

Bretagne, Côtes-d'Armor
Pleumeur-Bodou
Keralies

Ancien port et baie de Keralies (Pleumeur-Bodou)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22006065

Date de l'enquête initiale : 2006

Date(s) de rédaction : 2007

Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Pleumeur-Bodou, enquête thématique régionale Les ports de Bretagne

Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : port

Parties constituantes non étudiées : quai

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart

Références cadastrales : . Domaine Public Maritime

Historique

Le havre de Keralies et le port de Toëno (ou Toinot) étaient considérés au début du 19^{ème} siècle comme des ports de relâche pour les caboteurs et borneurs de la Manche. L'Île-Grande était davantage considérée comme port de pêche.

En 1896, selon le Journal de Lannion, seul le balisage flottant permettait aux navires de trouver les passes pour s'orienter vers les échouages de Toëno et de Keralies. 400 à 500 caboteurs faisaient escale dans ces modestes ports, non équipés entre 1880 et 1882, armés par 2 000 équipiers, selon le rapport des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, Thiébaud et Guillemoto, qui commençaient à étudier un projet de balisage à partir des relevés de côte de Beautemps-Beaupré en 1837. Cependant, entre 1850 et 1914, on pouvait déplorer la perte de 38% des navires armés au transport des pierres de carrière, dont 19 corps et biens sur un total de 53 navires.

La passe de "Toul Bras" permettait de rejoindre le havre de Keralies en passant entre l'île Morvil et la Roche du Corbeau, depuis la pointe nord-est de l'Île-Grande. Les navires venaient échouer à Keralies pour le transport des pierres, provenant des carrières exploitées par les habitants du village de Landrellec sur la grève. Il existait selon Ardouin-Dumazet, trois mouillages sur cette côte de Pleumeur-Bodou : Toinot, entre l'île de Fougère et Ru Cornic, Morville, près de l'île de ce nom et Penvern, entre le pont et l'île d'Aval (orthographe d'origine). En 1881, un questionnaire fut adressé au maire de Pleumeur-Bodou afin d'évaluer l'importance du port de Keralies. En 1882, les habitants de Landrellec et Roscannez pétitionnaient pour la création d'un port avec les aménagements nécessaires. Un avant-projet fut proposé sur le rocher du Rudulu en 1886 : rampe d'accès, plateforme et cale rampante, sur 40 m de longueur et une largeur de 8 m pour la plateforme et de 5 mètres pour la cale. En 1898, une pétition réclamait de nouveau un quai ou une cale débarcadère.

Cependant le débarcadère ne fut pas réalisé et les navires continuèrent à décharger leur cargaison sur la grève en employant des allées charretières. Sur un plan daté de 1907, extrait du plan cadastral de la commune, section B (fig. 14), on peut remarquer la présence d'un poste de douane à la pointe sud-ouest, la digue édiflée par Guillou au fond de l'anse de Keralies et les chemins non cadastrés, soulignés d'un trait rouge. La carte récente du SHOM permet de distinguer le balisage actuel et de remarquer l'absence d'ouvrage portuaire dans la baie de Keralies. La baie de Keralies s'ouvre vers les îles d'Erch, l'île Bihan et l'Île d'Aval (la seule habitée), qui fait l'objet au cours du 20^{ème} siècle de campagnes d'extraction.

L'Île d'aval a même accueilli plusieurs familles de carriers, qui ont construit plusieurs bâtiments à usage domestique et agricole, à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle (aujourd'hui propriété privée).

Période(s) principale(s) : 4^e quart 19^e siècle

Description

La cale en projet selon le plan de Lasne et Adam, devait s'appuyer sur le rocher dit le "Rudulu", de 8 mètres de hauteur, et devait disposer d'une plateforme insubmersible et d'une rampe d'accès rampante de 43, 50 mètres de longueur et de 5 mètres de largeur, terminée par un musoir, avec une inclinaison de 0, 07 mètre. Cet ouvrage devait faire un angle de 40° avec le nord magnétique. Il serait construit en moellons de granite et en béton.

Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : granite ; ciment ; moellon

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de l'Etat

Références documentaires

Documents d'archive

- **Construction de la cale dans le havre de Keralies.**
AD Côtes d'Armor. Série S ; sous-série **S. Supl. 168-169**. Construction de la cale dans le havre de Keralies.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S. Supl. 168-169

Annexe 1

Le transport des pierres

Le commerce des pierres avait pris une grande extension dans les deux villages de Kerenoc et Keraliès et les lenteurs de communication entre ces deux points et Lannion pouvaient souvent causer de grands dommages. La commune demanda donc le classement à 6 ou 7 m de la route partant de Convent Marie à Keraliès passant par Saint-Samson. Le Conseil Général semblait sourd aux appels renouvelés et pourtant en 1888, la commune comptait plus de 600 habitants et 200 dits "nomades", le commerce du granite prenait de l'extension. Cette route *pourrait rendre de grands avantages non seulement aux habitants de la commune mais à ceux des communes voisines pour l'enlèvement des pierres de granit*. Le projet fut toujours remis en cause vu l'état des finances. Il fallut néanmoins trouver une solution. Le maire fit réduire le devis de ce chemin avec l'administration *compte tenu des ressources nouvelles que la commune s'est créées en 1893 par la location de deux îles au prix de 290 F l'an*. (synthèse d'après les recherches de l'UTL de Lannion)

Annexe 2

Le port de Keralies

Une fois passé l'île de Bivic (ou Biwic), nous arrivons dans la baie de Landrellec. Celle-ci regroupe de nombreux sites portuaires, qui sont surtout des sites d'échouage.

