

Bretagne, Côtes-d'Armor
Binic-Étables-sur-Mer

Bassin d'échouage, vieux port (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22007895

Date de l'enquête initiale : 2007

Date(s) de rédaction : 2007

Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Binic, enquête thématique régionale Les ports de Bretagne

Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : bassin d'échouage

Compléments de localisation

commune fusionnée après inventaire Commune inventoriée sous le nom de Binic

Milieu d'implantation :

Références cadastrales : . Domaine Public Maritime

Historique

Dans l'ancien port de Binic, le bassin d'échouage intérieur fut opérationnel dans la 1ère moitié au 19ème siècle, après la construction des quais. Ceux-ci délimitaient cet espace d'échouage, dévolu aux bateaux de charge pour les amendements marins et au trafic des charrettes qui pouvaient circuler dans la grève à partir de la cale de la Cloche et de l'ancienne cale, située à la culée du pont. Les goélettes de pêche et de cabotage pouvaient aussi échouer contre les quais de Pordic, les quais Jean Bart et de Courcy.

Ces quais furent complétés dans la partie amont entre la levée du pont et la cale de construction. Chaque année, le port de Binic recevait 24 000 tonnes de sable au pied des murs de quai, où descendaient les charrettes. C'est la raison pour laquelle un quai bas avec un terre-plein avait été demandé en 1858, équipé d'un aqueduc pour dériver et contraindre le cours de l'Ic. Cependant, le projet d'un nouveau quai fut refusé alors que le port de Paimpol exigeait des travaux plus urgents. Le projet de bassin à flot pour hiverner les bateaux de grande pêche fut approuvé en 1892 et les premiers travaux commencèrent en 1895-96, mais ils furent vite arrêtés à cause de l'insuffisance du trafic local (10 goélettes seulement en 1914). Les arguments avancés pour aménager le vieux bassin ne réussirent pas à convaincre la Chambre de Commerce, malgré la proximité de la ligne de chemin de fer Paris-Brest, l'exportation nécessaire des produits agricoles et le renouveau de la pêche au chalut à partir de 1920, q'un bassin à flot aurait favorisé davantage. La concurrence du port du Légué devait participer de ce premier refus.

Une échelle à marée a été repérée, gravée, sculptée dans le mur du quai de Pordic, à l'extrémité sud du bassin, représentant un dessin en forme de T, au niveau actuel de la flottaison, avec le chiffre 6 indiqué (profondeur d'eau) et le chiffre 8 2 mètres plus haut.

Période(s) principale(s) : 18e siècle, 19e siècle, 1ère moitié 20e siècle

Description

Éléments descriptifs

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

Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état, remanié

Décor

Techniques : maçonnerie

Statut, intérêt et protection

L'ancien bassin d'échouage, aujourd'hui à flot, mérite d'être étudié et interprété pour son histoire. La découverte d'une échelle à marée au niveau de la partie ancienne du quai de Pordic, mérite d'être mentionnée et étudiée.

Intérêt de l'œuvre : à étudier

Statut de la propriété : propriété de la commune

Références documentaires

Documents d'archive

- **Programme des travaux : construction d'un bassin à flot et descriptif de l'adjudication en 1892**
AD Côtes d'Armor. Série S Suppl. 91. Programme des travaux : construction d'un bassin à flot et descriptif de l'adjudication en 1892.
- **Construction d'un aqueduc et réparation des quais**
AD Côtes d'Armor. Série S Suppl. 94. Construction d'un aqueduc et réparation des quais, 1876.

Bibliographie

- **Binic, port du Goëlo**
QUERRE, Christian. **Binic, port du Goëlo**. Binic : Editions Dahin, 1987.
p. 178-79

Annexe 1

Histoire du bassin à flot de 1892 à 1986

Argumentaire pour la réalisation d'un bassin à flot dans l'arrière port de Binic en 1892

"Les goélettes pour la pêche à Islande, plus fines que les navires Terre-Neuvas, qu'elles ont récemment remplacés, supportent mal l'échouage et le ressac dans l'arrière port de Binic, produit par la houle hivernale d'ouest. Le reflux des lames du nord-est et du sud-est qui viennent battre la partie sud de l'anse entre l'estacade et la pointe de Pordic, pénètre également dans l'arrière port et y occasionne de l'agitation. L'avant-port s'est aussi ensablé avec l'achèvement de la construction du môle Penthievre" : rapport de l'ingénieur Camus en 1856. Cet état de choses avait suscité des plaintes dès l'origine démontrant la nécessité de prolonger l'estacade pour fermer complètement l'arrière-port et empêcher son ensablement par les vents de sud-est. Mais vu l'élévation de la dépense à laquelle ces travaux auraient conduit, la question n'a jamais reçu de solution. Le projet fut remis à l'étude sur l'ordre du Ministre des travaux publics, en visite à Binic en 1892, avec l'aide de la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc et sur la demande du Conseil Municipal Binic. Les travaux préparatoires furent effectués en 1896, mais ils en restèrent à ce premier stade durant plusieurs décennies.

Description du bassin à flot en projet en 1892

Le bassin à flot pourrait être dans un premier temps qu'une simple remise pour les bateaux de pêche et n'ouvrir qu'aux périodes de vives eaux. La tête aval de l'écluse serait exécutée en premier avec une simple paire de portes. Un chenal serait creusé dans l'avant-port pour accéder à l'écluse pour une ouverture de 10 m (les bateaux islandais ont une largeur maximum de 7, 50 m au maître bau). Le rocher naturel formerait le radier de l'écluse avec la réalisation du massif d'appui des buses. Des aqueducs de chasse en plein cintre seraient aménagés dans chacun des bajoyers. Le mur de tête de gauche de l'écluse se raccorderait avec la voie conduisant au môle de Penthievre, au moyen d'un terre-plein formé de remblais provenant des démolitions de la vieille jetées et protégé du côté de la mer par un mur en maçonnerie.

La passe actuelle de l'arrière-port serait fermée par un prolongement de l'estacade (protégée par un mur vertical à pierres sèches). Les murs de quai auraient 2, 20 m d'épaisseur à la cote 12 m des plus hautes mers d'équinoxe, un fruit extérieur de 1/5 et un talus vertical vers l'intérieur, avec un parapet de 0, 80 m de hauteur.

La digue de fermeture de l'arrière port aurait 9 m environ de longueur depuis le musoir de l'estacade jusqu'à la rencontre de la vieille jetée et une largeur en couronne de 20 m comme l'ancienne estacade. Cette digue serait conduite de manière

à laisser une passe de 100 m entre son musoir et celui de la jetée du Penthièvre ; elle aurait une largeur de 6 m en couronne et une longueur totale de 178, 50 m, et elle serait formée d'un remblai protégé par 2 perrés inclinés à 45° et maçonnés avec mortier. Du côté du large, le perré serait surmonté d'un parapet maçonné. Les perrés de revêtement seraient reliés par 3 traverses équidistantes, des fruits de 1/5 et composés d'un massif à pierre sèche recouvert de murs en maçonnerie avec mortier de 0, 50 m d'épaisseur. Cette digue ainsi construite pourrait résister contre les vents de sud-est.

Le déversoir accolé à l'écluse aurait une largeur de 15 m et une longueur de 20 m. Les portes elles mêmes fonctionneraient comme déversoir.

L'arrière-port serait curé à la cote 6 m sur une longueur totale de 530 m de quais donnant 15 places aux navires de pêche, d'une longueur habituelle de 35 m, et permettant ainsi à 45 navires de faire leurs armements en se mettant en triple rangée.

L'étanchéité du bassin serait réalisée en démolissant les parements de l'estacade et de la vieille jetée sur 0, 80 m d'épaisseur et en les reconstruisant avec du mortier de ciment.

1/3 de la dépense serait assuré par les usagers locaux (commune, Chambre de Commerce, armateurs, etc.).

La réalisation du bassin de plaisance et les nouveaux aménagements du port

Le conseil municipal devait renouveler sa demande de barrage en 1931, mais l'approche de la guerre repoussa encore de 3 décennies ces aménagements. Il fallut attendre l'année 1966, pour que le bassin à flot soit enfin réalisé, par la mise en place d'une écluse et l'aménagement du port de plaisance.

Des postes d'amarrage furent réalisés par la suite en 1970, avec l'installation entre 1973 et 1986 de pontons d'embarquement. Les équipements se poursuivirent avec la construction d'un club house en 1968, d'une cale et d'un parking pour dériveurs entre 1971 et 1975, pour pouvoir accueillir 450 unités de plaisance dans la dernière décennie du 20ème siècle.

Parmi les autres réalisations effectuées au port de Binic : un nouveau quai de déchargement pour la pêche en 1975-1980, qui s'était fortement développée avec la coquille Saint-Jacques et la construction d'une criée en 1986.

Ces équipements de pêche sont aujourd'hui caduques, comme suite à la construction du nouveau port de Saint-Quay-Portrieux avec une nouvelle criée automatisée.

Annexe 2

Problème d'envasement et curage du port entre 1901 et 1920

Le Conseil général fut régulièrement sollicité pour l'entretien et le désenvasement du port de Binic entre 1908 et 1920. Au préalable, depuis 1888, ce travail était effectué par les cultivateurs dans l'avant-port et sur la Branche. Cependant, ces derniers avaient besoin d'une rampe d'accès pour enlever prioritairement la tange dans l'avant-port, alors que l'accès leur était limité sur la Branche à cause de la présence des cabines de bains et des baigneurs pendant l'été. En 1906, une pétition des armateurs prit le relais des sabliers pour faire curer le port, afin de faciliter le carénage des navires islandais. Le lit de la rivière de l'Ic se rapprochait de l'estacade et l'envasement était particulièrement important dans l'angle nord du port.

En 1906, le cours du l'Ic fut ramené à son développement premier dans l'arrière port. En 1908, les ingénieurs pouvaient constater l'instabilité des mouvements de sable. En 1916-1918, le problème était toujours le même, mais on pouvait constater que le port recevait tous les détritiques des administrés, tandis que la vase amortissait l'échouage des bateaux. A partir de 1907 et jusqu'à la fin de la guerre 1914-1918, la diminution du cabotage et de la grande pêche justifiait le rétablissement des chasses en marée de vives eaux. Heurtel, conseiller général d'Etables, réclamait de nouveau en 1919 le curage du port au moment où redémarraient le commerce et la construction navale (commande de 10 navires), et consécutivement, une demande accrue de d'accès aux quais pour les navires de 400 tonneaux. (sources AD 22, S suppl. 9)

Annexe 3

Sables et goémons à Binic au 19ème siècle

Les sables et les goémons étaient très prisés par les cultivateurs de la côte (Etables, Pordic) et de l'arrière pays (Châtaudren, Plourhan, Trégomeur) pour amender leurs terres acides. Vers 1850, on estimait à environ 20 000 le nombre de charrettes par an, avec des pointes de 404 véhicules attelés en flèche par jour pour enlever cet engrais de mer dans la grève du port : de 50 à 60 000 m³ de sable et vase étaient ainsi enlevés chaque année.

15 ans plus tard, c'étaient encore 30 000 tonnes de sable coquillier et environ 15 000 tonnes de sable de la grève, de vase et de "flèche" ou goémon (archives municipales, 1865).

Ces engrais marins favorisaient la culture exigeante du chanvre et surtout du lin, dont on pouvait dénombrer les routoirs de rouissage : les routoirs de la Ville-Even, appelés "rotouées à Binic. Il faut encore préciser que la navigation à Terre-Neuve permettait aux marins de cultiver leur parcelles de terre (dont ils étaient souvent les propriétaires avec leurs

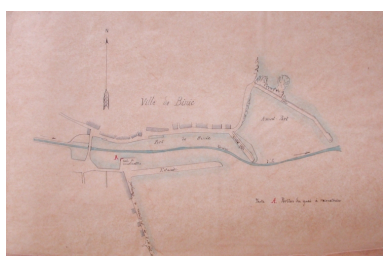
bâtiments) pendant 6 mois de l'année et de participer à la prospérité de la commune., surtout après la fin des guerres de l'Empire. Cette agriculture littorale faisait vivre une population nombreuse et pluri-active.
Entre 1879 et 1900, les mauvaises saisons de pêche allaient redistribuer la carte des richesses et faire davantage dépendre l'économie locale des ressources agricoles et côtières. Le déclin de la grande pêche devait contribuer à trouver de nouvelles ressources et à tirer partie de nouvelles activités comme le tourisme ou l'enrôlement des marins dans la marine de commerce ou la marine de l'Etat, favorisant ainsi les premières migrations alternantes ou définitives de la population côtière vers d'autres régions. (synthèse de Guy Prigent d'après les recherches de Christian Querré "Binic : port du Goëlo, 1994, édition du Dahin et nos propres recherches)

Annexe 4

documents d'archive

20072206061NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Supl. 92.
20072206060NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Supl. 92.
20072206064NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Supl. 94.
20072206063NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Supl. 94.
20072206353NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 94.
20072206062NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Supl. 94.
20072206519NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. Art. 198.
20072206351NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 92.
20072206352NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 90.
20072205993NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 91.
20072205994NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 91.
20072207236NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fonds Barat.
20072207235NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fonds Barat.
20072206259NUCB : Collection particulière
20072206271NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi, Fonds Joël.
20072206301NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi, Fonds Joël.
20072206310NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi, Fonds Joël.
20072206309NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi, Fonds Joël.
20072206525NUCB : Collection particulière
20072206262NUCB : Collection particulière
20072206260NUCB : Collection particulière
20072206261NUCB : Collection particulière

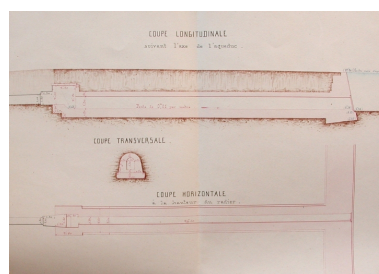
Illustrations



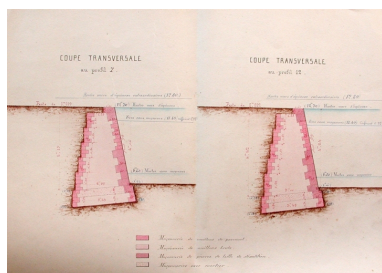
Plan général du port : portion du quai à reconstruire, 1872-73 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Pelaud, Phot. Jourjon, Autr. Pelaud et Jourjon
IVR53_20072206061NUCB



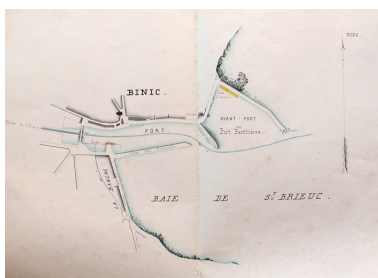
Projet de construction d'un quai et réparation d'un angle de la cale des chantiers navals, 1872-76 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Pelaud, Phot. Jourjon, Autr. Pelaud et Jourjon
IVR53_20072206060NUCB



Coupe longitudinale suivant l'axe de l'aqueduc, 1876 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Jourjon, Autr. Jourjon
IVR53_20072206064NUCB



Plan coupe transversale :
projet de construction d'un
quai et d'un mur latéral dans
le vieux port, 1876 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot.
Jourjon, Autr. Jourjon
IVR53_20072206063NUCB



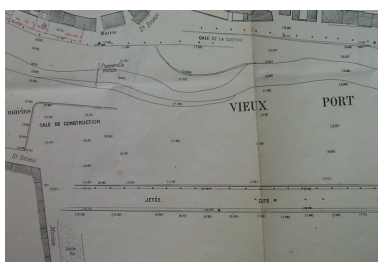
Plan : projet de construction d'un
quai au fond du port, dans la partie
amont, entre la levée du pont et
la cale de construction, diminuée
de sa largeur, 1876-77 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot.
Pelaud, Phot. Jourjon,
Autr. Pelaud et Jourjon
IVR53_20072206353NUCB



Plan : cale refaite et mur de
quai en amont écroulé sur 121
m, projet de construction d'un
nouveau quai, 1876-77 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot.
Pelaud, Phot. Jourjon,
Autr. Pelaud et Jourjon
IVR53_20072206062NUCB



Plan général du port en
1888 : construction du
quai de la cale (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot.
Charles Marie Guillemoto,
Autr. Charles Marie Guillemoto
IVR53_20072206351NUCB



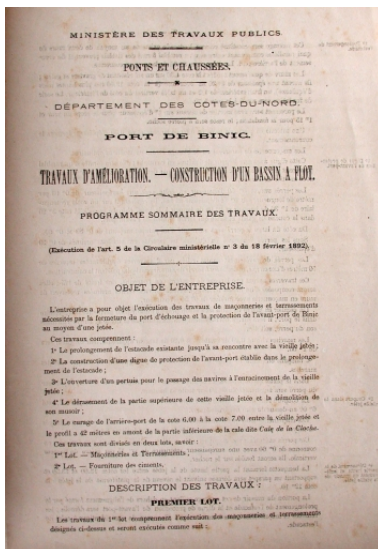
Plan général du vieux port de Binic en
1895 : remarquer la passerelle mobile
et la cale de la Cloche (AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206519NUCB



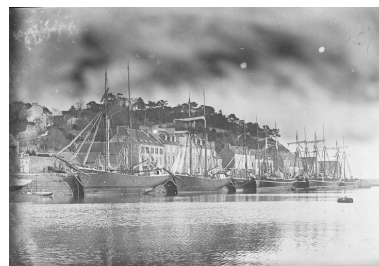
Transformation de l'ancien port
de Binic : prolongement de
la jetée estacade et ouverture
d'un pertuis en CEDF sur le
plan, 1892-1897 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles
Marie Guillemoto, Autr. Lasne
IVR53_20072205993NUCB



Plan coté du vieux port de Binic,
daté du 15 novembre 1906 :
remarquer les quais, l'ancien pont
métallique, le dépôt d'engrais marins,
la vieille cale de construction,
la cale de la cloche (AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206352NUCB



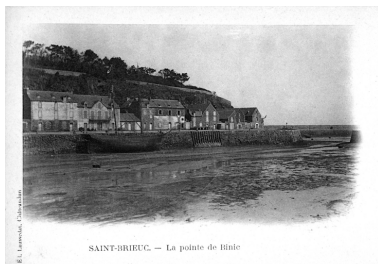
Programme des travaux : construction
d'un bassin à flot et descriptif de
l'adjudication en 1892 (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072205994NUCB



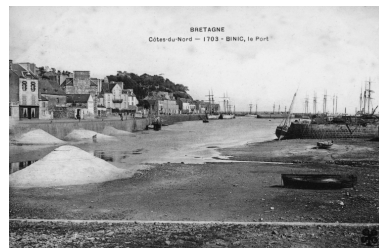
Les goëlettes de grande pêche
dans le bassin d'échouage (quai
Jean-Bart), au début du 20ème
siècle (AD 22, fonds Barat)
Phot. Guy Prigent, Autr.
Jean-Baptiste Barat
IVR53_20072207236NUCB



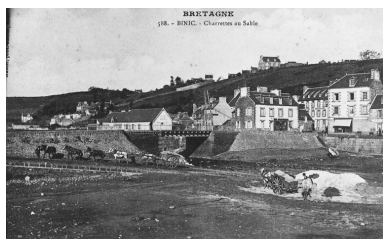
Les goélettes de grande pêche dans le bassin d'échouage, au début du 20ème siècle (AD 22, fonds Barat)
Phot. Guy Prigent, Autr. Jean-Baptiste Barat
IVR53_20072207235NUCB



Vue, en aval du bassin d'échouage : le quai Jean Bart avec les immeubles de salaison et le grenier à sel, et le prolongement du quai de Pordic, 1er quart 20ème siècle (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206259NUCB



Le bassin d'échouage de Binic au temps des sabliers, 1er quart 20ème siècle : remarquer le retour du quai de Pordic (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206525NUCB



Le chargement des sablons dans le port, au niveau de la vieille cale, devant le pont sur l'Ic, 1er quart du 20ème siècle (AD 22, Fonds Joël)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206301NUCB



L'ancienne cale du quai Jean Bart, devant la place la Cloche, 1er quart 20ème siècle (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206260NUCB



Bateaux en carénage sur l'ancienne cale du vieux port, 1er quart 20ème siècle (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206261NUCB



La cale de carénage en amont de l'ancien bassin, 3ème quart 20ème siècle (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Autr. Joël Jouas Poutrel
IVR53_20072206271NUCB



Le bassin à marée haute depuis la vieille cale vers 1950 (AD 22, Fonds Joël)
Phot. Guy Prigent, Autr. Joël Jouas Poutrel
IVR53_20072206310NUCB



La cale de carénage et le vieux port vers 1950 (AD 22, Fonds Joël)
Phot. Guy Prigent, Autr. Joël Jouas Poutrel
IVR53_20072206309NUCB



Le vieux quai, rive droite de l'Ic et son retour de quai en amont de l'ancien bassin du port, équipée d'une petite cale
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206366NUCA



Vue de l'échelle à marée dans le bassin du vieux port : à l'extrémité sud, quai de Pordic : remarquer les chiffres 6 et 8 et le dessin en forme de T inscrit dans le mur du quai
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206503NUCA



Vue de l'échelle à marée gravé dans le mur de quai : remarquer le chiffre 6 et le dessin inscrits dans le mur du quai
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206504NUCA



Vue de l'échelle à marée gravé dans le mur de quai : remarquer le chiffre 8 inscrit dans haut du mur de quai
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206505NUCA

Dossiers liés

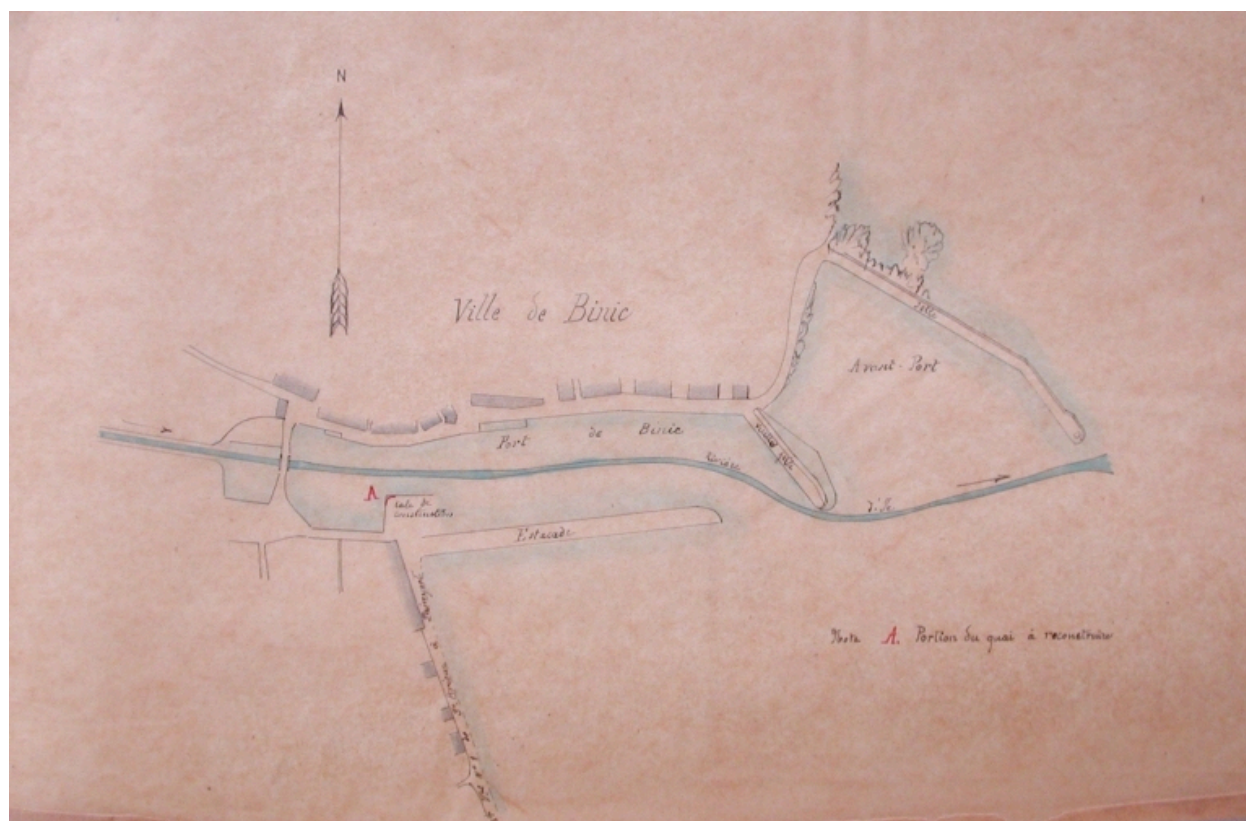
Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Port de Binic (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007874) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Plan général du port : portion du quai à reconstruire, 1872-73 (AD 22)

IVR53_20072206061NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Pelaud, Auteur de l'illustration : Jourjon

Auteur du document reproduit : Pelaud et Jourjon

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Projet de construction d'un quai et réparation d'un angle de la cale des chantiers navals, 1872-76 (AD 22)

IVR53_20072206060NUCB

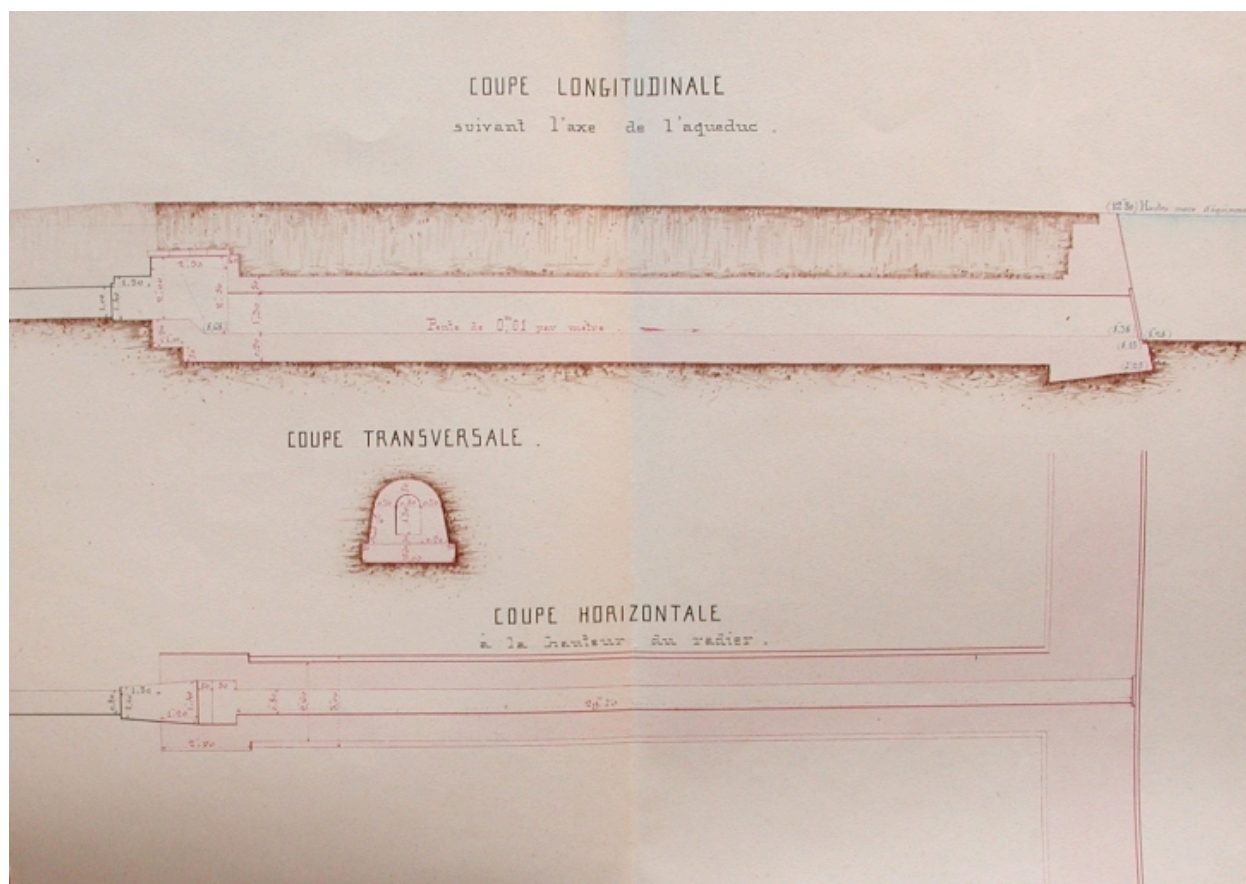
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Pelaud, Auteur de l'illustration : Jourjon

Auteur du document reproduit : Pelaud et Jourjon

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Coupe longitudinale suivant l'axe de l'aqueduc, 1876 (AD 22)

IVR53_20072206064NUCB

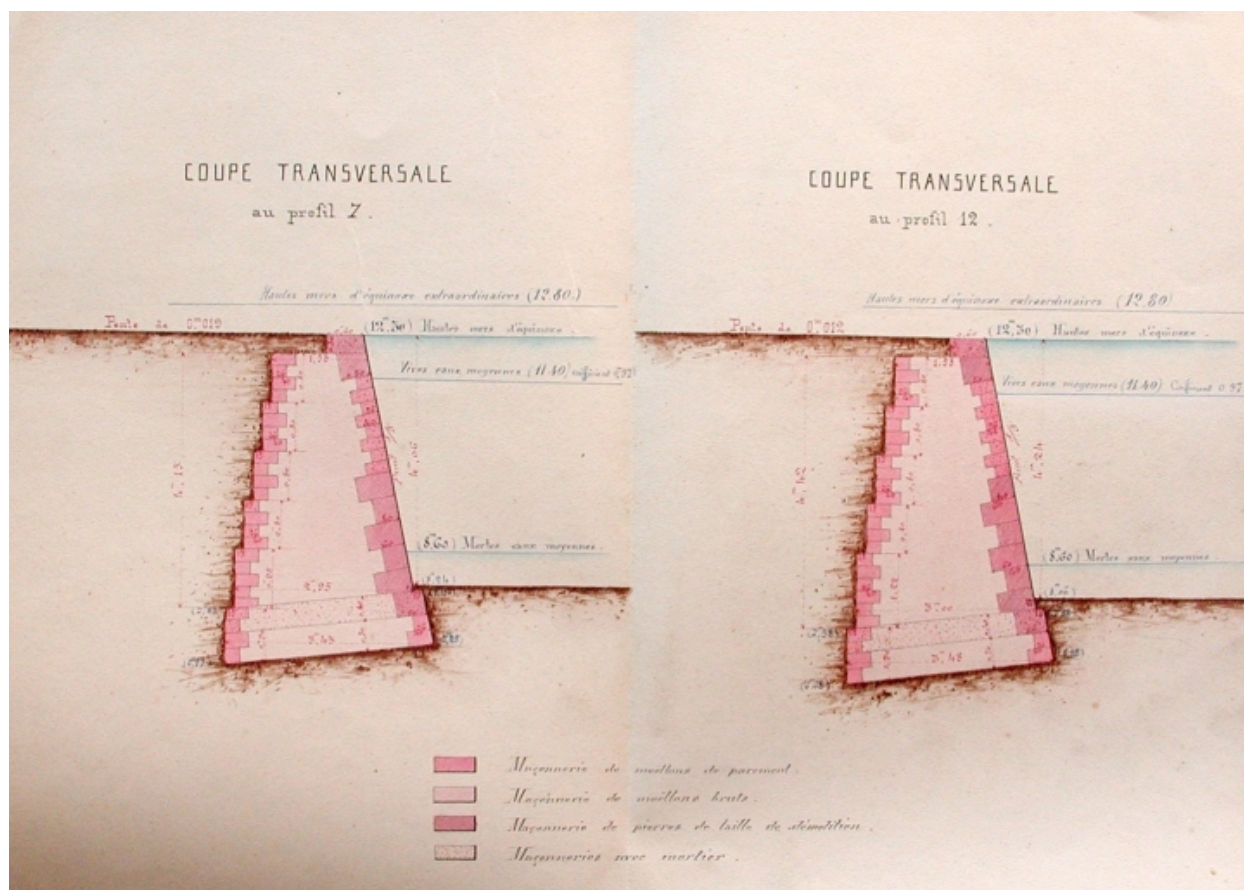
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Jourjon

Auteur du document reproduit : Jourjon

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan coupe transversale : projet de construction d'un quai et d'un mur latéral dans le vieux port, 1876 (AD 22)

IVR53_20072206063NUCB

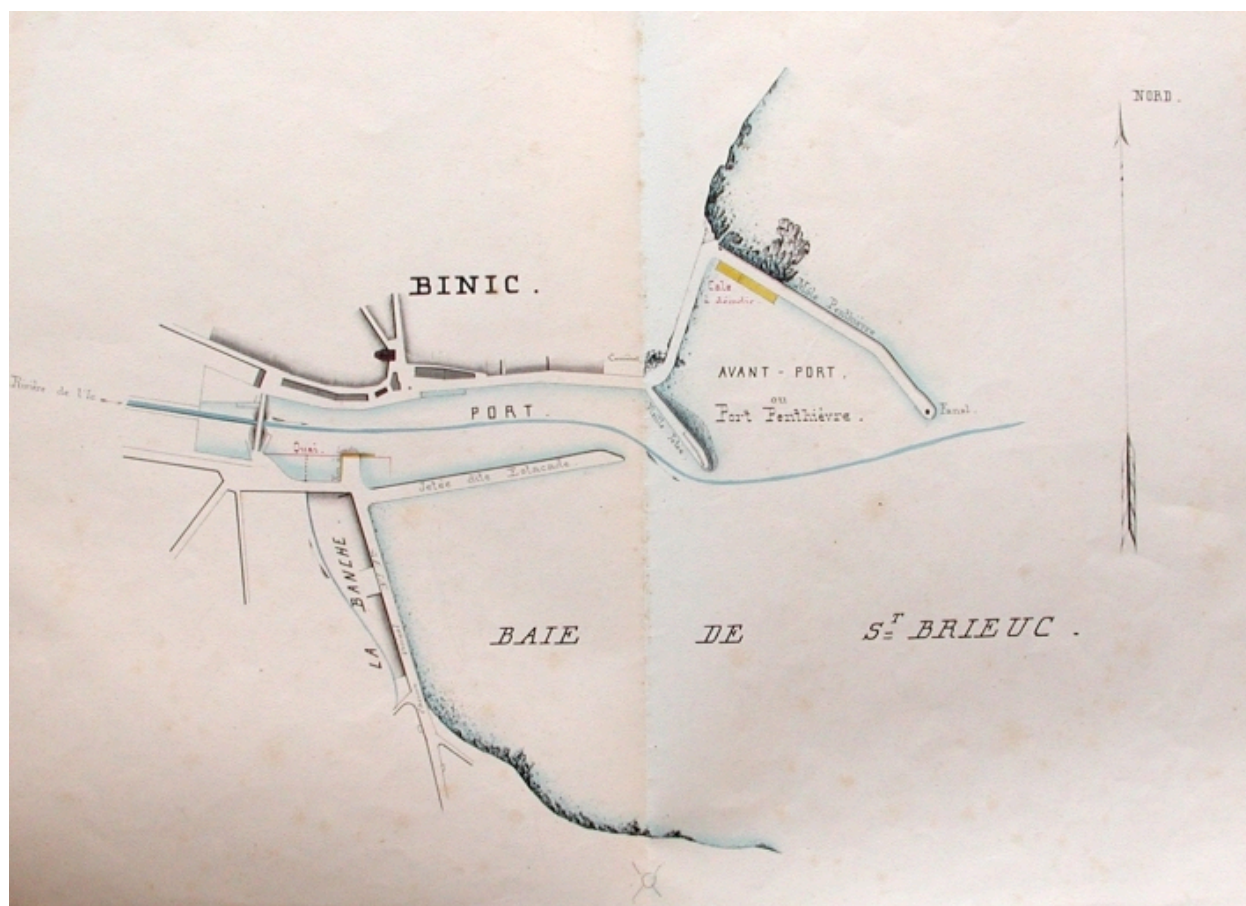
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Jourjon

Auteur du document reproduit : Jourjon

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan : projet de construction d'un quai au fond du port, dans la partie amont, entre la levée du pont et la cale de construction, diminuée de sa largeur, 1876-77 (AD 22)

IVR53_20072206353NUCB

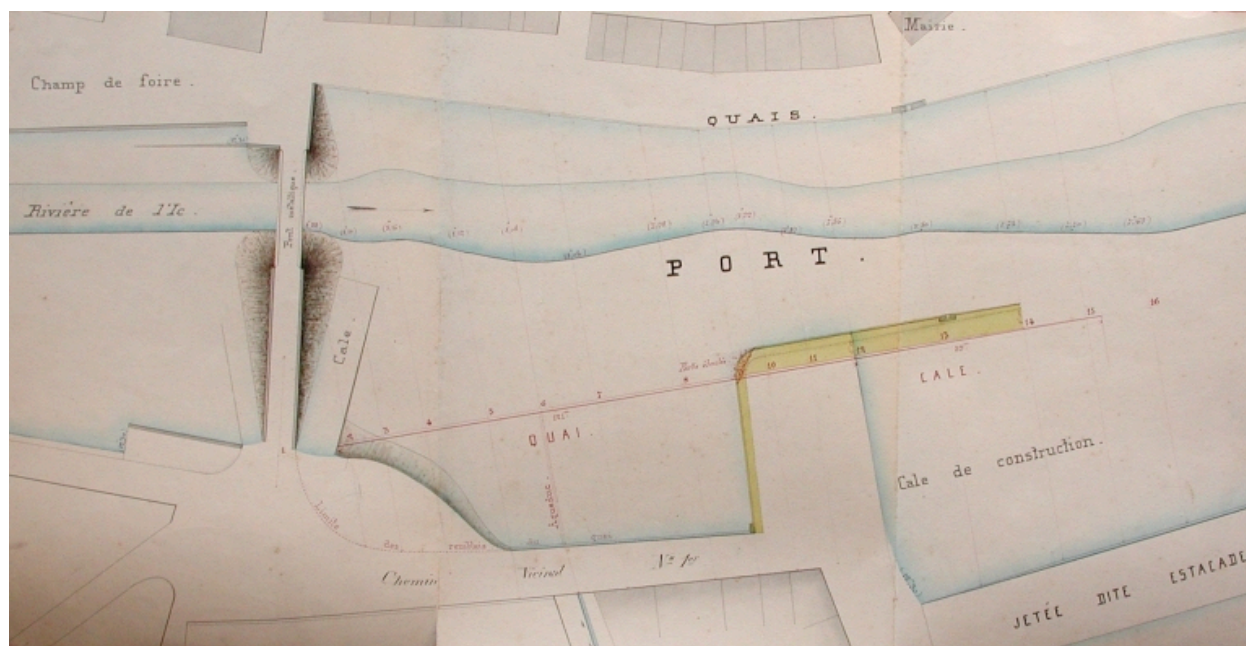
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Pelaud, Auteur de l'illustration : Jourjon

Auteur du document reproduit : Pelaud et Jourjon

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan : cale refaite et mur de quai en amont écroulé sur 121 m, projet de construction d'un nouveau quai, 1876-77 (AD 22)

IVR53_20072206062NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Pelaud, Auteur de l'illustration : Jourjon

Auteur du document reproduit : Pelaud et Jourjon

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan général du port en 1888 : construction du quai de la cale (AD 22)

IVR53_20072206351NUCB

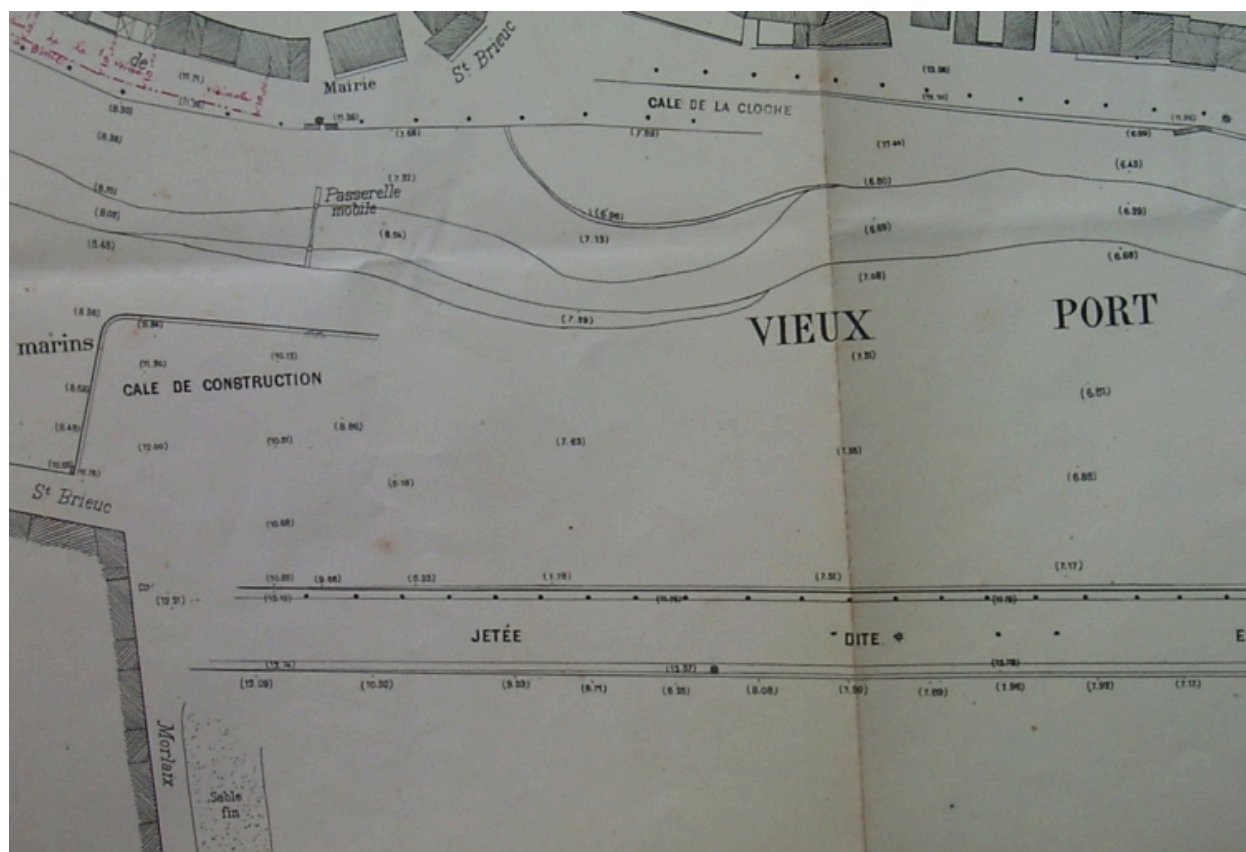
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles Marie Guillemoto

Auteur du document reproduit : Charles Marie Guillemoto

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan général du vieux port de Binic en 1895 : remarquer la passerelle mobile et la cale de la Cloche (AD 22)

IVR53_20072206519NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Transformation de l'ancien port de Binic : prolongement de la jetée estacade et ouverture d'un pertuis en CEDF sur le plan, 1892-1897 (AD 22)

IVR53_20072205993NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Charles Marie Guillemoto, Lasne

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan coté du vieux port de Binic, daté du 15 novembre 1906 : remarquer les quais, l'ancien pont métallique, le dépôt d'engrais marins, la vieille cale de construction, la cale de la cloche (AD 22)

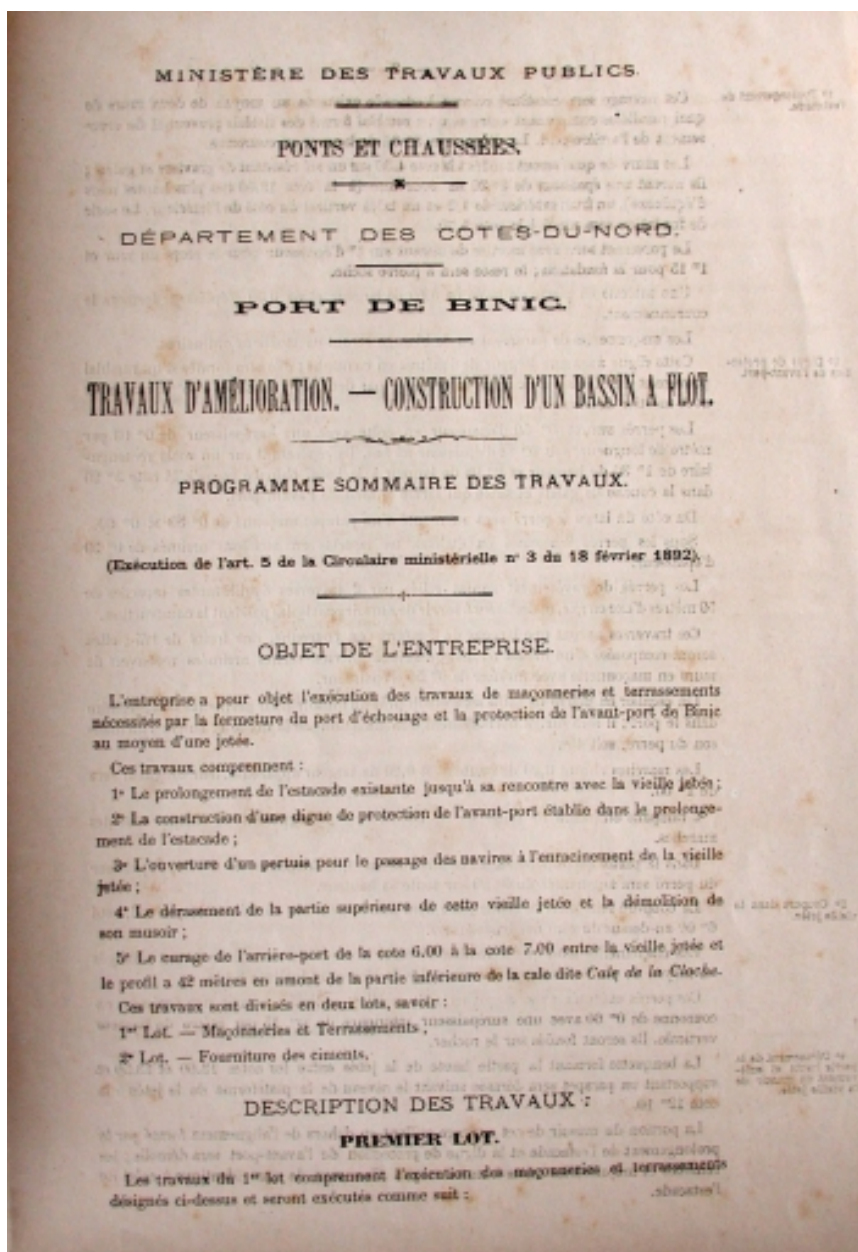
IVR53_20072206352NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



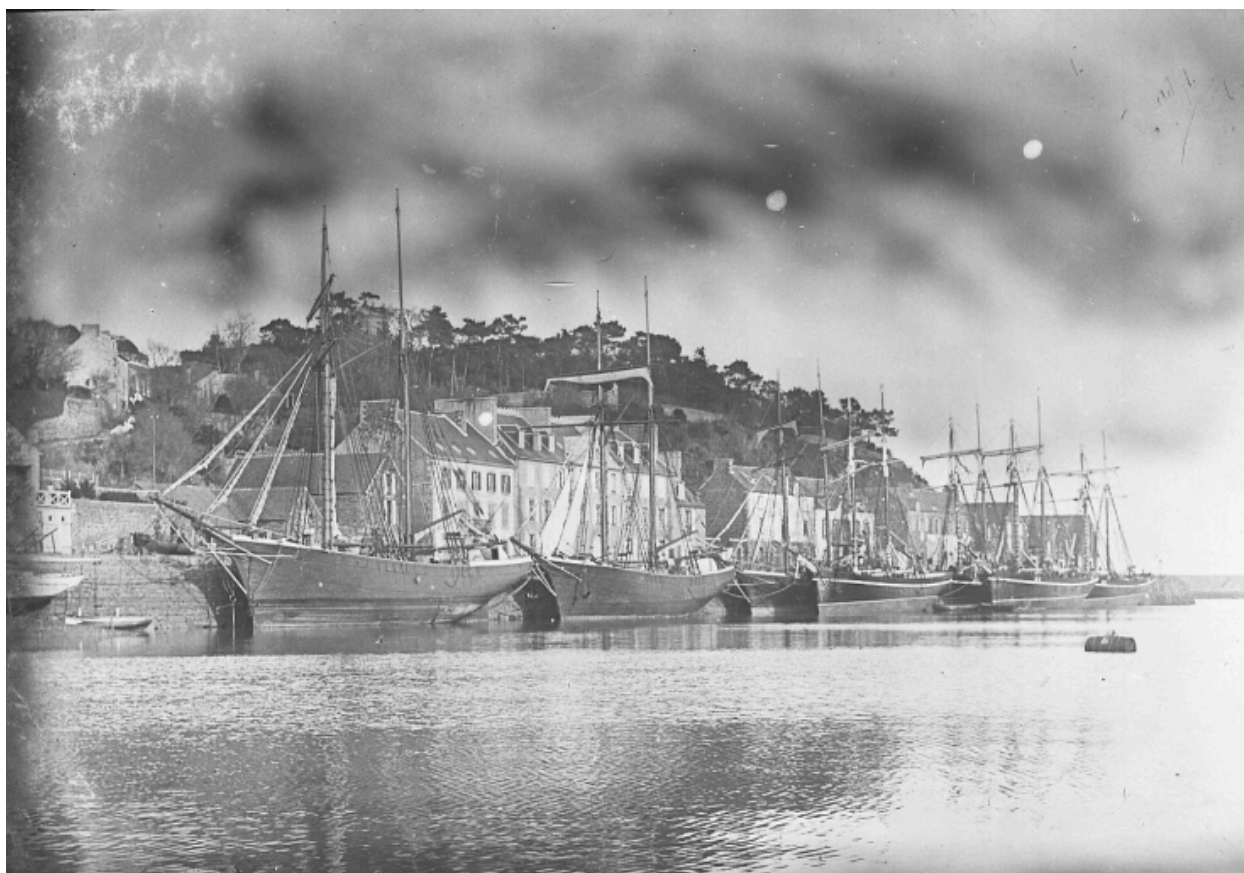
Programme des travaux : construction d'un bassin à flot et descriptif de l'adjudication en 1892 (AD 22)

IVR53_20072205994NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les goélettes de grande pêche dans le bassin d'échouage (quai Jean-Bart), au début du 20ème siècle (AD 22, fonds Barat)

IVR53_20072207236NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Jean-Baptiste Barat

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les goélettes de grande pêche dans le bassin d'échouage, au début du 20ème siècle (AD 22, fonds Barat)

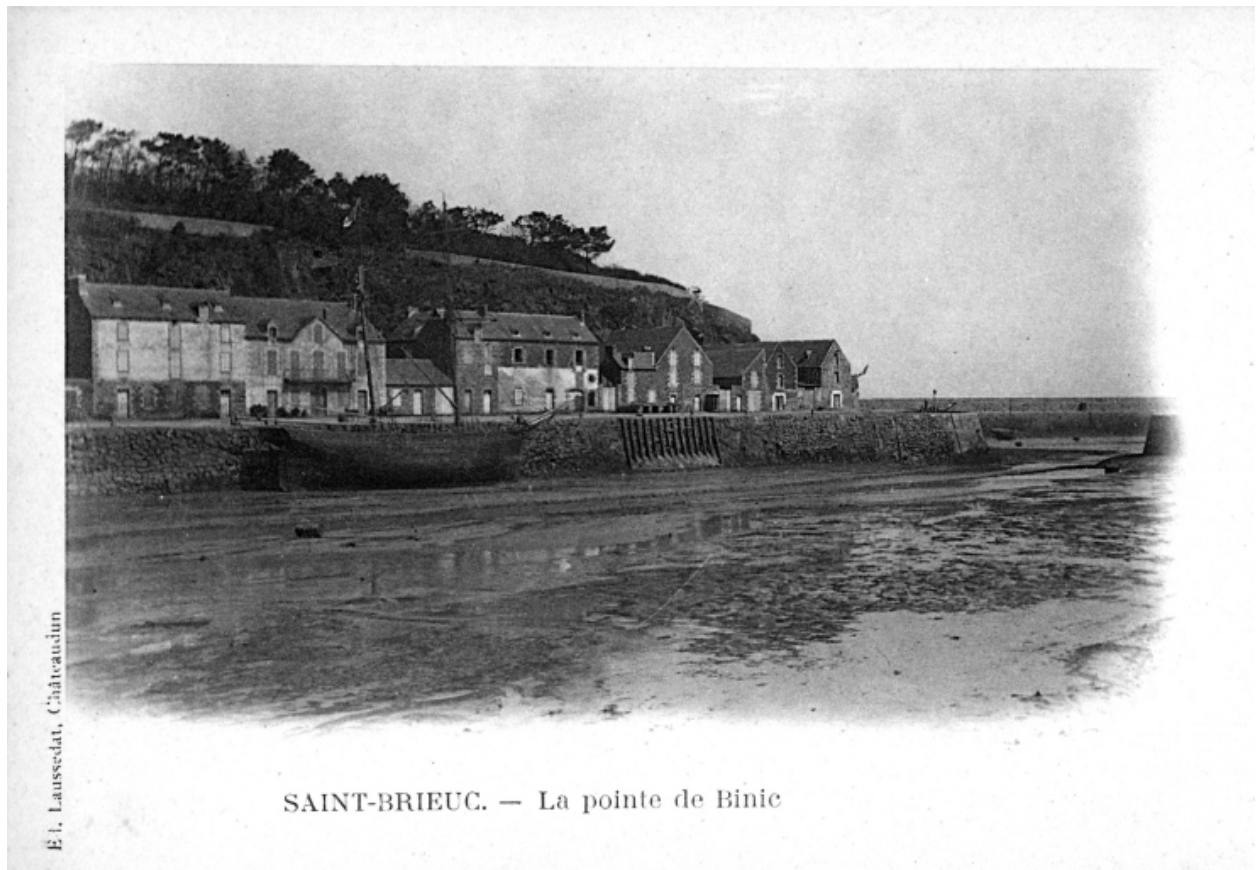
IVR53_20072207235NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Jean-Baptiste Barat

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



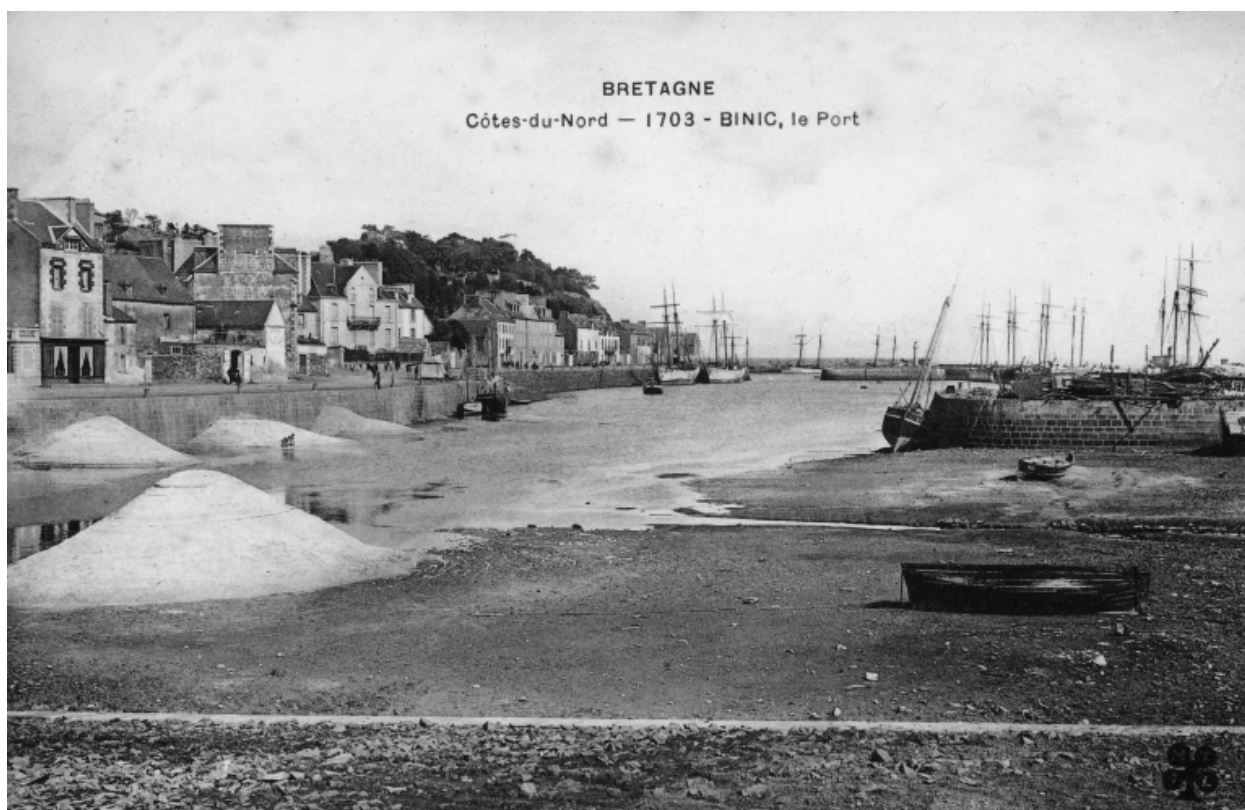
Vue, en aval du bassin d'échouage : le quai Jean Bart avec les immeubles de salaison et le grenier à sel, et le prolongement du quai de Pordic, 1er quart 20ème siècle (collection particulière)

IVR53_20072206259NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le bassin d'échouage de Binic au temps des sabliers, 1er quart 20ème siècle : remarquer le retour du quai de Pordic (collection particulière)

IVR53_20072206525NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le chargement des sablons dans le port, au niveau de la vieille cale, devant le pont sur l'Ic, 1er quart du 20ème siècle
(AD 22, Fonds Joël)

IVR53_20072206301NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



L'ancienne cale du quai Jean Bart, devant la place la Cloche, 1er quart 20ème siècle (collection particulière)

IVR53_20072206260NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bateaux en carénage sur l'ancienne cale du vieux port, 1er quart 20ème siècle (collection particulière)

IVR53_20072206261NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La cale de carénage en amont de l'ancien bassin, 3ème quart 20ème siècle (AD 22)

IVR53_20072206271NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Joël Jouas Poutrel

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le bassin à marée haute depuis la vieille cale vers 1950 (AD 22, Fonds Joël)

IVR53_20072206310NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Joël Jouas Poutrel

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La cale de carénage et le vieux port vers 1950 (AD 22, Fonds Joël)

IVR53_20072206309NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Joël Jouas Poutrel

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le vieux quai, rive droite de l'Ic et son retour de quai en amont de l'ancien bassin du port, équipée d'une petite cale

IVR53_20072206366NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Ve de l'échelle à marée dans le bassin du vieux port : à l'extrémité sud, quai de Pordic : remarquer les chiffres 6 et 8 et le dessin en forme de T inscrit dans le mur du quai

IVR53_20072206503NUCA

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'échelle à marée gravé dans le mur de quai : remarquer le chiffre 6 et le dessin inscrits dans le mur du quai

IVR53_20072206504NUCA

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'échelle à marée gravé dans le mur de quai : remarquer le chiffre 8 inscrit dans haut du mur de quai

IVR53_20072206505NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation