne dispose donc plus que de 265 liv. 6s.¹²³. Le 1^{er} décembre, la «recette excède la dépense de 331 liv. 9 d., qui demeure aux mains dudit sieur comptable pour en tenir compte»¹²⁴.

La communauté de ville ne ménage pas ses efforts pour obtenir des fonds : c'est ainsi qu'elle fait imprimer en 1765 une requête destinée aux états qui spécifie que «le projet de rétablissement des quays de la ville de Tréguier tel qu'il vous a été présenté, nosseigneurs, & pour la construction duquel vous avez accordés différentes sommes exige que l'on creuse un bassin pour la sûreté des navires et la commodité du commerce. Cet ouvrage nécessaire, et sans lequel tout ce qui auroit été fait jusqu'à ce jour deviendroit inutile serait un objet de dépense de 8 à 9 000 liv. pour le transport des vases & la construction de ces murs du contour & du bassin»¹²⁵. La session des états de 1766 n'accorde finalement que 4 000 liv.¹²⁶.

Un état des travaux, anonyme – mais sans doute de la main de Magin –, du 23 mars 1766, indique que «les ouvrages du quay sont en bon état, ainsi

¹²² Arch. nat. Mar. 3 JJ 149, dossier 24, «continuation des ouvrages du port de Tréguier pour l'année 1764, fait à Tréguier le 28 janvier 1764, signé Magin».

¹²³ *Ibidem*, délibération du 23-07-1764.

¹²⁴ *Ibidem*, délibération du 01-12-1764.

¹²⁵ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 553.

¹²⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 5542.

que la calle. Il reste seulement pour les parachever, à faire environ 30 toises de maçonnerie au bout vis à vis le bassin projeté ; il serait aussy nécessaire de deux petits murs de parapets pour renfermer la promenade du bosquet d'Aiguillon, afin de la conserver contre les cochons, et autres animaux. On estime que ces ouvrages pour les mettre à leur perfection pourront coûter 1 200 liv. Pour diminuer la dépense, on pourrait, au lieu de murs, mettre des barrières en bois, avec un remplissage à claire-voie en bas pour empêcher les cochons d'y passer ; les arbres de la promenade sont beaux et bien conservés¹²⁷. Les barrières empêchant les cochons et autres animaux d'accéder à la promenade ne sont pas superflues : en effet, le port se trouve dans le prolongement d'un bac, et lors des foires et marchés, il est vraisemblable que ces animaux se promenaient en liberté, provoquant ainsi des dégâts...

Le 30 juillet 1766, le duc d'Aiguillon revient à Tréguier. Il laisse un mémoire intitulé «Objets arrêtés à Tréguier» et au chapitre «quay et promenade», on peut lire que «les fonds accordés jusqu'à présent à la ville de Tréguier pour cet objet étant épuisés, il n'y a aucuns ouvrages à faire actuellement. La communauté chargera son député aux états de solliciter de nouveaux secours pour la continuation desdits ouvrages qui consistent

«1° à achever le mur du quay

«2° à paver les calles et en relever la tablette qui n'est pas solide, pour y substituer une autre dont les pierres seront taillées en queue d'aronde, observant que les pierres de celles qui subsistent actuellement seront employées au quay pour n'être pas perdues.

«3° à achever le bassin, en le creusant pour faire les remblays du quay, et en revêtissant les taluds de pierre froide.

«On se contentera actuellement de faire mettre des planches autour des arbres nouvellement plantés sur le quay pour les défendre, et lorsqu'il y aura des fonds, on verra à faire une enceinte à la promenade, soit en mur, soit en barrière de bois»¹²⁸.

On peut donc ici voir que les travaux sont arrêtés et qu'aucun des buts du plan de Magin n'a été atteint : le quai n'est pas terminé, le bassin doit être recreusé, les cales ne sont pas pavées... On peut également relever l'encouragement à demander des fonds aux états. Ce relatif abandon des travaux s'explique aisément par le fait qu'à cette époque la communauté est surtout préoccupée par les travaux d'adduction d'eau : elle doit à ce moment déboursier près de 9 000 liv. pour payer les tuyaux de plombs, fabriqués aux forges des Salles¹²⁹ ! Du 9 mai 1768 au 8 janvier 1769,

¹²⁷ Arch. nat. Mar, 3 JJ 149, dossier 24, ville de Tréguier, 23 mars 1766.

