

Bretagne, Côtes-d'Armor  
Plérin

## Infrastructures portuaires, Port du Légué, rive gauche (Plérin-sur-Mer)

### Références du dossier

Numéro de dossier : IA22013687

Date de l'enquête initiale : 2008

Date(s) de rédaction : 2009, 2025

Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Plérin-sur-Mer, enquête thématique régionale Les ports de Bretagne

Degré d'étude : recensé

### Désignation

Dénomination : port

Vocabulaire : Le Légué

Parties constituantes non étudiées : avant-port, bassin à flot, quai, pont, écluse, bassin à flot, pont, cale, maison

### Compléments de localisation

Milieu d'implantation :

Références cadastrales : . Domaine Public Maritime

### Historique

Il semble que le Légué ne soit pas le port primitif de Saint-Brieuc. Les premiers ports, 'Portus Aurélius' ('Port Aurel') et 'Portus Cessonius' ('Port de Cesson') auraient disparu à la suite d'un cataclysme survenu en l'an 709. Selon la tradition orale, C'est le port du Valais (appelé 'Port Glé') qui aurait été le port de Saint-Brieuc. Il menait encore les navires au début du 20e siècle jusqu'au fond de la baie d'Yffiniac, avant que les phénomènes d'envasement ne changent la profondeur et la géomorphologie locale.

La 1ère mention du havre du Légué est datée de 1423, dans une lettre de change de Jean V, duc de Bretagne, donnée à son épouse Jeanne de France, pour le négoce et la pêche à Terre-Neuve. En 1556, on remarque l'existence de 'souilles' pour l'échouage des navires et la présence du manoir de l'armateur Favigo[t]. En 1625, le manoir de Rohannec'h témoigne d'un commerce déjà actif. En 1687, l'armateur Le Roux arme pour Terre-Neuve, et en 1691, Saint-Brieuc devient le siège royal de l'Amirauté.

En 1731, les premiers travaux portuaires sont réalisés : construction d'un pont en bois et du 'Chemin Neuf'.

Pendant le 4e quart du 19e siècle et le 1er quart du 20e siècle, les travaux d'aménagement du port vont s'accélérer. Des armateurs et des commerçants, comme Alain Le Gouales de Mézaubran et la famille Sébert, vont favoriser le développement industriel et commercial du Légué : nouvelles lignes de chemin de fer et nouvelle ligne de transport maritime en direction des îles anglo-normandes (commerce de la pomme de terre). Le port du Légué devient à la fois un port de Grande pêche, de pêche côtière et un port de commerce, très actif pour son hinterland environnant (commerce des céréales, de la toile et des meules de moulin). Il est considéré comme un port-refuge, un port secondaire.

Cependant, l'historique des travaux d'aménagement portuaire du Légué montre une succession de chantiers ponctuels et le manque d'aménagement global : En 1731 : premiers travaux portuaires d'après le plan dressé par l'ingénieur Thévenou : construction du Pont de bois. En 1756 : plan du Légué par l'ingénieur Chacat de Grandmaison. En 1758 : construction du quai d'Aiguillon et des premières cales, rectification du chenal. En 1733 : le quai et le pont sont détruits par le 'déluge de Châtelaudren'. En 1777 : édit royal donnant le droit d'armer pour les colonies. En 1783 : rectification du chenal sur 300 mètres et aménagement d'un nouvelle route d'accès au port. En 1784 : plan du port par l'ingénieur Perroud. En 1796 : Plan de 'Port-Brieuc' avec projet de nouvelles cales. En 1819 : création de la Chambre de Commerce et reconstruction du Pont-de-Pierre modifié. En 1837 : construction des quais de Nemours et de Rohanet En 1844 : prolongement du chemin de halage, rive gauche En 1847 : projet de bassin à flot En 1859 : projet de mise en communication du bassin à flot et du port d'échouage du Légué Entre 1868 et 1876 : Écluse et bassin à flot en construction (achèvement de l'écluse en 1869). En 1881 : projet d'une double écluse. En 1885 : Achèvement et ouverture du bassin à flot, fonctionnement manuel de

l'écluse. Construction de la voie ferrée, rive droite. En 1887 : projets d'avant-port à la Pointe-de-l'Aigle et d'allongement de l'écluse. En 1893 : ouverture du pont tournant livré à la circulation.

Le port du Légué devient un port à bassins, le seul dans les Côtes-du-Nord, dont les équipements répondaient aux besoins économiques de cette fin du 19ème siècle. En 1904 : construction d'une voie ferrée, rive gauche. En 1915 : création du bassin à flot n° 2 et d'un barrage déversoir. En 1928 : électrification du système de manœuvre de l'écluse. EN 1932 : nouveau plan d'équipement portuaire. En 1936 : allongement de l'écluse (+ 10 mètres), opération de désenvasement. En 1944 : écluse dynamitée et détruite. En 1946 : reconstruction et désenvasement, reprise du trafic, phase active, écluse portée à 85 mètres. En 1962 : avant-projet de modernisation portuaire ; nouveau feu à la cale de la Douane. En 1968 : augmentation du trafic portuaire et projet d'agrandissement du port. En 1969 : trafic portuaire à son apogée : projet de terre-plein. En 1975 : nouveau projet d'extension et construction du terre-plein de la Ville-Gilette. En 1981 : projet de port de plaisance. En 1985 : endigage à la Pointe-de-Cesson, désenvasement, chute du trafic. En 1991 : nouveau projet d'extension, projet de port de plaisance, difficultés de la pêche. En 1992 : projet de développement global du port. EN 1999 : premiers travaux d'aménagement du port de commerce.

Les récentes améliorations portuaires ont augmenté la superficie des terre-pleins sur la rive gauche et facilité les mouvements des bateaux de pêche. L'endigage réalisé à la Pointe-de-Cesson en 1985 constitue un entonnoir dont les perrés ont servi au futur port. Après les graves crises économiques qui ont perturbé le trafic du port à la fin du 20e siècle, plusieurs projets d'extension du port du Légué ont été étudiés par la Chambre de Commerce, avec le soutien du Conseil général des Côtes-d'Armor, dont la réalisation en cours d'un grande digue à l'Est et du 3ème quai.

Le port du Légué est aujourd'hui le principal port de commerce des Côtes-d'Armor et le 5ème port breton (trafic pour les bateaux de charge de 3000 à 5000 tonnes). Il est aussi devenu un port de plaisance et un site départemental de réparation navale, en particulier pour les navires de pêche de fort tonnage (350 tonnes).

Les friches industrielles de la rive droite du Légué (Carré Rosengart, Chaffoteaux et Maury) sont devenues un atout pour le développement des activités portuaires du Légué autour des activités de maintenance de la plaisance et de la pêche, mais aussi pour le développement du commerce maritime, lié au contexte international favorable aux transports maritimes.

Période(s) principale(s) : 1er quart 15e siècle, 16e siècle, 17e siècle, 2e quart 18e siècle, 3e quart 18e siècle, 18e siècle, 19e siècle, 20e siècle

## Description

Jusqu'au milieu du 19ème siècle, l'espace navigable du port du Légué était très restreint. La marée d'Equinobe submergeait les quais. D'autre-part, le port est exposé aux vents de Nord-Nord-Est, ce qui représente une forte contrainte pour les navires qui quittent ce port 'vent de bout'. Les premiers travaux d'aménagement du port (bassin à flot, premier brief) ont permis de rendre ses quais accessibles aux vapeurs. Cependant, la canalisation du Gouët et l'endigage de la rivière ont freiner l'effet chasse d'eau et envasé progressivement l'estuaire.

Le port comprend plusieurs parties distinctes, depuis l'avant-port en aval, avec ses digues, jetées, môle et son chenal d'accès jusqu'aux deux bassins (pêche, commerce et plaisance), reliés par l'écluse, le barrage déversoir et le pont tournant. Ces ouvrages portuaires sont complétés par les nouvelles digues de la Pointe-de-Cesson en direction du môle de 'Sous-la-Tour', qui élargissent les perspectives de développement portuaire.

L'endigage de la Pointe-de-Cesson doit servir à l'extension du nouveau port du Légué afin d'aménager une zone industrielle portuaire sur plus de 13 ha reliée directement au port actuel trop faiblement doté en terre-pleins. Les terre-pleins de la Ville-Gilette et du quai Surcouf, rive droite, proposent leurs infrastructures au commerce international. L'îlot de l'Ecluse et la presqu'île du bassin n°1 servent de dépôt pour le sable, le maërl et la kerphalite.

L'anse d'évitage, située sur la rive droite, occupe l'ancien emplacement de la cale de carénage. Elle permet aux navires de longueur inférieure à 50 mètres 'd'éviter'. L'anse forme un rectangle long de 48 mètres et large de 30 mètres. Elle s'achève par 2 cales inclinées et son sol présente la particularité d'être pavé.

L'activité de commerce se répartit aujourd'hui entre le bassin à flot Le Guales de Mézaubran (avec ses 650 mètres de quais), le terre-plein de la Ville Gillette (poste d'échouage avec un quai de 120 mètres du côté plérinais, où les navires chargent les sables et la ferraille), et le nouveau terminal des Kaguerlins. Les trois nouveaux quais rive droite, offrent des perspectives de développement pour la réception des navires marchands ; cependant, le 3ème quai n'est pas assez long pour recevoir trois navires en même temps (84 mètres de longueur). De plus, il s'affaisse et les bassins s'envasent, portant leur profondeur à 4 mètres.

## Eléments descriptifs

### Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état, remanié

## Décor

Techniques : maçonnerie

## Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la région (Port géré par le syndicat mixte Grand Légué (SMGL))

## Références documentaires

### Documents d'archive

- **Port du légué : concession et exploitation du gril de carénage par la Chambre de Commerce de St-Brieuc. Travaux (1916-1947). Grues pour le déchargement des navires.**  
Archives départementales des Côtes d'Armor. **S Suppl. 276-277.** Port du légué : concession et exploitation du gril de carénage par la Chambre de Commerce de St-Brieuc. Travaux (1916-1947). Grues pour le déchargement des navires.

### Documents figurés

- **Avant-projet de bassin à flot (1839-1861). Prolongement du chemin de halage (1844-1845)**  
Archives départementales des Côtes d'Armor. **S Suppl. 108.** Avant-projet de bassin à flot (1839-1861). Prolongement du chemin de halage (1844-1845).
- **Alimentation du bassin par le Gouëdic (1859-1870). Réparation d'une cale de débarquement (1865-1866). Achèvement de l'écluse (1867-1881). Entretien et élargissement du chemin de halage (1868-1891).**  
Archives départementales des Côtes d'Armor. **S Suppl. 110.** Alimentation du bassin par le Gouëdic (1859-1870). Réparation d'une cale de débarquement (1865-1866). Achèvement de l'écluse (1867-1881). Entretien et élargissement du chemin de halage (1868-1891).
- **Port du légué : pont tournant entre St-Brieuc et Plérin, études et plan (1880-1890).**  
Archives départementales des Côtes d'Armor. **S Suppl. 529.** Port du légué : pont tournant entre St-Brieuc et Plérin, études et plan (1880-1890).
- **Extrait du plan original daté de 1756, dit Chocat de Grandmaison**  
Extrait du plan original daté de 1756, dit Chocat de Grandmaison (AD 35 : C FI 2396-01).

### Bibliographie

- **Carnet de port**  
CHASSEBOEUF, Gildas. **Carnet de port.** Douarnenez : Editions Le Chasse-Marée, 2006.
- **Etudes des ports, havres, baies, grèves et ruisseaux portant leurs eaux à la mer**  
MAZIN, Charles, Guillaume (de). **Etudes des ports, havres, baies, grèves et ruisseaux portant leurs eaux à la mer,** Paris, 1756.  
p. 86
- **Ports maritimes de la France. Notices sur les ports des baies de Saint-Brieuc et du Guildo et des parages voisins**  
PELAUD, M. **Ports maritimes de la France. Notices sur les ports des baies de Saint-Brieuc et du Guildo et des parages voisins.** Ministère des Travaux Publics : Imprimerie nationale, 1878.  
p.

### Documents audio

- **Témoignage oral sur l'histoire du port du Légué et les activités de pêche et de cabotage**

**BUFFARD, François. Témoignage oral sur l'histoire du port du Légué et les activités de pêche et de cabotage.** Plérin : 20 mai 2009.  
témoignage oral

## Annexe 1

**Extrait des recherches historiques de Gwenaël Romac, architecte. Publication, juin 2000 dans 'l'Echo du Bosco', bulletin d'information de l'association du Grand Léjon.**

### **Historique du port du Légué**

Soucieux d'apporter sa contribution à la connaissance de l'histoire maritime du Légué, l'Association pour le Grand Léjon vous propose un texte élaboré par Gwenaël Romac dans le cadre de ses études d'architecte. Ce document, par son caractère synthétique mais néanmoins précis, retrace la lente évolution du port du Légué au fil des siècles. Il peut, sans conteste, servir de référence pour tous ceux qui auraient à cœur de développer un aspect méconnu de l'histoire de ce port. Il a fait l'objet d'une publication, à partir de juin 2000, dans l'Echo du Bosco, bulletin d'information du Grand Léjon.

#### **Introduction**

Les territoires tels qu'on les perçoit aujourd'hui sont le produit d'une lente maturation où l'homme a façonné au cours du temps, selon ses besoins, notre paysage. Comprendre un site, c'est d'abord comprendre son histoire. La relation du Légué entre l'Armor et l'Argoat (la mer et la terre), entre une ville située 80 m plus haut n'ayant aucun regard sur celui-ci et une mer qui n'entre que quelques heures par jour dans le port est difficile. A travers un développement historique je tenterai de comprendre comment le Légué a été façonné. Le Légué port de mer ou port de terre ?

#### **la découverte : 482 - 1423 :**

Il existe peu de documents sur le Légué et son activité avant 1423 où il est mentionné dans une lettre de change du Duc Jean V. On trouve cependant une histoire sur l'arrivée du moine Brieuc, fondateur historique de la ville, dans l'estuaire du Gouët en 482 narrée par le chanoine La Devision. La description du site est contradictoire, d'abord défini comme inhabité pour conforter la légende de la fondation de St Brieuc. *Ce lieu n'estoit pour lors qu'une affreuse et un affreux désert, qui n'avoit pour tout bastiments que des bois, des rochers, des montagnes et des vallées : bref une vaste forêt.* Ensuite pour justifier l'implantation du moine en terrain fertile il ajoute : 'il' (St Brieuc) regarde et considère attentivement ce séjour et ce climat, il trouve l'air fort tempéré, doux et salubre, la situation agréable ; il voit ce terroir arrosé de plusieurs belles fontaines, entouré de deux gentilles rivières..., un beau port appelé jadis le port de Cesson, aujourd'hui le havre du Légué, les vallées d'alentour enrichies de belles prairies, il juge ce lieu devoir être fertile et regrette que l'industrie et le bonheur de quelques habitants n'a eu soin de cultiver. On peut donc situer à l'embouchure du Gouët, sous Cesson un port primaire. L'activité du lieu se situe au niveau de l'exploitation du sel et des produits calcaires (le maërl) qui servent à enrichir les sols, la pêche reste mineure, principalement sous la forme de pêche à pied et côtière. Pendant ce temps Saint-Brieuc se développe autour de sa vocation religieuse, le monastère devient le siège d'un évêché. Le Légué, alors une ria, apporte une relation des produits de la mer vers la terre, isolé cependant des préoccupations religieuses de St-Brieuc.

#### **L'esquisse du port : 1423 - 1700 :**

En 1423 on trouve la première mention de Cesson et du havre du Légué reconnaissant une activité portuaire par une lettre de change du Duc Jean V. En effet, le 15ème siècle représente un tournant dans la vie du Légué : la naissance d'un port et de ses activités, toute la pêche hauturière qui remplace la pêche côtière et surtout l'apparition du commerce. Le développement du commerce maritime est du à quelques armateurs avisés, ayant réalisé qu'il y avait des marchandises au niveau du bassin briochin et de l'arrière pays et que celles-ci ne pouvaient transiter que par la mer, les voies terrestres étant impraticables. Cette activité permet donc d'écouler les productions de l'arrière pays tant au niveau de l'agriculture, que de l'artisanat, comme le commerce des toiles de Quintin, ou celui des céréales qui se fait au Légué. Une petite industrie naît, on y trouvera : fonderie, forge, tannerie. L'activité commerciale s'élabore en créant un circuit qui intègre la grande pêche. En effet une vingtaine de navires par an arment pour Terre-Neuve où l'on pêche la morue. Celle-ci est vendue au Havre, à Nantes, à Marseille, d'où les navires ramènent des huiles, savons, fruits secs. A la fin de ce 15ème siècle, les activités existent mais aucun aménagement n'est encore créé au Légué. La ville de Saint Brieuc se compose de trois unités : La vieille cité autour de sa cathédrale, les villages et un avant port : le Légué.

C'est aux 16ème et 17ème que vont apparaître les premières esquisses de structures portuaires avec l'essor continual du commerce et l'implantation de fabriques nouvelles. En 1556, l'armateur Favigo, qui a édifié son manoir au niveau de l'actuel octroi au pied du chemin qui vient de la ville, crée des cales et appontements pour ses navires. On peut aussi noter l'existence de souilles. Il faut attendre 1625 pour observer de nouvelles constructions, c'est le manoir de la famille de l'armateur Rohannec'h, situé en haut de l'éperon entre le Gouët et le Gouédic. La situation de ce bâtiment est étudié de façon à jouer le rôle de vigie et surveiller à la fois l'arrivée des navires au Légué, et le port. C'est le symbole du commerce actif. Un four à chaux s'est installé au niveau de la jonction entre le Gouët et le Gouédic, ainsi que deux corderies de part et d'autre de ce premier.

A la fin du 17ème siècle, le Légué peut être qualifié d'embryon de port, c'est un site où se développent des activités portuaires, mais où il n'y a aucun équipement. Il n'existe en effet pas de quais, mais seulement quelques souilles. Les chemins de liaison avec la ville sont peu praticables en raison de leur étroitesse et leur déclivité, le passage d'une rive à l'autre s'effectue à marée basse par un gué. De plus son accès est peu aisé, Colbert de Croisy en dira en 1665 : *son port n'est d'aucune considération et n'est fréquenté que de petits bâtiments au dessous de 100 tonneaux, la mer y asséchant de si loin qu'il n'y a aucune apparence d'y retirer aucun vaisseau considérable*. Pourtant, les armateurs tels Rouxel, Favigo, Rohannec'h, qui s'enrichissent des activités maritimes et représentent la bourgeoisie briochine ne s'y trompent pas. Ils se battent pour conserver leur priviléges commerciaux, pour développer leur port quitte à en exagérer l'importance et les possibilités.

En 1773, s'abat le 'déluge de Chatelaudren' qui détruit le pont de bois et emporte le quai.

Un édit royal donne le droit d'armer pour les colonies en 1777. Cette autorisation renforce la vocation au commerce maritime de la ville de Saint Brieuc alors considérée comme 'un vaste monastère'. Cela entraîne un nouveau dynamisme économique, qui implique une amélioration des équipements et des accès au port tant par voie maritime que terrestre (liaison avec la ville, l'arrière pays). Le projet de réparation du quai d'Aiguillon et des cales est élaboré par l'ingénieur Perroud. Le chenal est à nouveau rectifié sur 300 m et une route neuve d'accès plus facile est aménagée sur la rive droite du Gouët doublant la rue du Gouët. Perroud propose un plan l'aménagement du quai rive droite. Ce sera le quai Lambert dont les travaux débuteront en 1788. Ces travaux vont de pair avec le prolongement du quai d'Aiguillon par un chemin de halage de 700 m. Le port se construit sur les deux rives, une passerelle piétonne submersible est lancée entre celle-ci. La ville de Saint Brieuc pendant ce temps grandit vers le nord, s'installant sur le plateau qui domine le port. Le Légué malgré sa vocation au commerce maritime, ne présente pas d'industrie des constructions navales, il n'y a que trois cordiers, deux voiliers et trois étoupassiers. Une tannerie et un imprimerie sont créées au niveau du pont de Gouët.

## Annexe 2

**Extrait des recherches historiques de Gwenaël Romac, architecte. Publication, juin 2000 dans 'l'Echo du Bosco', bulletin d'information de l'association du Grand Léjon.**

### Historique du port du Légué

#### Les premiers travaux : 700-1800

Au début du 18ème, le Légué est considéré comme sûr et abrité des vents, mais il présente un chenal sinueux et de profondeur médiocre de 25 x 1500 m. Dès 1731 on assiste aux premiers travaux portuaires qui visent à améliorer les communications d'une part entre la ville et le port et d'autre part entre les deux rives. Est ainsi construit un pont de bois mobile, au niveau du manoir Favigo, qui permet aux navires de remonter jusqu'au pont de Gouët, alors limite du port. Le chemin neuf est tracé de façon à offrir une déclivité moindre et largeur supérieure à l'actuelle rue du port Fivago. L'état du port ne s'améliore guère, les navires qui se débarrassent de leur lest et les souilles créées sous les bâtiments, rendent les fonds inégaux pouvant briser les navires lors des échouages. De plus les pierres des lavandières bouchent l'entrée du port, celui-ci se comble et est définitivement périlleux. Il devient urgent de prévoir un aménagement du Légué. C'est le début d'une période de travaux. En 1756 l'ingénieur Chocat de Grandmaison lève un premier plan du havre du Légué. On y voit déjà l'état et la qualité du bâti (habitat, entreprise), en particulier au niveau du hameau du Légué, les accès et le Gouët ponctués par les souilles. En 1758, un plan d'aménagement de la rive gauche est dressé, il s'agit d'une part du quai d'Aiguillon (actuel quai de Légué), long de 160 m et pourvu d'une cale à chaque extrémité, et d'autre part, d'une rectification de la sinuosité du Gouët. Les travaux commenceront un an plus tard.

## Annexe 3

**Paul Ollivier, association 'Le Signet', avril 2010**

### Le Légué - Village et Le Légué- Port

Pour les personnes anciennes de Plérin, la rive gauche du Gouët est scindée en écarts et en noms de lieux bien définis et correspondant en presque totalité à l'histoire locale.

C'est ainsi que, pour ne citer que la partie la plus proche de la mer, on peut noter des noms tels que le Moulin du Bosq, le Pont de Gouët, les moulins de Souzain (Suzerain), Roche Plate (gué amont Port Favigot), le Pont de Pierre, Le Légué, la Côte Jaspa, La Ville Gilette, la Douane, Le phare.

Dans cette énumération le nom 'Le Légué' a une définition bien précise qui est celle du village ancien devant le port du même nom, attestée avant 1405, en confirmant les droits seigneuriaux du Duc de Penthièvre. La localité, située en la paroisse de Plérin, est devenue depuis la Révolution la commune de Plérin. C'est ainsi qu'en matière de nom de lieu d'habitat, le Légué est utilisé uniquement pour la partie comprise entre le Pont de Pierre et le Pont Tournant.

Le nom de Légué a une signification toute différente lorsqu'il désigne le port dont l'étude a débuté en 1756, par emprise sur le domaine maritime royal. Ce qui aboutit à la création du premier quai dit Quai d'Aiguillon, placé au

droit du chenal du Gouët devant le port d'échouage, qui préexistait et dont il a retenu le nom. Ce nouveau port, après canalisation du Gouët, était opérationnel juste à la veille de la Révolution.

A partir de cette période, toutes les extensions liées au port seront effectuées sur le domaine maritime, chemin de halage, bassin à flot avec écluse, quai de Nemours, quai Armez, déversoir, comblement de la cale de carénage, terre plein de la Ville Gilette, quai Sébert, enclosure, digue et quai devant la Tour de Cesson. Tous ces travaux portuaires maritimes ont été effectués en retenant pour l'ensemble le nom général du Légué, celui du port primitif en Plérin. C'est le caractère maritime de cette emprise qui a depuis sa création justifié de relever d'une autorité administrative différente, Ponts et Chaussées, Etat, Conseil Général, Chambre de Commerce et d'Industrie, dans le cadre d'un périmètre portuaire bien défini qui correspond sensiblement aux limites maritimes d'origine.

## Annexe 4

### Extrait des observations de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées en 1840

#### Extrait des observations de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées en 1840

AD 22, S Suppl. 108.

*En 1830, le port du Légué accueillait environ 25 bâtiments appartenant aux négociants du lieu, à savoir dix barques de 30 à 100 tonneaux montées chacune par 5 à 10 hommes et 15 navires employés à la Grande Pêche de Terre-Neuve, du port de 150 à 300 tonneaux et ayant en moyenne 50 hommes d'équipage. Depuis 1830, le nombre de navires et de marins s'est accru.*

*En 1839, le port du trafic du port du Légué, grâce aux premiers quais réalisés, comptabilisait 382 navires par an, pour l'importation de sel et de bois du Nord et 978 navires en sortie (céréales, pierre de taille, morues).*

#### Extrait des observations de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées en 1869

AD 22, S Suppl. 110.

*Le mouvement commercial du port du Légué ne nous semble pas susceptible de grands développements, malgré la présence d'un bassin à flot. En 1868, le commerce maritime du port du Légué a considérablement diminué pour les exportations de granite et l'importation de vins de Bordeaux. En échange, les déchargements de houille, de bois du Nord et de noix animal sont en croissance, et l'exportation de légumes (pommes de terre et oignons), par petits cutters anglais, se développe chaque année.*

*Ajoutons que le littoral de la Bretagne présente un nombre considérable de ports. Les Côtes-du-Nord en comptent 16 où il se fait des opérations de commerce, importation et exportation, aucun ne peut arriver à une importance bien grande. Les statistiques indiquent que sur ces 16 ports, 5 seulement ont un mouvement (entrées et sorties) égal ou supérieur à 20 000 tonnes. Le Légué est naturellement le plus fréquenté : en 1868, il y est entré 474 navires jaugeant 35 000 tonnes, mais si l'on se reporte aux années antérieures, on trouve que la moyenne des entrées de 1846 à 1856 était de 420 navires et que le maximum a été atteint en 1861, 1862 et 1863 avec 650 navires et un tonnage de 45000 tonnes ; c'est l'époque où se construisait la ligne de Rennes à Brest, et au Légué, se débarquaient les rails venant des usines du nord.*

*le développement du commerce en Bretagne se fera selon toute probabilité au profit des voies ferrées qui ont déjà accaparé plusieurs branches du commerce maritime.*

L'ingénieur poursuit son analyse en évoquant la diminution du nombre de navires armés pour Terre-Neuve et Islande (13 navires en 1868) et en doutant du fait que les goélettes (pour Islande) aux formes évidées supportant mal l'échouage, ainsi que les grands caboteurs, viennent au bassin du Légué (hors temps d'hivernage), pourtant le seul port à flot du Département. L'accès au Légué étant impossible en morte eau et restant difficile. L'ingénieur conclut son rapport en mettant en évidence le manque de perspective de développement du port et le peu d'utilité du bassin à flot, seulement apte à recevoir les bateaux et autres caboteurs liés aux négociants du Légué.

## Annexe 5

### Dessertes routières et ferroviaires du port du Légué

Le trafic portuaire est favorisé depuis la fin du 19ème siècle par les dessertes routières et ferroviaires. Depuis 1887, la voie ferrée relie la gare SNCF de Saint-Brieuc à celle du Légué située à proximité du bassin n° 1, au quai Surcouf. Elle emprunte un long tunnel long de 253 mètres sous le promontoire de Cesson. Quatre voies existent sur la rive droite facilitant les manœuvres. La voie de la rive gauche, installée en 1904, fut supprimée en 1956. Deux voies d'accès routier relient Saint-Brieuc au port du Légué, dont la plus ancienne aboutit au Pont-de-Pierre à partir de la cathédrale. L'autre longe la vallée du Gouédic et débouche au bassin n° 1. Les deux rives sont correctement desservies.

## Annexe 6

### La structure terrestre du port du Légué : les terres-pleins

#### La structure terrestre du port du Légué : les terres-pleins

Les terre-pleins du port du Légué ont été aménagés tardivement dans la seconde moitié du 20ème siècle. Indispensables aux opérations de chargement, de déchargement et de stockage de matériaux divers, ils couvrent une superficie totale de 20 000 mètres carrés, dont 4000 m<sup>2</sup> d'usage banal et la moitié située non bord à quai. Le terre-plein de la Ville Gilette couvre 33 000 mètres carrés, alors que l'endigage réalisé à la Pointe de Cesson s'étend sur 13 hectares, délimité par 2100 mètres de développé, formé de blocs rocheux protecteurs.

Ce terre-plein comporte un quai d'accostage de 120 mètres de longueur et un espace couvrant 3 hectares. Il peut recevoir des bateaux de 3000 tonnes de port en lourd. Cet ouvrage, de type 'appontement', repose sur des fondations de trois piles parallèles de pieux métalliques espacés de 4,95 mètres remplis de béton, reliés entre eux par des poutres préfabriquées en béton armé, supportant la dalle générale. Le fond d'échouage se situe à la cote + 5 mètres, comme celle du chenal et du radier de l'écluse. Il devait être rabaissé de 2 mètres du niveau du fond. Une zone de mouillage a été aménagée pour la pêche professionnelle en amont de l'appontement.

Les magasins de stockage sont implantés sur la rive droite.

## Annexe 7

### Ressources

- 20082212879NUCB : Archives municipales de Rennes  
20082212886NUCB : Archives municipales de Saint-Brieuc  
20082212883NUCB : Archives municipales de Saint-Brieuc  
20082212882NUCB : Archives municipales de Saint-Brieuc  
20082212884NUCB : Archives municipales de Saint-Brieuc  
20082212895NUCB : Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor  
20082212894NUCB : Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor  
20082212905NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S Suppl. 108.  
20082212893NUCB : Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor  
20082212914NUCB : Collection particulière  
20082212889NUCB : Archives municipales de Saint-Brieuc  
20082212880NUCB : Archives municipales de Saint-Brieuc  
20082213099NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3547.  
20082212881NUCB : Direction Départementale de l'Equipement des Côtes-d'Armor  
20082212892NUCB : Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor  
20082212990NUCB : Collection particulière  
20082212890NUCB : Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor  
20082212888NUCB : Direction départementale de l'Equipement des Côtes-d'Armor  
20082212891NUCB : Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor  
20082212887NUCB : Direction départementale de l'Equipement des Côtes-d'Armor  
20082213112NUCB : Collection particulière, AD 22 85 S 124.  
20082212885NUCB : Direction départementale de l'Equipement des Côtes-d'Armor  
20082214051NUCB : Collection particulière

### Illustrations



Plan du Légué à mer basse près saint-Brieuc (1756 par Chocat de Grandmaison).

Phot. Daniel Chocat de Grandmaison  
IVR53\_20132218900NUCB



Plan du Légué à mer basse près saint-Brieuc : détail de la partie aval (1756 par Chocat de Grandmaison).  
Phot. Daniel Chocat de Grandmaison  
IVR53\_20132218901NUCB

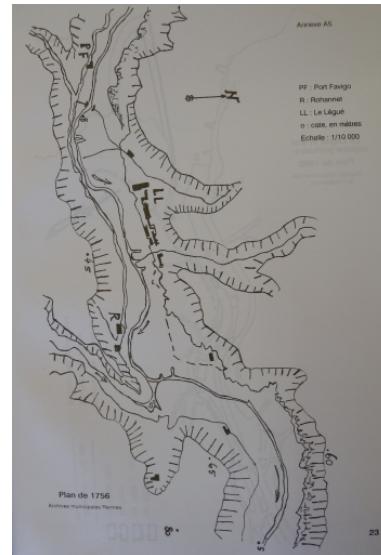


Plan du Légué à mer basse près saint-Brieuc : détail du port (1756 par Chocat de Grandmaison).  
Phot. Daniel Chocat de Grandmaison  
IVR53\_20132218902NUCB



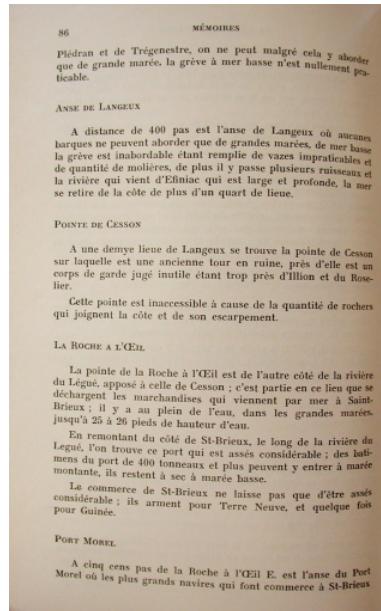
Plan de l'estuaire du Gouët devant le Légué, avant 1756 d'après des éléments d'un plan original de l'Ingénieur Chocat de Granmaison

Repro. Guy Prigent, Phot.  
Daniel Chocat de Grandmaison  
IVR53\_20082212879NUCB



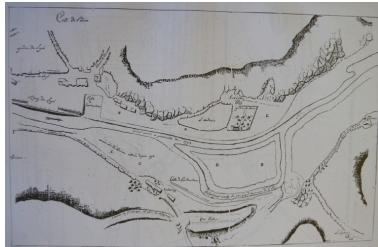
Plan du port du Légué en 1756  
(AM Saint-Brieuc, CDDP 22)

Repro. Guy Prigent,  
Phot. Auteur inconnu  
IVR53\_20082212886NUCB



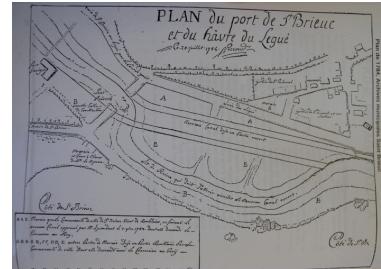
Extrait du rapport de Mazin, 1756, p. 86 : reconnaissance de la côte et des mouillages au port du Légué (collection particulière)

Repro. Guy Prigent,  
Autr. Charles Mazin  
IVR53\_20082213432NUCB



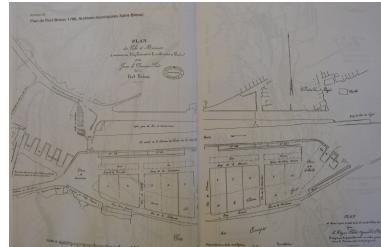
Plan de détail du port de Saint-Brieuc et du Havre du Légué en 1784, par l'ingénieur Perroud : on remarque le canal ouvert en 1774, les quais, le four à chaux et la corderie rive droite (Archives municipales de Saint-Brieuc)

Repro. Guy Prigent, Phot.  
Perroud, Autr. Perroud  
IVR53\_20082212883NUCB



Plan du port de Saint-Brieuc et du Havre du Légué en 1784, par l'ingénieur Perroud (Archives municipales de Saint-Brieuc)

Repro. Guy Prigent, Phot.  
Perroud, Autr. Perroud  
IVR53\_20082212882NUCB



Plan du port avec les aménagements à réaliser au niveau de la rivière du Gouët en 1796 (Archives municipales de Saint-Brieuc)

Repro. Guy Prigent,  
Phot. Auteur inconnu  
IVR53\_20082212884NUCB



en construction (Archives municipales de Saint-Brieuc)  
Repro. Guy Prigent,  
Phot. Auteur inconnu  
IVR53\_20082212880NUCB

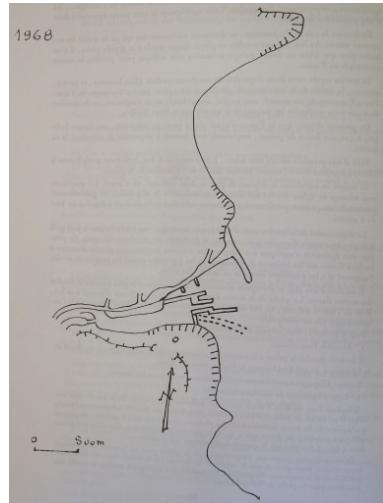
Trafic commercial du port du Légué  
entre 1938 et 1968 (CDDP 22)  
Repro. Guy Prigent, Phot. Auteur  
inconnu, Autr. Georges Le Moël  
IVR53\_20082212892NUCB

Phot. Emile Hamonic,  
Autr. Emile Hamonic  
IVR53\_20082213099NUCB

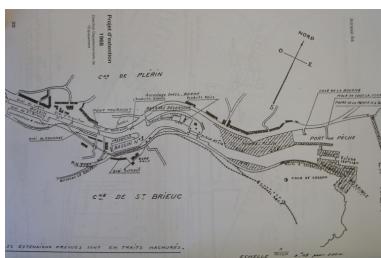
Repro. Guy Prigent,  
Phot. Auteur inconnu  
IVR53\_20082212881NUCB



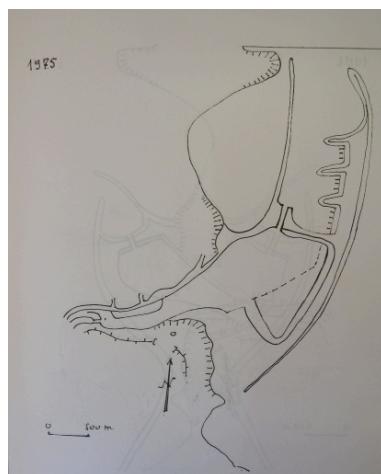
Le port du Légué vers 1950 :  
le bassin à flot (carte postale,  
collection particulière)  
Repro. Guy Prigent, Autr. Gaby  
IVR53 20082212990NUCB



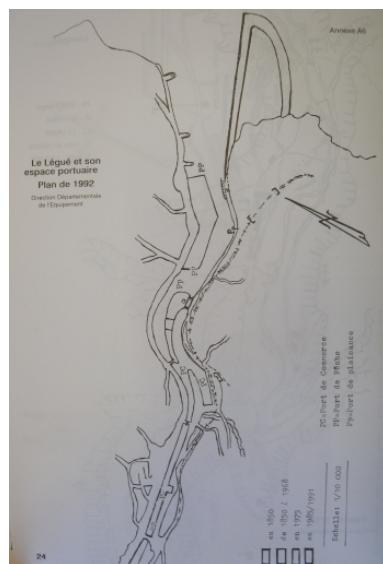
Projet d'extension portuaire  
en 1968 (CDDP 22)  
epr. Guy Prigent, Phot. Auteur  
inconnu, Autr. Georges Le Moël  
IVR53 20082212890NUCB



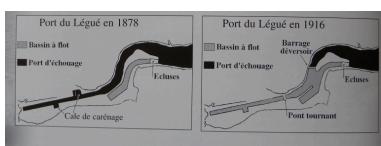
Projet d'extension du port du  
Légué en 1968 (Direction  
Départementale de l'Equipement 22)  
Repro. Guy Prigent,  
Phot. Auteur inconnu  
IVR53\_20082212888NUCB



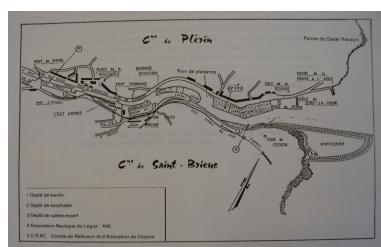
Projet d'extension portuaire  
en 1975 (CDDP 22)  
Repro. Guy Prigent, Phot. Auteur  
inconnu, Autr. Georges Le Moël  
IVR53 20082212891NUCB



Plan du Légué et de son espace portuaire en 1992 (Direction Départementale de l'Equipement 22)  
Repro. Guy Prigent,  
Phot. Auteur inconnu  
IVR53 20082212887NUCB



## Dessin : les travaux au port du Légué entre 1878 et 1916 (Laurent Goulhen, collection particulière)



Repro. Guy Prigent,  
Autr. Laurent Goullhen  
IVR53\_20082213112NUCB



Vue du môle du petit phare et de la Pointe-de-l'Aigle depuis l'ancienne cale, sous la tour de Cesson  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212974NUCA

Nouveau plan du port du Légué, avec les aménagements portuaires en 1992 (Direction Départementale de l'Equipement 22)  
Repro. Guy Prigent,  
Phot. Auteur inconnu  
IVR53\_20082212885NUCB



Vue de l'embouchure du port du Légué, à marée basse : remarquer l'ancienne tour de Cesson sur la rive droite  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212976NUCA

Halage au port du Légué, début 20ème siècle (carte postale, collection particulière)  
Repro. Guy Prigent  
IVR53\_20082214051NUCB



Vue de l'embouchure du Légué à marée basse : remarquer l'ancienne ligne de chemin de fer, concurrente du bornage et le port des Cessonais  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212972NUCA



Vue de l'avant-port rive gauche : la Ville-Gillette, entre sabliers et plaisanciers  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212973NUCA



Vue générale : du bassin-déversoir au bassin n° 2  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212969NUCA



Vue du barrage-déversoir entre la 'Presqu'île' et les bâtiments des Ponts-et-Chaussées  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212944NUCA



Vue de l'écluse et de la Presqu'île des Ponts-et-Chaussées  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082213413NUCA



Vue des bâtiments des Ponts-et-Chaussées  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212970NUCA



En aval du pont tournant : la presqu'île pour les dépôts de Kerphalite et le quai de Nemours  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20082212971NUCA



Vue du quai d'Aiguillon avec son mobilier traditionnel devant le bassin de plaisance

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082212978NUCA



Vue de la plateforme et des quais aménagés pour l'avitaillement des bateaux de pêche, rive droite du port

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082213121NUCA



Vue des aménagements en cours du nouveau port du Légué, côté Saint-Brieuc

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082212977NUCA



Vue de la plateforme d'accueil des navires de pêche au niveau du quai Surcouf

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082213134NUCA



Vue de la nouvelle digue

Est en construction

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082212975NUCA



Vue de la nouvelle perspective de l'entrée du nouveau port du Légué entre le phare de la pointe de l'aigle et la digue Est

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082213123NUCA



Vue du nouveau port du Légué en cours de construction

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082213122NUCA



Panneau de présentation du nouveau port du Légué (2000-2010)

Phot. Guy Prigent

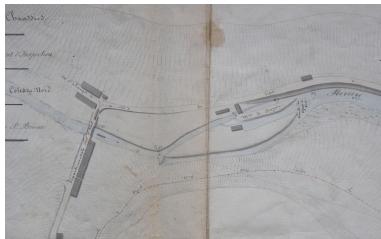
IVR53\_20082213130NUCA



Présentation du nouveau port du Légué (2000-2010)

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20082213129NUCA



Port du Légué. Plan de 1839 mentionnant la limite de dépôt de vase. (AD22)

Repro. Guy Prigent  
IVR53\_20082212905NUCB

## Dossiers liés

### Dossiers de synthèse :

Les ports de Bretagne (IA29132231)

### Oeuvre(s) contenue(s) :

### Oeuvre(s) en rapport :

Écart du Légué dit le port du Légué (rive gauche) (IA22013072) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, Légué (le)

Avant-port : port d'échouage du Légué (Plérin-sur-Mer) (IA22013688) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué

Bassin à flot du Légué (Plérin-sur-Mer) (IA22013689) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué

Bassin à flot n° 2 du port du Légué (Plérin-sur-Mer) (IA22013690) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué

Maison : dite 'maison du port', capitainerie et maison éclusière, L'île Sèche ; la Presqu'île (Plérin-sur-Mer) (IA22013701) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, L'île Sèche, la Presqu'île

Maison des Phares et Balises : magasin aux huiles, logement et bureau, la Pointe-à-l'Aigle (Plérin-sur-Mer)

(IA22013686) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, la Pointe-à-l'Aigle

Phare de la Pointe-à-l'Aigle (Plérin-sur-Mer) (IA22013685) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, la Pointe-à-l'Aigle

Pont routier dit le Pont Favigo, puis le Pont-de-Pierre, le Légué (Plérin-sur-Mer) (IA22013691) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué

Pont tournant, le Légué (Plérin-sur-Mer) (IA22013692) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué

Port de pêche et de cabotage : Le Légué (Plérin-sur-Mer) (IA22013693) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué

Quais et cales du Légué (Plérin-sur-Mer) (IA22013696) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Plan du Légué à mer basse près saint-Brieuc (1756 par Chocat de Grandmaison).

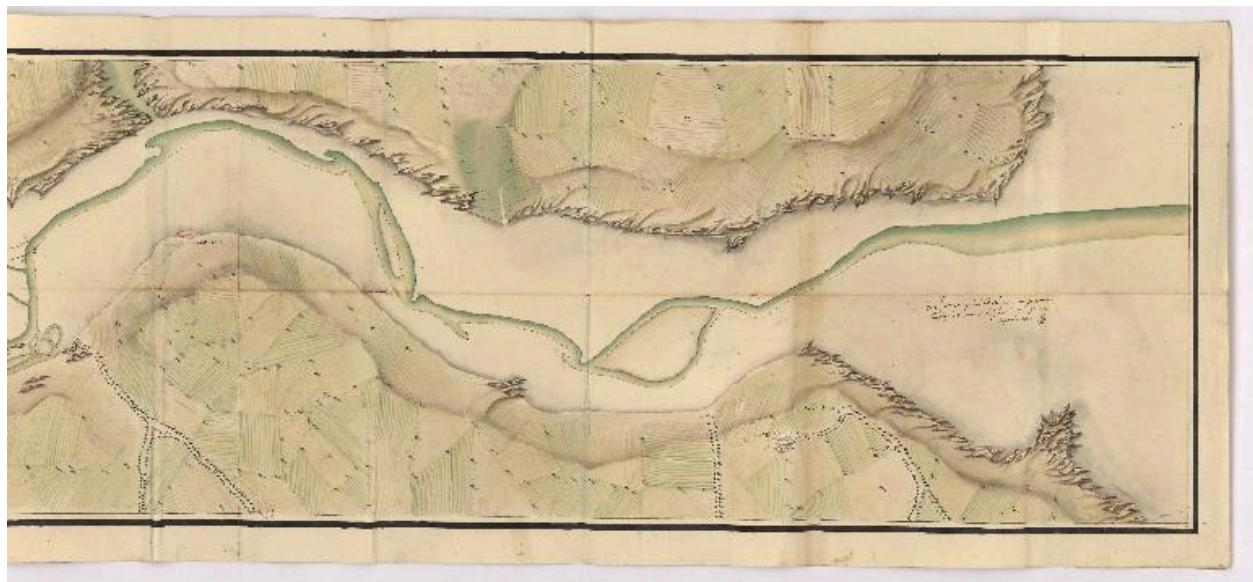
IVR53\_20132218900NUCB

Auteur de l'illustration : Daniel Chocat de Grandmaison

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives départementales d'Ille-et-Vilaine

reproduction interdite



Plan du Légué à mer basse près saint-Brieuc : détail de la partie aval (1756 par Chocat de Grandmaison).

IVR53\_20132218901NUCB

Auteur de l'illustration : Daniel Chocat de Grandmaison

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives départementales d'Ille-et-Vilaine

reproduction interdite



Plan du Légué à mer basse près saint-Brieuc : détail du port (1756 par Chocat de Grandmaison).

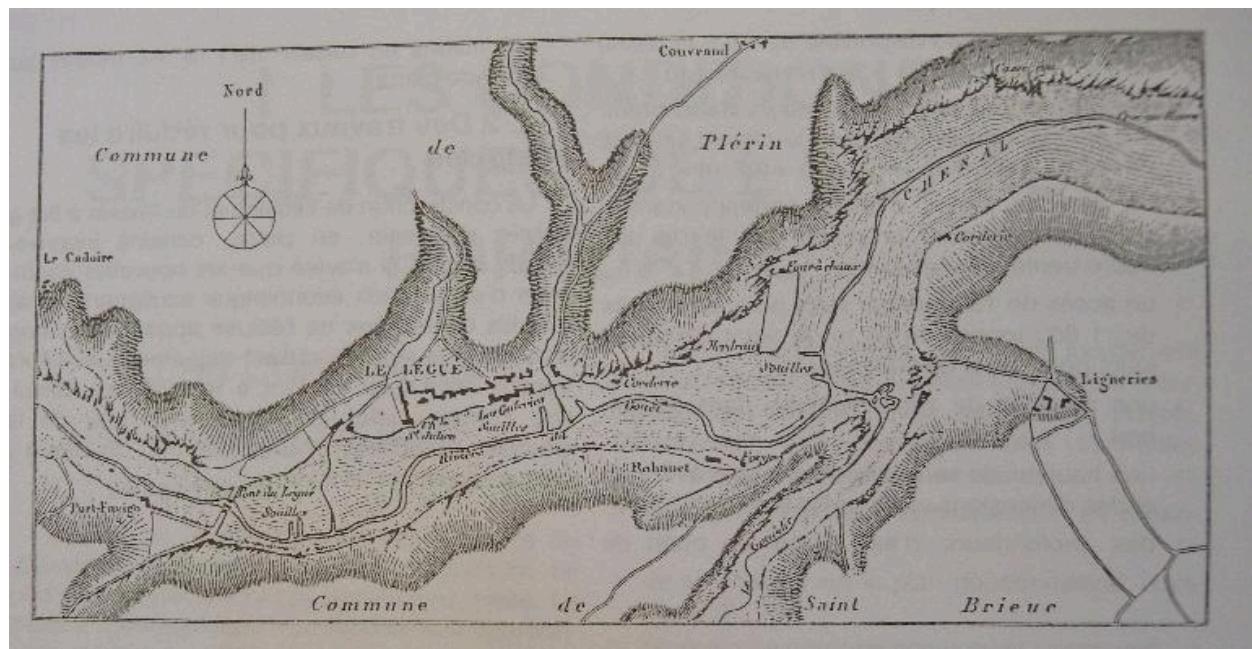
IVR53\_20132218902NUCB

Auteur de l'illustration : Daniel Chocat de Grandmaison

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives départementales d'Ille-et-Vilaine

reproduction interdite



Plan de l'estuaire du Goüet devant le Légué, avant 1756 d'après des éléments d'un plan original de l'Ingénieur Chocat de Granmaison

Référence du document reproduit :

- **Ports maritimes de la France. Notices sur les ports des baies de Saint-Brieuc et du Guildo et des parages voisins**

Dans : "Ports maritimes de la France. Notices sur les ports des baies de Saint-Brieuc et du Guildo et des parages voisins" / Ministère des Travaux Publics : Imprimerie nationale, 1878, p. 61.Tableau.

Archives départementales des Côtes-d'Armor : 5 Bi 233

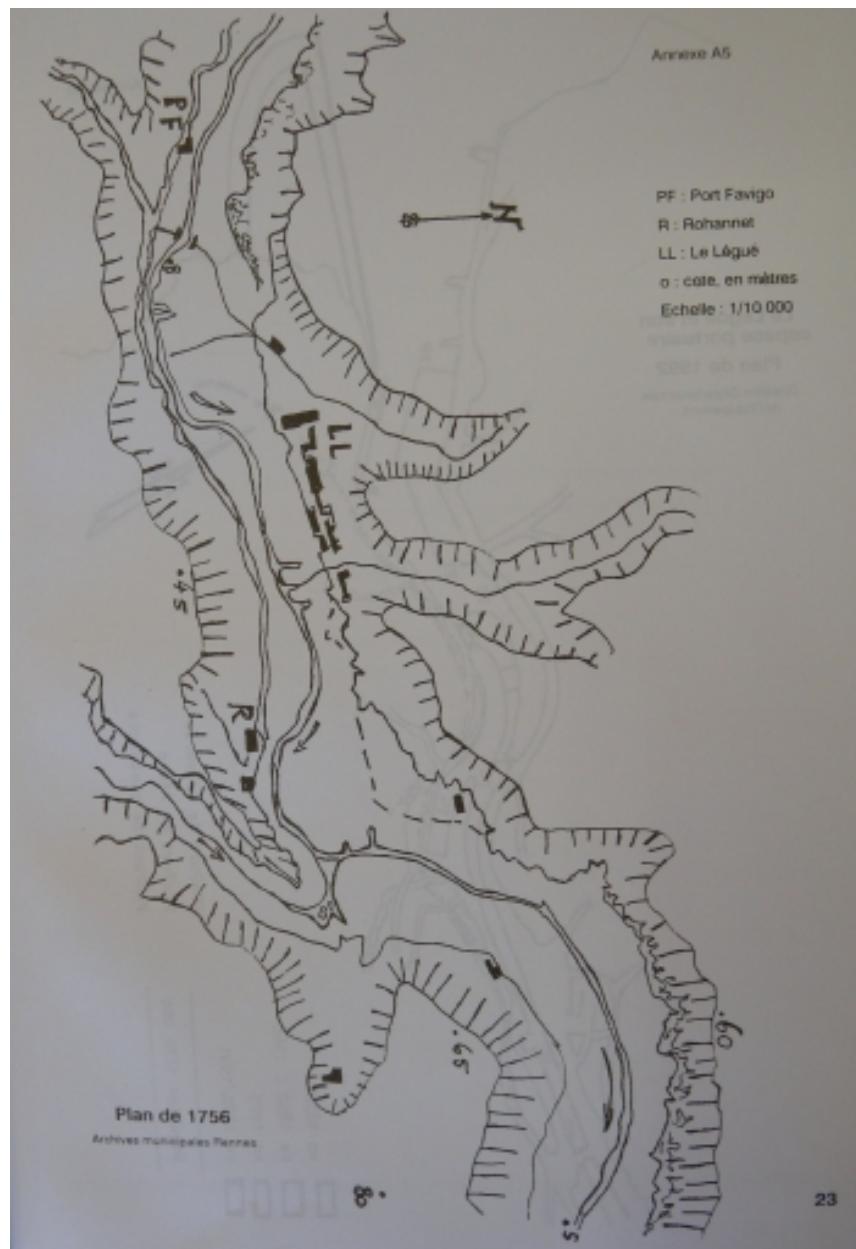
IVR53\_20082212879NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Daniel Chocat de Grandmaison

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives municipales de Rennes

reproduction interdite



Plan du port du Légué en 1756 (AM Saint-Brieuc, CDDP 22)

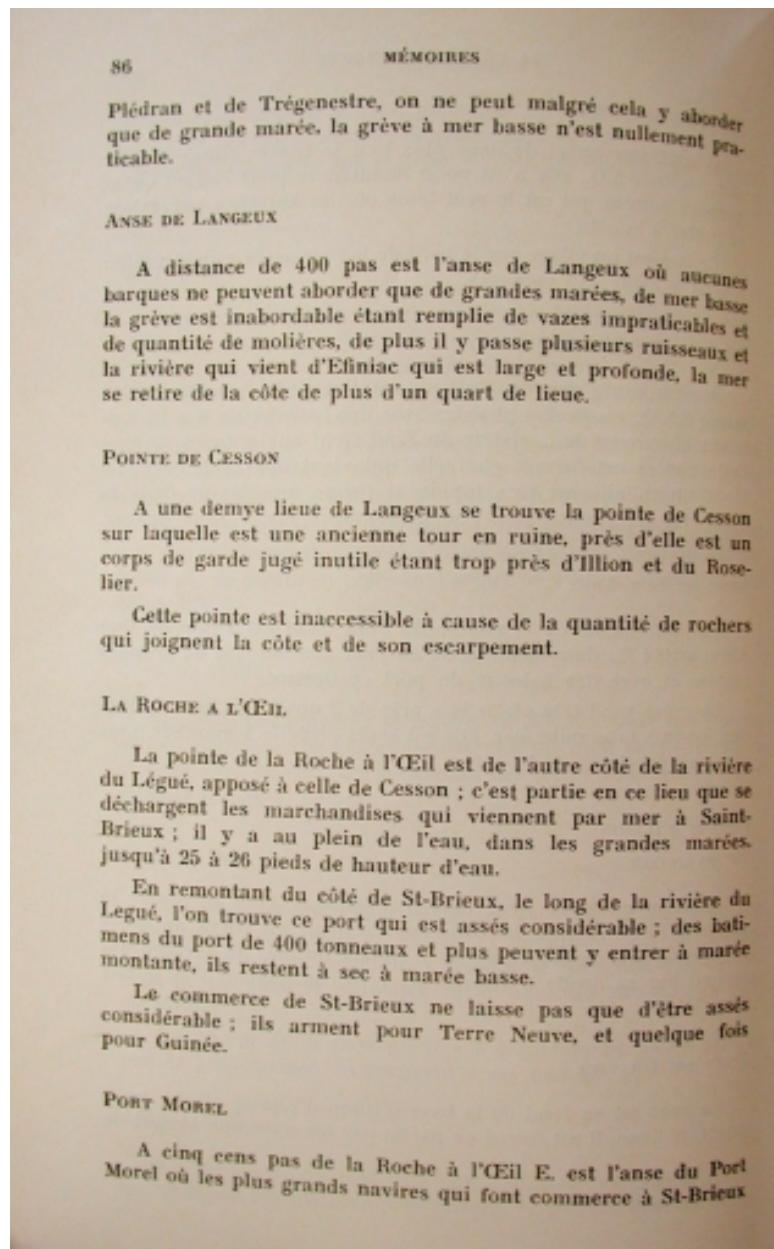
IVR53\_20082212886NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives municipales de Saint-Brieuc

reproduction interdite



Extrait du rapport de Mazin, 1756, p. 86 : reconnaissance de la côte et des mouillages au port du Légué (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Etudes des ports, havres, baies, grèves et ruisseaux portant leurs eaux à la mer' / MAZIN, Charles, Guillaume (de), Paris : Imprimerie nationale, 1756, p. 86.

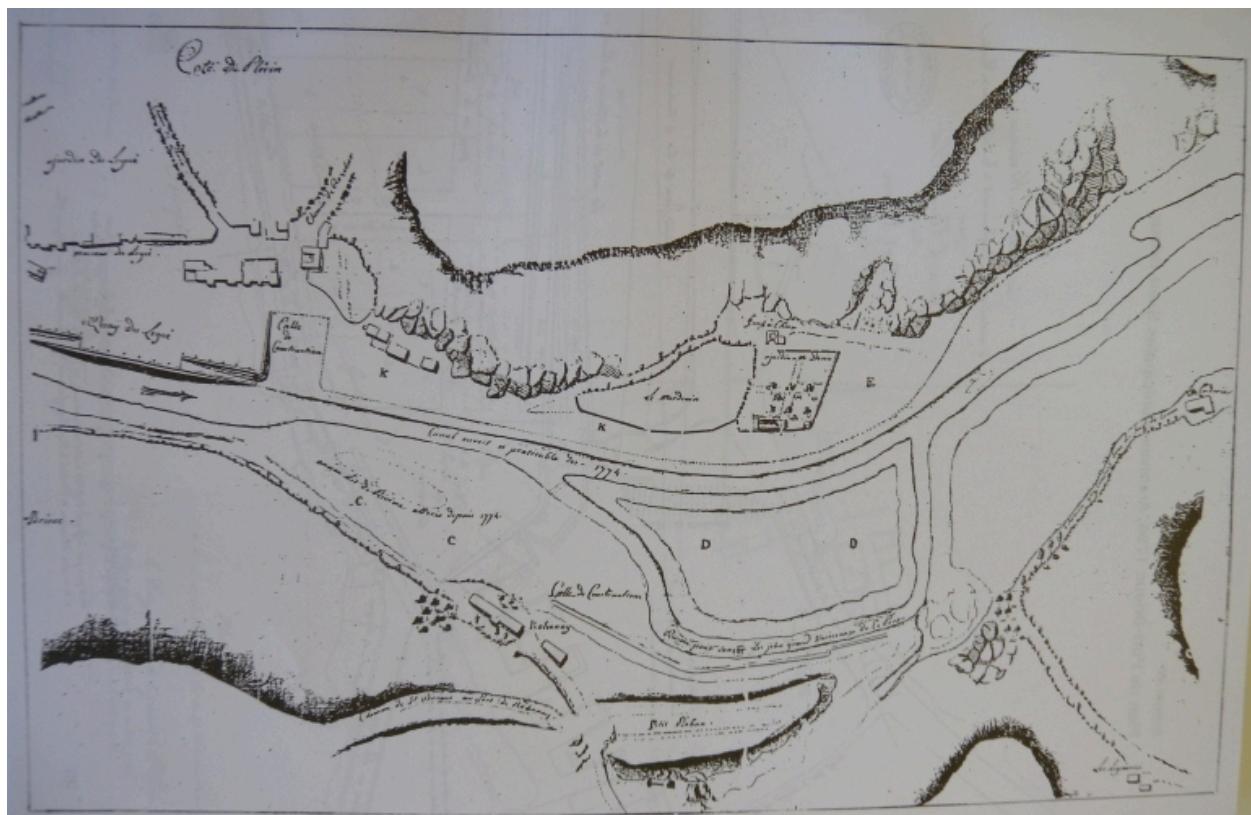
IVR53\_20082213432NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Charles Mazin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan de détail du port de Saint-Brieuc et du Havre du Légué en 1784, par l'ingénieur Perroud : on remarque le canal ouvert en 1774, les quais, le four à chaux et la corderie rive droite (Archives municipales de Saint-Brieuc)

IVR53\_20082212883NUCB

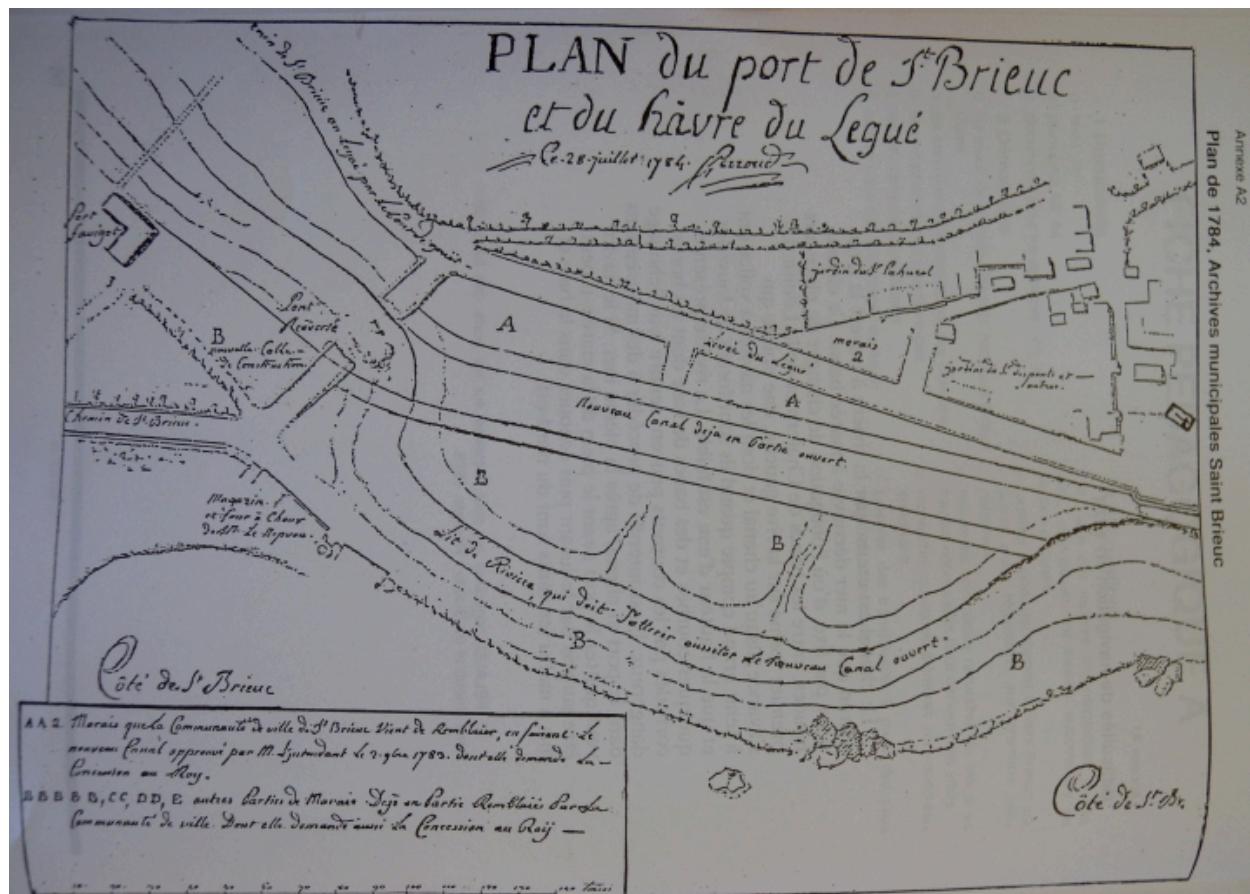
Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Perroud

Auteur du document reproduit : Perroud

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives municipales de Saint-Brieuc

reproduction interdite



Plan du port de Saint-Brieuc et du Havre du Légué en 1784, par l'ingénieur Perroud (Archives municipales de Saint-Brieuc)

IVR53\_20082212882NUCB

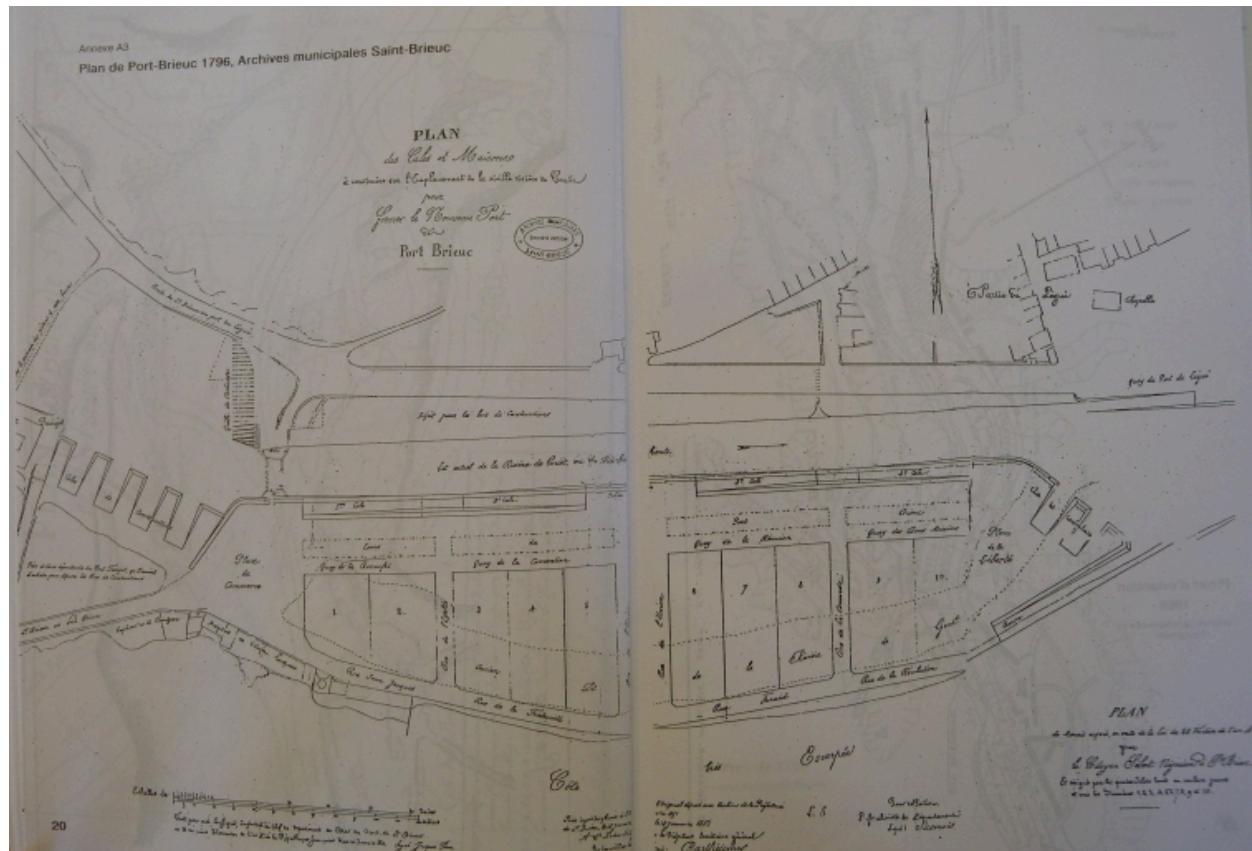
Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Perroud

Auteur du document reproduit : Perroud

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives municipales de Saint-Brieuc

reproduction interdite



Plan du port avec les aménagements à réaliser au niveau de la rivière du Gouët en 1796 (Archives municipales de Saint-Brieuc)

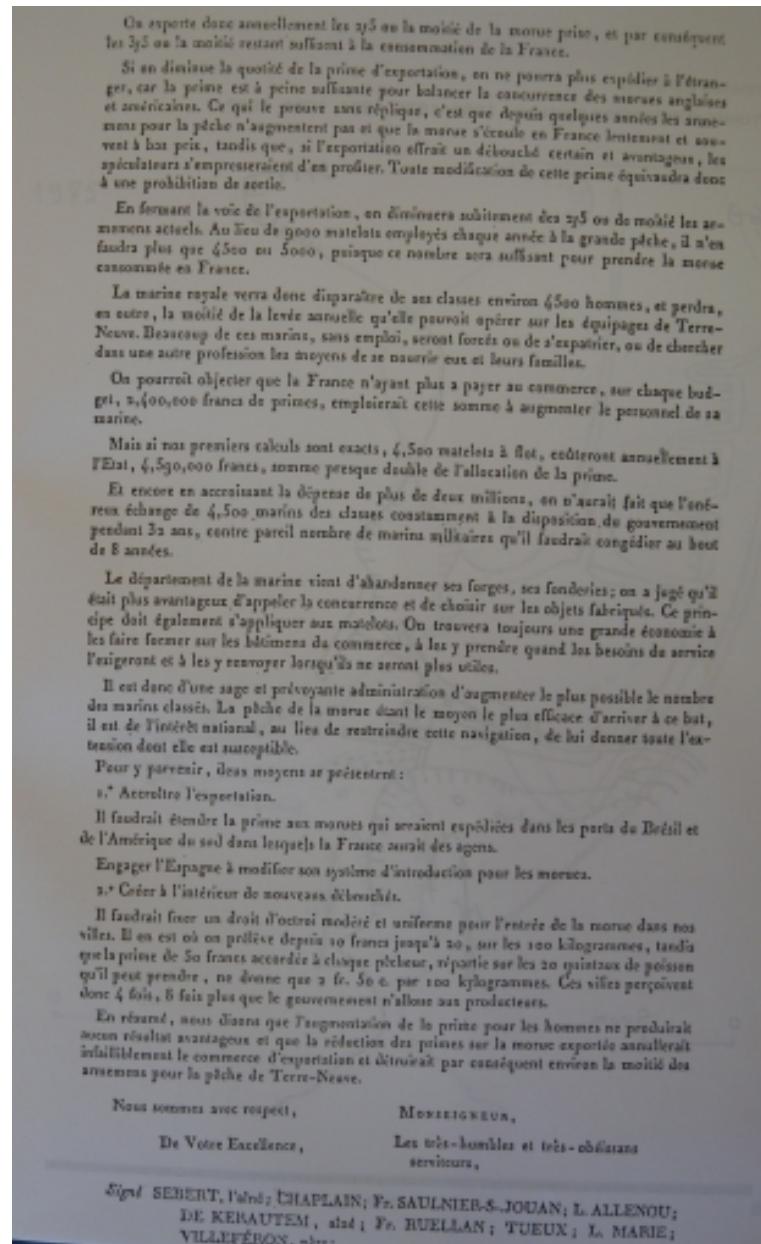
IVR53\_20082212884NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives municipales de Saint-Brieuc

reproduction interdite



Reproduction du texte de demande de renouvellement de la prime pour la morue en 1829, par les armateurs de la baie de Saint-Brieuc, 2ème page (CDDP 22)

Référence du document reproduit :

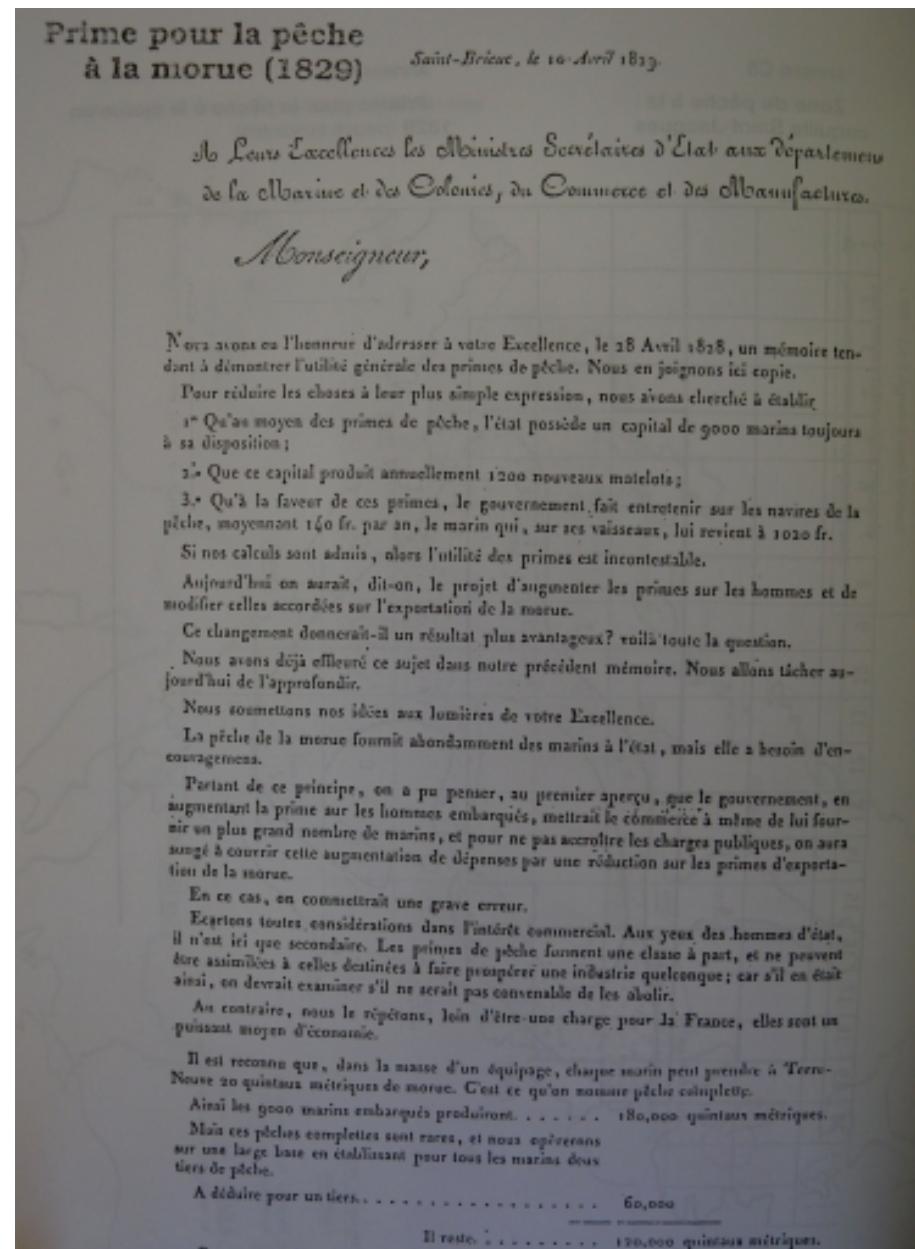
- Dans : 'Le port du Légué' / Le Moël, Georges / Saint-Brieuc : Centre Départemental de Documentation Pédagogique 22, 1993.  
Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor

IVR53\_20082212895NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Auteur du document reproduit : Georges Le Moël

(c) Centre départemental de documentation pédagogique (Saint-Brieuc)  
reproduction interdite



Reproduction du texte de la demande de prime pour la morue en 1829, 1ère page (CDDP 22)

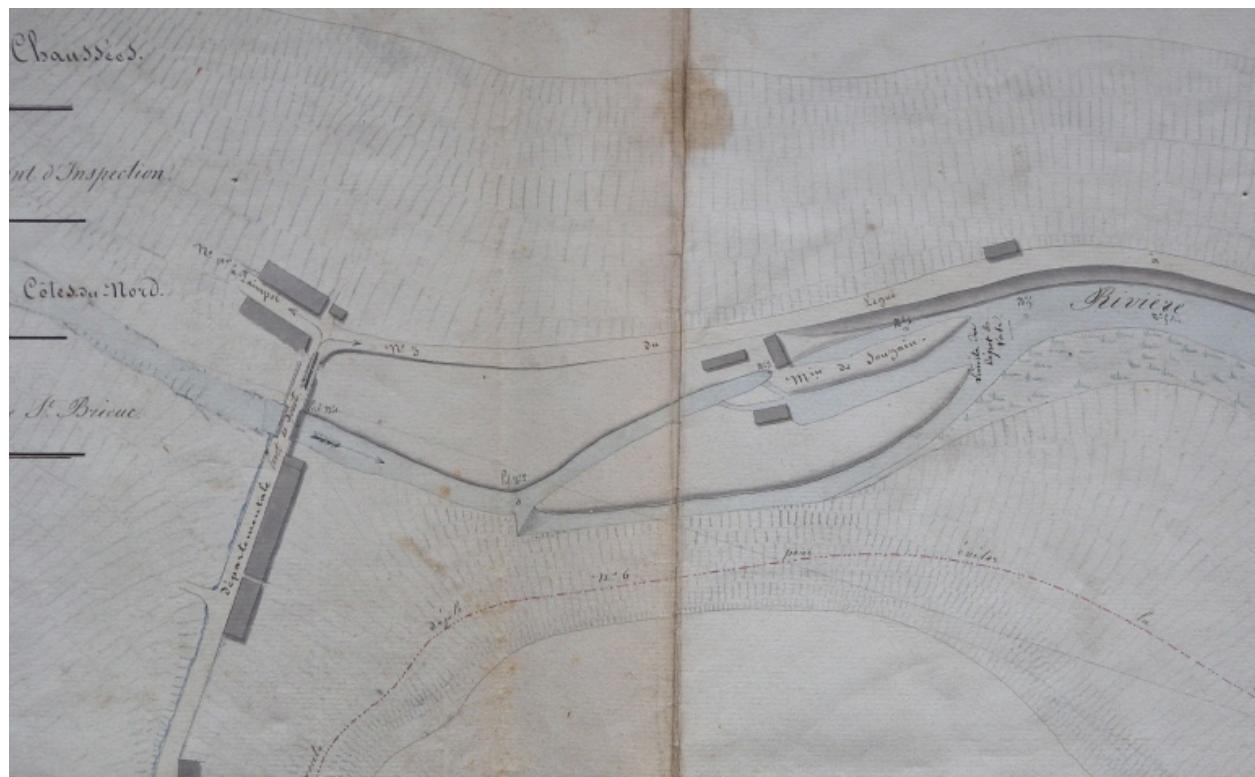
Référence du document reproduit :

- Dans : 'Le port du Légué' / Le Moël, Georges / Saint-Brieuc : Centre Départemental de Documentation Pédagogique 22, 1993.  
Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor

IVR53\_20082212894NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu  
Auteur du document reproduit : Georges Le Moël

(c) Centre départemental de documentation pédagogique (Saint-Brieuc)  
reproduction interdite



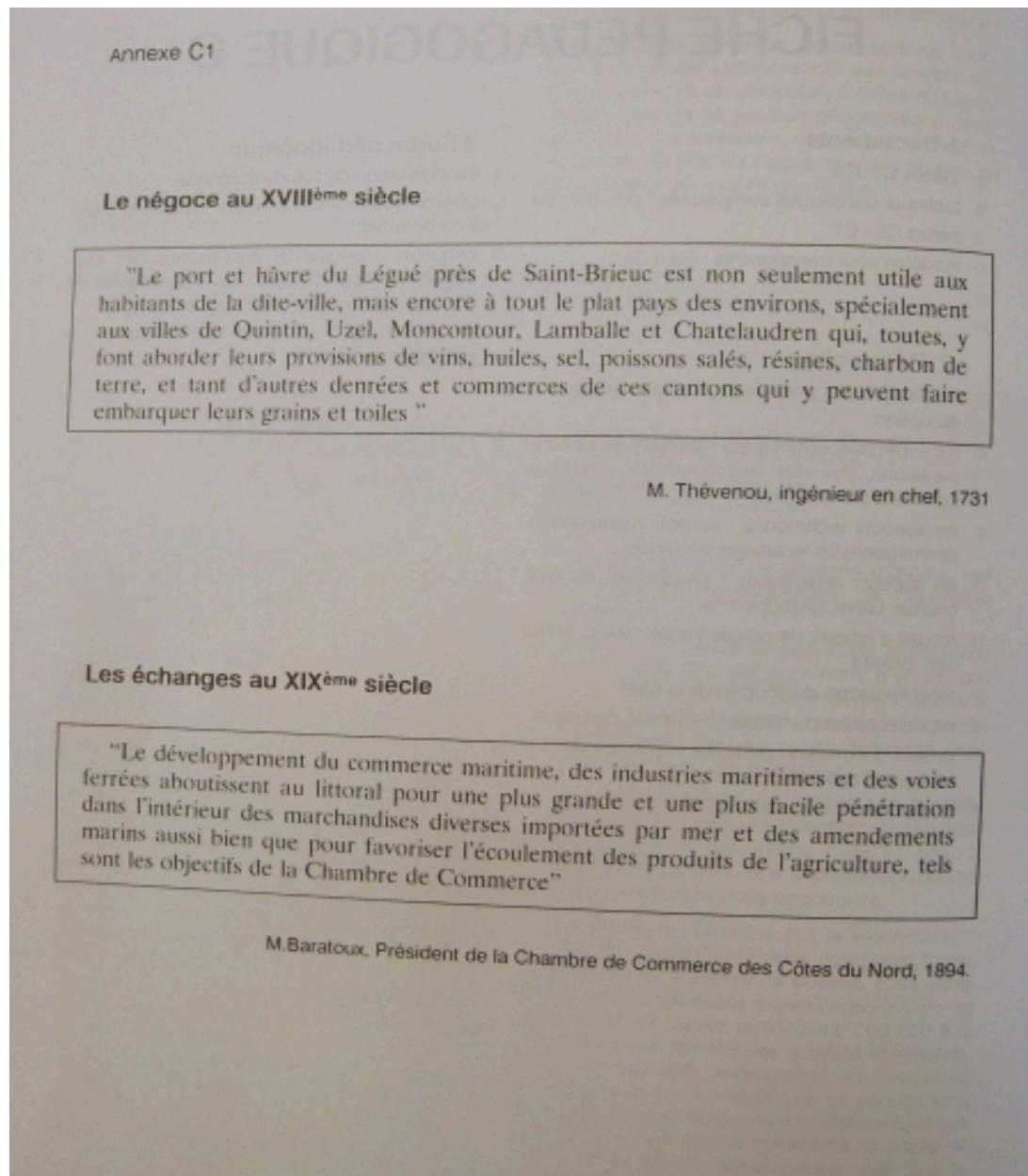
Avant-projet de bassin à flot en 1839 : remarquer le bassin à flot et le moulin de Souzin (AD 22)

IVR53\_20082212905NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Le négoce au port du Légué entre 1731 et 1894 (CDDP 22)

Référence du document reproduit :

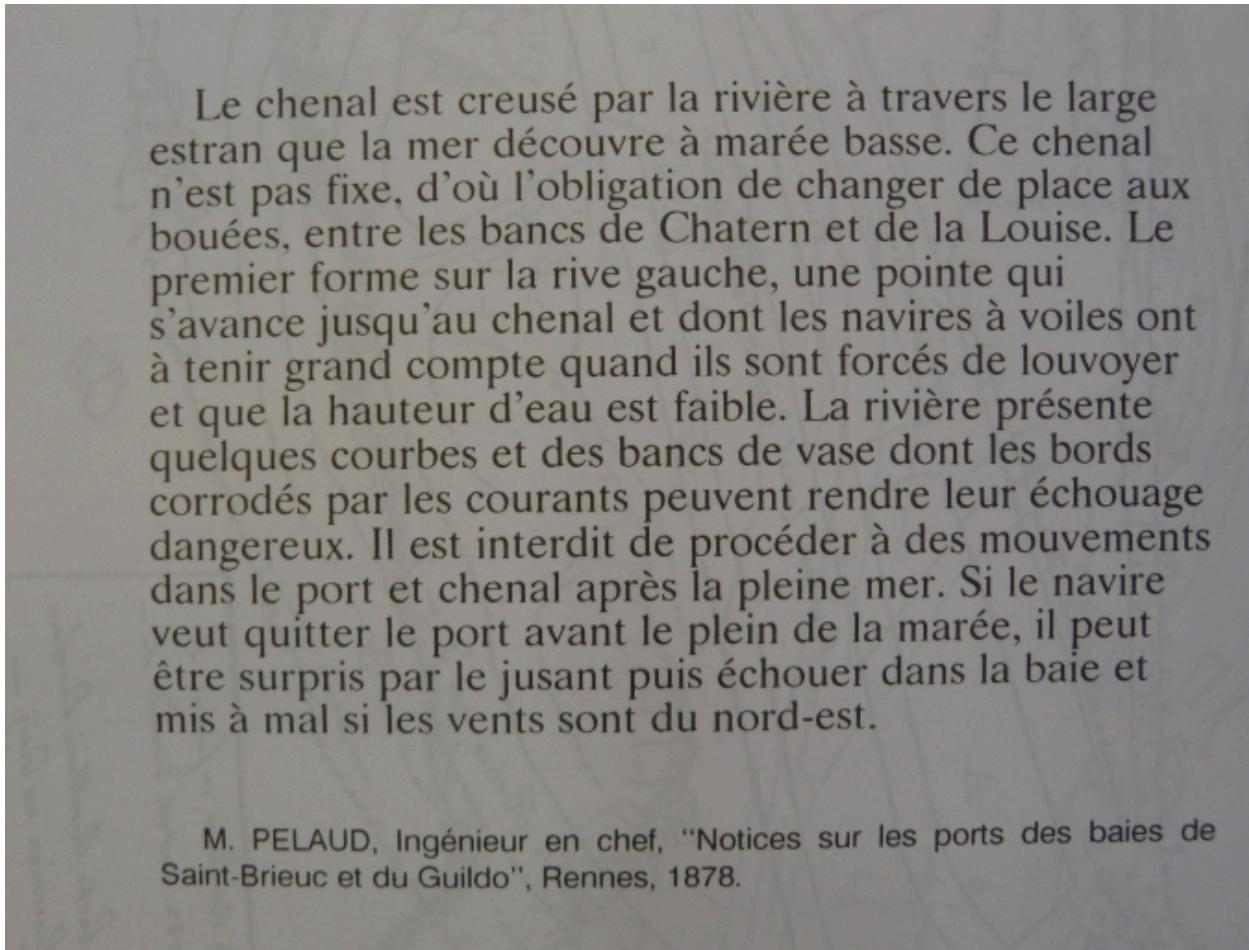
- Dans : 'Le port du Légué' / Le Moël, Georges/ Saint-Brieuc : Centre Départemental de Documentation Pédagogique 22, 1993.  
Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor

IVR53\_20082212893NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Auteur du document reproduit : Georges Le Moël

(c) Centre départemental de documentation pédagogique (Saint-Brieuc)  
reproduction interdite



Le chenal est creusé par la rivière à travers le large estran que la mer découvre à marée basse. Ce chenal n'est pas fixe, d'où l'obligation de changer de place aux bouées, entre les bancs de Chatern et de la Louise. Le premier forme sur la rive gauche, une pointe qui s'avance jusqu'au chenal et dont les navires à voiles ont à tenir grand compte quand ils sont forcés de louvoyer et que la hauteur d'eau est faible. La rivière présente quelques courbes et des bancs de vase dont les bords corrodés par les courants peuvent rendre leur échouage dangereux. Il est interdit de procéder à des mouvements dans le port et chenal après la pleine mer. Si le navire veut quitter le port avant le plein de la marée, il peut être surpris par le jusant puis échouer dans la baie et mis à mal si les vents sont du nord-est.

M. PELAUD, Ingénieur en chef, "Notices sur les ports des baies de Saint-Brieuc et du Guildo", Rennes, 1878.

Extrait du texte de l'ingénieur Pelaud, 1878 (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Notices sur les ports des baies de Saint-Brieuc et du Guildo' / Pelaud, Rennes, 1878.  
Collection particulière

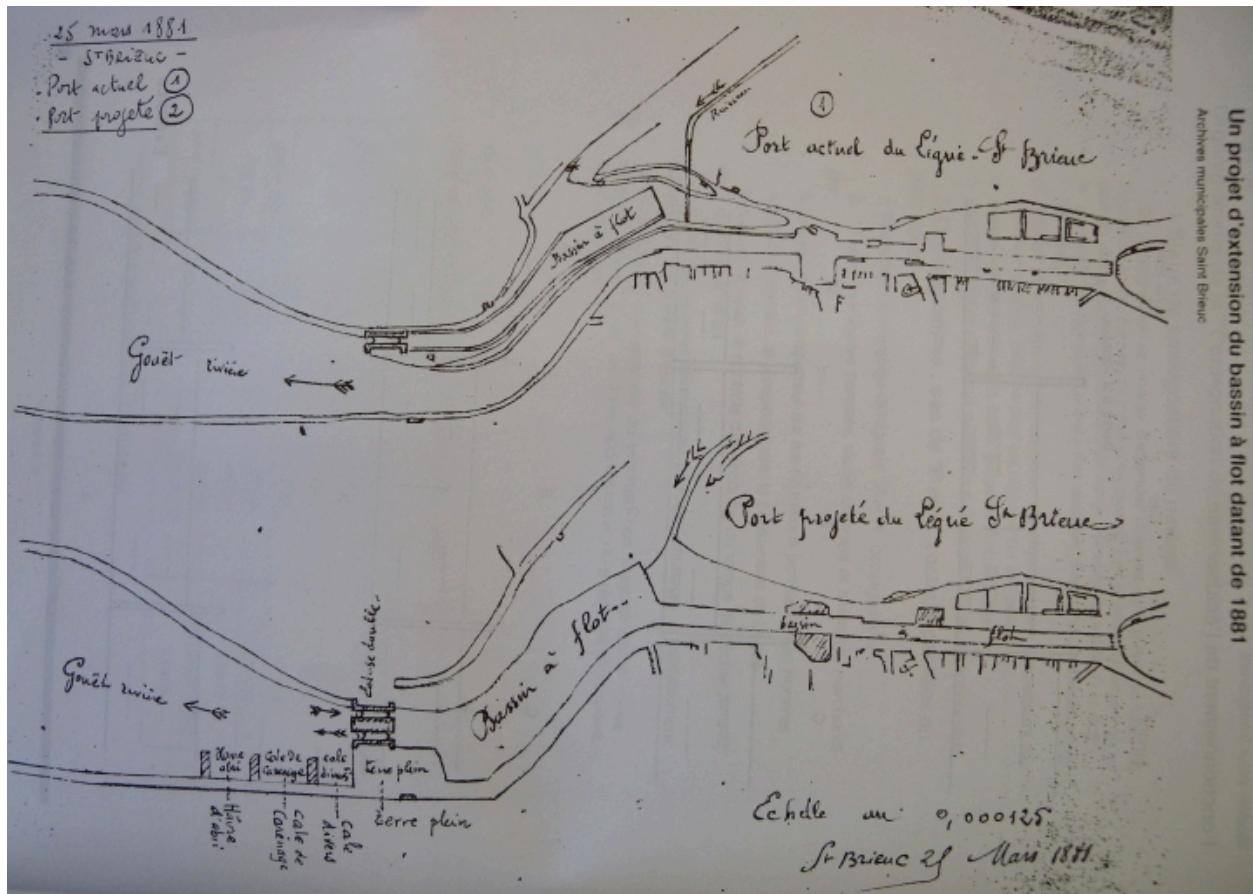
IVR53\_20082212914NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Pelaud

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Un projet d'extension du bassin à flot datant de 1881  
Archives municipales Saint-Brieuc

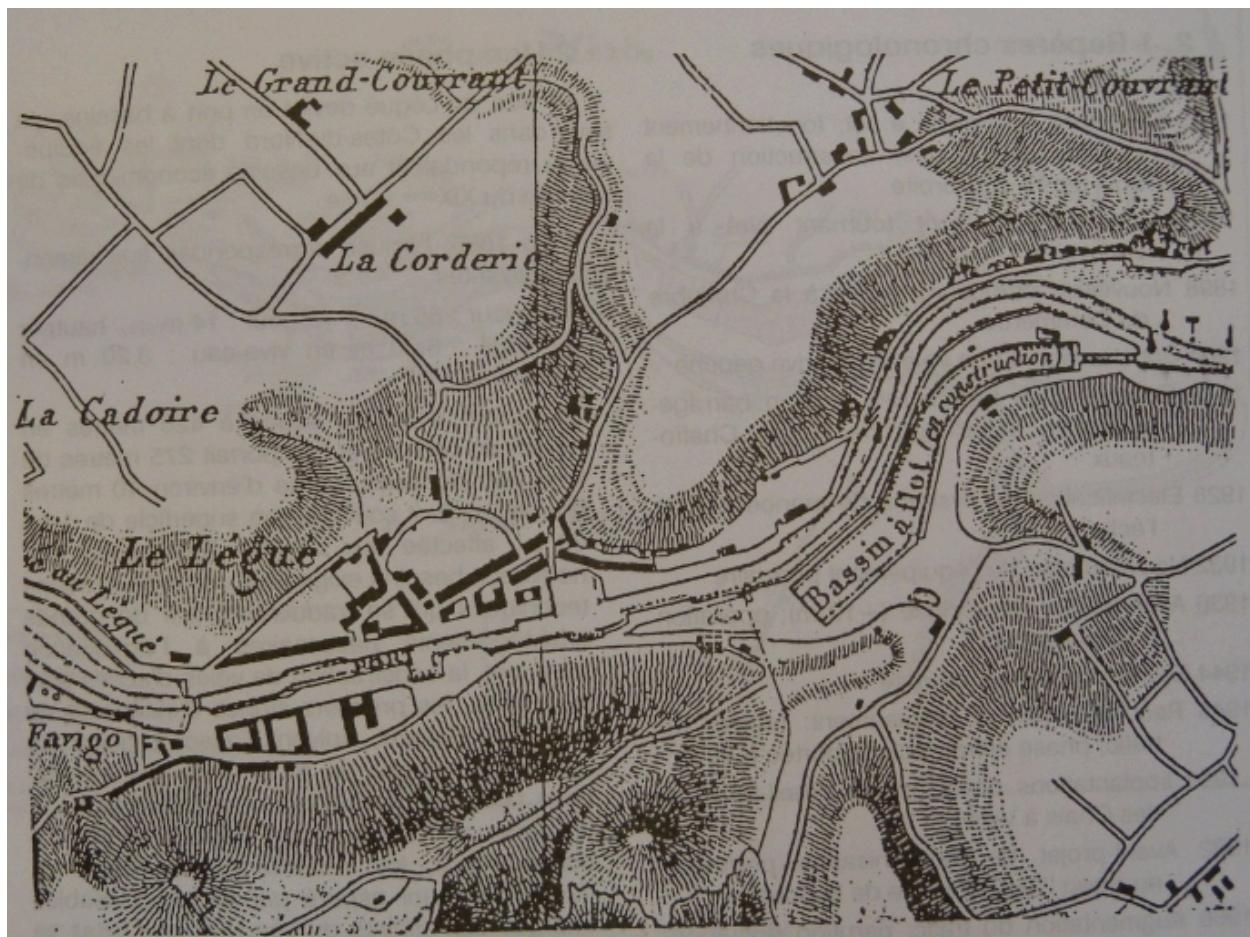
Projet d'extension du bassin à flot : plan actuel et plan projeté en 1881 (AM saint-Brieuc)

IVR53\_20082212889NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives municipales de Saint-Brieuc  
reproduction interdite



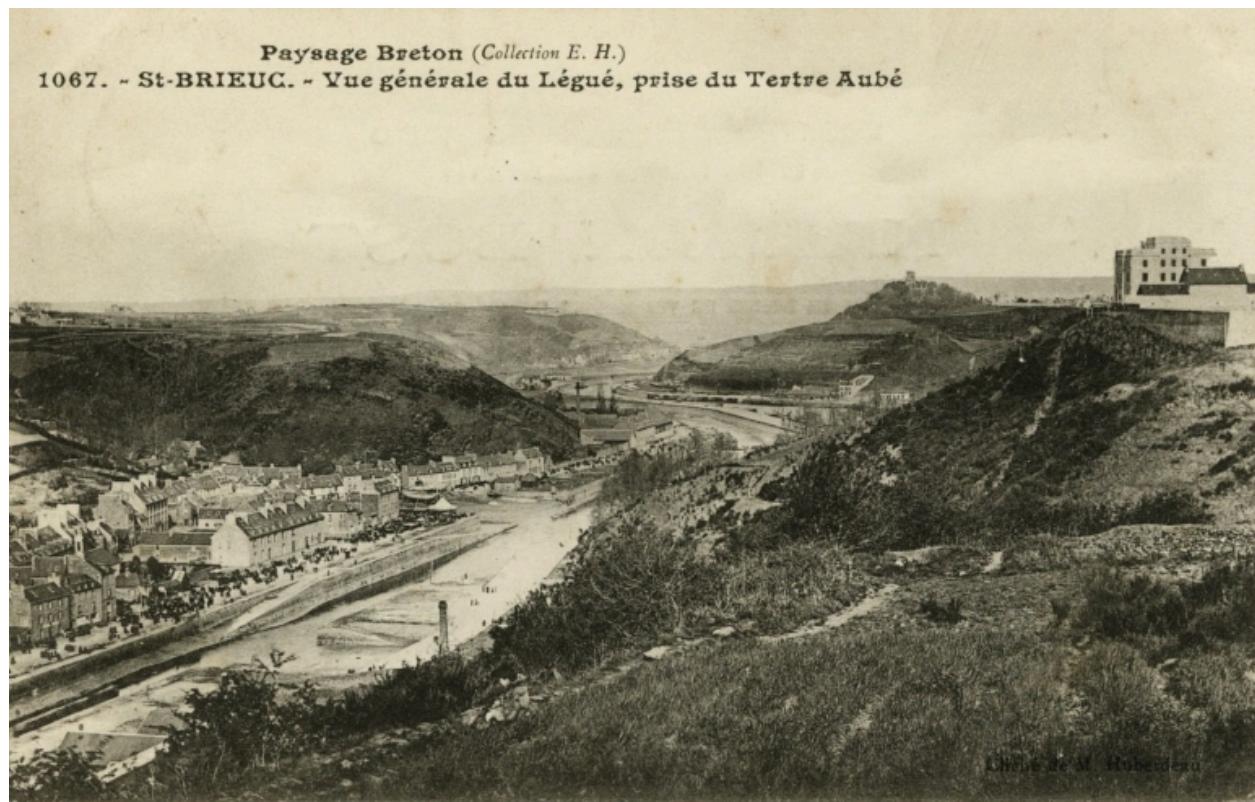
Plan du port du Légué en 1890 : le bassin à flot est en construction (Archives municipales de Saint-Brieuc)

IVR53\_20082212880NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Archives municipales de Saint-Brieuc  
reproduction interdite



Le port du Légué avant la construction du bassin à flot : remarquer les 2 cales, 1er quart 20ème siècle (carte postale, AD 22)

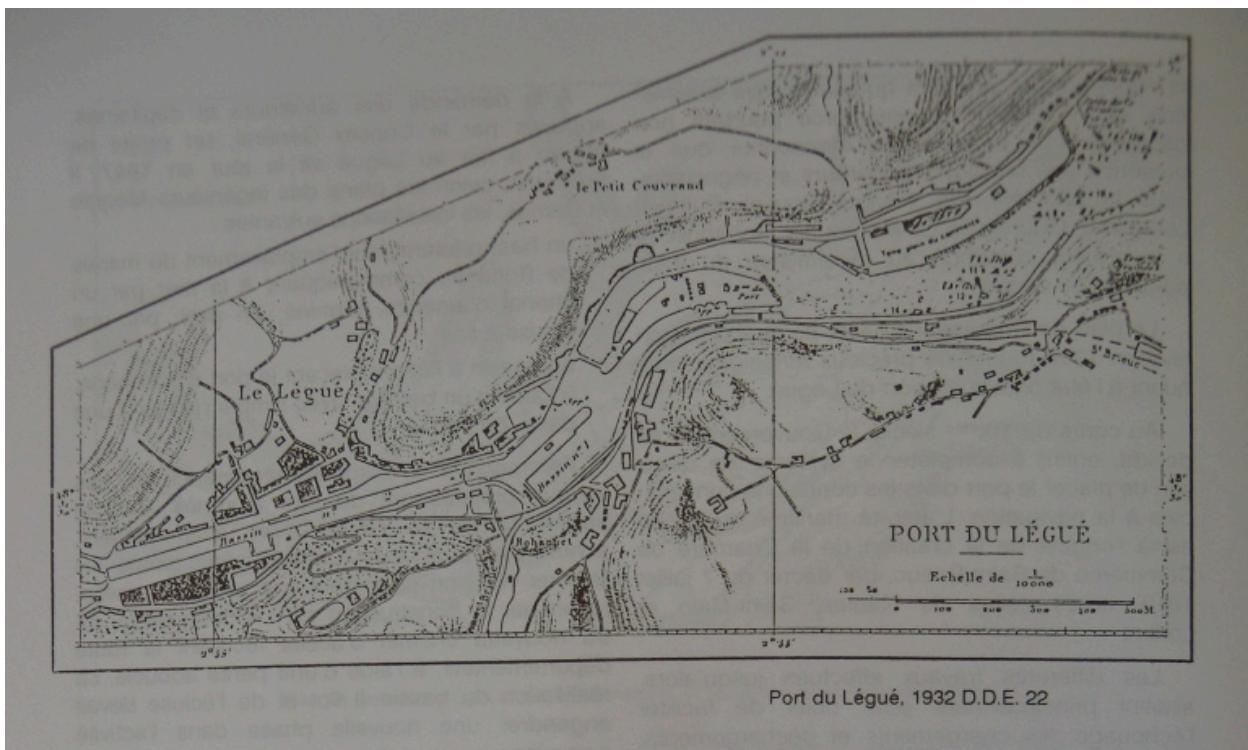
IVR53\_20082213099NUCB

Auteur de l'illustration : Emile Hamonic

Auteur du document reproduit : Emile Hamonic

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Port du Légué, 1932 D.D.E. 22

Nouveau plan du port du Légué, avec les aménagements portuaires en 1932 (Direction Départementale de l'Equipement 22)

IVR53\_20082212881NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Direction départementale de l'Equipement (Côtes-d'Armor)

reproduction interdite

	ENTRÉES							SORTIES						
	1938	1945	1950	1955	1960	1966	1968	1938	1945	1950	1955	1960	1966	1968
Sable et moëel	7.560	7.045	5.191	36.455	70.595	155.690	182.180	Céréales	1.812		39.634	3.475	5.050	510
Charbon	68.393		11.953	14.971	12.317	13.770	9.162	Kaolins			4.345	8.655	3.095	
Bois du Nord et grumes	1.603	710	727	5.304	8.361	14.299	17.206	Divers	722		2.012	1.025		
Clinker. Ciment. Chaux	8.161		7.196	11.655		70.840	71.803	Avitaillement. Hydrocarb.			300	1.365	1.210	
Goudron. Bitume	3.503		510	14.743	16.349	24.015	23.879	Eau tous usages			339	1.818	2.355	
Produits usag. Céréales	3.408				11.087	15.130	4.456	Produits de la pêche				348		
Vins					20.213	13.834	13.796	Cokes. Fines. Charbon		50	100		322	
Hydrocarbures					22.548	54.148	73.282	Pommes à cidre	1.980		2.095			
Métaux	532				507	4.708	9.003	Pulpe. Scûle. Pommes de terre	291	130	1.426		593	
Engrais	3.408				1.806		2.380	Oignons		43				
Aliments du bétail						1.210	2.874	Chiffons	1.117		298			
Divers	3.599				16			Métaux			1.886			
Produits de la pêche					202		736	Poteaux de mine	250					
Gravillons				190				Moërl/ traile'					8.616	
Fibro. ciment. Amiante						3.623								
<b>TOTAUX</b>	<b>90.759</b>	<b>77.657</b>	<b>31.577</b>	<b>83.318</b>	<b>173.486</b>	<b>369.680</b>	<b>314.646</b>	<b>TOTAUX</b>	<b>7.182</b>	<b>2.407</b>	<b>43.289</b>	<b>16.843</b>	<b>16.751</b>	<b>22.381</b>

Annexes C2  
Trafic du port par catégorie de marchandises - 1938 à 1968

#### Trafic commercial du port du Légué entre 1938 et 1968 (CDDP 22)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Le port du Légué' / Le Moël, Georges/ Saint-Brieuc : Centre Départemental de Documentation Pédagogique 22, 1993.  
Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor

IVR53\_20082212892NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Auteur du document reproduit : Georges Le Moël

(c) Centre départemental de documentation pédagogique (Saint-Brieuc)  
reproduction interdite



Le port du Légué vers 1950 : le bassin à flot (carte postale, collection particulière)

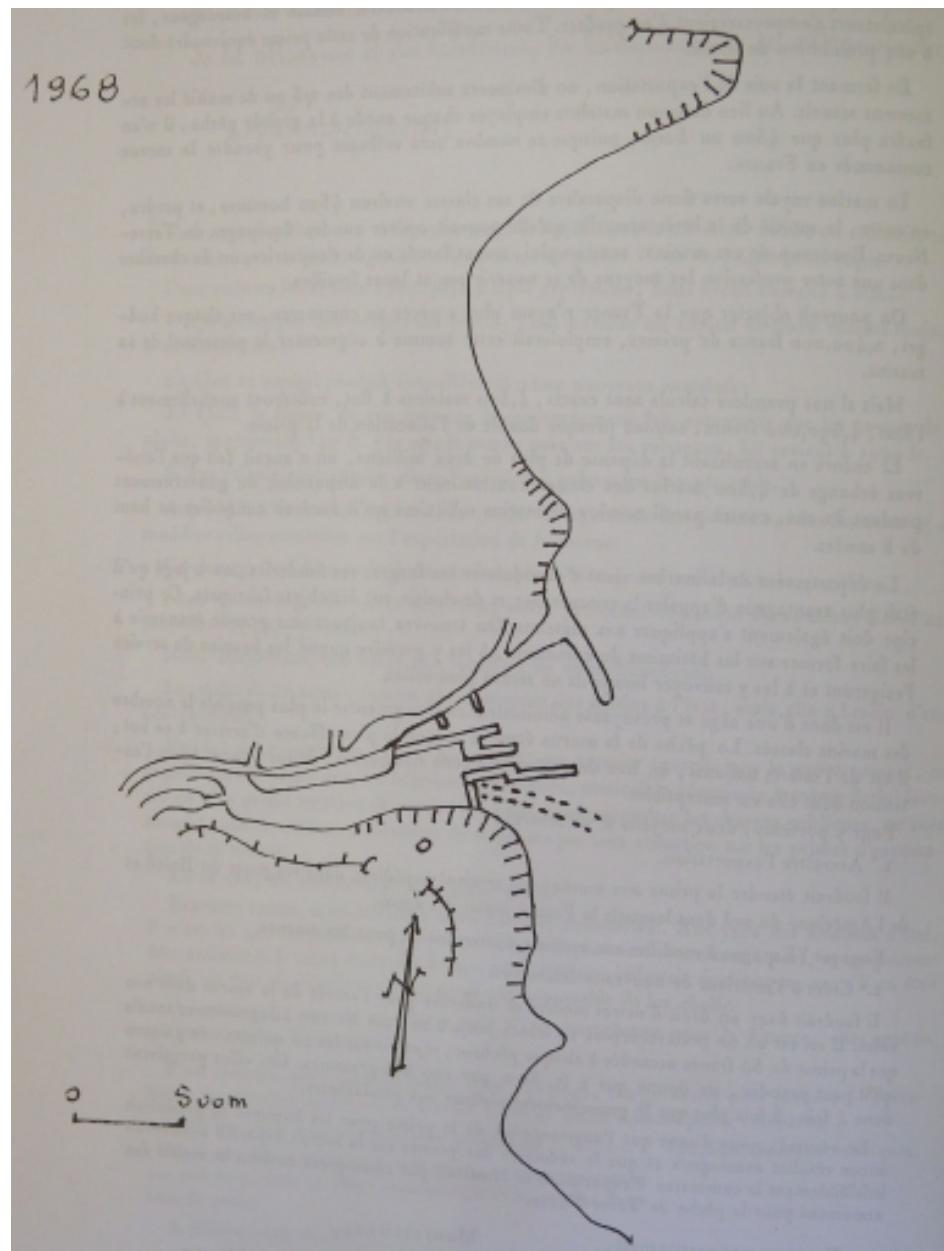
IVR53\_20082212990NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Gaby

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Projet d'extension portuaire en 1968 (CDDP 22)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Le port du Légué' / Le Moël, Georges/ Saint-Brieuc : Centre Départemental de Documentation Pédagogique 22, 1993, p. 70.Plan.  
Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor

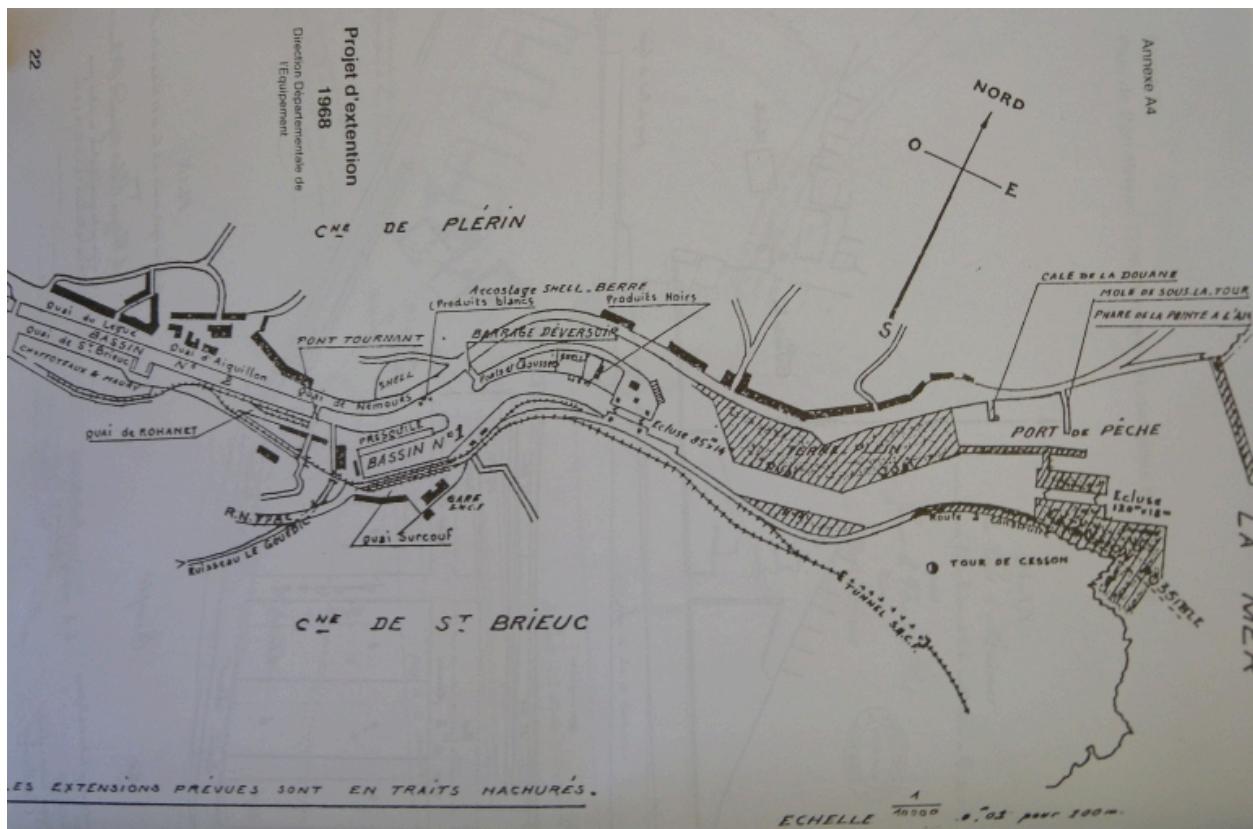
IVR53\_20082212890NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Auteur du document reproduit : Georges Le Moël

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Centre départemental de documentation pédagogique (Saint-Brieuc)  
reproduction interdite



Projet d'extension du port du Légué en 1968 (Direction Départementale de l'Equipement 22)

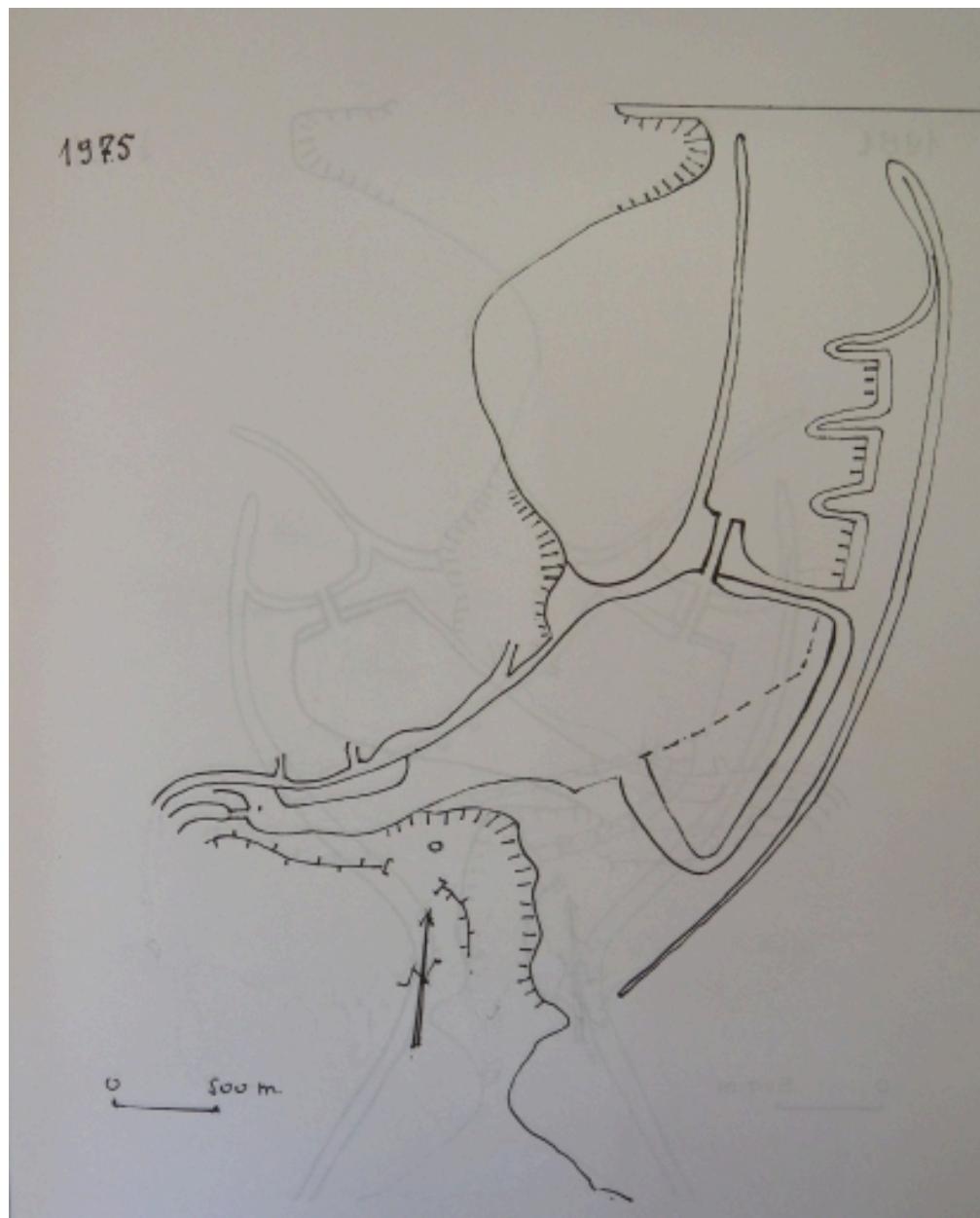
IVR53\_20082212888NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Direction départementale de l'Equipement (Côtes-d'Armor)

reproduction interdite



Projet d'extension portuaire en 1975 (CDDP 22)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Le port du Légué' / Le Moël, Georges/ Saint-Brieuc : Centre Départemental de Documentation Pédagogique 22, 1993, p. 71. Plan.  
Centre départemental de documentation pédagogique des Côtes-d'Armor

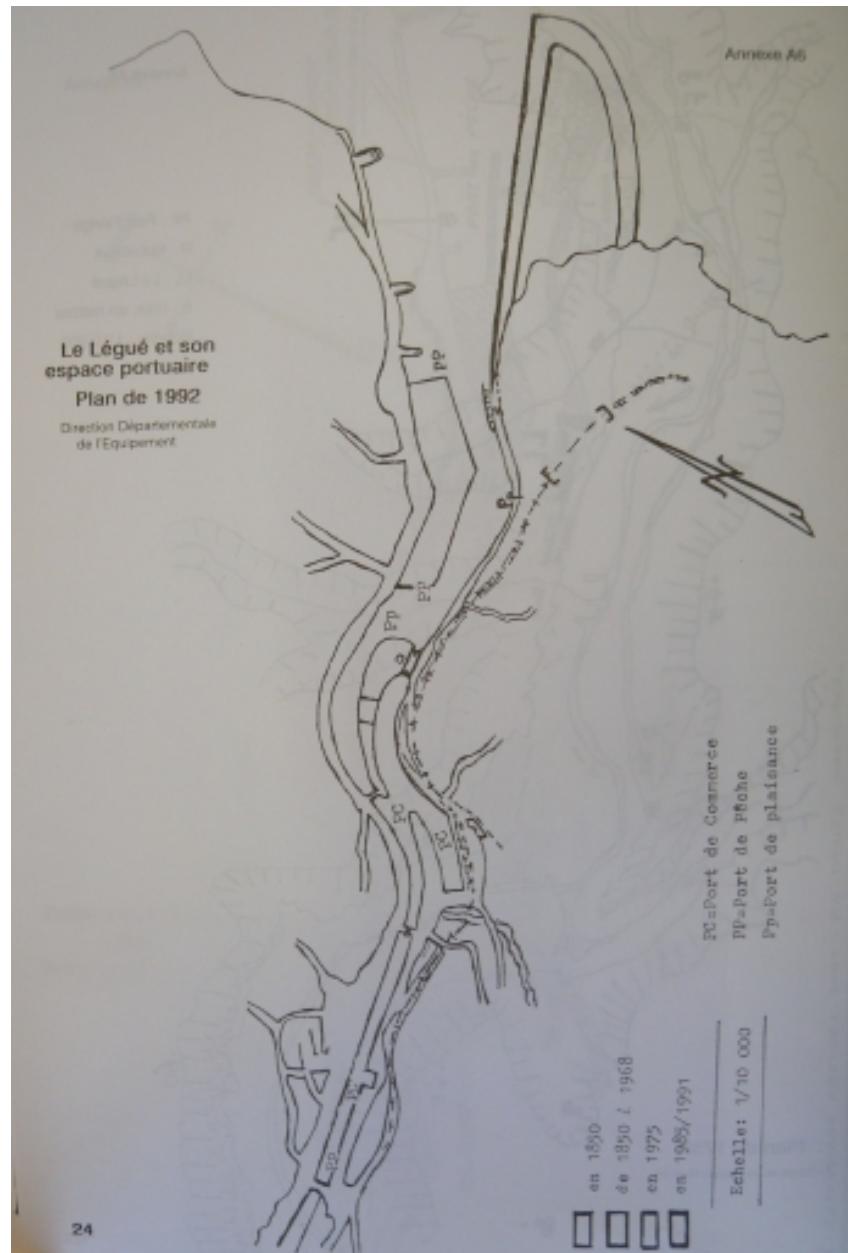
IVR53\_20082212891NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Auteur du document reproduit : Georges Le Moël

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Centre départemental de documentation pédagogique (Saint-Brieuc)  
reproduction interdite



Plan du Légué et de son espace portuaire en 1992 (Direction Départementale de l'Equipement 22)

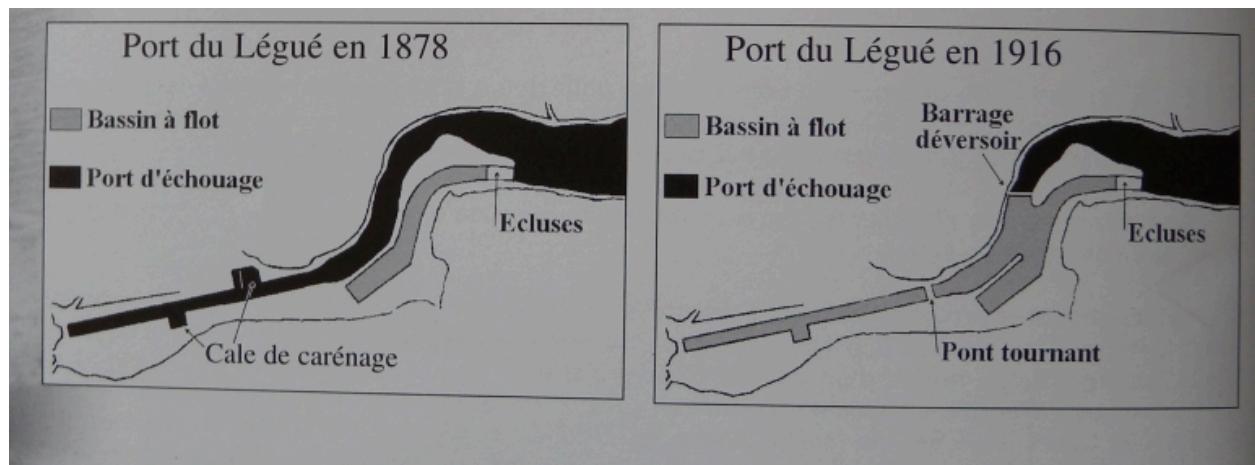
IVR53\_20082212887NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

## Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Direction départementale de l'Équipement (Côtes-d'Armor)

reproduction interdite



Dessin : les travaux au port du Légué entre 1878 et 1916 (Laurent Goulhen, collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans 'Le petit train de Saint-Brieuc au phare du Légué' / Goulhen, Laurent / St-Brieuc : Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord, 1997, p. 76. Plan.  
Collection particulière : AD 22 85 S 124

IVR53\_20082213112NUCB

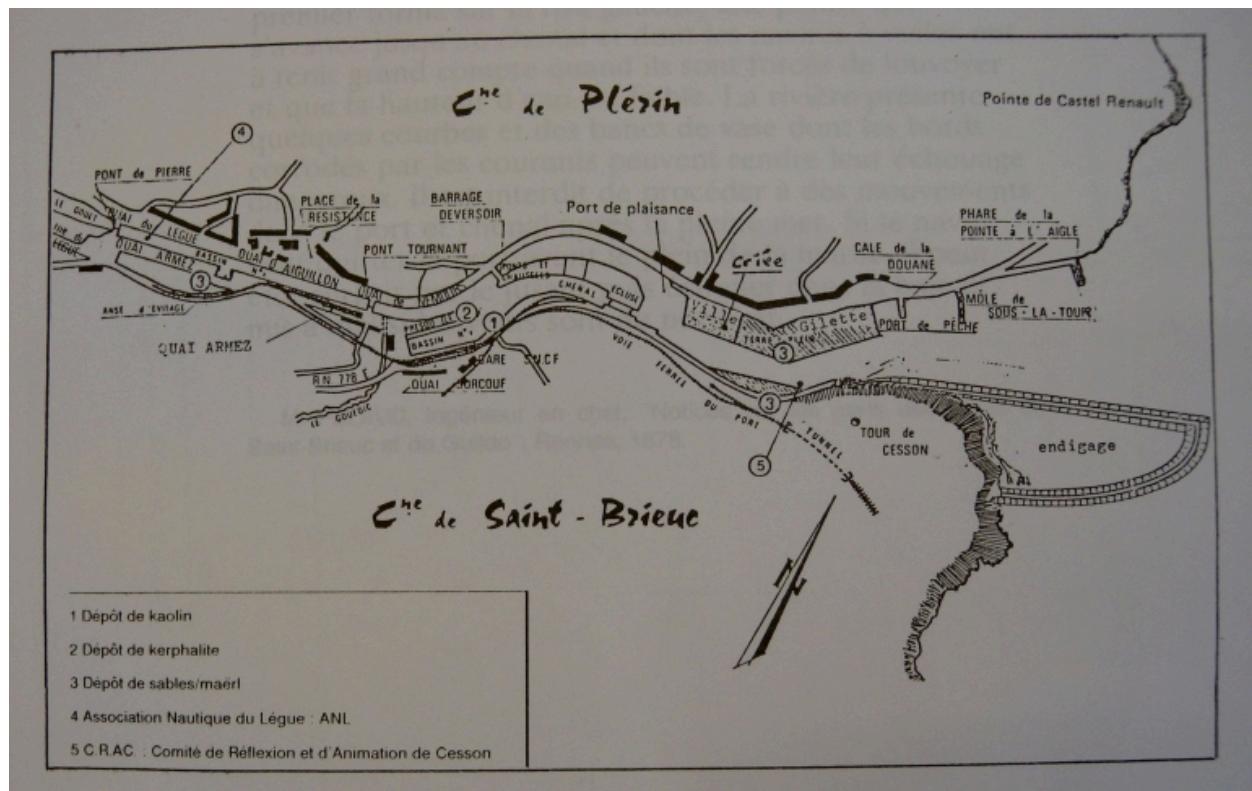
Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Laurent Goullhen

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Nouveau plan du port du Légué, avec les aménagements portuaires en 1992 (Direction Départementale de l'Equipement 22)

IVR53\_20082212885NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Direction départementale de l'Equipement (Côtes-d'Armor)  
reproduction interdite



Halage au port du Légué, début 20ème siècle (carte postale, collection particulière)

IVR53\_20082214051NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du môle du petit phare et de la Pointe-de-l'Aigle depuis l'ancienne cale, sous la tour de Cesson

IVR53\_20082212974NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de l'embouchure du port du Légué, à marée basse : remarquer l'ancienne tour de Cesson sur la rive droite

IVR53\_20082212976NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de l'embouchure du Légué à marée basse : remarquer l'ancienne ligne de chemin de fer, concurrente du bornage et le port des Cessonais

IVR53\_20082212972NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de l'avant-port rive gauche : la Ville-Gillette, entre sabliers et plaisanciers

IVR53\_20082212973NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale : du bassin-déversoir au bassin n° 2

IVR53\_20082212969NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du barrage-déversoir entre la 'Presqu'île' et les bâtiments des Ponts-et-Chaussées

IVR53\_20082212944NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de l'écluse et de la Presqu'île des Ponts-et-Chaussées

IVR53\_20082213413NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des bâtiments des Ponts-et-Chaussées

IVR53\_20082212970NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



En aval du pont tournant : la presqu'île pour les dépôts de Kerphalite et le quai de Nemours

IVR53\_20082212971NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du quai d'Aiguillon avec son mobilier traditionnel devant le bassin de plaisance

IVR53\_20082212978NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la plateforme et des quais aménagés pour l'avitaillement des bateaux de pêche, rive droite du port

IVR53\_20082213121NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des aménagements en cours du nouveau port du Légué, côté Saint-Brieuc

IVR53\_20082212977NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la plateforme d'accueil des navires de pêche au niveau du quai Surcouf

IVR53\_20082213134NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la nouvelle digue Est en construction

IVR53\_20082212975NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la nouvelle perspective de l'entrée du nouveau port du Légué entre le phare de la pointe de l'aigle et la digue Est

IVR53\_20082213123NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du nouveau port du Légué en cours de construction

IVR53\_20082213122NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Panneau de présentation du nouveau port du Légué (2000-2010)

IVR53\_20082213130NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



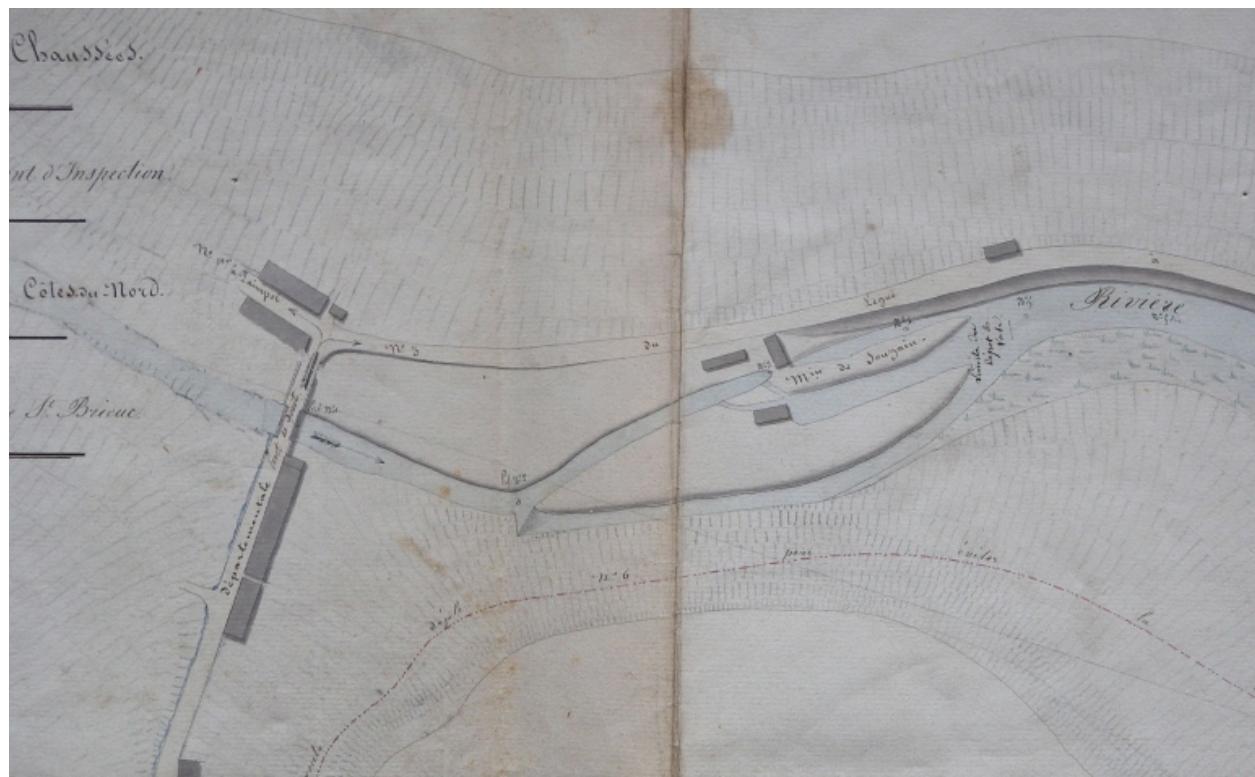
Présentation du nouveau port du Légué (2000-2010)

IVR53\_20082213129NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Port du Légué. Plan de 1839 mentionnant la limite de dépôt de vase. ( AD22)

IVR53\_20082212905NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite