# 26 avril 1737

**Mémoire où l'on propose de faire** avec une très médiocre dépense un Bassin dans la Baye de Morlaix, dans une anse, ou bras de mer, nommé La Rivière du Dourdu, ou Passage de Belair, au moyen duquel le Port de Morlaix, en Basse Bretagne, deviendrait infiniment meilleur et plus commode pour les vaisseaux de Sa Majesté que le port du Havre.

Il y a déjà quelques années que sur les mémoires du Sieur de Boisbilly, gentilhomme de la province de Bretagne, lieutenant général de l'amirauté de Morlaix, le Conseil a ordonné divers ouvrages pour le nettoiement du port de Morlaix, la construction du quai et cales dans une étendue de 420 toises de longueur *(1 toise = 1,949 m)* et de deux places publiques avec deux fontaines pour l'utilité et la décoration de ladite ville.

Une partie de ces travaux a déjà été faite en vertu d'arrêt du Conseil du 30 décembre 1727 et on travaille actuellement à achever le reste en exécution de l'arrêt du Conseil du 8 avril 1732.

Il est certain que tous ces ouvrages publics contribueront infiniment au bien du commerce et de la navigation ; mais pour rendre le port de Morlaix un des plus commodes du royaume, il ne resterait plus qu'à y faire un bassin.

La Nature en a formé un par une petite anse, ou bras de mer, qui se jette entre deux terres élevées dans l'endroit où se dégorge un gros ruisseau, nommé Dourdu, qui y a fait et entretenu, par la chute et le cours de ses eaux, un canal auquel il a donné son nom, et où il y a un bac, ou passage. Cette petite rivière de Dourdu a son embouchure dans la Baie de Morlaix, du côté de l'est, environ une lieue & demie du fort & Château du Taureau, situé à l'entrée de cette baie ; dans les pleines mers ordinaires la mer monte de 27 pieds dans la dite rivière de Dourdu et de 18 pieds dans les mortes mers, au lieu que dans le bassin du Havre il n'y a guère que 18 pieds d'eau dans les plus grandes marées ; mais il serait encore aisé d'approfondir cette rivière du Dourdu de 4 ou 5 pieds en enlevant les vases qui y sont amassées et qu'on ne s'est jamais mis en devoir de nettoyer ni de décombrer depuis que cette rivière existe. Sa longueur ou étendue de son cours dans les terres est d'environ une demi-lieue de Bretagne et son embouchure d'environ 50 toises de largeur. Les deux côtés de cette rivière sont bordés de terres fort élevées et de carrières dont on tire d'excellentes pierres de taille et de forts bons moellons. La même marée avec laquelle on entre dans la baie de Morlaix conduit les vaisseaux dans la rivière de Dourdu, en sorte qu'il est aisé d'y bâtir à peu de frais un des plus beaux, des plus commodes et des plus utiles bassins du royaume.

**1°.** A peu de frais car le canal est tout formé par la nature, qu'il est actuellement plus profond que le bassin du Havre, qu'il est fort aisé de l'approfondir de 4 ou 5 pieds en le nettoyant et que pour rendre ce bassin complet il n'est question que de faire des portes pour retenir les eaux, tous les matériaux nécessaires pour établir les fondements et massifs des portes et pour construire des quais des deux côtés du bassin, de telle longueur qu'on voudra, se trouvent sur les lieux et la nature a jeté les fondements de tous ces ouvrages par les fonds

solides qui se trouvent, sans fouiller bien avant, des deux côtés de l'entrée de cette rivière. Des gens de mer instruits & connaissant estiment que l'approfondissement de cette rivière de 3 ou 4 pieds, la construction des portes et des quais pour former un bassin propre à contenir 30 ou 40 vaisseaux de 60 à 70 canons, ne couteraient guerre que 200.cinquante mille livres. Ils supposent que pour faire ces ouvrages utilement, et avec économie, on travaillerait en même temps aux revêtements des quais et au nettoiement et approfondissement de cette rivière, auquel cas les déblais et caillasses seraient transportés de proche en proche derrière les murs des quais pour aplanir et égaliser le terrain dans toute la largeur et élévation des dits quais.

**2°.** Ce bassin serait de bassin serait d'une grande beauté, ayant une plus grande étendue qu'aucuns bassin fait de mains d'hommes dont on ait connaissance dans l'Europe et pouvant contenir aisément et sans aucun embarras 30 à 40 vaisseaux de 60 à 70 canons ; en assurance de tous évènements on pourrait même le faire plus grand en augmentant la dépense.

**3°.** La commodité de ce bassin est évidente, en ce que les vaisseaux de 100 canons pourraient y entrer tout de suite et dans la même marée qu'ils entreraient dans la baie de Morlaix, ce qui n'est pas praticable au Havre ni dans la plupart des autres bassins où il faut attendre les grandes marées.

4°. L'utilité de ce bassin mérite une attention particulière, premièrement par rapport au temps de guerre, il n'y a point de port entre Brest et Le Havre où les vaisseaux de Sa Majesté puissent se retirer pour faire des sorties dans la Manche sur les vaisseaux de guerre des puissances maritimes et sur les corsaires anglais, flessingois, hollandais, et qui désolent notre navigation et notre commerce. **Morlaix** est le centre de la manufacture de toiles qui est une des principales branches du commerce de l'état : il ne sort guerre de vaisseaux chargés de toiles pour Cadiz qui ne vaille près d'un million, et quelques fois plus, qui rentre en or et en argent dans le Royaume.

Quelle navigation et quel commerce méritent mieux d'être protégés et escortés surtout dans la Manche où les vaisseaux de guerre anglais et les corsaires de la même nation et d'autres puissances maritimes croisent perpétuellement.

Or le bassin proposé étant fait, Morlaix serait un port assuré dans la Manche, où le Roi pourrait avoir tel nombre de vaisseau qu'il jugerait à propos pour exécuter contre les puissances maritimes les différents desseins qui conviendraient au Service de Sa Majesté, au bien de son état et à la sureté de la navigation et du commerce de ses sujets. Ce bassin serait d'ailleurs infiniment commode pour l'armement, le désarmement, la carène & le radoub des corsaires et autres vaisseaux français, pour l'asile et le raccommodement des vaisseaux de la nation française, ou de ses alliés, poursuivis ou délabrés par les ennemis, pour la retraite des prises et pour la facilité de leurs déchargements. Secondement, par rapport au temps de paix il est certain que la baie de Morlaix est une des meilleures du Royaume, elle est située N.N.O. & S.S.E.

Les vaisseaux y sont à couvert de tout évènement et sans aucun risque pour partir ni pour les biens des navigateurs ; il y a toujours un très bon mouillage dans le chenal intérieur de la baie à 5, 4, et 3 brasses* d'eau au moins dans les plus basses mers des équinoxes et l'eau augmente dans les grandes marées ordinaires d'environ 3,5 à 4 brasses au moyen de quoi il y a en pleine mer ordinaire 9, 8, 7, 6, 5, 4 brasses d'eau au moins dans la baye de Morlaix, dans la rivière de Dourdu proposée pour faire ce bassin et même au bas du quai de Morlaix, dit le Stivel, 3,5 brasses en remontant plus haut vers la ville.

** En France, la brasse faisait 1,624 m. Toujours utilisée pour mesurer les profondeurs, elle fait actuellement 1,828 m (6 pieds).*

Le vaisseau de Sa Majesté Le Mars, de Dunkerque, commandé par le sieur Dumezy, armé de 54 canons, a été près d'un mois dans la baie de Morlaix sans aucun évènement et y a chargé des toiles pour Cadix étant armé pour des particuliers. Quelques temps avant la dernière descente du chevalier de St Georges en Ecosse, il vint dans la baie de Morlaix deux vaisseaux de guerre anglais de 60 canons qui y restèrent pendant un mois pour observer les mouvements du Duc d'Ormond et de quelques seigneurs anglais et écossais qui s'étaient retirés dans des maisons voisines de la baie de Morlaix, où il y avait quelques bâtiments de transport chargés d'armes et de munitions pour l'Ecosse. **

*** A l'époque la France préparait des débarquements en Irlande et en Ecosse pour aider les insurgés. Mais la Bretagne était infestée d'espions anglais….*

Au reste des vaisseaux de 100 canons pourraient mouiller en tout temps dans le chenal de la baie de Morlaix vers son embouchure, y ayant comme on l'a déjà dit cinq brasses d'eau dans les plus basses mers des équinoxes et il est sensible, par les observations précédentes, que les vaisseaux du rang pourraient entrer et sortir en tous temps de pleine mer dans la baie de Morlaix et dans la rivière du Dourdu proposée pour bassin. La baie de Morlaix est entourée de terres fort élevées, sans qu'il y ait toutefois aucun rocher ni écueils nuisibles à la navigation dans toute son étendue qui est d'une lieue de largeur et d'une et demie de longueur depuis l'entrée jusqu'à l'embouchure de la rivière du Dourdu. Le chenal de la baie est seulement bordé des deux côtés de vases molles qui ne peuvent jamais incommoder les vaisseaux en cas d'échouement par tempête, rupture de câbles ou autres évènements. Mais pour empêcher ces échouements et tenir les vaisseaux dans la baie, il faut actuellement des câbles, des ancres et du monde au lieu que le bassin proposé étant fait, les vaisseaux y seraient à l'abri des vents, des tempêtes et des échouements, sans ancres, sans câbles, sans matelots et généralement sans aucun frais ni dépenses autre qu'un gardien à bord. Cette épargne serait considérable puisque la plupart des vaisseaux de 200 tonneaux et au-dessus font 4 à 6 mois en rade, où leurs câbles dépérissent infiniment et où ils ont toujours à bord plusieurs matelots dont les gages et entretien coûtent beaucoup. L'armement et le désarmement des vaisseaux de 200 tonneaux et au-dessus qui se fait maintenant en rade avec beaucoup de lenteur, d'incommodité et de perte de temps des ouvriers se ferait alors dans le bassin. D'ailleurs ces vaisseaux reçoivent aujourd'hui leur chargement en rade par le moyen de barques ou allèges, ce qui est sujet à bien des inconvénients surtout en hiver où les toiles séjournent 3 ou 4 jours dans les barques et sont souvent avariées avant d'entrer à bord. Le déchargement se fait aussi de la même

façon, au lieu que le bassin proposé étant construit, les vaisseaux pourraient recevoir et décharger aux quais du bassin leurs marchandises avec une entière sureté et presque sans frais. Il faut ajouter qu'il n'y a maintenant aucun lieu commode dans la baie de Morlaix pour la carène et le radoub des vaisseaux. On est obligé de les échouer sur la grève, ce qui fait souffrir la plupart des vaisseaux  et ne peut même absolument convenir aux vaisseaux finis et d'une certaine grandeur, sans courir le risque de les perdre par la rupture des varangues , des genoux* et ce en sorte qu'on est le plus souvent obligé de les envoyer au Havre pour les mettre en carène et en radoub dans le bassin.

** (Orthographié ici « genouil ». Archaïque. Désigne, dans les formes du navire, la première allonge au-dessus de la varangue.)*

On peut donc assurer que tout concourt en faveur de ce projet :

1. L'utilité infinie qui en résultera pour le service de Sa Majesté et pour la sureté et la commodité de la navigation et du commerce de Sa Majesté.
2. La très médiocre dépense de l'exécution.

Il n'est point étonnant qu'on fait de grandes et belles choses avec de grands frais, mais il est rare de trouver les occasions d'en faire de cette nature avec peu de dépense ; c'est cependant ce qui s'offre pour la construction du bassin proposé où la nature a laissé peu de choses à perfectionner à l'art et à la main des hommes.

C'est ce qu'il sera aisé à vérifier en envoyant sur les lieux des ingénieurs du Roi pour lever une carte de la baie de Morlaix et de la rivière du Dourdu, faire sonder le chenal de la baie et celui de cette rivière, s'informer de la hauteur de l'eau de pleine et de basse mer, tant dans les marées ordinaires et de mortes mers que dans les flots de mars et septembre, faire un état des dépenses qu'il faudrait faire pour la construction d'un bassin dans la rivière de Dourdu, soit dans l'état présent, soit en la creusant et déblayant de quelques pieds, et voir enfin les avantages qu'on en pourrait tirer pour le service du Roi et le bien de la navigation et du commerce, pour, sur les cartes, devis et rapports des dits ingénieurs, être pris par la Cour les arrangements qui paraitront convenables à ce sujet.

## Observations importantes

Les meilleurs ports d'Angleterre sont situés sur la Manche, vis-à-vis la Bretagne et la Normandie, depuis le cap Lizard jusqu'à Portsmouth.

Falmouth, Dartmouth, Plymouth, Weymouth et Portsmouth sont des ports excellents pour les vaisseaux de guerre du premier rang*, Exmouth, Aylmouth, Exeter, Fowey, Looe, Poole, Lyme, Southampton,et Cowes sont de bons ports pour des vaisseaux marchands.

**Les vaisseaux de 1er rang portent 80 à 100 canons et plus, 2ème rang portent de 60 à 80 canons. Les frégates, avec moins de 80 canons, étaient de 3ème rang.*

Je ne parle pas d'une infinité de criques, ou petites baies dépendantes de ces ports, où il y a beaucoup de navigation et de commerce en temps de paix et de corsaires en temps de guerre.

Spithead, entre Portsmouth et l'île de Wight, est le rendez-vous le plus ordinaire des armées navales d'Angleterre ; il est de même de Sainte Hélène, environ deux lieues au deçà de Spithead, plus près de l'île de Wight.

Pour faire face à tant de ports, la France n'a sur la Manche que Morlaix, Saint Malo et Le Havre qui soient de quelques considérations.

Les navigateurs ne comptent du quai de Morlaix au quai de Plymouth que 36 lieues. *(La lieue marine valait 3 milles marins, soit 5.555 mètres)*

Plymouth est le second port et arsenal de marine d'Angleterre et celui où on tient le plus de vaisseaux de guerre après Portsmouth. Il est bon d'observer que Portsmouth et Plymouth sur la Manche sont, comme on l'a déjà dit, les deux premiers arsenaux de marine d'Angleterre. Portsmouth est la plus forte place d'Angleterre et un des meilleurs ports de l'océan, mais, outre ces deux premiers arsenaux de marine, il y en a quatre autres principaux, savoir Sheerness dans le comté de Kent à l'entrée de la Tamise, au sud près Rochester ; Deptford et Woolwich aussi dans la Tamise, au sud en remontant vers Londres.

Il y a encore un septième arsenal de marine à Harwich dans le comté d'Essex, sur la mer d'Allemagne, c'est le port d'Angleterre le plus proche de la Hollande, mais on ne fait guère usage de cet arsenal, si ce n'est dans le temps de quelques grandes guerres maritimes.

Yarmouth dans le comté de Norfolk, sur la mer d'Allemagne, est aussi un excellent port, mais ce n'est point un arsenal de marine. Il y a un autre port aussi nommé Yarmouth dans l'île de Wight, dépendant du comté de Hampshire, ou Southampton, et situé dans la Manche au sud de ce comté, mais c'est peu de chose en comparaison de la ville et du port de même nom dans le comté de Norfolk.

Les anglais sont maitres des îles de Jersey et Guernesey, autrefois dépendantes de la Normandie et distantes de 4 à 7 lieues de ses côtes. Ces deux îles situées dans la Manche au sud-ouest du Cap de La Hague, ne sont éloignées de Morlaix que de 22 à 24 lieues. Les habitants de ces îles sont tous gens de mer qui ne subsistent pendant la paix que par la navigation et le commerce maritime et qui, pendant la guerre, deviennent tous corsaires et pirates.

Ces îles servent aussi d'asile aux vaisseaux de guerre anglais et hollandais et aux corsaires et autres bâtiments des puissances maritimes qui y relâchent perpétuellement. Ces

deux îles de Jersey et Guernesey ne sont éloignées que de 15 lieues des Sept Iles situées près de la côte de Tréguier dans le ressort de l'amirauté de Morlaix.

Il est donc certain qu'en faisant un bassin au port de relâche à Morlaix pour les vaisseaux du Roi, ils se trouveraient tout d'un coup dans le parage et la croisière des vaisseaux anglais.

On a, dit-on, envoyé quelque temps des ingénieurs à Gravelines pour voir s'il ne serait pas possible d'y former un port, et ils ont trouvé que cela n'était guère praticable, ou qu'en tous cas cela ne se pourrait exécuter qu'avec une dépense de plusieurs millions. C'est à peu près comme le port proposé à La Hougue pour lequel on demandait douze millions. Il serait sans doute utile à l'état d'avoir un bon port dans la Flandre française, mais quand ce serait malgré tous les obstacles qui s'y rencontrent, ne serait-il pas à propos de tourner ses vues du côté de la Manche où l'on trouverait autant de facilité pour l'exécution qu'on trouve de difficultés de l'autre côté.

Cela pourrait même détourner l'extrême attention des anglais sur toutes les démarches et les opérations que l'on peut faire pour rétablir ou pour former des ports en Flandres.

Au reste, quand cela ne servirait qu'à faire sentir à cette nation **Insolente** que les vues de marine ne sont pas tout à fait abandonnées en France, ne serait-ce pas beaucoup ?

Les vaisseaux qui croisent, ou qui naviguent dans la Manche, viennent presque tous reconnaitre l'île de Batz, or cette île n'est qu'à 4 lieues marines de Morlaix et à trente-deux de Plymouth.

Il est encore essentiel d'observer que l'entrée de la baie de Morlaix est gardée par le fort ou château du Taureau dont les batteries traversent les trois passages ou chenaux par où les vaisseaux peuvent entrer dans cette baie. Le gouvernement de ce château est de douze mille livres de rente. Mr le marquis de Goesbriand, lieutenant général des armées du Roi en est Gouverneur. Ce château fut bâti par les soins et aux dépenses des habitants de Morlaix, après que cette ville eut été pillée, brulée et savagée (sic) par les anglais le 3 ou 4 juillet de l'an 1522. Ils entrèrent dans la Baye avec 50 ou 60 navires ou davantage. Le maire de Morlaix avait toujours été gouverneur du château, construit des deniers de la Ville jusqu' au commencement du règne de Louis XIV.

Pendant la dernière guerre les corsaires de Jersey et de Guernesey s'étaient emparé de Les Sept Iles que tous les bâtiments qui font route dans la Manche viennent reconnaitre.

La plus grande partie des bâtiments marchands qui paraissent à la hauteur des Iles de Jersey et Guernesey que des Sept Iles devenaient donc la proie de ces pirates, lesquels à couvert de toutes attaques dans ces iles, ne sortaient qu'à coup sûr lorsqu'ils voyaient des vaisseaux ou barques qui ne pouvaient leur résister. C'était tous les jours des prises et reprises sur les sujets du Roi, qui ont perdu par-là plusieurs millions qui auraient fourni des ressources considérables à l'état.

Il n'est en vérité guère honorable à la France de tolérer sur ces propres côtes des pirateries si ruineuses à la nation ; c'est avoir un suisse à sa porte pour la fermer à ses amis et l'ouvrir à ses ennemis.

L'exécution du bassin proposé mettrait le Roi en état d'avoir toujours à Morlaix des vaisseaux garde-côtes qui seraient fort à portée d'empêcher toutes ces pirateries et de conserver plusieurs millions à l'état, en prolongeant efficacement la navigation et le commerce des sujets du Roi.

**Copie de la lettre de M. de Rocquefeuille datée à Brest le 5 Juin 1737 au Ministre de la Marine** (qui devait être M. de Maurepas)

Monseigneur,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint le résultat de nos opérations dans la rivière de Morlaix et de Dourdu, comme aussi des dispositions de ce qui peut avoir rapport à l'établissement du bassin proposé, vous pouvez compter Monsieur sur l'exactitude de tout ce qu'il contient puisque j'ai mis un officier de confiance dans chaque canot ou étaient les pilotes destinés pour les sondes où je n ou étaient les pilotes destinés pour les sondes où je n'ai pu me trouver attendu que j'avais lieu de soupçonner qu'on les aurait prévenus sur le peu d'envie que l'on avait à Brest que ce dessein réussisse. Je me flatte cependant Monseigneur de démontrer mieux que personnes les avantages de la situation ou ce Port se trouverait étant en vis à vis de ceux d'Angleterre. Il ne serait pas inconsidéré pour Sa Majesté d'avoir un pareil établissement dans la Manche qui ne manquerait pas de causer de l'inquiétude à l'Angleterre quand il conviendrait de lui en donner, sans compter le dommage que les vaisseaux qui en sortiraient en tous temps causeraient à leur navigation en temps de guerre.

Le détail que je pourrais faire me parait trop long pour être inséré dans une lettre. Je dirais seulement que pouvant retenir 23 ou 24 pieds d'eau * dans le bassin proposé, cela est plus que suffisant pour en faire sortir des vaisseaux de 70 ou 72 pièces de canons qui n'en tirent que 21 ou 22 pieds tout armés et prêt à entrer dans la Manche le même jour, d'ailleurs la Cour sera la maitresse de régler la longueur de ce bassin que l'on peut faire à contenir de près de 15 à 40 vaisseaux . Je laisse encore M. Dumain dans la Rivière de Dourdu avec un canot armé de trois hommes, deux dessinateurs et deux maçons dont il avait besoin pour 8 jours afin d'examiner tout le terrain destiné pour le Bassin, d'en former le plan et l'estimation des ouvrages qui se propose de vous envoyer quand il pourra. Je finis en vous faisant observer que nous n'avons jamais pu avoir dans le Bassin de Dunkerque que deux vaisseaux de 50 canons qui n'en pouvaient sortir que sans leur lest pour se rendre dans les jetées dont il était encore difficile d'en sortir pour aller en rade.

J'ai l'honneur d'être avec respect

Signé de Roquefeuille

* Figure en marge l'annotation postérieure suivante :

Note du citoyen Cornic qui observe qu'on peut creuser le lit de ce bassin de 3 à 4 pieds de plus.

**Observations**

De M.M. de Roquefeuille, officier général de la Marine, et Dumain Ingénieur sur le Port projeté en 1736 de la Rivière de Dourdu qui se dégorge dans la Rade de Morlaix.

De tous les projets que l'on a formé pour avoir un bon port dans la Manche, il n'y en a point qui mérite plus d'attention que celui de la Rivière de Dourdu, parce que la nature a fait le plus difficile et qu'on y trouve toutes les commodités qu'on peut désirer, on y formerait un Bassin capable de contenir jusqu'à des vaisseaux de quatre-vingt canons en telle quantité que l'on jugerait à propos et qui sortiraient tous armés. Avantage que ce port aurait sur Dunkerque ou ceux de 50 canons ne peuvent s'armer qu'en rade exposée aux insultes de l'ennemie et dont il est facile de juger. De nos desseins, il y a une Rade Excellente et c'est la seule de toute la Manche, on y ferait tenir 15 à 20 vaisseaux de guerre et un grand nombre d'autres de moindre grandeur, elle est fortifiée et peut l'être encore davantage avec peu de dépenses.

Cet Etablissement se trouverait vis-à-vis de Plymouth et à trente lieues des Côtes d'Angleterre *illisible* de parler des torts que l'on causerait au commerce des anglais, on pourrait encore faire du matin au soir une descente sur leurs côtes que des forces supérieures n'empêcheraient que très difficilement.

Brest n'est qu'à 25 lieues de Morlaix par mer, n'a pas les mêmes avantages parce que les vents qui sont bon pour entrer dans la Manche ne le sont pas pour sortir de ce Port, d'ailleurs les vaisseaux de Brest n'oseraient croiser à l'entrée de la Manche parce qu'ils y seraient entrainés par des courants et qu'ils ne trouveraient pas de retraite.

L'expérience ayant fait connaitre combien les escadres étaient plus utiles que les armées navales, ces escadres acquerraient encore un avantage dans la Rivière de Dourdu en ce qu'elles seraient plus à portée de protéger le Commerce de France et de ruiner celui des puissances maritimes, leur plus grand mouvement se faisant dans la manche et leurs flottes étant toujours obligés avant que d'y entrer de venir reconnaitre l'Isle de Ouessant et souvent l'Ile de Bats et la Baie de Morlaix lorsqu'elles sont contrariées par des vents contraires.

Les Travaux qu'on a dessin de faire à La Hougue ou à Cherbourg ne seront pas si utiles que ceux que l'on ferait à Morlaix étant à l'entrée de la Manche, procurerait en temps de guerre des convois aux vaisseaux qui voudraient y entrer au lieu qu'ils auraient à courir tous les risques avant que d'arriver à Cherbourg éloigné de Brest de plus de 60 lieues, les ennemis ont la facilité de bloquer tous nos ports par mer parce qu'il y a des rades en dehors où ils peuvent mouiller ; on a vérifié qu'il n'y en avait pas en dehors de la Rade de Morlaix qui est fermée par des passes fortifiées.

Enfin on est si persuadé de la Supériorité de ce Port qu'on présume que les anglais préféreront le rétablissement de Dunkerque. Son établissement couterait 1.797.906 livres. Mais si on voulait la réduire à ne contenir que 6 gros vaisseaux et 10 frégates et qu'on ne voulut se servir que du moellon au lieu de pierres de taille on en diminuerait la dépense de plus de la moitié.

**Extrait du procès-verbal tenu dans la rivière de Dourdu**

Signé de Roquefeuille chef d'escadre, Treveneu lieutenant de vaisseau, de Roussel enseigne de port, Kersaint enseigne de vaisseau **, Roquefeuille idem, N.Yves pilote amiral, J.P.Gelin pilote ordinaire qui attestent qu'il y avait le 1er juin 1737 vingt-six pieds six pouces d'eau **à** l'embouchure de la rivière de Dourdu, et huit à 10 brasses dans la rade de Morlaix qui peut contenir quinze à dix-huit vaisseaux de guerre,* et que le vaisseau Le Mars de 54 canons y a entré et sorti tout armé quoique chargé de toiles pour Cadix.

* Figure en marge l'annotation postérieure suivante :

Autre note du citoyen Cornic : « elle en contiendrait plus de soixante si les vases qui s'y sont amoncelées en étaient enlevées. »

*** Il pourrait s'agir de Guy-François de Kersaint le futur célèbre amiral qui en 1737 était enseigne de vaisseau à Brest et promu lieutenant de vaisseau en 1741. Né à Plounéventer, après une carrière maritime riche d'exploits il périt avec son navire lors de la bataille des Cardinaux.*

[illegible] situé à l'entrée de cette Baye, dans les
[illegible] mers ordinaires la mer monte de 27 pieds dans
[illegible] Rivière de Dourdu, et de 18 pieds dans les mortes
[illegible] au lieu que dans le Bassin de Barre, il n'y a
que 18 pieds dans [illegible]

# Estimation d'un Bassin à faire dans l'anse [illegible] au bas de la riviere de Mortoire avec un [illegible] commun [illegible] d'écluser celle de constructions [illegible] aux magas[illegible] et rechanger au dessous magasin à poudre [illegible] et [illegible] de garde

## Grand Canal

| | | | |
|---|---|---|---|
| 880 toise | Cube de vase à 8 la toise | 7.040 | |
| 2510 t. | c. de gravois à 7 10 | 17.575 | |
| 1760 | c. de roc à 7 " | 12.320 | 72.3[illegible] |
| 1500 | c. de maçonnerie à 28 " | 42.000 | |
| 575 | quarrés de pierre de taille à 36 | 20.700 | |
| 3500 | c. d'ouvrage de grillage à 6 la t. | 21.000 | |

## Petit Canal

| | | | |
|---|---|---|---|
| 650 toise | Cube de gravois à 7 10 la t. | 4875 | |
| 347 | c. de roc à 7 " | 2429 | |
| 150 | quarrés de repiquement de roc à 9 | 1350 | 38.415 |
| 766 | c. de maçonnerie à 28 | 21.448 | |
| 336 | quarrés de pierre de taille à 36 | 8.496 | |

## Cuzement de bassin

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12000 t. | Cube de vase à 8 la toise | 96.000 | |
| 18000 | c. de gravois à 7 10 | 135.000 | 235.200 |
| 600 | c. de roc à 7 " | 4.000 | |

## Renfoncement de bassin

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4900 t. | c. de gravois à 7 10 la t. | 36.750 | |
| 45 | c. de roc à 7 | 315 | 37.015 |

## Excavation de Mortement du Bassin.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 630 t. | c. de terre à 3 la toise | 1.890 | |
| 2120 | c. de vase à 8 | 16.960 | |
| 3830 | c. de gravois à 7 10 | 28.725 | 62.695 |
| 1800 | c. de tourbe à 6 " | 10.800 | |
| 300 | c. de roc à 7 | 2.100 | |
| 240 | c. quarré de repiquement de roc à 9 | 2.160 | |

## Mortement de Bassin

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3000 | toises de pilotis à 9 la toise | 27.000 | |
| 3200 | toises grillage à 6 la t. | 19.200 | |
| 600 | t. de heurtoire à 6 la t. | 3.600 | 231.080 |
| 200 | quintaux de ferrures à 25 le quintal | 5.000 | |
| 2800 c. | Cube de maçonnerie à 28 la toise | 78.540 | |
| 2890 | quarrés de pierre de taille à 36 | 104.040 | |

## Cuzement de Chenal.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14000 toise | Cube de vase à 8 la toise | 112.000 | |
| 11200 | c. de gravois à 7 10 | 84.000 | 198.310 |
| 900 | c. de roche à 7 | 2.310 | |

de 1 ecl, environ une lieue et demie du fort du Laurieau, situé à l'entrée de cette Baye

## Excavation du Revetement

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1100 | Pieds cubes de vase à 8 la toise | 18 800 | 79797 10 |
| 3 | C. C. de gravois à 7 10 | 27 997 10 | |
| 1 | C. C. de vase | 840 | |
| 240 | C. quarrés de pierriquarrons de roc à 9 | 2 160 | |

## Revetement du Canal

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3 500 | Pieds de pilotis à 9 la solive | 31 500 | 247086 |
| 2 600 | Pilotis de grillage à 6 la soli. | 15 600 | |
| 3 050 | toises de mur à 38 la tois. | 86 240 | |
| 2 956 | tois. quarrées de pierre de taille à 36 la t. | 107 496 | |
| 250 | quarrons de grès à 25 le quarron | 6 250 | |

## La grande Ecluse

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 224 | toises cubes de vase à 8 la toise | 9 792 | 203492 |
| 600 | C. C. de gravois à 7 10 | 4 800 | |
| 1 150 | Solives de chêne à 9 la t. | 13 050 | |
| 1 180 | Pilotis de grillage à 6 la t. | 26 700 | |
| 30 | C. C. de maçonnerie en ciment entre les pilots à 36 | 1 440 | |
| 2 006 | C. C. de même maçonnerie à 40 id | 80 240 | |
| 360 | C. C. de maçonnerie de digue en ciment entre le grillage et le parement à 54 | 19 440 | |
| 590 | C. quarrés de pierre de taille à 40 la t. | 35 600 | |
| 690 | t. C. de vase à 6 | 3 600 | |
| | Charpente de toites de gardes et des principales pièces | | |
| 260 | Solives à 10 la t. | 2 600 | |
| 150 | quarrons de grès à 25 livres | 3 750 | |
| 800 | Id. noire à 25 la t. | 1 000 | |
| 740 | toises quarrées de cassetage à 2 | 1 480 | |

## Petites Ecluses dans le bas du bassin

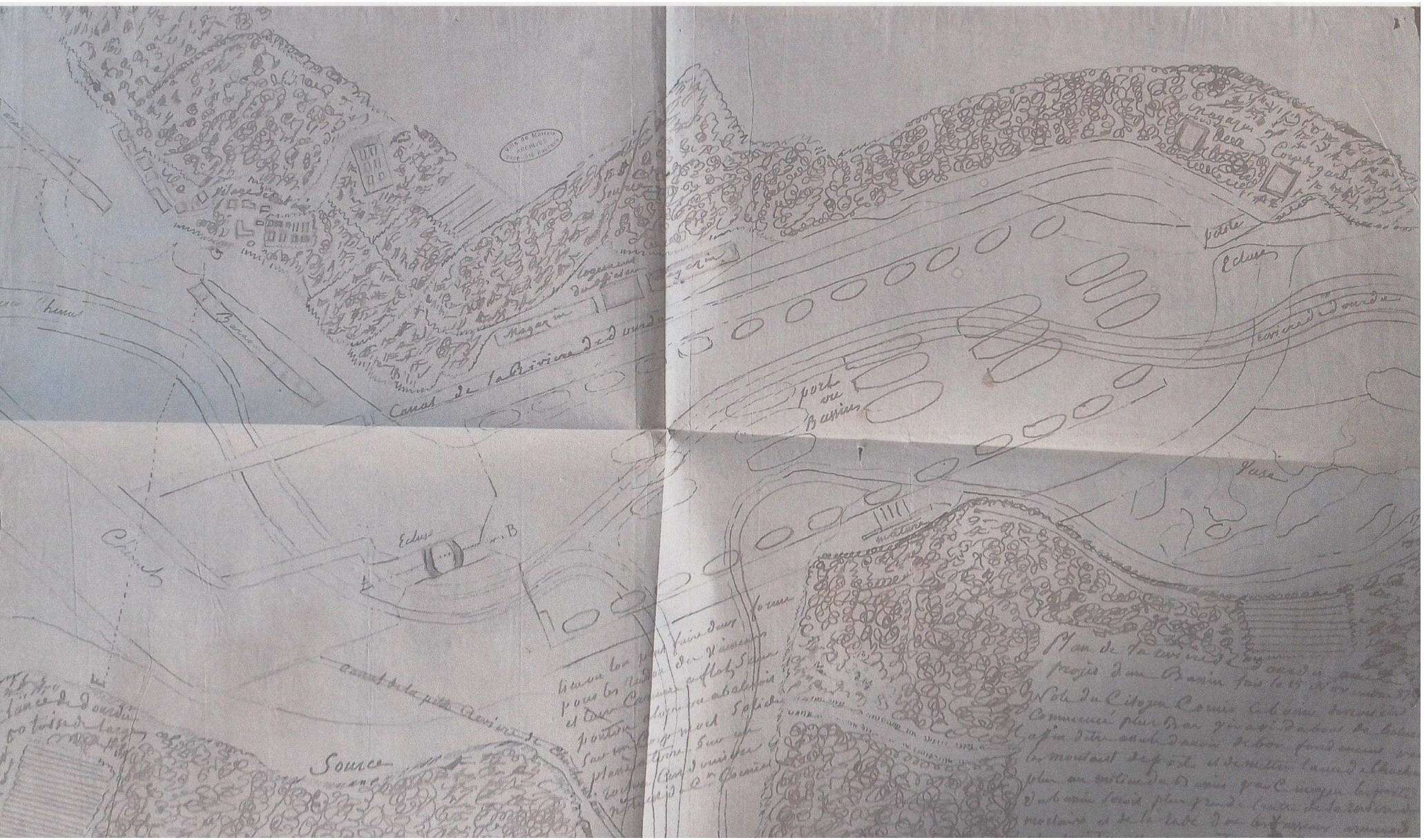
| | | | |
|---|---|---|---|
| 120 | Pieds cubes de vase à 8 la toise | 960 | 15440 |
| 340 | Solives de pilotis à 9 la t. | 3.060 | |
| 270 | id à grillage et charpente à 6 la t. | 1.620 | |
| 200 | C. cubes de maçonnerie en ciment à 40 | 8.000 | |
| 50 | C. quarrés de pierre de taille à 36 | 1 800 | |

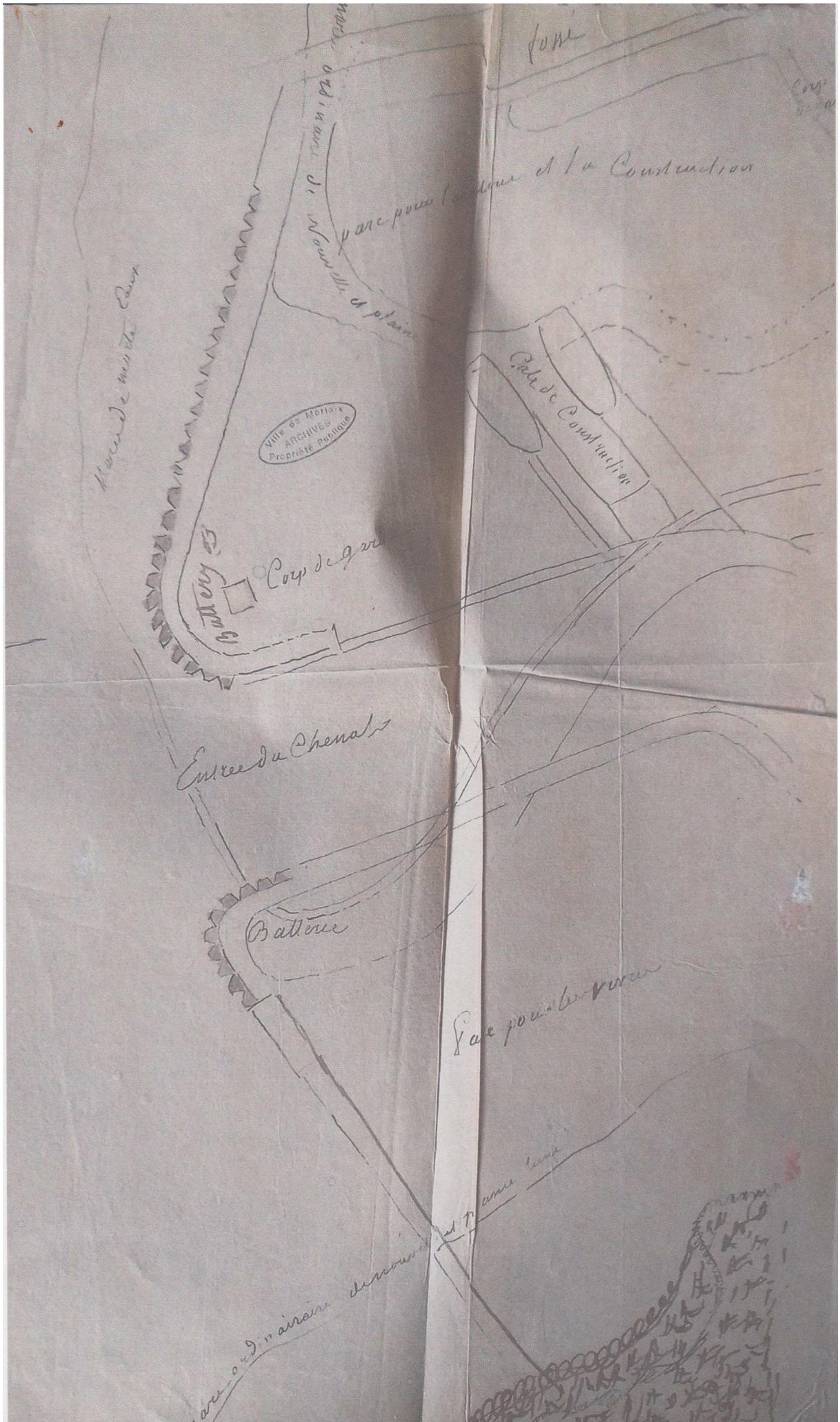
## Revetement des Vallées du Coté de la Mer

| | | | |
|---|---|---|---|
| 840 | C. cubes de vase à 8 la toise | 6 720 | 103180 |
| 360 | C. id de gravois à 7 10 | 2 700 | |
| 1 000 | C. de maçonnerie à 28 | 28 000 | |
| 1 400 | quarrés de pierre de taille à 36 | 50 400 | |
| 640 | quarrés de plate forme à 24 la C. | 15 360 | |

## Revetement du Coté de la Tresse

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2 600 | C. cubes de gravois à 7 10 la tois. | 19 500 | 47568 |
| 780 | t. C. de maçonnerie à 28 | 21 840 | |
| 173 | C. quarrés de pierre de taille à 36 | 6 228 | |


Canal de la Rivière d'Ed
Magasin
Bassin
Source
Ecluse
B
Chemin
Ecluse
Vase
Magasin
Bassin
Ecluse
Plan du Citoyen Comte




Ville de Morlaix
ARCHIVES
Propriété Publique