

44192
Br. 1867

CRÉATION
D'UN
PORT D'ESCALE

POUR LA NAVIGATION TRANSATLANTIQUE

ET DE REFUGE

DANS LA RADE DE L'ILE D'AIX



ROCHEFORT

IMPRIMERIE CH. THEZE, 123, PLACE COLBERT

1876

10227

CRÉATION

D'UN

Br. 1867

PORT D'ESCALE

POUR LA NAVIGATION TRANSATLANTIQUE

ET DE REFUGE

DANS LA RADE DE L'ILE D'AIX



ROCHEFORT

IMPRIMERIE CH. THÈZE, 123, PLACE COLBERT

1876

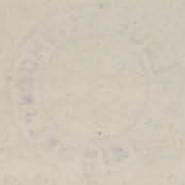
LIBRARY OF THE

UNIVERSITY OF

THE STATE OF

NEW YORK

ALBANY, N. Y.



CRÉATION D'UN PORT D'ESCALE

POUR LA NAVIGATION TRANSATLANTIQUE

ET DE REFUGE

DANS LA RADE DE L'ILE D'AIX

Il y a peu de mois, nous adressions aux hommes spéciaux une note sur la rade de l'île d'Aix, et sur les facilités comparatives d'atterrissage des différents ports du golfe de Gascogne. Notre but, en l'écrivant, avait été d'appeler leur attention sur quelques-uns des inconvénients qu'éprouve chez nous la navigation des bâtiments à grand tirant d'eau, de solliciter leur concours pour y apporter remède, et de faciliter ainsi le développement des relations commerciales entre la France et les autres nations.

Les lettres que nous avons reçues d'un grand nombre d'amiraux, d'officiers de tous grades, d'ingénieurs hydrographes, de capitaines au long-cours et de négociants, montrent que notre dessein peut être utilement et pratiquement poursuivi ; nous reprenons donc notre tâche, et c'est à l'aide de documents émanant de chacun des hommes compétents qui ont bien voulu nous prêter leur concours que nous avons préparé le présent projet, devenu en quelque sorte le leur.

C'est surtout en se rapprochant des côtes que les dangers de la navigation augmentent ; l'entrée des ports, depuis Brest jusqu'à l'Espagne, présente partout des difficultés : faible tirant d'eau à

marée basse, courants dans les passes, manque de rades, brumes à l'entrée des fleuves, déplacement des bancs à la suite des grands coups de vent et des grandes crues, sont autant d'obstacles contre lesquels on doit lutter.

Tout au fond du Golfe, le port de Saint-Jean-de-Luz est bien déchu aujourd'hui de son antique splendeur. Nous sommes loin de l'époque où les armements pour la pêche de la morue et de la baleine en faisaient l'un des premiers ports de France. Les navires d'un grand tirant d'eau ne peuvent plus y entrer.

Les travaux entrepris au Soccoa, surtout dans un intérêt local, amélioreront le port ; mais la houle y restera très forte, les fonds de mauvaise tenue, surtout avec les vents de nord-ouest qui frappent en plein la côte.

L'entrée de l'Adour, pour le port de Bayonne, est des plus dangereuses. Dans les grandes marées, c'est tout au plus si les navires calant 4 mètres 50 peuvent arriver ; la barre est souvent impraticable. Par les vents d'ouest et de nord-ouest, l'entrée est interdite, et les navires, trop affalés pour reprendre le large, courent grand danger d'être jetés à la côte.

Pour obvier à ces difficultés, on a bien projeté de changer le cours de l'Adour, de lui restituer le lit qu'il occupa, dit-on, et de porter son embouchure dans la fosse de Cap-Breton ; mais ce projet, présenté d'une façon très intéressante par M. le lieutenant de vaisseau Rodolphe, si inopinément enlevé à son pays, ne paraît pas devoir être poursuivi. Les travaux qui pourraient être effectués sur ce point comme sur tous autres du littoral, ne feraient pas d'ailleurs double emploi avec ceux que nous désirons voir entreprendre. Chacun aura son utilité, et nous sommes loin encore de posséder sur nos côtes une aussi grande quantité de ports faits par la main de l'homme et de travaux d'accostage qu'en ont les Anglais : chez nos voisins, chaque crique,

chaque anse est dotée de travaux destinés à venir en aide aux navires, et c'est grâce surtout à ces nombreuses facilités qu'a été développée leur marine marchande.

On avait songé à établir un port dans le bassin d'Arcachon ; mais la barre y est encore plus changeante que la barre de l'Adour : le tirant d'eau n'est pas plus considérable, les chenaux du bassin sont étroits et les courants violents.

L'entrée de la Gironde est assez aisée, par beau temps, à toutes marées ; mais les sables du Grand Banc qui obstrue l'embouchure s'avancent, chaque année, vers le banc de la Coubre et la Barre à l'Anglais, déplacent la passe et rendent l'entrée de plus en plus difficile. Les navires qui attaquent cette rivière sans la bien connaître ont inévitablement besoin d'un pilote. Or, si, par une circonstance quelconque, il ne se trouve pas au large un homme pratique pour monter à bord et diriger le bâtiment, les capitaines peuvent se trouver fort embarrassés.

Avec les grands vents de la partie ouest, la mer brise tellement que l'entrée est des plus dangereuses, même pour les grands navires à vapeur dans les meilleures conditions de navigation. On se souvient du naufrage du *Germania*, l'un des meilleurs bateaux du Pacific-Steam Navigation Company.

Les brumes sont fréquentes à la rencontre des grands courants qui se produisent à l'embouchure de la Gironde ; elles sont aussi redoutables que les tempêtes. A la fin de décembre dernier, la *Louisiane* coulait à pic devant Pauillac en abordant la *Gironde*, qu'elle distinguait mal, par suite de l'obscurité causée par la brume.

On lit dans un livre qui fait autorité : *Le Pilote des Côtes Ouest de France* (page 239), de M. l'ingénieur hydrographe Bouquet de la Grye, que « d'après le relevé de sept années d'ob-
« servation, on compte en moyenne par an, à l'entrée de la Gironde,

« 31 jours de brume, 112 jours de pluie, 166 jours de temps clair, 12 jours d'orage, 8 de grêle et 2 de neige. »

Aussi, du 19 décembre 1861 au 1^{er} janvier 1875, il s'est perdu à l'embouchure de la Gironde, en dedans de la pointe de la Coubre, 21 navires, jaugeant ensemble 6,683 tonneaux, évalués à 3,507,000 francs.

Les sinistres de la Coubre et ceux du dehors sont plus considérables encore.

Pour remédier en partie à cet état de choses, on s'occupe de la création d'un port à Royan. Cette idée, vraiment patriotique, excite le juste enthousiasme de nos voisins; elle vient d'obtenir l'approbation de la Chambre de commerce de Bordeaux, et nous faisons des vœux pour la réalisation de ce projet, tout en regrettant que le port placé devant Royan soit en dedans des dangers de la pointe de la Coubre, de la Mauvaise, du Grand Banc, de la Barre à l'Anglais, qu'il aura fallu franchir pour y arriver. Au moins les navires en partance pourront-ils y séjourner et attendre un temps favorable pour prendre le large, avec plus de sécurité que dans les rades de Richard ou du Verdon, qui, de jour en jour, ont moins de fond. Les bâtiments que leur grand tirant d'eau empêche de remonter à pleine charge jusqu'à Bordeaux, pourront aussi s'y alléger ou décharger complètement avec plus de facilité qu'à Pauillac.

Le port de La Rochelle a brillé d'un vif éclat par son commerce avec les colonies, à l'époque où des bâtiments de 3 et 400 tonneaux transportaient à l'étranger les riches produits de la Saintonge, et rapportaient les denrées qui faisaient la fortune des armateurs. Ce mouvement s'est déplacé en faveur de Nantes et de Bordeaux. Cependant de grands travaux ont été faits pour le développement du commerce actuel de La Rochelle et de nouveaux bassins vont être créés. On songe particulièrement à approfondir le port et à creuser le chenal, à faire disparaître ainsi les obstacles

qu'apportent encore à la navigation la digue de Richelieu et le banc de sable qui la précède. Mais la rade est détestable, entièrement battue par les vents d'ouest et de sud-ouest, les plus mauvais et les plus fréquents du pays.

Le port des Sables-d'Olonne, quoi qu'on fasse pour augmenter sa profondeur d'eau, sera toujours d'un accès difficile, à raison des nombreux et dangereux écueils dont sont parsemés ses abords. Sa rade n'offre d'ailleurs aucune sécurité. Malgré tous les efforts tentés par la Compagnie de la Vendée, qui avait bien compris qu'un débouché vers la mer est une source de prospérité pour le pays et pour une compagnie de chemin de fer, on n'a pu maintenir aux Sables-d'Olonne l'entrepôt de pétrole qu'on voulait y fonder ; les navires qui sont venus ont trop souffert du manque d'eau et des pertes de temps qu'entraîne l'attente des grandes marées.

L'entrée de la Loire présente aussi de nombreuses difficultés : elle est fermée par une barre qu'on ne peut franchir qu'à marée haute dans les marées de morte-eau et après trois ou quatre heures de montant dans les grandes marées. Les navires qui s'y présentent venant du large, à ces moments là, sont obligés de tenir la mer jusqu'à l'instant propice. Si la mer est grosse, ils doivent tenir la cape, ce qui, si près de terre et avec courant de flot, rend toujours critique la situation d'un bâtiment.

Il n'y a pas d'ailleurs à songer à mouiller en dehors de la barre. Par le mauvais temps, on n'a qu'une ressource : de crainte d'être porté à la côte, il faut laisser arriver à l'abri de Belle-Isle, si les vents sont du sud-ouest, ou se réfugier dans les pertuis s'ils soufflent du nord-ouest.

Entre Saint-Nazaire et Nantes, il y a encore moins d'eau qu'entre Pauillac et Bordeaux, et les grands navires ne remontent plus jusqu'à Nantes.

Au-dessus de la Loire, Lorient seul offre un atterrissage certain et relativement facile.

Les navires assaillis par la tempête sur la côte ouest, se réfugient donc dans les pertuis et les rades formées par les îles de Ré et d'Oleron, à l'embouchure de la Charente.

La rade de l'île d'Aix, qui se complète par celle des Trousses, plus abritée des vents du sud-ouest et du nord-ouest, offre en tout temps un abri d'une sécurité absolue ; les bancs n'ont jamais été déplacés par les tempêtes, les chenaux ne varient jamais, les fonds y sont d'une tenue excellente. Il n'est pas d'exemple qu'un navire mouillé ait chassé sur ses ancrs ; les fonds bordant le littoral sont d'une telle nature qu'un bâtiment pourrait le plus souvent y faire côte impunément.

Les deux grandes échancrures appelées Pertuis d'Antioche et Pertuis Breton, ainsi que la passe de Maumusson, permettent aux navires d'arriver en rade de l'île d'Aix, quelle que soit la direction du vent ; les bâtiments du plus fort tonnage y trouvent assez d'eau pour entrer à toute heure de marée ; aussi, dès que le temps est mauvais, voit-on la rade se couvrir de navires qui viennent attendre le moment favorable d'entrer en rivière de Bordeaux ou de Nantes, ou d'atteindre Rochefort, Charente, La Rochelle ou les autres ports de la côte.

C'est surtout par les coups de vent et les nuits sombres d'hiver, lorsque la mer vient du large, qu'aucune rade, depuis Brest jusqu'à la côte d'Espagne, n'est aussi facilement accostable que la rade de l'île d'Aix.

« Les sondes, » nous écrit l'un des amiraux qui ont le plus fréquenté ces parages, « sont, sur le parallèle de Rochefort, d'une régularité telle, jusqu'à 30 lieues au large des côtes, qu'elles

« indiquent par leur décroissance régulière, la distance à laquelle
« on est de terre ; nulle part, entre Brest et la côte d'Espagne, cet
« avantage n'existe au même degré.

« Le phare de Rochebonne est une indication précieuse qui pré-
« cède d'une dizaine de lieues, celles fournies par les phares extrê-
« mes des îles de Ré et d'Oleron.

« Quant aux facilités comparatives que les grands bâtiments
« peuvent trouver lorsqu'ils accostent la côte vers les Pertuis ou
« vers la tour de Cordouan, elles sont pour moi, » écrit encore
cet officier général, « mathématiquement démontrées par ce fait
« que jamais pendant l'hiver, les bâtiments venant de l'Atlantique
« et se rendant à Bordeaux, ne s'approchent des côtes de France
« en se maintenant sur le parallèle du feu de Cordouan. Ils vien-
« nent toujours chercher d'abord, les phares de l'île d'Yeu ou des
« Baleines, afin de pouvoir relâcher en rade de l'île d'Aix, si le
« mauvais temps continue. »

Quand une situation est si heureuse, quand la nature y a créé des abris si sûrs, l'homme ne fera-t-il pas les travaux complémentaires permettant d'utiliser des avantages qu'on ne trouve réunis sur aucun autre point ?

L'établissement d'un port dans l'intérieur de la rade, facilitant aux navires qui y cherchent un abri, la communication avec la terre, nous a paru d'une importance très grande pour tous les ports de commerce environnants, pour l'Établissement des torpilles de Boyardville, privé souvent de communication avec le continent, pour l'important Arsenal maritime de Rochefort, qu'un chemin de fer relierait à la rade.

Là, tous les navires naviguant entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique méridionale et les mers du Sud, pourront faire escale,

prendre et déposer les voyageurs et les courriers qui cherchent à éviter, le plus possible, les dangers et les lenteurs de la navigation.

La nécessité de l'établissement d'un port à construire dans la rade de l'île d'Aix étant démontrée, il restait à choisir le point le plus avantageux pour cette création.

Tout d'abord, nous avons pensé qu'en exécutant le projet de digue, présenté il y a quelques années, et devant relier l'île Madame au continent et se continuer sur le rocher des Palles, on formerait un abri complet pour la côte devant Fouras et que le chenal de la rivière resserré sur ce point s'approfondirait et reculerait la barre.

Dans cette hypothèse, le port qui nous occupe eut été placé soit sur la rive droite, soit sur la rive gauche du fleuve près de l'embouchure.

On ne pouvait songer à l'établir sur la rive gauche, à cause de la difficulté des communications avec l'Arsenal maritime. Depuis plus de 30 ans que la question de la construction, si utile et si vivement désirée, d'un pont à Rochefort, est à l'étude, les obstacles qu'on a rencontrés de la part des usagers du haut de la rivière sont de telle nature qu'on ne peut songer à en triompher ; il ne fallait pas compliquer notre projet de cette autre difficulté.

Quant à l'établissement du port proche Fouras, sur la rive droite, il eut offert bien des avantages ; mais il nécessitait, comme sur la rive gauche, la création de digues importantes, d'écluses de chasse et pouvait entraîner des dévasements coûteux.

Il nous semble d'ailleurs qu'on doit hésiter longtemps avant d'entreprendre des travaux qui peuvent avoir pour résultat de modifier le régime, jusqu'à ce jour invariable, de la Charente.

Les vases qui forment la barre du fleuve près de l'embouchure sont de nature tellement fluide que les bâtiments naviguant avec un peu d'erre les franchissent aisément, même en y creusant un sillon de plus d'un mètre de profondeur.

Ces vases seraient reportées à l'extrémité des digues, où se formerait une nouvelle barre, atteignant probablement le même niveau que l'ancienne. Serait-elle aussi facile à franchir que la barre actuelle ? Ne peut-on pas craindre que les vases, ainsi déplacées par le courant de la rivière, ne soient prises alors par la branche de ce courant qui passe au sud de l'île d'Aix et ne viennent combler la rade des vaisseaux ?

Il faut renoncer à un projet nécessitant une dépense très considérable et pouvant avoir un résultat aussi funeste.

Il est bien préférable de prendre l'état de choses actuel, et de voir le parti qu'on en peut tirer.

Au nord de l'embouchure de la Charente existe une langue de terre appelée la Pointe de l'Aiguille, s'avancant dans la mer, et reliée au fort d'Enette par une ligne de rochers formant une passe couvrant et découvrant à chaque marée ; à l'ouest du fort d'Enette se trouve un bas-fond ayant une forme un peu oblongue appelée la Fosse d'Enette, conservant aux basses mers de vive eau extraordinaire, une profondeur d'eau variant de 6 à 8 mètres sur un fond mou : les navires des plus grandes dimensions y sont à flot à tous les moments de la marée ; ils pourront toujours, avec la plus grande facilité, passer de la rade dans le port.

Cette fosse, garantie de la mer et des vents d'ouest par l'île d'Aix, se trouve, en effet, à peu de distance du mouillage des vaisseaux dans cette rade. C'est le point le plus rapproché du continent où existent les plus grands fonds ; c'est la situation qui semble indiquée pour la création du port qui nous occupe.

Nous n'avons pas la prétention de demander en cet endroit un vaste port, des docks, des chantiers de construction, d'y entraîner le

commerce des villes environnantes. L'espace manquerait d'abord, et nous savons aussi qu'on ne déplace pas les centres commerciaux. Loin donc d'être une création rivale, le port que nous voudrions voir établir, serait un port d'*escale et de refuge*, destiné à compléter les ports de commerce voisins.

Aujourd'hui que l'on recherche avant tout la rapidité dans les communications, il faut arriver, coûte que coûte, malgré le mauvais temps, malgré la brume; de là, augmentation des dangers de la navigation. Les navires à destination de Bordeaux, Nantes, La Rochelle, Rochefort, Charente, assaillis par la tempête, venant s'abriter, comme ils le font, en rade de l'île d'Aix, y atterriraient, déposeraient leurs voyageurs, leur courrier, tout ce qui est pressé, et regagneraient leur destination après avoir laissé passer le mauvais temps.

Dans le projet que nous recommandons, le port se composerait d'un brise-lames ayant 500 mètres de longueur, construit sur le rebord extérieur de la fosse abritant les navires contre les mauvais temps du nord-ouest, de l'ouest, du sud-ouest.

Deux quais d'accostage seraient placés derrière cet abri : l'un, courant de l'ouest à l'est, garantissant du sud, aurait 265 mètres de longueur et viendrait former un angle à peu près droit avec un autre quai, courant du nord-ouest au sud-est, servant d'abri contre les vents de la région du nord-est.

Deux entrées seraient ainsi ménagées, l'une au nord et l'autre au sud, afin de ne rien changer aux courants actuels qui passent sur ce point, et qui, au jusant, se bifurquent en cet endroit, se dirigeant l'un au nord, l'autre au sud de l'île d'Aix. Ces courants offriraient l'avantage d'empêcher l'envasement du port. On évite-

rait encore cet envasement dans le sommet de l'angle, à l'aide de vanes ménagées dans la construction des quais.

Les quais, ainsi construits, seraient reliés au plateau de rocher sur lequel se trouve le fort d'Enette. Un chemin de fer, partant des quais, rejoindrait la gare de Saint-Laurent-Fouras, sur la ligne de Rochefort à La Rochelle, distante de 8 kilomètres. Dans la première portion d'Enette à la Pointe de l'Aiguille (1,800 mètres), on établirait un viaduc reposant sur des piles en maçonnerie, élevées de 3 à 4 mètres, posées sur le rocher de la passe d'Enette qui découvre à toutes les marées. On compléterait de la sorte le projet dressé par les Travaux hydrauliques de la marine devant relier la forteresse d'Enette avec la Pointe de l'Épée, au moyen d'un viaduc ayant en crête 1 mètre 90 centimètres de largeur. Nous insistons, toutefois, sur l'emploi des piliers ou des arcades, afin de ne pas modifier les courants qui se produisent à mi-marée dès que la mer recouvre la passe, et de n'amener aucun changement dans le régime de la Charente.

De la Pointe de l'Aiguille à la gare de Saint-Laurent-Fouras, la ligne du chemin de fer, d'une utilité capitale au point de vue *stratégique* pour la défense du littoral et de la rade de l'île d'Aix, longeant presque partout la côte, pourrait être construite à peu de frais et sans travaux d'art; elle desservirait encore le port de pêche de Fouras qui compte 60 chaloupes, ce qui donne des expéditions de poissons assez considérables, et elle faciliterait le développement de cette station de bains de mer, déjà très-fréquentée.

D'après l'état estimatif qui accompagne l'avant-projet que nous avons étudié et que nous présentons, pour la création d'un port d'escale dans la fosse d'Enette, le brise-lames, ayant 500 mètres

de longueur, établi sur un enrochement et sur des blocs artificiels, coûterait 2,101 fr. 40 c. le mètre courant, soit. 1,050,700 fr.

La grande digue quai du Sud, ayant 265 mètres de longueur sur 10 mètres de largeur au sommet, pourvue dans sa longueur de 5 vannes en bronze, reviendrait à 4,731 fr. 60 c. le mètre courant, soit. 1,253,874

La petite digue construite à l'Est, n'ayant qu'une largeur de 6 mètres sur 150 mètres de longueur, coûterait 2,838 fr. 96 c., soit. . . 425,844

La jetée reliant les quais avec le plateau d'Enette, coûterait 2,614 fr. 60 c. le mètre courant, soit pour une longueur de 420 mètres. . 1,078,132

Somme à valoir 191,450

TOTAL. 4,000,000 fr.

Les prix de base sont ceux pratiqués par l'Etat, soit au Fort Boyard, soit sur d'autres points du littoral; mais, en tenant compte de la facilité relative des travaux du nouveau port, et surtout de leur importance, il n'est pas douteux qu'on ne puisse, lors de la rédaction du projet définitif, les réduire considérablement. Le prix de revient de la jetée, notamment, suivant des indications récentes, pourrait subir une réduction de 50 0/0.

Il eût été, d'ailleurs, possible, de diminuer le prix de certains travaux, notamment du brise-lames, qui, abrité par l'île d'Aix, semblera peut-être offrir une résistance exagérée. Nous avons préféré établir largement nos prévisions. Les économies qu'il sera facile de réaliser lors de l'exécution, jointes à la somme à valoir de près de 200,000 fr., permettront sûrement de faire face aux quelques travaux imprévus que la création du port nécessiteraient. On peut donc être assuré que le travail n'excèdera pas 4,000,000, le chemin de fer en sus.

Reste à savoir si les avantages que doit procurer l'établissement d'un port dans la rade de l'île d'Aix, sont de nature à autoriser cette dépense ?

Ainsi que nous l'avons dit, le port serait un précieux auxiliaire pour les centres commerciaux de l'Ouest, puisqu'il augmenterait la sûreté et la rapidité des communications. Les navires poussés par le mauvais temps, ne trouveraient plus seulement un abri dans les rades de l'île d'Aix et des Trousses, ils pourraient communiquer avec la terre, décharger en eau calme des colis pressés, conservés à grand prix et qu'un jour de retard perd souvent ; les passagers et les courriers seraient aussi débarqués sur ce point, d'où le chemin de fer les transporterait à destination, évitant ainsi les lenteurs et les dangers d'une portion de la navigation.

Il est permis de croire que la plupart des lignes de bateaux qui transportent des courriers et des voyageurs de l'Europe à destination de l'Amérique méridionale, de l'Afrique et des mers du Sud, feraient escale dans ce nouveau port, sans dévier beaucoup de leur route, sans courir les dangers de l'entrée de la Gironde, et la perte de temps de la montée à Pauillac, où les bâtiments d'un très grand tirant d'eau déclarent ne plus pouvoir aller. A leur retour en Europe, ces mêmes navires déposeraient voyageurs et courriers, qu'un train, semblable à ceux existants à Cork et à Quenstown, pour les voyageurs venant de l'Amérique septentrionale, et à Brindisi, pour ceux venant de la Méditerranée et de l'Inde, mènerait en France ou dans l'Europe entière : car si les lourds colis tendent à suivre la voie moins dispendieuse de la mer, les voyageurs et les courriers recherchent le point d'atterrissage le plus rapide.

Sur la plupart des lignes de bateaux à vapeur, les traversées se font en un nombre d'heures indiquées d'avance et les subventions augmentent ou des retenues sont effectuées en raison de la

rapidité de la traversée ; cette rapidité est surtout nécessaire pour les courriers et les voyageurs, et les conditions sont la plupart du temps remplies dès que le navire a atterri sur un point du littoral, lors même que ce point n'est pas le port d'attache.

L'importance attachée à la rapidité des relations est telle que les nations voisines ne reculent pas devant les sacrifices les plus considérables pour gagner même quelques instants. Des trains attendent à Brindisi l'arrivée des paquebots pour transporter les voyageurs et les courriers ; on a poursuivi le chemin de fer jusqu'à Otrante, où l'on crée à grands frais un port qui permettra de faire gagner aux courriers près d'une heure.

En atterrissant à Enette, les voyageurs à destination de Bordeaux pourraient, en temps ordinaire, gagner 12 heures ; quant à ceux allant à Londres, Anvers, Brême, Hambourg et par toute l'Europe, ils trouveraient un avantage plus considérable : beaucoup d'entre eux éviteraient la traversée de la Manche, où le croisement continuel des bâtiments rend les accidents plus fréquents. Ainsi un navire faisant escale dans le port dont nous demandons la création, pourrait, en 2 heures, prendre les courriers et les voyageurs que le chemin de fer aurait amenés, et continuer sa route. S'il lui fallait aller à Bordeaux ou à Pauillac, il devrait compter avec la marée, le mauvais temps, la montée en rivière et la descente, c'est-à-dire attendre souvent une grande marée. Il y aurait quelquefois huit et quinze jours de différence en faveur de la rade de l'île d'Aix et moins de dangers courus. Or, le temps est de l'argent, surtout avec des bâtiments représentant, coque et chargement, une valeur de 4 ou 5 millions, dont le fret et l'intérêt se comptent par plusieurs milliers de francs par jour, sans y comprendre l'assurance, qui se chiffre en raison des risques.

Nous ne saurions trop le répéter, la navigation sur la côte Ouest de France est des plus difficiles ; on doit, partout, lui venir en aide. L'atterrissage de l'île d'Aix est de beaucoup le plus facile. La rade de Brest, si magnifique et si sûre, est d'un abord dangereux ; ce sont même ces difficultés d'arrivée aussi bien que la distance de Paris (un quart de plus que celle de la rade de l'île d'Aix), et le peu de développement de l'industrie du pays, qui empêchent le commerce de profiter des avantages qui lui ont été faits dans le nouveau port.

Non-seulement la rapidité des communications et la rapidité du commerce trouveraient des avantages précieux, mais encore la marine de l'Etat en profiterait largement.

Placé sur le bord d'un fleuve profond, au régime invariable, et dont les eaux sont des plus favorables à la conservation des bois de construction, facile à protéger contre les attaques de l'ennemi, parfaitement à l'abri des canons à longue portée, situé au milieu d'une contrée riche en approvisionnements de toutes sortes, offrant, au cas du blocus de la côte, la possibilité d'armer de nouvelles flottes pour forcer la sortie, le port de Rochefort, qu'il faudrait créer s'il n'existait pas, n'a contre lui que les difficultés de communication avec la rade. Son éloignement fait sa sécurité : il y a lieu d'en profiter et d'atténuer les inconvénients que crée la difficulté des communications.

Or, le port que nous voudrions voir établir aurait comme résultat de faciliter ces communications. On n'aurait plus à attendre, comme on le fait aujourd'hui, qu'une canonnière partant l'Arsenal deux ou trois fois par semaine, représentant elle-même, avec son équipage, une certaine dépense, aille porter des vivres, des courriers dans la rade, et fasse communiquer les bâtiments qui s'y trouvent avec le port. On éviterait la perte de temps pour le service et le

préjudice qu'éprouve l'Etat quand de grands bâtiments représentant une valeur considérable restent sur rade, sans être utilisés pendant plusieurs jours.

Dans bien des circonstances on éviterait ainsi la perte de temps qu'éprouve un navire pour remonter en rivière. Le peu d'eau qu'il y a sur la barre et sur les rochers de Soubise et de l'Avant-Garde oblige de compter avec la marée pour la montée et la descente des bâtiments.

Le séjour des navires armés sur la rade de l'île d'Aix et le manque de communication avec la rade et le port rendent ce service difficile, lent, coûteux et, ce dont il faut tenir compte, désagréable pour les officiers et les équipages, qui ne peuvent, aux heures de loisir, descendre à terre, comme dans les rades des autres ports de guerre.

Notre projet ferait cesser, en partie, cet état de choses regrettable. Les navires accosteraient à quai quand ils le voudraient, et, en vingt minutes, un train conduirait de la rade à la Préfecture maritime.

Par là, aussi, l'Ecole des torpilles de Boyardville, qui prend, chaque jour, une importance plus considérable, communiquerait plus facilement avec l'Arsenal. Le ravitaillement d'une division serait toujours aisé : des dépôts de charbon, d'eau, etc., étant établis dans le fort d'Enette, après quelques heures, les navires ravitaillés reprendraient la mer. En cas de guerre enfin, quelques croiseurs, garantis par des batteries en terre, armées de pièces de gros calibre, placées à l'île d'Aix, pourraient s'y tenir en observation, prêts à prendre la mer au premier signal.

La marine et le commerce ont un intérêt immense à la création de ce port dans la rade de l'île d'Aix. La dépense qu'entraîne-

rait ce projet pourrait donc être supportée par les départements des Travaux publics et de la Marine.

Si notre amour du bien ne nous a pas trompé ; si nous ne nous sommes pas fait illusion sur les grands avantages découlant du plan que nous venons de développer, avantages qui nous ont été confirmés par les autorités les plus compétentes, nous espérons que l'administration s'empressera de faire étudier sérieusement le projet dont nous venons d'exposer les bases principales.

Notre foi dans cette œuvre est telle que nous sommes convaincu que sa réalisation suivra de près l'étude complète que nous sollicitons.

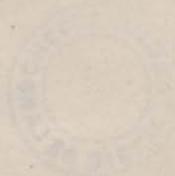
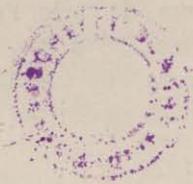
Fouras, 1^{er} août 1876.

E. ALLARD,

MAIRE DE FOURAS.

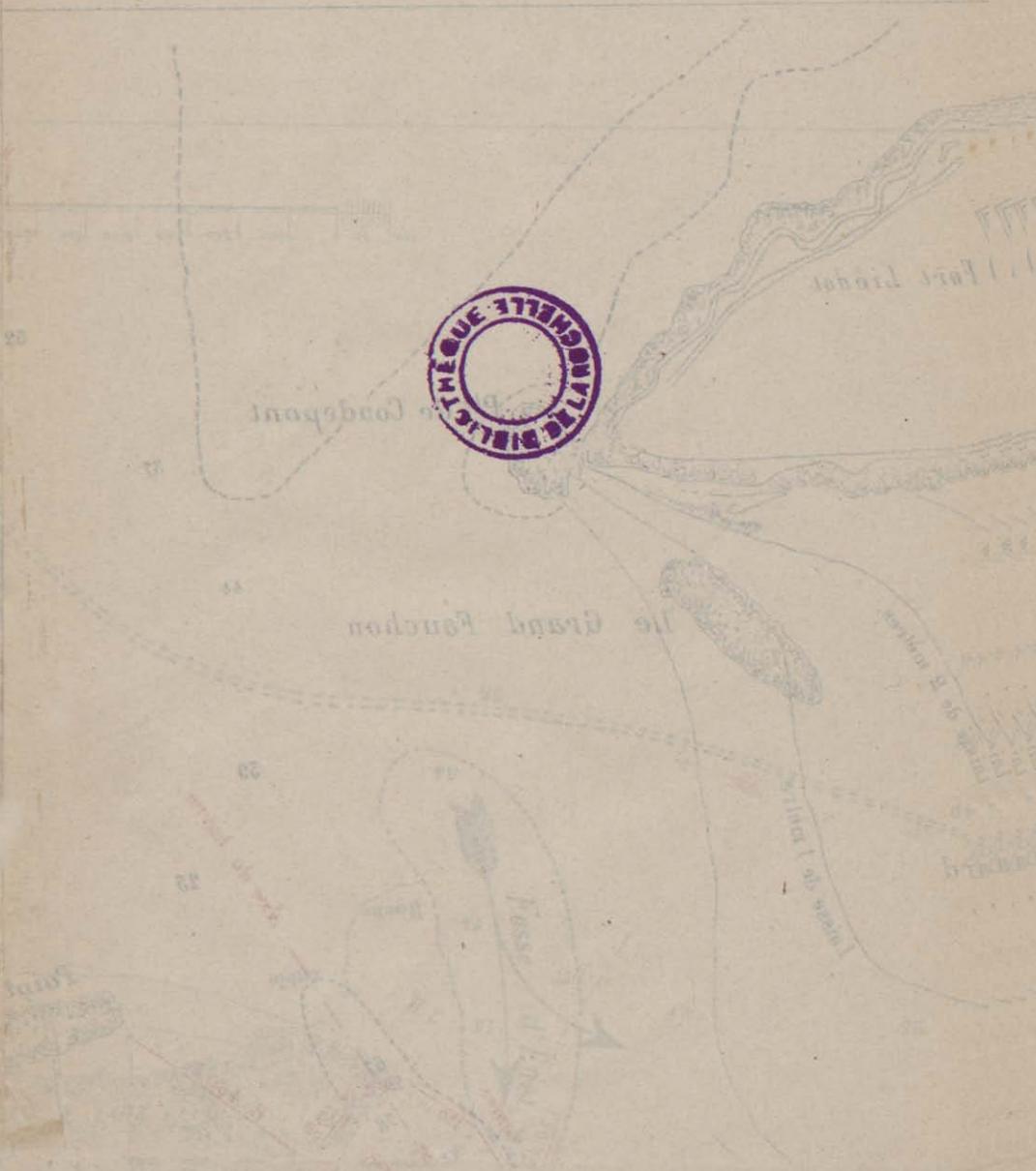
Rochefort. — Imprimerie Ch. Thèze.





CARTE DE LA BAIE

ET
PLAN DE PORT BÉCALÉ E



18000

CARTE DE LA RADE DE L'ILE D'AIX ET PLAN DU PORT D'ESCALE ET DE REFUGE PROJETÉ



ÉCHELLE DE 1:50,000
CARTON DE LA RADE DE L'ÎLE D'AIX

44097

D'AIX