Le port de Keraliès :

Le premier d'entre eux est le port de Keraliès, surtout connu pour avoir fourni à Charles Le Goffic le cadre de son roman "Le crucifié de Keraliès". Dans les sources dont nous disposons, ce port porte le nom de Port K[-er]radic, mais il s'agit bien du même.

Suit le port Kradic, situé à l'Est. Il y a dans le port un ruisseau qui provient de quelques sources dans le terrain, lequel est presque à sec en été : la mer vient battre la côte à mi-marée ; il ne peut entrer dans ce port que des bâtiments de 50 à 60 tonneaux, y ayant au plein 10 à 12 pieds d'eau.

En 1880, il est question d'établir un embarcadère dans ce port. Ce projet à pour origine les habitants de Landrellec, qui veulent exploiter les rochers de leur côte, pour exporter de la pierre de taille. *Les pierres taillées sur place sont actuellement transportées en voiture dans une petite crique de la baie qui est située au sud des villages de Roscanet et de Landrellec et à laquelle on a donné le nom de port de Keraliès. C'est là que les navires viennent s'échouer pour charger à marée basse* (AD 22 S Supl. 30).

De plus une partie des roches extraites de l'île Grande est exportée par ce port. Il n'existe cependant aucun chemin d'accès à cette grève. Les carriers et marins désirent donc l'établissement d'une cale débarcadère, afin de faciliter les opérations de manutention, et indiquent même à l'ingénieur l'endroit le plus favorable : il s'agit du rocher du Rudulu, qui abrite déjà le fond du port du côté des vents d'ouest.

Le maire penche par contre pour l'autre côté de la baie (Arch. nat. Mar. D222, f°149 et Arch. Art. 3a 19, f°168).

Cependant, ce projet n'aboutira pas malgré une pétition signée par 96 habitants de l'Île-Grande, qui demandait une cale

débarcadère : *Notre île possède toute une flottille de petites embarcations, de gabares, de dundees, qui se livrent au transport du granit dont l'extraction constitue l'unique industrie de notre localité. Dans l'état actuel de nos côtes, le chargement de ces navires offre de grands désagréments, nombre de capitaines ou refusent de venir dans notre port, ou exigent des conditions onéreuses pour nos carriers.*

Annexe 3

Le Pilote de Thomassin, 1875 : havre de Keralies

La grève de Keralies offre aussi un très bon mouillage par les vents de nord-ouest et l'accès déjà assez facile le sera bien plus quand elle sera balisée. Cette relâche a sur toutes autres cet avantage qu'il y a toujours 15 pieds d'eau à l'entrée dans les équinoxes et 7 m dans les mortes-eaux. Avec les vents du sud, sud-ouest et ouest, on reste au mouillage de Vilveur, mais avec ceux de nord-ouest et surtout de nord-nord-ouest, comme la mer passe entre les îlots de la partie nord, on va se mettre à l'abri au sud de l'île de la Souris, où il y a 3 m d'eau à la demi-marée. Il n'y a pas de pilote à l'Île Grande, et c'est très fâcheux pour les navires qui vont à Lannion ; mais on y trouve de très bons pratiques, et il y a une péniche de douane à l'Île Grande et une autre à Roscannet au fond de Keralies, de sorte qu'on ne serait jamais embarrassé pour la sortie.

Il vient tous les ans à Keralies environ 60 navires du port de 20 à 80 tonneaux pour charger des pierres de bordure de trottoirs pour Bordeaux et le Havre, et des gabarres de 20 à 30 tonneaux : les caboteurs y relâchent pendant l'hiver. Il n'y a pas de cale ni de jetée. Il faudrait un appontement pour pouvoir charger à toute heure de la marée. On ne peut donner dans le fond du port qu'à 4 h de montée.

Annexe 4

Questionnaire adressé à Monsieur le Maire de Pleumeur-Bodou le 18 avril 1881 sur l'importance du port de Keralies

Synthèse des questions et des réponses, qui permettent d'interpréter et d'évaluer la réalité socio-économique de la commune et de son économie littorale à la fin du 19^{ème} siècle.

Remarque : La rareté de ce type de démarche administrative et d'enquête sociologique (de la part de l'Etat, service de l'Équipement), nous a conduit à en reproduire les résultats. Les intéressés garantissaient l'exactitude de leurs réponses.

Le nombre d'ouvriers employés à l'extraction et à la taille des pierres embarquées à Keralies : 7 familles concernées, soit 47 âmes, travaillant sur 15 chantiers, à raison de 10 ouvriers par chantier.

Le nombre de familles vivant de ce commerce dans les deux villages concernés Keralies et Landrellec : 13 familles soit 66 âmes.

Le nombre d'habitants agglomérés au village de Landrellec, le plus proche du port : 54 habitants (présence d'un poste de douane).

Le nombre de navires venant moyennement chaque année à Keralies pour l'exportation des pierres et leur tonnage : 166 navires chargeant 5260 tonneaux au total en 1881, dont 25 navires chargeant au total 2000 tonneaux, et les autres navires chargeant entre 50 et 200 tonneaux. La moyenne annuelle de ces dernières années était de 3000 tonneaux (chiffre supérieur à celui du port de Lannion).

Le cubage annuel moyen des pierres taillées exportées est de 1980 m³ à destination de Bordeaux pour une valeur sur place de 46800 m³ et de 180 000 m³ à Bordeaux.

Le cubage moyen annuel pour le littoral compris entre Roscoff et le Cap Fréhel est de 53 000 m³ de pierres brutes, valeur sur place : 11500 m³ et valeur de destination : 23 000 m³.

Les principaux ports de destination des pierres embarquées : Bordeaux, Le Havre, Rouen, Fécamp. Pour les petits navires : tous les ports du littoral.

Les autres points d'embarquement des pierres sur l'Île-Grande : un grand nombre, "comme ils peuvent".

Keralies est cependant le point de la côte où l'on embarque le plus de pierres et représente le meilleur emplacement pour un débarcadère.

Le cubage approximatif des pierres exportées dans les autres parages de l'Île Grande : 800 m³.

Le nombre, le tonnage, l'équipage des bateaux attachés à Keralies : 3 navires de 60 tonneaux chacun (équipage de 5 à 6 hommes), 8 navires de 20 à 25 tonneaux (équipage de 3 hommes), soit 11 navires armés par environ 42 hommes d'équipage.

Questionnaire sur le commerce possible des pommes de terre :

La surface approximative ensemencées en 1882 : 250 hectares, fournissant un fret d'exportation depuis Pleumeur-Bodou.

La production moyenne à exporter : 80 000 kg, représentant une valeur de 40 000 francs.

La quantité exportée embarque actuellement à Perros-Guirec et à Lannion, ports éloignés des lieux de production et de Keralies de 10 à 12 km. Le transport s'effectuant par des chemins souvent impraticables.

Le nombre de familles appelées à profiter de la création du port, du point de vue agricole est de 300 familles.
Les bateaux employés à la récolte et au transport du goémon : 10 bateaux.
Les chiffres annoncés en réponse à ce questionnaire semblèrent par la suite (en 1883) exagérés à l'ingénieur en chef, qui devait justifier de la grosse dépense à imputer à la construction du débarcadère.

Annexe 5

Ressources

20062203752NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 647.
20062203743NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203742NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203740NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203741NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203744NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203745NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203747NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203746NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203755NUCB : Direction départementale de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062203754NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 219.
20062203748NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203750NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203751NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.
20062203749NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Supl. 168.

Illustrations



Projet de balisage de Keralies et de l'Île-Grande, 1866 (carte n° 678, d'après Beautemps-Beaupré, levée en 1837)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-François Beautemps-Beaupré
IVR53_20062203752NUCB



Plan du port et plan général, fin 19ème siècle (AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203743NUCB



Carte des sites entre la côte est de l'Île-Grande et Landrellec, 1886 (AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203742NUCB



Plan général de la baie de Keralies et des îlots, fin 19ème siècle (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203740NUCB



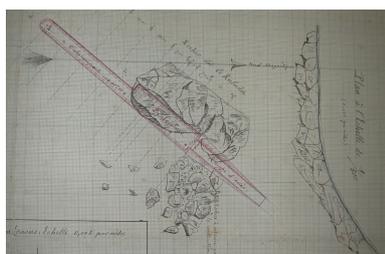
Plan parcellaire et plan général de la baie de Keralies et avant-projet de port, 1881 (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203741NUCB



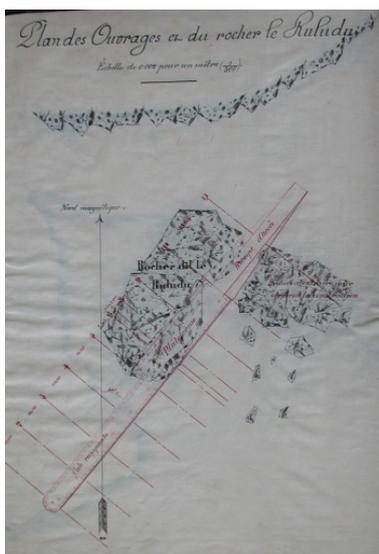
Plan du futur port de Keralies avec la situation des ouvrages projetés (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203744NUCB



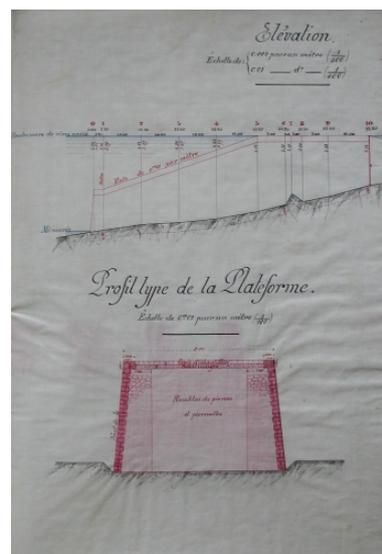
Plan du rocher du Ruludu avec les ouvrages projetés : cale rampante, plateforme et rampe d'accès, 1886 (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203745NUCB



Détails : plate-forme et rampe d'accès (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203747NUCB



Profil type de la plateforme (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062203746NUCB

Dossiers liés

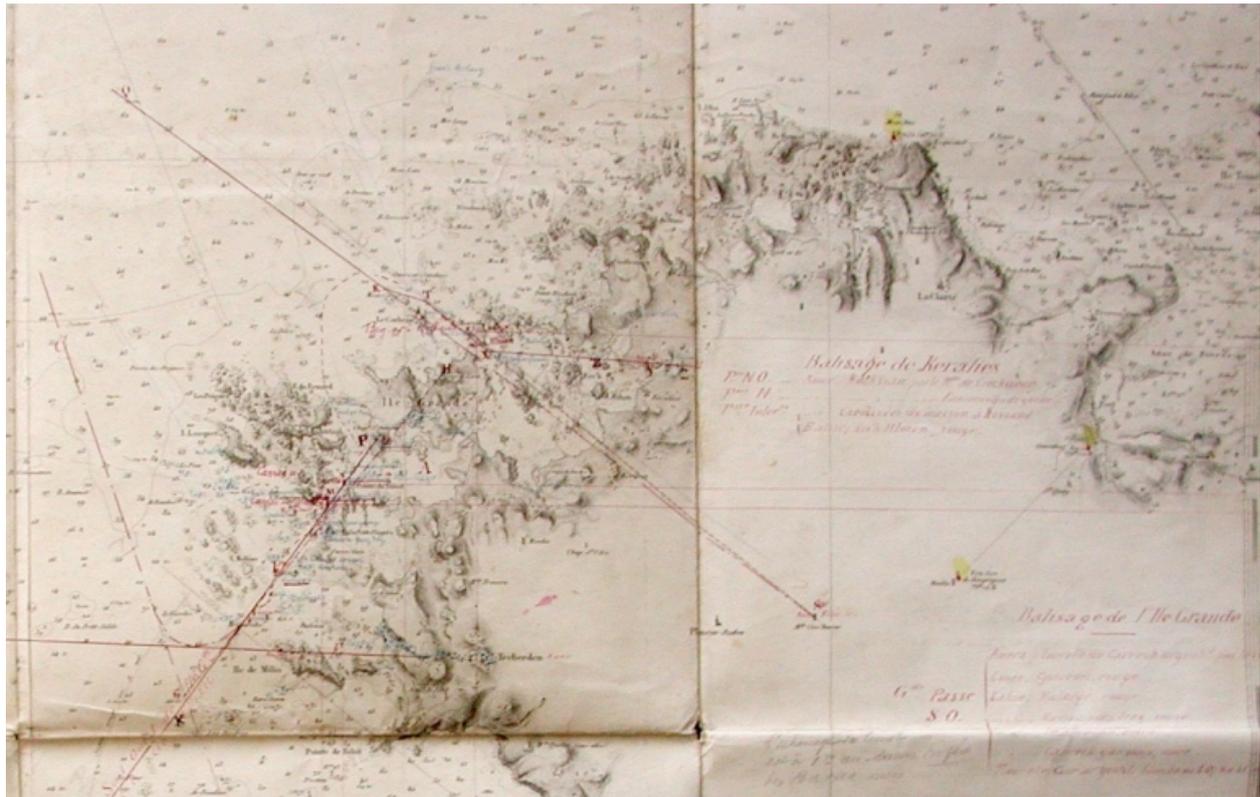
Dossiers de synthèse :

Présentation de la commune de Pleumeur-Bodou (IA22005687) Bretagne, Côtes-d'Armor, Pleumeur-Bodou
Les ports de Bretagne (IA29132231)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

Copyright(s) : (c) Inventaire général ; (c) Conseil général des Côtes-d'Armor



Projet de balisage de Keralies et de l'Île-Grande, 1866 (carte n° 678, d'après Beautemps-Beaupré, levée en 1837)

IVR53_20062203752NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Plan du port et plan général, fin 19ème siècle (AD 22)

IVR53_20062203743NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Plan parcellaire et plan général de la baie de Keralies et avant-projet de port, 1881 (AD 22)