¹²⁸ Arch. nat. Mar, 3 JJ 149, dossier 24, «Objets arrêtés à Tréguier par M. le duc d'Aiguillon, à son passage dans cette ville le 30 juillet 1766».

¹²⁹ Arch. nat. Mar, 3 JJ 149, dossier 24.

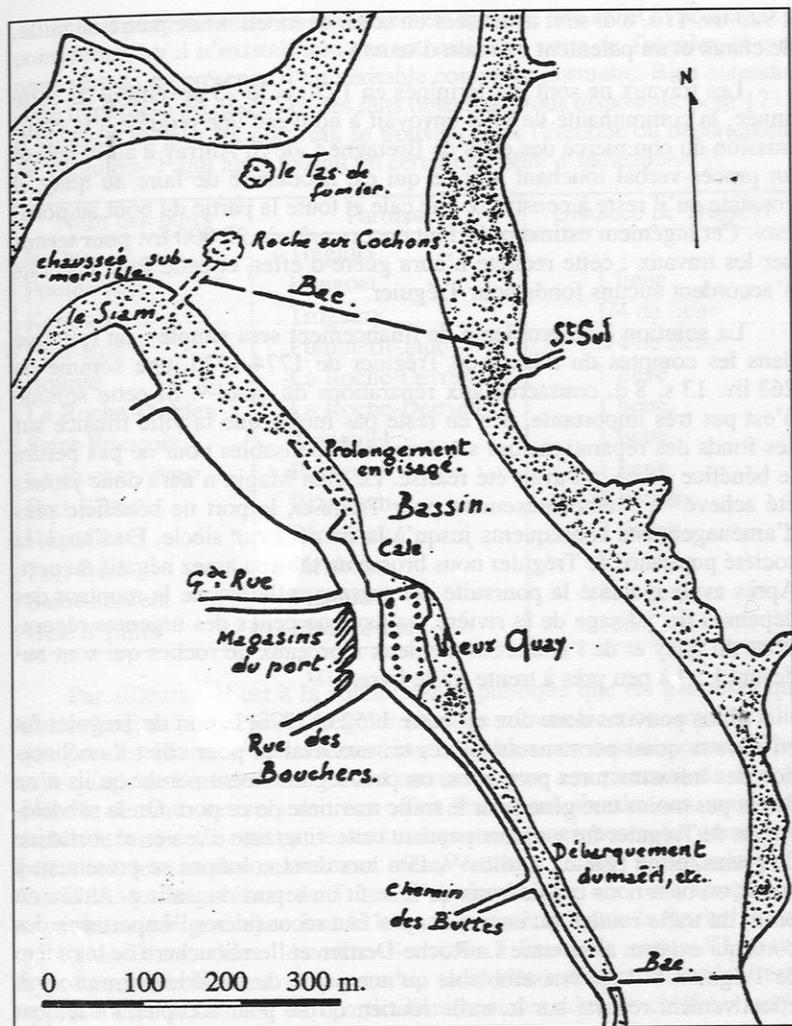


Fig. 5 - Le port de Tréguier au XVIII^e siècle
Plan établi par Marcel Gautier, op. cit., p. 51.

2 923 liv. 17 s. 8 d. sont dépensées en achat de moellons de pierre de taille, de chaux et en paiement de main d'œuvre.

Les travaux ne sont pas terminés en 1770 et le 23 novembre de cette année, la communauté de ville envoyait à nouveau une requête à la commission du commerce des états de Bretagne : «le Sr Anfray a aussi dressé un procès-verbal touchant tout ce qui est nécessaire de faire au quay, il constate qu'il reste à construire une cale et toute la partie du bout au nord-est». Cet ingénieur estime qu'il faut encore près de 20 000 liv. pour terminer les travaux : cette requête n'aura guère d'effet, et cette fois, les états n'accordent aucuns fonds pour Tréguier.

La solution à ce problème de financement sera simple : on retrouve dans les comptes du miseur de Tréguier de 1774-1775, une somme de 263 liv. 13 s. 8 d. consacrée aux réparations du quai¹³⁰. Si cette somme n'est pas très importante, il n'en reste pas moins que la ville finance sur ses fonds des réparations qui s'avèrent indispensables pour ne pas perdre le bénéfice de ce qui avait été réalisé. Le plan Magin n'aura donc jamais été achevé¹³¹. Malheureusement pour Tréguier, le port ne bénéficie plus d'aménagements conséquents jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. En l'an 3, la société populaire de Tréguier nous brosse un tableau assez négatif du port. Après avoir réclamé la poursuite des travaux, elle estime le montant des dépenses de balisage de la rivière, «ainsy que celles des urgentes réparations du quay et de l'extraction de deux morceaux de roches qui sont au-devant [...] à peu près à trente mille livres»¹³².

Nous pouvons donc dire qu'entre 1752 et 1770, le port de Tréguier fut en travaux quasi-permanents. Si ces travaux avaient pour objet l'amélioration des infrastructures portuaires, on peut légitimement penser qu'ils n'en furent pas moins une gêne pour le trafic maritime de ce port. Or, la subdélégation de Tréguier fut toujours pendant cette vingtaine d'année exportatrice de grains, et de plantes textiles¹³³. Dès lors deux solutions se présentent à nous : ou bien nous considérons qu'il se fit un report du trafic portuaire au profit du trafic routier, ou encore il nous faut reconsidérer l'importance des ports qui existent alors entre La Roche-Derrien et l'embouchure de la rivière de Tréguier. S'il est vraisemblable qu'une partie du trafic maritime se soit effectivement reporté sur le trafic routier, on ne peut accepter totalement cette explication : l'état du réseau routier, excepté les grands axes, n'était guère bon. Georges Minois en fait même l'un des obstacles à la coupure entre le clergé et ses ouailles dans le Trégor du XVIII^e siècle.

¹³⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 831.

¹³¹ Cf. fig. 5 : «Le port de Tréguier au XVIII^e siècle», plan établi par Marcel Gautier.

¹³² Arch. nat. Marine, 3 JJ 149, dossier 24, «Plan d'amélioration pour la commune de Tréguier», 18 pluviôse an 3.

Nous pouvons donc raisonnablement émettre une autre hypothèse, en considérant qu'il n'existait non pas un, mais des ports de Tréguier, et que nous serions en présence d'un véritable complexe portuaire. Bien entendu, cette hypothèse est basée sur des faits objectifs. Nous disposons, pour 1773 d'un «État de tous les ports qui se trouvent dans l'étendue du département de Tréguier»¹³⁴ qui nous fournit un certain nombre d'indications¹³⁵.

Nom des ports	Paroisse	Distance de Tréguier
le Quai	Tréguier	
Pouldouran	Hengoat	1 lieue
Kerscabot	Troguery	1/4 de lieue
Pont-Rod	Pommerit-Jaudy	3/4 de lieue
Boured	La Roche-Derrien	1 lieue
La Roche-Derrien	La Roche-Derrien	1 lieue
Saint-François	Plouguiel	1 lieue
La Roche-Jaune	Plouguiel	1 lieue
Port-Blanc	Penvenan	2 lieues
Buguélès	Penvenan	2 lieues
Port-Béni	Pleubian	1, 5 lieue
Saint-Laurent	Pleubian	1, 5 lieue
Baie d'Enfer	Plougrescant	1, 5 lieue

Par ailleurs, «il est à la connaissance publique que les paroisses qui sont le long de la rivière de Tréguier n'ont de communications avec la ville que par des chemins de traverses, impraticables aux harmois pendant les trois quarts de l'année. Il ne reste d'autres moyens aux riverains de se procurer la desserte de leurs denrées qu'en les faisant aborder aux magasins établis le long de la côte par les commerçants ; les seigneurs, les grans propriétaires, les simples cultivateurs même ont leur grenier à proximité»¹³⁶. En 1788, les négociants de Tréguier déclarent que «de tous temps, les expéditions [de grains] se font le long de la rivière depuis la Roche¹³⁷ jusqu'à Port-Blanc, dans l'étendue d'environ 5 lieues de cottes»¹³⁸. Cette hypothèse semble donc être correcte, mais elle méritera bien sûr d'être approfondie, en s'aidant tout particulièrement des données chiffrées sur le trafic du port.

¹³³ Lin et particulièrement chanvre.

¹³⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1675.

¹³⁵ Cf. fig. 6 : «Les ports de la subdélégation de Tréguier en 1773».

¹³⁶ Arch. nat. H¹415.

¹³⁷ La Roche-Derrien.

¹³⁸ Arch. nat. H¹415, mémoire des négociants de Tréguier, 8 juin 1788.

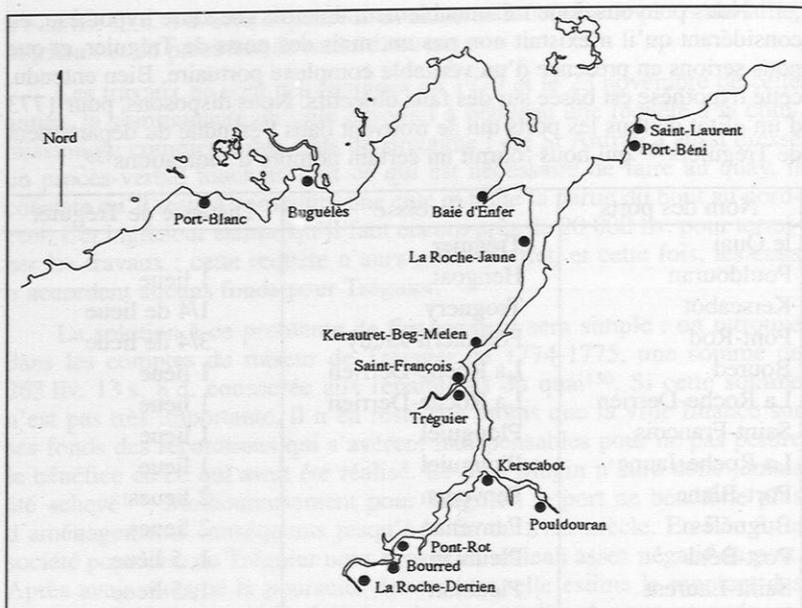


Fig. 6 – Ports de la subdélégation de Tréguier, 1773.
(d'après Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1675)

7 – Le balisage de la rivière de Tréguier

L'existence de ces ports le long de la rivière doit nous faire remarquer que cette voie d'accès au port de Tréguier ne dispose pas de balisage avant le dernier quart du XVIII^e siècle. Jusqu'alors, c'est le clocher de la cathédrale qui sert d'amer. Si le balisage est demandé, c'est une fois encore à une initiative locale que nous le devons : elle revient à Partheney-Duplessis, alors syndic des classes du quartier. C'est à partir de 1781 que l'on voit apparaître cette question dans les archives. Il est vraisemblable que Parthenay soit inspiré dans cette démarche par les exemples des rivières voisines du Trieux (balisé en 1779)¹³⁹ et de Morlaix (1775-1776)¹⁴⁰. Quoi qu'il en soit, Parthenay-Duplessis formule une requête auprès de M. Corradin, commissaire des classes : «Le sieur Duplessis Parthenay m'a fait part d'une découverte qui, si les faits sont réels, est de la plus grande importance. Il prétend que l'entrée de la rivière de Tréguier est très bonne

¹³⁹ Arch. Artillerie (Vincennes), art. 3a 19.

¹⁴⁰ Le balisage de la rivière et de la rade de Morlaix est à mettre au crédit de Charles Cornic. A ce sujet, Arch. nat. Mar., B³636 et Arch. mun. Morlaix, carton Cornic & Alexandre.

et qu'au moyen seulement de 4 balises¹⁴¹ à établir, il n'est point de vaisseaux du roi qui ne puisse entrer sans risques, il ajoute que cette dépense seroit de peu de conséquences¹⁴². Cette requête est transmise au duc de Castries¹⁴³ une semaine plus tard, le 21 août 1781 :

«J'ay l'honneur de vous rendre compte, Mgr, le 14 de ce mois, du rapport que m'a fait Mr Parthenay-Duplessix, syndic des classes, concernant 4 balises à établir dans la rivière de Tréguier. Il me récrit aujourd'hui et me donne de plus amples informations sur les moyens d'éviter à la navigation de cette espèce de rivière toute espèce de danger.

«Elles sont appuyées par les témoignages du commandant des trois flûtes du roi *l'Abondance*, *la Baleine* et *le Dromadaire*, que la vue d'un vaisseau, de deux frégates et d'un cutter anglois qui croisent dans ces parages, retiennent encore dans l'azile qu'ils ont heureusement rencontré. Vous verrez, Mgr, par le rapport de ces officiers, que j'ai l'honneur de vous adresser, que le mouillage de cette rivière est très bon et qu'il ne faudrait pour rendre son accès encore absolument sûr que baliser 4 écueils qui gênent son accès.

«J'ay l'honneur de résumer la lettre du sr Duplessix, et il me paroist mériter quelques attentions.

«Le clocher de la cathédrale de Tréguier, qui servoit ci-devant à diriger les vaisseaux et à leur indiquer le chenal de la rivière est tombé de vétusteté, mais Mr l'abbé de Tromelin, archidiacre de cet évêché, sentant de quelle utilité il est à la navigation, se sert de ce moyen victorieux auprès de l'évêque d'Autun, chargé de distribuer au profit des cathédrales du Royaume les produits qui résultent des billets de lotterie non réclamés pour obtenir de luy les fonds nécessaires à cette réédification.

«Le sieur Duplessix assure que l'on peut mouiller depuis l'entrée de la rivière l'espace d'une lieüe et demye par six brasses d'eau dans les plus basses marées. Les balises à établir sont

¹⁴¹ CLEIRAC, Étienne, *Us et coutumes de la mer*, ed. 1661, f° 100 ; une balise est, selon Cleirac, «*Signa nautica*, sont indices, enseignes, ou adresse à la droite route pour éviter les dangers, & pour prendre le bon cours, & sont grandement nécessaires aux ports que l'on nomme port de barre; c'est à dire d'entrée qu'il convient que la marée soit haute pour y surgir, ou entrer à l'aise, desquelles balises il y a deux espèces. Premièrement des toués, qui sont gros thonnesaux bien clos & vuides, lesquels flottent et surnagent amarés & arrestés avec des ancrs avec de grosses cheines de fer, & ce sur les endroits dangereux qu'il convient d'éviter. La seconde espèce sont de grands arbres tofus, de feuillage & ramage par bout, haut elevés & posés en échauguettes à l'embouchure des rivières, au nombre de deux pour le moins, qu'il faut prendre en aspect l'un courant, l'autre à juste alignement, en sorte que tous deux ne paroissent pas à l'œil qu'un seul et faut entrer à cette posture qu'on nomme travers».

¹⁴² Arch. nat. Mar., B³700, f° 146, 14-08-1781.

¹⁴³ Secrétaire d'État à la Marine entre 1780 et 1787.

- 1° sur la pierre au Corbeau
- 2° sur Penneguezzen
- 3° sur la roche Le Petit Taureau
- 4° enfin sur la Pierre du Chenal.

«La hauteur de ces balises doit être de 20 à 22 pieds au-dessus de ces 4 rochers qui découvrent à my-marée. Tous les gens de mer de ce quartier désirent ardemment l'établissement de ces balises qui seront réellement utiles au commerce & aux bâtimens du Roy dans leurs relâches».

Comme nous pouvons le voir, Parthenay-Duplessis avait en fait profité de la conjonction de plusieurs éléments pour formuler sa demande : l'écroulement du clocher de la cathédrale, mais aussi la présence en rivière de Tréguier de trois vaisseaux de la marine royale qui s'y sont réfugiés pour échapper à l'ennemi. Les témoignages des officiers furent d'un précieux soutien pour le syndic des classes : «La bonté du mouillage de la rivière de Tréguier et la sûreté qu'elle offre pour les bâtimens lorsqu'ils sont entrés laisse à désirer. Pour la plus grande facilité de son accès, que les écueils qui environnent son entrée soient balisés à l'instar de l'entrée de la rivière de Pontrioux, alors tous les vaisseaux pourroient sans danger y venir chercher un azile assuré, soit contre les mauvais tems ou contre les erreurs d'une force supérieure, et c'est d'après toutes ces considérations que nous avons cru devoir donner ce présent certificat sous nos renseignements pour servir et valoir à ce que de raison»¹⁴⁴.

Muni de ces témoignages favorables, Parthenay-Duplessis dispose d'arguments auxquels le pouvoir ne pouvait rester insensible. Il va donc insister auprès des autorités le 10 août 1781 : «Les sieurs Lescaut, Boutard & Le Prévost qui commandent ces flûtes nous ont certifié qu'ils étoient pris sans l'heureux asile de notre rivière dont l'entrée est très bonne, au moyen de trois balises à établir, il n'est point de vaisseaux du roi qui ne puisse y entrer sans nul risque. Cette dépense est bien modique, et suppléeroit le besoin d'un port qu'on cherche à établir depuis si longtemps dans la Manche»¹⁴⁵.

La réponse montre que le projet reçoit un accueil favorable, mais qu'aucun ordre ne sera donné en faveur de sa réalisation avant qu'il ne soit précisément chiffré : «Je me suis fait rendre compte, Monsieur, de ce que vous avez marqué relativement à l'accident arrivé à l'une des gabarres qui a touché en sortant de la rivière de Tréguier où elle s'estoit réfugiée.

«J'ai vu que ces événements n'auroient plus lieu si le clocher de la cathédrale de Tréguier qui servoit à diriger les bastimens et à indiquer le

¹⁴⁴ Arch. nat. Mar., B³700, f156, 07-08-1781, lettre du commandant de la flûte *l'Abondance*, M. de Lescau, écrite à bord tandis que le navire était au mouillage dans la rivière.

¹⁴⁵ Arch. nat. Mar., B³704, f° 6.

chenal de la rivière étoit rectifié et s'il étoit établi quatres balises dans les endroits indiqués.

«D'après ce qui m'a esté précédemment représenté que le chapitre de la cathédrale de Tréguier étoit dans l'impossibilité de faire face à la dépense qu'exige la reconstruction de son clocher, j'ai écrit à Mgr l'évêque d'Autun pour engager à accorder pour ce sujet une partie des produits résultants des billets de lotterie non réclamés. Mais comme il paroît qu'il est également essentiel d'établir quatre balises à l'entrée de la rivière, je ne suis pas éloigné d'en ordonner l'établissement. Cependant, je ne prendrai les ordres du roi à ce sujet que lorsque vous m'en aurez fait connoître la dépense à faire pour ces balises»¹⁴⁶. Le 6 septembre 1781, le projet est presque lancé, mais nous n'en avons retrouvé aucune trace par la suite... Dès lors, on peut s'interroger sur sa réalisation. Il semble bien qu'elle n'ait pas eu lieu. Les causes peuvent être faciles à discerner : manque de fonds, projet trop coûteux, autre projet prioritaire, ...

A l'époque révolutionnaire, la société populaire de Tréguier évoque la rivière et les travaux à réaliser : «La rivière de Tréguier est sans exagération la plus belle, la plus sûre et la plus commode de toutes celles de la ci-devant province de Bretagne depuis Nantes jusqu'à Port-Malo.

«Il y a bon mouillage depuis l'entrée jusqu'au quay, dans tout endroit, et toujours de l'eau de manière à pouvoir y monter et descendre.

«Toutes espèces de navires, seroient-il de mille tonneaux ou plus, peuvent y entrer à mi-marée. Dans les deux dernières guerres, il y entra, poursuivis par l'ennemi, des navires du port de 900 à 1 000 tonneaux, lesquels avoient 40 canons en batterie, chargés de munitions de guerre, bois de construction, venant du Havre Marat¹⁴⁷ à la destination de Brest. Il est indispensable de placer cinq balises, corps morts ou tonnes à l'embouchure de l'entrée»¹⁴⁸. Nous n'avons pas connaissance de l'entrée à Tréguier de mouillage de tels navires... C'est sans doute une exagération pour la bonne cause. Nous pouvons remarquer que la rivière de Tréguier n'est sûrement pas aussi bonne que veulent bien le dire les membres de la société populaire : leur demande d'établissement de balisage le contredit même !

Ce projet de balisage est décrit dans la suite du mémoire : «Il seroit aisé d'extraire trois rochers dont deux moyens et un plus grand, qu'on nomme le Taureau et Taurillons, lesquels se trouvent à côté du chenal, découvrant à toute marée, surtout dans les grandes marées, tous les quinze jours, tems suffisant à pouvoir les miner ; ce travail procureroit un lou-

¹⁴⁶ Arch. nat. Mar., B²420, f^o 189, 2 septembre 1781.

¹⁴⁷ C'est ainsi que la ville du Havre se nomme depuis le 4 novembre 1793.

¹⁴⁸ Arch. nat. mar. 3 JJ 149, dossier n^o 24., du 28 pluviôse an 3.

voyage considérable par vent arrière. un bâtiment national ou plusieurs battus par la tempête dans la Manche, ou poursuivis par un ennemi supérieur en nombre y trouveroit alors une retraite assurée».

Enfin, afin d'améliorer la sécurité des navires, la société populaire propose également «l'établissement d'un bateau pilote monté de 4 hommes, établi à l'île d'Air¹⁴⁹, qui fait l'entrée de la rivière, seroit d'une grande utilité pour les navigateurs nationaux, ainsi que pour les navires neutres»

Selon Marcel Gautier, le balisage de la rivière débute en 1806 et ce travail se poursuit en 1824¹⁵⁰. C'est cette date que retient Habasque : «L'embouchure est embarrassée par les rochers qui seraient fort dangereux, si l'on n'y avait établi des balises (note 3 : en 1824, on a placé six balises en fer, dans la rivière de Tréguier, sur des rochers que l'on appelle la Pierre au Corbeau, Pennou-Quézec, le Petit Taureau, la Pierre du Chenal et Carrec Bihan, si je ne me trompe). Des rochers viennent encore resserrer son lit»¹⁵¹. Parmi les balises placées, on retrouve bien sûr celles demandées par Parthenay-Duplessix. Il faut attendre 1862 pour voir l'édification des deux feux de Port La Chaîne et Saint-Antoine en Pleubian.

Conclusion

L'histoire des travaux du port de Tréguier au XVIII^e siècle est révélatrice à plus d'un titre. Si elle n'est en rien exceptionnelle¹⁵², elle nous permet pourtant de tirer quelques conclusions. Tout d'abord, il faut souligner le souci de la communauté de ville de se doter d'infrastructures portuaires viables, aptes à pouvoir être utilisées par le commerce de manière satisfaisante, et surtout à exporter les productions agricoles de la subdélégation et des subdélégations voisines...

Si les travaux furent étalés sur près de vingt années, c'est que le financement des états de Bretagne est irrégulier et que les travaux doivent s'interrompre lors de la trêve hivernale. C'est pourtant grâce à cette source quasi-exclusive d'argent que la communauté de ville de Tréguier peut faire construire des infrastructures portuaires correctes, malgré, dans un premier temps, des défauts de conceptions ayant entraîné retards et surcoûts. La gêne occasionnée par les travaux est en partie contournée par le recours à

¹⁴⁹ Il s'agit de l'île d'Er.

¹⁵⁰ GAUTIER, Marcel, *op. cit.*, p. 52.

¹⁵¹ HABASQUE, *op. cit.*, tome III, p. 71-72.

¹⁵² Nous retrouvons les mêmes problèmes de financement et de conduite des travaux à Lannion et à Morlaix.

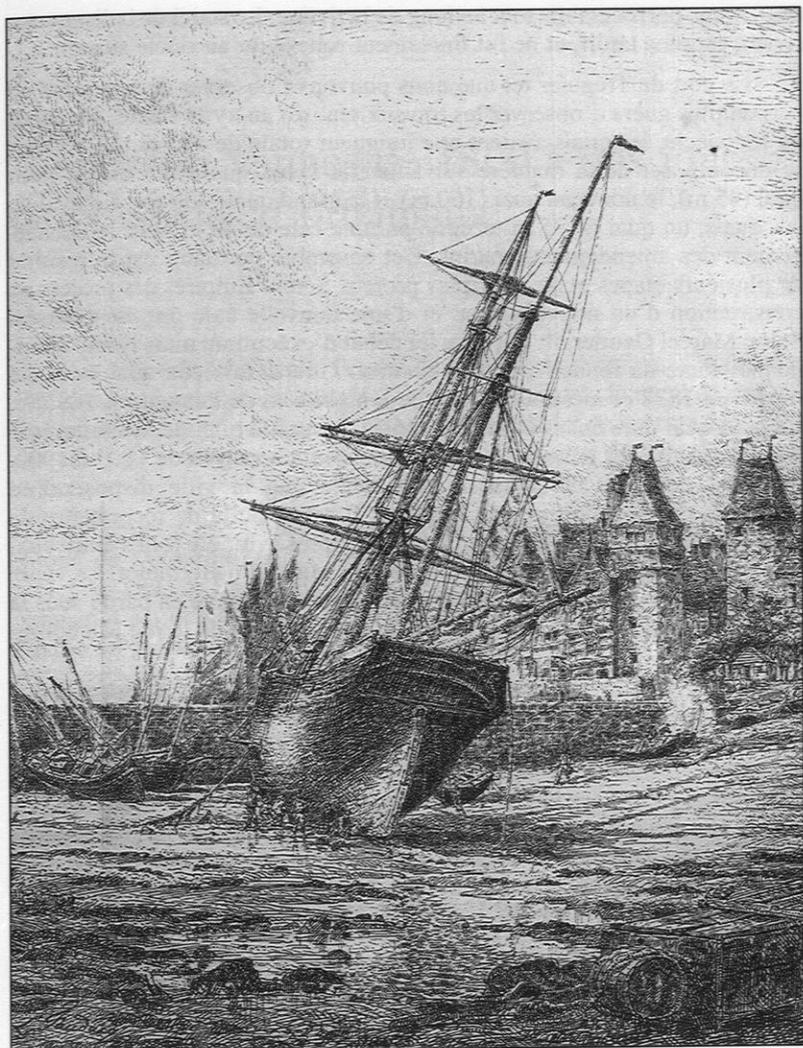


Fig. 7 – *Le port de Tréguier à la fin du XIX^e siècle.*

Cette représentation du port nous permet de voir quel était son état à l'extrême fin du XIX^e siècle. Le mur du quai que l'on peut apercevoir au second plan est celui du quai construit au XVIII^e siècle. A droite du débouché de la Grand'Rue (actuelle rue Ernest-Renan), on remarque les arbres du petit quai (construit en 1846). Dessin de L. Faudacq.

des «avant-ports» établis tout au long de la rivière. Le souci de baliser cette rivière est plus tardif, et ne fut finalement achevé qu'au siècle suivant.

Le port de Tréguier tel que nous pouvons l'observer de nos jours ne permet plus guère d'observer les travaux réalisés au XVIII^e siècle. Au début du XX^e siècle, les quais avaient une longueur totale de 475 m qui pouvait se décomposer de la manière suivante : le vieux quai (105 m), le petit quai (45 m), le nouveau quai (160 m) et la grand quai (130 m). En aval de ces quais, un quai de 35 m terminé par une cale de 40 m pour le déchargement des amendements marins. Cet ensemble portuaire est le résultat de plusieurs étapes et de multiples projets. Sous l'Empire, des projets de construction d'un nouveau quai et d'une nouvelle cale ont été réalisés. Selon Marcel Gautier, ils ont reçu un début d'exécution, mais furent abandonnés faute de fonds¹⁵³. Si l'on en croit Girard, le vieux quai avait été réparé en 1838 et mesurait 108 m de long et 6 m de hauteur en 1885¹⁵⁴. Le petit quai date quant à lui de 1846¹⁵⁵. Le grand quai de Tréguier également connu sous le nom de «quai milieu», fut construit de 1897 à 1900. Ce n'est donc qu'au début du XX^e siècle que la ville dispose d'un ensemble portuaire de grande ampleur. Il est difficile de reconnaître de nos jours les différents quais de Tréguier : après avoir été reliés entre eux, ils forment les actuelles rues du port et rue Marcellin-Berthelot. Le vieux quai, qui nous préoccupe plus particulièrement se trouve en partie sous la place du Général-de-Gaulle et en partie sous le début de la rue Marcellin-Berthelot¹⁵⁶.

Olivier LEVASSEUR

RÉSUMÉ

Tréguier est une ville connue essentiellement comme siège épiscopal. Pourtant, c'est également un port qui a fait l'objet d'aménagements importants à partir de 1752 jusqu'en 1770. Ces travaux étaient destinés à doter la cité d'infrastructures portuaires de qualité. C'est grâce aux efforts communs de la communauté de ville mais également d'institutions provinciales et royales qu'ils purent être réalisés. Les difficultés ne manquèrent pas et le projet ne fut jamais réellement achevé. Les problèmes rencontrés furent en partie contournés par le fait de l'existence de nombreux petits ports tout au long de la rivière, ce qui amena naturellement un projet de balisage à partir de 1781. Mais, pour que ce dernier soit enfin mené à bien et que le port soit enfin achevé, il faut attendre le siècle suivant.

¹⁵³ GAUTIER, Marcel, *op. cit.*, p. 54.

¹⁵⁴ GIRARD, B., *La Bretagne maritime*, Rochefort-sur-mer, 1889, p. 168.

¹⁵⁵ Cf. fig. 7 : «Le port de Tréguier à la fin du XIX^e siècle», dessin de L. Faudacq.

¹⁵⁶ Nous tenons à remercier toutes les personnes qui nous ont aidées pour la rédaction de cet article, en particulier Mme. Aude Morfoisse et M. Pierre Rousseau.