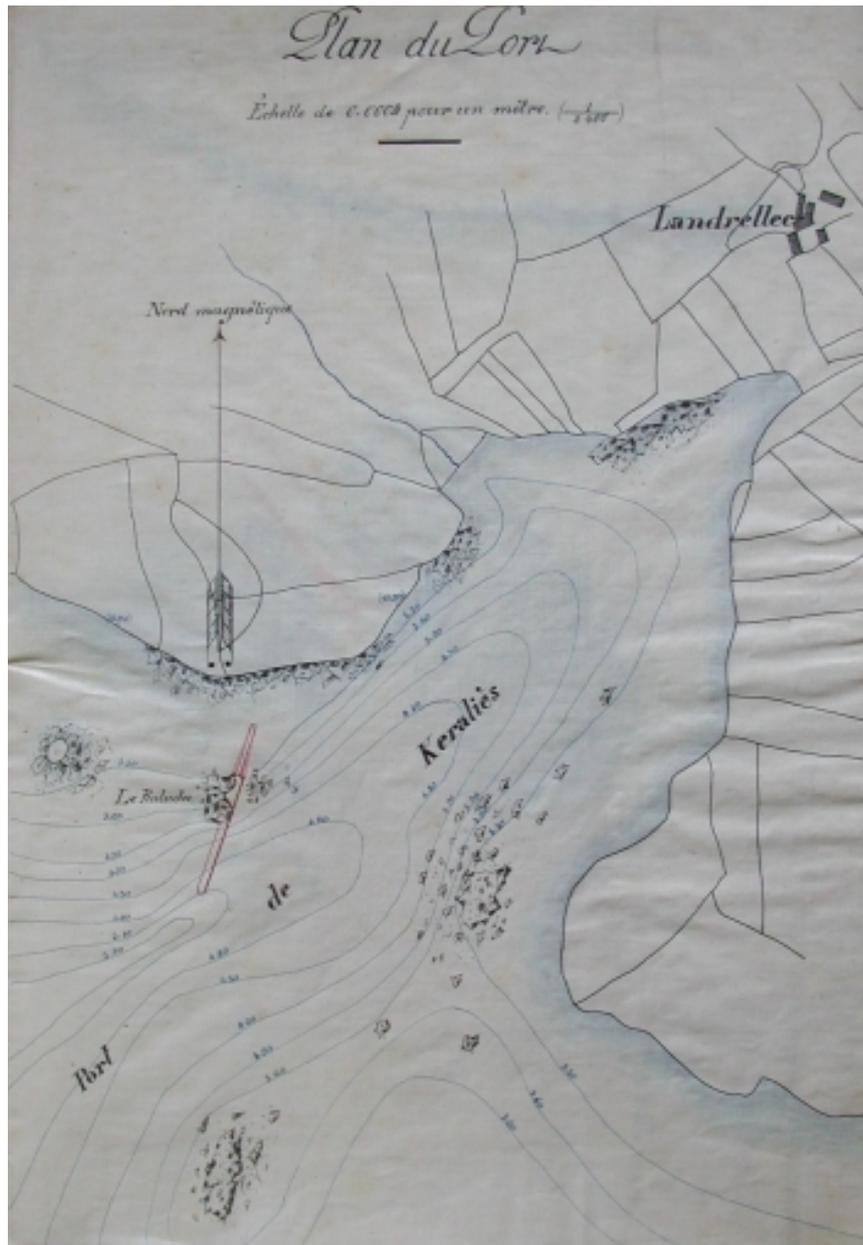
IVR53_20062203741NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Plan du futur port de Keralies avec la situation des ouvrages projetés (AD 22)

IVR53_20062203744NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



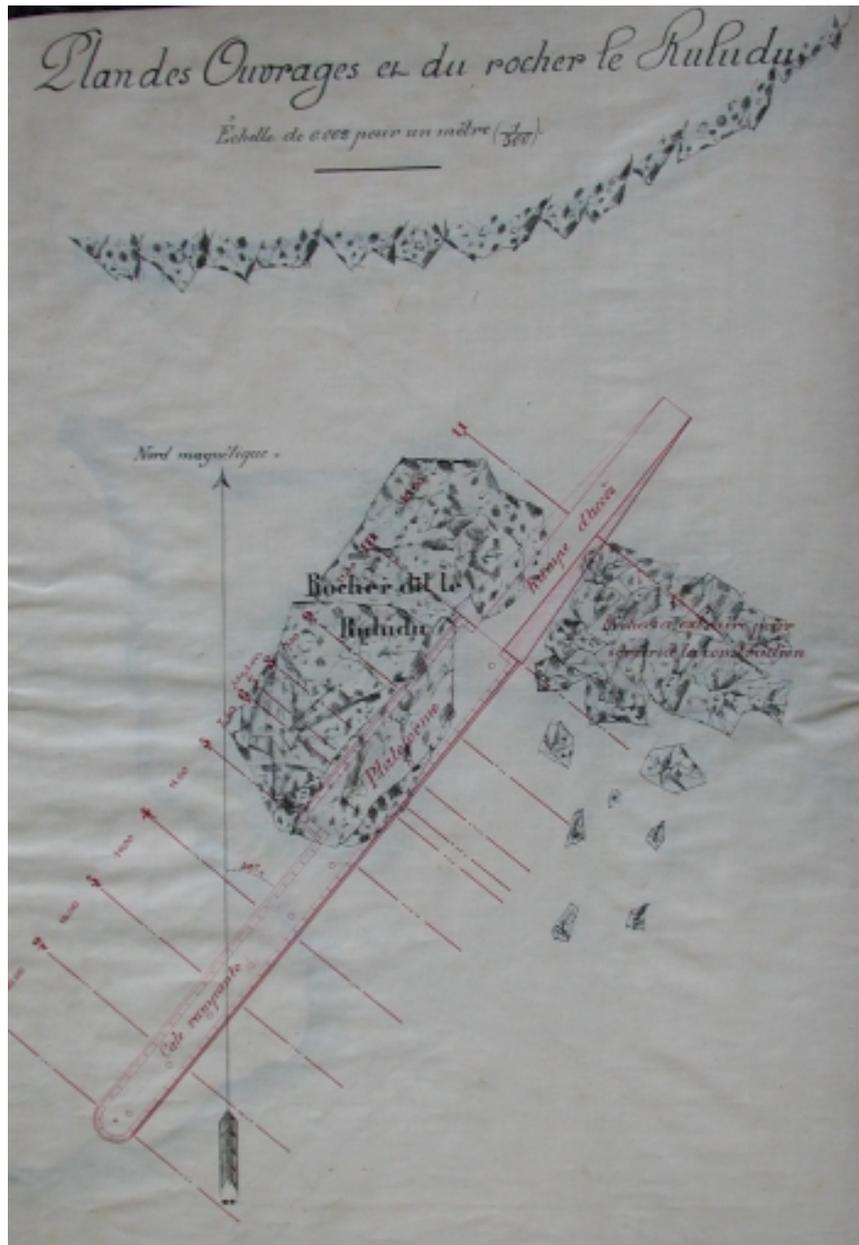
Plan du rocher du Ruludu avec les ouvrages projetés : cale rampante, plateforme et rampe d'accès, 1886 (AD 22)

IVR53_20062203745NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Détails : plate-forme et rampe d'accès (AD 22)

IVR53_20062203747NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



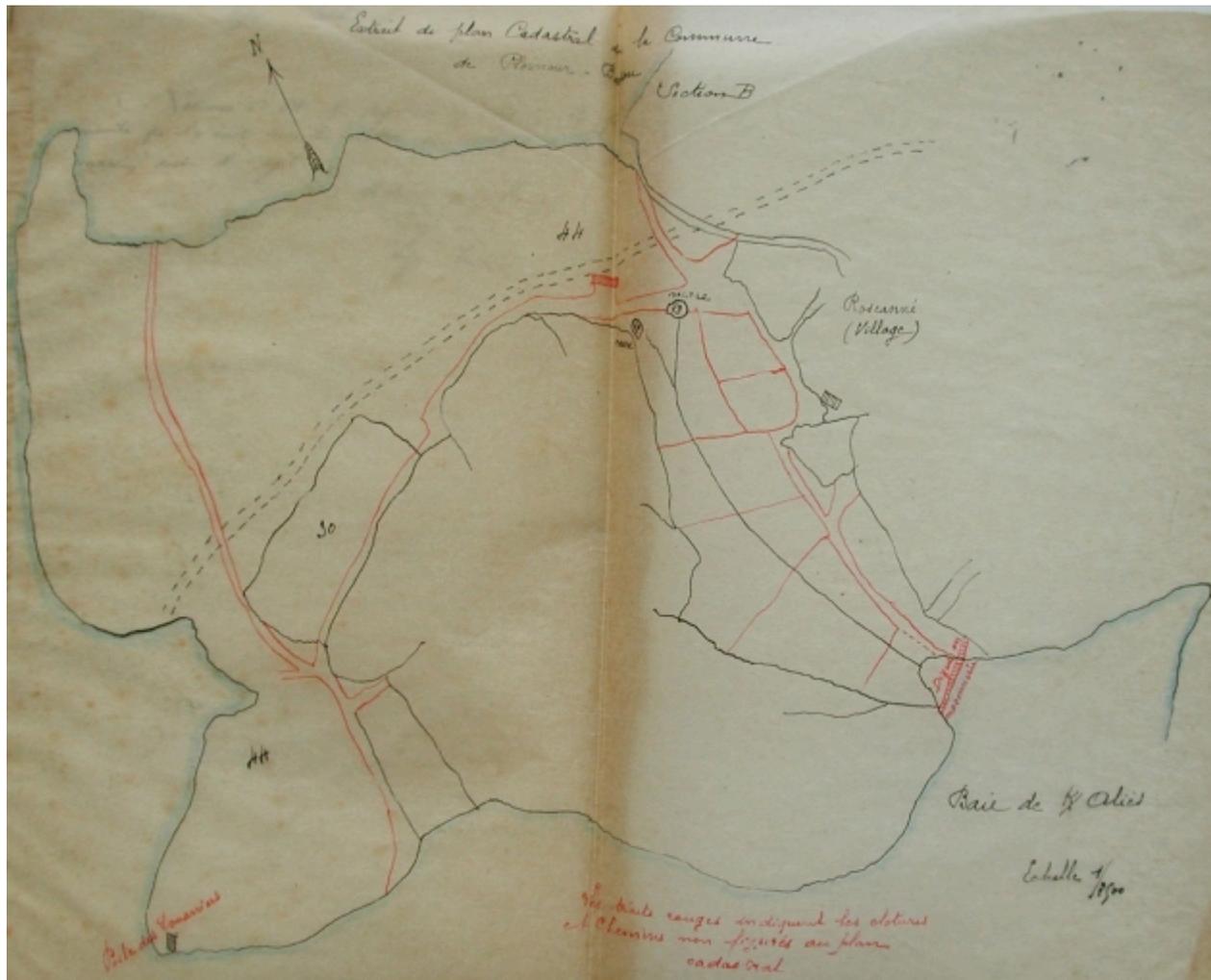
Extrait de la carte du SHOM : le balisage actuel de l'Île Grande à Landrellec, la baie de Keralies (DDE 22, Phares et Balises, Ponts et Chaussées)

IVR53_20062203755NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Plan, extrait cadastral, section B, daté de 1907 de Keralies et de la côte ouest de Landrellec : chemins non cadastrés, digue de Keralies, poste de douane (AD 22)

IVR53_20062203754NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Guillou

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite

Relevé des Navires qui ont pris charge dans la Baie de Keralies pendant les Années 1880, 1881, et 1882.

Nombre de Navires	Années	Vonnage	Nombre d'hommes équipage
132	1880	5260	723
160	1881	5290	602
143	1882	5005	572
<u>Total 491</u>	<u>15675 = 5.22</u> 3	<u>1964</u>

Certifié par le Patron des Douanes
de Pleumeur à Pleumeur le 29. 1882.
Sous le
Cours

10^m 2/3 de gabare
3600^m 2/3

5.221 | 2.5
- 223 | 2090^m
00

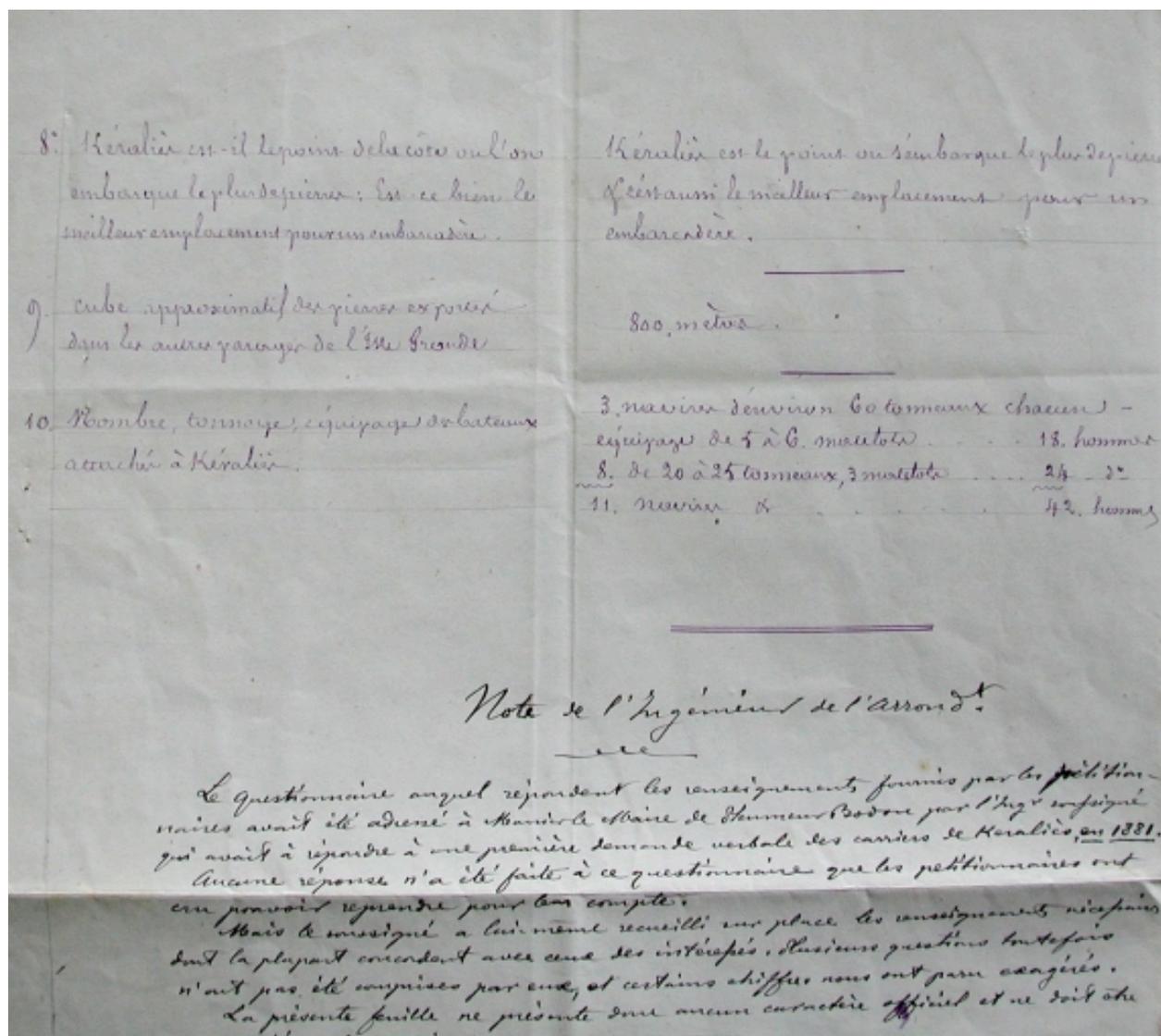
1900 | 25
180 | 20
20

1000^m
15675 | 25
- 67 | 16275^m
175
- 0

A Monsieur L'Ingénieur Ordinaire des ports et Chaux à Guingamp

Relevé des navires qui ont prit charge dans la baie de Keralies entre 1880 et 1882 (AD 22)

IVR53_20062203748NUCB
Auteur de l'illustration : Guy Prigent
(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Questionnaire élaboré en 1881 pour la création d'un port à Keralies (2ème page) et note de l'ingénieur (AD 22)

IVR53_20062203751NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite

Copie Pour la Note au Vieux

de questionnaire adressé à M. de Thiers de Pleumeur-Bodou,
sur l'importance du port de Keralies.

N° Il m'a été répondu à ce questionnaire: Les renseignements
ci-après ont été réunis avec soin par les habitants intéressés
à la création projetée. Ils engagent sans les certitudes.

1° Nombre d'ouvriers employés à l'extraction et à la taille des pierres embarquées à Keralies.	150 ouvriers répartis entre 15 chantiers à raison de 10 par chantier.														
2. Nombre et chiffre des familles vivants de ce lieu commun dans le village de Keralies & de Landrevelles.	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>7 familles pour plus le port de commun</td> <td style="text-align: right;">67 familles</td> </tr> <tr> <td>5 familles</td> <td style="text-align: right;">29</td> </tr> <tr> <td>1 famille</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">13 familles</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">66 familles</td> </tr> </table>	7 familles pour plus le port de commun	67 familles	5 familles	29	1 famille	1	13 familles	66 familles						
7 familles pour plus le port de commun	67 familles														
5 familles	29														
1 famille	1														
13 familles	66 familles														
3. Nombre d'habitants environnés aux villages de Landrevelles qui sont les plus proches de ce port.	54 habitants. Le tiers de ces habitants sont au village qui est de ce port.														
4. Nombre et volume des pierres venues moyennant chaque année à Keralies pour les opérations de pierre. Donner le volume de plus grande pierre qui fréquente le port.	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>de 40 à 200 tonnes</td> <td style="text-align: right;">90</td> </tr> <tr> <td>de 20 à 25 "</td> <td style="text-align: right;">1100</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">Total 1190</td> </tr> </table> <p>En 1881 le port de Keralies n'a été fréquenté par un grand nombre de pierres qui sont de ce port.</p>	de 40 à 200 tonnes	90	de 20 à 25 "	1100		Total 1190								
de 40 à 200 tonnes	90														
de 20 à 25 "	1100														
	Total 1190														
5. Cubes moyens de pierres exportés, leur valeur sur place et leur valeur approximative au point de destination.	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>Cube annuel moyen pour destination de ce port</td> <td style="text-align: right;">10000</td> </tr> <tr> <td>Valeur sur place</td> <td style="text-align: right;">40000</td> </tr> <tr> <td>Valeur à destination</td> <td style="text-align: right;">100000</td> </tr> <tr> <td>Cube annuel moyen pour destination de ce port</td> <td style="text-align: right;">10000</td> </tr> <tr> <td>Rouff & le cap Tribel de ce port</td> <td style="text-align: right;">5000</td> </tr> <tr> <td>Valeur sur place</td> <td style="text-align: right;">11000</td> </tr> <tr> <td>Valeur à destination</td> <td style="text-align: right;">11000</td> </tr> </table>	Cube annuel moyen pour destination de ce port	10000	Valeur sur place	40000	Valeur à destination	100000	Cube annuel moyen pour destination de ce port	10000	Rouff & le cap Tribel de ce port	5000	Valeur sur place	11000	Valeur à destination	11000
Cube annuel moyen pour destination de ce port	10000														
Valeur sur place	40000														
Valeur à destination	100000														
Cube annuel moyen pour destination de ce port	10000														
Rouff & le cap Tribel de ce port	5000														
Valeur sur place	11000														
Valeur à destination	11000														
6. Liste de destinations des pierres embarquées.	<p>Des grandes pierres: Rouff, de ce port, de ce port, de ce port.</p> <p>Des petites pierres: de ce port, de ce port, de ce port.</p> <p>Des pierres de ce port: de ce port, de ce port, de ce port.</p>														
7° Quels sont les autres points de départ de pierres embarquées à l'embarquement de pierres.	<p>Les autres points de départ de pierres embarquées à l'embarquement de pierres.</p>														

Questionnaire (1ère page) élaboré en 1881 pour la création d'un port à Keralies (AD 22)

IVR53_20062203749NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Vue générale de la côte de Keralies depuis l'Île Grande

IVR53_20052206309NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Inventaire général, ADAGP

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation