

Bretagne, Côtes-d'Armor
Erquy
Le Port

Le port d'Erquy (Erquy)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22004191

Date de l'enquête initiale : 2005

Date(s) de rédaction : 2004

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

Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : port

Parties constituantes non étudiées : quai, port, phare

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart

Références cadastrales : . Domaine public maritime

Historique

Le port primitif d'Erquy, situé dans la partie nord du bourg, fut en activité jusqu'au début du 15^{ème} siècle.

Cet ancien port, protégé des vents de sud-ouest par la pointe de la Heussaye, est attesté par un document de 1648 (Jean-Pierre Le Gal La Salle). Au Moyen Age, ce havre appartient au seigneur de Lamballe, qui y lève des "droits de coutume" (douane) et de "quélaige" (échouage). Une soixantaine de bateaux fréquentaient ce port au 14^{ème} siècle, qui devint un dynamique centre de cabotage.

L'Echaussée neuve, construite au 15^{ème} siècle sous l'égide du duc Jean V, dans le nord de l'anse, dite en 1583 "chaussée des roches noires", servit jusqu'à la Révolution et au-delà.

En 1768 : premiers travaux demandés par le général d'Erquy, en vain.

En 1793 : projet d'une nouvelle échaussée sous Noirmont.

En 1832-35 : projet d'une jetée selon le plan l'ingénieur Morin. En 1838-40 : construction de la 1^{ère} tranche de la jetée et du môle avec les arcades. Les arcades sont condamnées à cause de l'ensablement et murées entre 1841 et 1845 (ingénieur Fessard). La jetée est prolongée. En 1870 : projet d'amélioration du port par l'ingénieur Pelaud (à cause des tempêtes de sud-ouest) et de la mauvaise direction du musoir.

En 1884-89 : construction d'un quai et d'un chemin d'accès (après destruction du quai de la jetée en 1884), projet de construction d'un bureau et d'un magasin (1886).

En 1887 : construction d'une estacade en bois de 30 m pour le commerce des carrières et élargissement du chemin pour la voie Decauville. En 1888-89 : exécution du quai submersible et du chemin d'accès. En 1892 : enlèvement d'un seuil rocheux (plan de Thébaud et Guillemoto). En 1895-98 : prolongement de la jetée par la société Gaud Frères de Saint-Brieuc, avec couvrement en pierre de taille sur 100 m ; abaissement de la vieille jetée, raccordement avec l'ancienne jetée ; garde-corps en fer au musoir et pierre de taille en grès d'Erquy. En 1897 : construction de la 2^{ème} tranche et déroctage du rocher de la Vèze. En 1931, 70 bateaux de pêche et de commerce fréquentaient le port d'Erquy (140 tonneaux). Le quai est prolongé de 65 mètres par une cale. Le curage du port est effectué.

Création d'un 2^{ème} môle en 1975 et réalisation d'une criée en 1980. Témoignage de Pierre Huby : le nouveau port fait une "butée" au vent, détourne les vents. Par vent de sud-ouest, il était dangereux en doris. Le port des Hôpitaux était aussi utilisé lorsque le port d'Erquy était à marée basse.

Période(s) principale(s) : 15^e siècle, 16^e siècle, 17^e siècle, 18^e siècle, 19^e siècle, 20^e siècle

Description

Le premier port s'appuyait sur le rocher de la Vèze et le môle naturel formé par les rochers d'Erquy dans l'est, entre le marais d'Erquy et le bourg. La jetée mesurait environ 54 mètres de long avec un terre-plein et le quai 46 mètres à l'origine. En 1931, le quai mesure 65 mètres, équipé d'une nouvelle cale. La jetée, longue de 145 mètres, est perpendiculaire au quai.

Éléments descriptifs

Statut, intérêt et protection

Certains éléments partie intégrante du port d'Erquy méritent d'être étudiés : la maison du port, l'ancienne échaussée et le phare de la jetée.

Intérêt de l'œuvre : à étudier

Statut de la propriété : propriété du département, propriété d'une société privée, propriété de la commune

Références documentaires

Documents d'archive

- AD Côtes-d'Armor : Plan terrier du Penthièvre, 1785, 1 E 494.
- AD Côtes-d'Armor. Série S ; sous-série **Série S Art.J 184**. Plan de la concession des Carrières de l'Ouest au port d'Erquy : projet de dépôt et de voie Decauville (1885) ; plan : projet de construction d'un appontement ou estacade en bois au port d'Erquy, 1886.
- AD Côtes-d'Armor. Série S ; sous-série **Série S Art.J 184**. Plan : projet de construction d'un appontement ou estacade en bois au port d'Erquy, 1886.
- AD Côtes-d'Armor : Fonds Henrard, commune d'Erquy.

Bibliographie

- LE GAL LA SALLE, Jean-Pierre, BLOUIN, Roland. **Le port d'Erquy au temps des carrières**. In *Le Chasse-Marée*, 1994, 82.
p. 32-45

Annexe 1

Histoire du port d'Erquy

Un premier port d'échouage existait au Moyen Age près du bourg proche de la pointe de la Heussaye. Transféré à l'autre extrémité de la plage, il fut doté au 15ème siècle d'une digue en pierres non jointoillées (conglomérat), appuyée sur le rocher La Vèze, dont les vestiges sont toujours visibles. Il n'était alors fréquenté que par quelques barques et les tonnages débarqués restèrent modestes jusqu'au 18ème siècle. Au 15ème siècle, quelques bateaux marchands d'Erquy exportaient les froments du Penthièvre et ramenaient du vin de Bordeaux et du sel du Croizic, vendus dans les ports de la baie de Saint-Brieuc. Le trafic entre les ports du sud de l'Angleterre et la côte de Penthièvre se développa dans la seconde moitié de l'époque féodale. (fin 17ème siècle et 1ère moitié du 18ème siècle entre Erquy et Saint-Malo). La pêche côtière commença à décliner au 16ème siècle, alors qu'avant on pêchait en quantité lieus, colins, congres, raies, concurrencée par la pêche à Terre-Neuve. A la fin du 17ème siècle, 6 à 10 barques seulement sont comptabilisées au port d'attache d'Erquy. Dans cette même période, le trafic du bois est florissant entre Erquy et Saint-Malo, mais l'essentiel du trafic se fait par Port Nieux et perdura jusqu'en 1789. Au début du 18ème siècle, les guerres incessantes avec l'Angleterre empêchèrent le grande pêche de se développer et ce fut la pêche côtière qui pris le relais (enquête de La Masson du Parc en 1727), les paroissiens se détournèrent de la pêche côtière et des pêcheries au profit de la culture de la terre.

En 1768, le général d'Erquy demande à l'Etat des travaux, en vain. En 1793, la possibilité d'une nouvelle échaussée est envisagée sous Noirmont. En 1777, une barque d'Erquy transportait des pierres pour l'aménagement du port de Saint-Malo et en retour prenait comme fret de la graine de lin (Suède), de l'ardoise fine de Chateaulin, des meules de Rouen. C'est à cette époque que les bourgeois armateurs de Saint-Brieuc et la noblesse commencèrent à recruter des

équipages dans la paroisse d'Erquy. En 1824, faute d'équipement, le port recevait seulement 16 bateaux jaugeant 261 tonneaux, chargés principalement de fer, de sel, de planches et de résine. En 1832, grâce à un crédit du département, la construction d'un port pu commencer. Le môle long de 83 mètres fut achevé en 1840 grâce au développement des premières carrières industrielles (Cholet et Jouanne). L'Etat fit construire cette première partie du môle d'Erquy entre la falaise sous le Pendu et la roche de la Vèze. Ce môle qui était de 2 mètres plus haut qu'aujourd'hui, était construit en maçonnerie légère. Il était relié à la falaise par trois arches en maçonnerie qui laissait passer le courant de flot, afin disaient les ingénieurs d'éviter l'ensablement de la zone d'échouage à l'abri de ce môle. Malheureusement, il laissait passer le ressac, ce qui rendait cet abri assez illusoire. Les compagnies d'assurance refusaient, selon un rapport des Ponts et Chaussées, d'assurer les bâtiments fréquentant le port d'Erquy.

En 1896 une 2ème tranche de 90 mètres fut exécutée. Dès sa mise en service, on nota une augmentation de la flotte de pêche côtière. 18 bateaux furent armés jaugeant ensemble 38 tonneaux et montés par 106 hommes. Cependant, un autre point d'embarquement était aussi utilisé à l'abri des vents et sous la protection de batteries, au port de la Noë. La construction de cette jetée allait offrir un abri plus sûr et surtout plus accessible à mi-marée. Parallèlement, l'activité commerciale du port augmenta et en 1875, Erquy recevait une moyenne de 150 navires, soit environ 500 à 600 tonnes par an. Les exportations de grès s'accrurent pendant cette période du dernier quart du 19ème siècle : en 1876, la quantité de pavés expédiée s'élevait à 1562 tonneaux et faisait monter à 6359 tonneaux le mouvement commercial à sa sortie. Le commerce des pommes de terre vers le port de Lisbonne et le commerce du grès lié à l'exploitation des carrières se développa jusque la 1ère moitié du 20ème siècle.

La guerre 1914-1918 vit le trafic du port périlcliter ainsi que la pêche. L'avènement du moteur modifia un peu le commerce du port. Le premier moteur semi-diésel, apparut en 193 sur un caboteur : "La Sainte-Jeanne". Ce navire chargeait du blé à Erquy pour le livrer à Granville d'où il repartait avec des phosphates débarqués à Erquy ou à Brest. En 1936, les carrières n'existaient plus, mais il y avait des dépôts de pavés et de graviers pour le bâtiment qui étaient exportés. Les arches creuses de l'ancienne jetée du port laissait passer le courant et permettaient un apport de sable (tableau de Besnier).

Annexe 2

Le commerce maritime à Erquy sous l'Ancien Régime (synthèse d'après les travaux de recherche de Jean-Pierre Le Gal de La Salle)

Au 15ème et au 16ème siècle, le port d'Erquy est peu fréquenté par les navires caboteurs étrangers à cause du droit de quelaige, liés à la construction de "l'Echaussée neuve" autour de 1420. Cependant, les certains bateaux d'Erquy commerçaient et signaient des chartes-parties pour des cargaisons de vin de bordeaux, lorsqu'ils allaient vendre en Aunis et en Guyenne les froments du Penthievre et ramenaient en autres denrées du sel du Croisic. Ils commerçaient avec les bateaux de Dahouët en particulier avec les ports de la côte sud de l'Angleterre, Exeter et Southampton, débarquant des cargaisons de céréales, pois, oignons, jambons, canevas. Le plus régulier de ces bateaux fut le "Julien" du capitaine maître Jean Le Roux entre 1396 et 1423.

L'importance du port d'Erquy comme port de cabotage est attestée par les différentes séries des registres des "rapports des capitaines de commerce" et des "maîtres de barque chargées de blé" de l'Amirauté de Saint-Malo entre 1680 et 1789 (AD 35, 9 B 436-514), avec une moyenne annuelle de 28, 85 bateaux entrant à Saint-Malo et 6 à 10 barques attachées au port d'Erquy. Ces bateaux appartenaient à une vingtaine de familles de maître de barque de la paroisse, à la fois capitaines, négociants et armateurs, formant une catégorie sociale assez bien définie.

En 1756, Charles Mazin remarquait qu'il se faisait au port de la Noë un commerce de cabotage par barque de 7 à 8 tonneaux, bocs (gabarres) et autres bâtiments. D'autres barques sont habituées au havre de la Bouche (derrière la pointe des Roseaux) *dans lequel toutes sortes de bateaux peuvent entrer, tant à la voile qu'à la rame ou en allongeant une haussière à terre. Il se fait en ce havre un peu de commerce pour Saint-Malo.* Des bâtiments de 40 à 60 tonneaux apparaissent à partir de 1750 et commercent avec les ports de l'atlantique et pratiquent la pêche à Terre-Neuve.

Dans les années 1680 à 1775 le trafic du bois embarqué à Erquy pour Saint-Malo était florissant (12 à 15 cargaisons par an). Ces bois provenaient de l'exploitation de la forêt de la Hunaudaye et autres bois. Le principal commerce se faisait principalement par le Port-Nieux et par la grève de Lermot en Hillion. Le commerce du blé se fait en "pouches" et en barriques apportées par charrettes contre le bateau échoué vers Bordeaux, La Rochelle et Brest à la fin du 18ème siècle. Port-à-la-Duc dans la baie de la Fresnaye est aussi un port relais pour les barques d'Erquy. Le trafic en retour charge des graines de lin, de la chaux, du fer, de l'ardoise et des appareils de pêche.

Au 18ème siècle, les embarquements à bord des vaisseaux de la Compagnie des Indes sont nombreux et caractéristiques. En 1750, les 3/4 des marins d'Erquy ont connu la route des Indes.

Annexe 3

Extrait du pilote de Thomassin : le port d'Erquy (1785) :

La Chaussée d'Erquy : échouage abrité des vents du nord-ouest au sud-ouest par une jetée de 55 mètres, dirigée nord et sud perpendiculairement à la côte ; pour les navires de 5 m dans les grandes marées et pour navires de 1 m dans les mortes-eaux ; situé dans la partie nord de l'anse d'Erquy sous les carrières et le sémaphore à 1 mille en dedans du cap. Abri inaccessible pendant les coups de vent de nord-ouest. Les navires s'affourchent à quelques mètres dans l'est du môle, le cap au sud-ouest, les deux ancres en barbe. Il ne vient à Erquy que quelques caboteurs charger des pavés pour Paris ou des pierres de bordure de trottoirs pour Saint-Servan et Rennes ; ils prennent un peu de grains pour Saint-Malo ou la rivière de Dinan, et des pommes de terre pour les îles anglaises. L'importation consiste en charbon de Jersey, en ardoises de Châteaulin

et en bois de Norvège, apportés par des navires français.

L'anse d'Erquy : située au sud du sémaphore (construit sur le mamelon le plus élevé du cap), cette anse a environ 800 m de largeur du sud au nord, entre la pointe rocheuse de la Heussaye jusqu'à la partie sud du cap d'Erquy, et elle a 600 m de profondeur de l'ouest à l'est, depuis le méridien de la pinte de la Heussaye ; mais la laisse de basse mer s'étend à 300 m dans l'est-sud-est en dehors de cette pointe, et va en arrondissant rejoindre le point des Trois Pierres, qui se trouve à 300 m dans l'est-sud-est des roches des Trois Pierres (7, 1 m).

Annexe 4

Mouvement du port d'Erquy pour la navigation : 1865-1874

En 1865 :

- Au cabotage : 17 navires, 261 marins, 217 tonneaux
- Commerce extérieur : 22 navires, 68 marins, 114 tonneaux
- Petite pêche : 33 navires, 132 marins, 84 tonneaux

En 1870 :

- Au cabotage : 214 navires, 622 marins, 172 tonneaux
- Commerce extérieur : 20 navires, 62 marins, 507 tonneaux
- Petite pêche : 29 navires, 145 marins, 80 tonneaux

En 1873 :

- Au cabotage : 97 navires, 300 marins, 661 tonneaux
- Commerce extérieur : 22 navires, 83 marins, 324 tonneaux
- Petite pêche : 16 navires, 84 marins, 30 tonneaux

Pour la petite pêche, la meilleure année fut l'année 1868 avec 40 bateaux, 160 marins et 90 tonneaux débarqués.

AD 22 S Sup. 104.

Annexe 5

Le commerce maritime d'Erquy au cours du 19^{ème} siècle et de la 1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle (synthèse d'après les recherches historiques de Roland Blouin).

Un trafic portuaire conditionné par les aménagements

Au début du 19^{ème} siècle, les sloops à l'échouage chargeaient les gros pavés de la carrière des Grandes Costières, situées à 500 m dans l'ouest du môle d'Erquy, pour le port de Saint-Malo, où l'on construisait le nouveau bassin à flot. Vers 1840, les carrières des entrepreneurs Jouanne et Cholet augmentaient leurs activités et construisaient vers 1858 deux cales d'embarquement de 30 m de long au pied de ces carrières. Vers 1860, le nouvel exploitant des carrières Barrier, faisait aménager une voie ferrée desservant ses 5 carrières et un funiculaire qui déversait les matériaux sur un terre-plein situé à la base du môle, pour être directement chargés dans le nouveau port, qui allait connaître un regain d'activité. En 1866, 200 caboteurs fréquentaient régulièrement le port d'Erquy, emportant 5000 tonnes de pavés et 3000 tonnes de denrées agricoles. Ces bateaux de charge étaient surtout des bisquines de Saint-Malo et de Granville. La pêche côtière était à cette époque peu importante, concurrencée par le cabotage dans un port très vite encombré. Les marins embarquaient pour Terre-Neuve au port de Saint-Malo. Cependant, les importations augmentèrent vers 1880 pendant une décennie grâce à la construction des premières villas et de l'urbanisation naissante de la commune. La population d'Erquy augmentait de 20% entre 1876 et 1886. Les exportations de pavés représentaient 52% du tonnage. Les navires, des sloops malouins et quelques bisquines, chargeaient 25 tonnes de pavés par unité et poursuivaient ensuite leur route vers Regnéville, d'où ils revenaient chargés de pierre à chaux, livrée en partie au four à chaux d'Erquy. Le trafic des céréales était effectué par des goélettes britanniques, relayées après la construction en 1887 d'un nouveau quai et d'une route de desserte, par des sloops et dundees, pour le transport des pommes de terre. Cependant, le commerce maritime agricole, subissant la concurrence des navires armés pour les carrières, allait se déplacer vers Port-Nieux. Dans le même temps, le nouveau Port-Barrier s'aménageait pour les carrières de Pléhérel relayées par le port de la Bouche. En 1897, le prolongement de la jetée allait permettre enfin l'accostage de plusieurs bateaux de cabotage au port d'Erquy.

Le commerce des pommes de terre

La prolongation du môle contribua à dynamiser le commerce maritime d'Erquy au début du 20^{ème} siècle. Les pommes de terre trouvèrent un nouveau débouché avec le Portugal, pays avec lequel les bateaux de Dahouët avaient déjà entrepris des échanges depuis 1876. Deux négociants d'Erquy s'adonnaient régulièrement à ce trafic Renault et Briend, suivis de Auffray et Loncle, qui armaient leurs propres navires (dundee "Saint-Laurent" et goélette "Mouette". Les caboteurs et borneurs du Trégor-Goëlo fréquentaient le port d'Erquy de fin octobre à la mi-février pour ce fret, où se joignaient les goélettes islandaises désarmées, pour livrer une variété de pomme de terre la fameuse "chardonne". Durant la saison 1908-1909, 14 goélettes ou dundees chargèrent 2201 tonnes de pommes de terre à Erquy. Un service de pilotage fut créé à cette occasion avec Cornillet, Le Can, Le Gall, Huby et Rollier.

L'embarquement à quai utilise l'estacade Barrier, non submersible aux grandes marées et le nouveau quai durant l'hiver, moins usité par les carriers.

Le trafic des pommes de terre fut interrompu pendant la guerre 1914-1918, pour reprendre doucement après le conflit et s'arrêter brusquement en 1930-31. La "Vonette", goélette du Légué, fut le dernier bateau à venir à Erquy charger des pommes de terre à destination de Lisbonne. De 1898 à 1931, le port d'Erquy avait cependant exporté 25000 tonnes de patates bretonnes à bord de 146 navires.

De 1906 à 1923, ce furent deux navires vapeurs du Légué : "L'Hirondelle" et le "Breizh" de l'armement Le Gualès de Mézaubran, qui assurèrent le trafic des pavés vers les ports de La Rochelle et de Bordeaux. L'exploitation des pavés, transférée vers un autre site de la côte nord de la Fosse-Eyrand, et l'arrivée du chemin de fer départemental en 1922, entraînèrent déclin du port d'Erquy. Désormais, le port de commerce d'Erquy n'est plus fréquenté que par les trois sloops à vapeur des Carrières de l'Ouest : le "Combresol", le "Quartzite" et le "Quentovic". Quelques cargos de 100 tonneaux "La Seine", le "Cherbourg", le "Granville" du Havre, le "Pomelin" de Paimpol et le "Constant" de Rouen, viennent y livrer du ciment pour la construction de la seconde génération des villas d'Erquy et de Caroual. Les exportations de denrées agricoles accusèrent aussi un net recul : 1000 tonnes par an, du blé pour Saint-Malo et Granville, Jersey et des pommes à cidre pour les distilleries du Trégor - qui fournissent en alcool les armements islandais. Ces trafics étaient assurés par l'"Ulysse", dundee du Légué, le "Servannick" de Tréguier, le "Louis-Marie" de Pleubian et la "Sainte-Jeanne" d'Erquy. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, le môle d'Erquy n'abritait plus qu'une vingtaine de bateaux de pêche.

Annexe 6

Evolution de la pêche côtière à Erquy : témoignage oral de Raymond Pays (Erquy)

Evolution de la pêche côtière à Erquy : témoignage oral de Raymond Pays (Erquy)

Ancien marin-pêcheur d'Erquy, Raymond Pays lorsqu'il évoque la pêche à Dahouët dans les années 1930, cite seulement la présence de quelques bateaux de pêche professionnels dans ce port, qui pratiquaient le chalut à barre avec des bateaux de 9, 10 pieds de long, appartenant à Fouré et Morvan. Il y avait encore quelques sabliers et caboteurs armés par le Péchon ; alors que trois familles vivaient exclusivement de la pêche à Erquy : Le Cam, Rollier et Huby. Les autres marins qui sortaient occasionnellement étaient des retraités de la marine Marchande. Les métiers de la pêche avaient mauvaise réputation :

Ils crevaient la faim ; il n'y avait pas de glace, que de la fougère pour mettre sous les maquereaux ; les bateaux n'étaient pas motorisés ; tous les voiliers pêchaient les maquereaux à l'affare. Les doris étaient utilisés pour la pêche aux moules. Il y avait un terme qui était utilisé pour les doris : on disait qu'ils "sailler" un doris pour le faire glisser sur la vase.

A partir de 1950, on a commencé à utiliser la drague aux praires en pêchant les oursins dans les cailloux, puis dans le sable. Les praires étaient aussi pêchées en marée d'équinoxe avec des fourches. Dans les petits fonds, on a commencé à pêcher les praires avec la drague lestée à mi-marée seulement, en traînant des orins. A basse mer, on ramassait 15 à 25 kg de praires. Les canots creux faisaient 17 pieds de long, équipés ensuite d'un petit moteur Bernard à essence de 6 chevaux. La drague devait "se visser dans le sol", la fune amarrée au mât. On ne tirait pas. On disposait de simples rouleaux sur le côté. On ne pouvait pas aller en ligne droite : 20 à 30 praires par coup de drague, de 10 minutes. Les premiers bateaux étaient construits à la Richardais (chantier Mallard) ou à Carantec pour Erquy. Le seul bateau à faire les praires à Pléneuf était celui de René Morvan, la même coque que mon "Risqué tout", un 19 pieds avec grand voile aurique, flèche, foc et trinquette. Morvan était aussi pilote à Saint-Brieuc.

Un Camarétois est venu le premier faire les praires au Grand Léjon. Les premières dragues utilisées pour les "ricardiaux" n'avaient pas de dents. Les pêcheurs n'avaient pas de tapis de drague. Les premiers viendront de la rade de Brest avec la coopérative. Puis on a mis des doigts, un bout de fer rond de 10 cm, qui pliait souvent. La drague faisait 18 cm de large. On pêchait aux "Petits Chevaux", au nord de la Comtesse : 40 kg seulement la 1^{ère} journée de pêche. Il y avait 4 bateaux : les frères Bourel de Saint-Brieuc, un bateau de Saint-Quay et le plus grand bateau d'Erquy, ponté "Le Sidi-Brahim" de Raymond Pays. Avec le pont, on pouvait rejeter le sable à la mer. L'été, les bateaux faisaient la coquille : "on rafouillait". Cependant, comme les pêcheurs avaient "bougé" les fonds, les coquilles se sont multipliées.

Raymond Pays a pu acheter une drague d'occasion à Grandcamp comme modèle, qui lui a permis de confectionner la première drague à praires "moderne", puis à coquilles Saint-Jacques. Les dragues plus lourdes lestées avec une vis de pressoir, ont été équipées de volets pour faire plonger la drague plus profond et la diriger comme un gouvernail, à la fin des années 1960.

Cependant, il a fallu attendre encore 4 ans pour que cette pêche soit rentable avec des moteurs de seulement 50 chevaux. Le terrain de pêche s'était agrandi au sud de Rohein, dans un fond où une goélette "La Pleubianaise" avait coulé. Les marins allaient pêcher toute l'année, alternant le chalut, les praires et les coquilles Saint-Jacques. Un matelot à la fin des années 1960 gagnait dans sa semaine ce qu'un ouvrier gagnait dans son mois. Puis les dragues rivées ont été forgées par les forgerons d'Erquy (Morel et Blanchet) et Trotin de Dahouët.

Annexe 7

20042208349NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 1E 494.
20042208348NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Supl. 47.
20042208354NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, SJ 184.
20042208355NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Série S J184.
20042208353NUCB : Collection particulière
20052203782NUCB : Collection particulière
20052203783NUCB : Collection particulière
20042208379NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi.
20042208436NUCB : Collection particulière
20042208435NUCB : Collection particulière
20042208426NUCB : Collection particulière
20042208421NUCB : Collection particulière
20042208420NUCB : Collection particulière
20042208750NUCB : Collection particulière
20042208422NUCB : Collection particulière
20042208369NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 26 Fi 3, Fonds Henrard.
20042208368NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 26 Fi 2, Fonds Henrard.
20042208346NUCB : Collection particulière
20042208347NUCB : Collection particulière
20042208344NUCB : Collection particulière
20042208770NUCB : Conseil Général des Côtes-d'Armor (DIT)
20042208769NUCB : Conseil Général des Côtes-d'Armor (DIT)
20042208754NUCB : Mairie d'Erquy

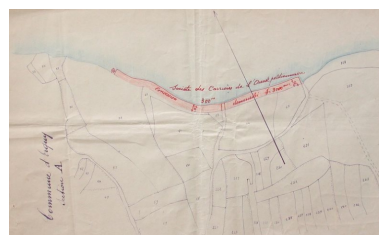
Illustrations



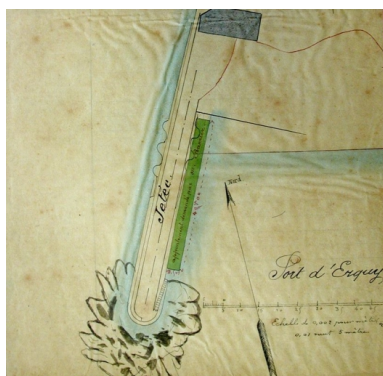
Plan du port d'Erquy en 1785 (Plan Terrier du Penthièvre, Levavasseur).
Repro. Guy Prigent,
Autr. Levavasseur
IVR53_20042208349NUCB



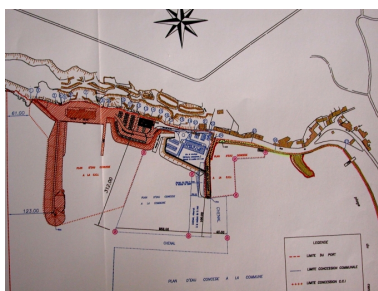
Plan levé pour la
confection de l'Atlas (1854)
Repro. Guy Prigent, Autr. Montarou
IVR53_20042208348NUCB



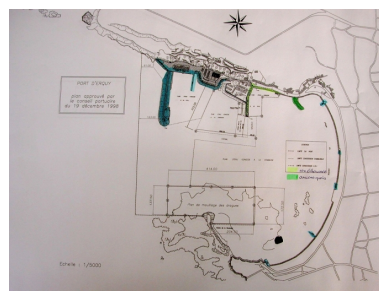
Plan de la concession des
Carrières de l'Ouest au port
d'Erquy : projet de dépôt et de
voie Decauville, 1885 (AD 22)
Repro. Guy Prigent, Autr. Charles
Marie Guillemoto, Autr. Lasne
IVR53_20042208354NUCB



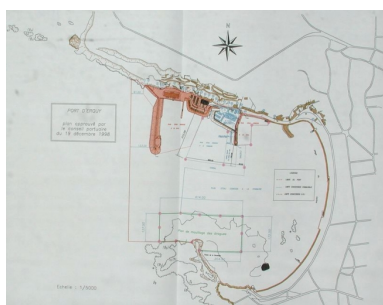
Plan : projet de construction d'un appontement ou estacade en bois au port d'Erquy, 1886 (AD 22)
Repro. Guy Prigent, Autr. Charles Marie Guillemoto, Autr. Lasne
IVR53_20042208355NUCB



Plan du port d'Erquy : ancien et nouveau port (surligné en jaune, l'ancien port)
Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208770NUCB



Plan du port d'Erquy : les anciens quais l'échaussée
Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208769NUCB



Plan du port d'Erquy et des aménagements (projet 1998, mairie d'Erquy)
Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208754NUCB



Le port d'Erquy au début du 20ème siècle : l'estacade en bois construites pour le chargement des pavés en bateau
Repro. Guy Prigent, Autr. Armand Waron
IVR53_20042208353NUCB



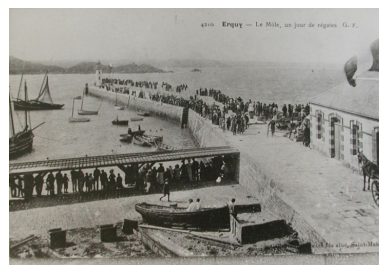
Les quais du port d'Erquy au temps des sloop de pêche, des flambarts et des canots du type Aleth (1er quart 20ème siècle)
Repro. Guy Prigent, Autr. Armand Waron
IVR53_20052203782NUCB



Les bisquines au port d'Erquy, utilisées pour le chalut à perche au début du 20ème siècle, avec en arrière plan l'estacade en bois et les bâtiments des carrières
Repro. Guy Prigent, Autr. Germain
IVR53_20052203783NUCB



Vue du port avec le quai rallongé, au début du 20ème siècle
Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208379NUCB



Le port d'Erquy un jour de régates (avant 1920), avec l'annexe du caboteur la Pleubanaise au premier plan
Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208436NUCB



Le port d'Erquy vers 1920
Repro. Guy Prigent



Vue aérienne du port d'Erquy vers 1971 (Fond Henrard AD 22)

IVR53_20042208435NUCB

Vue aérienne des quais et
des falaises d'Erquy vers
1954 (Fond Henrard AD 22)
Repro. Guy Prigent, Autr. Henrard
IVR53_20042208369NUCB

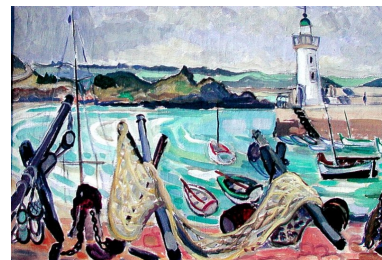
Repro. Guy Prigent, Autr. Henrard
IVR53_20042208368NUCB



Huile sur toile : Le Vieil
Alexandre dans le port d'Erquy,
en 1945 (Yvette l'Héritier)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Yvette L'Héritier
IVR53_20042208426NUCB



Huile sur toile : Le port
d'Erquy à marée basse en
1945 (Yvette l'Héritier)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Yvette L'Héritier
IVR53_20042208421NUCB



Huile sur toile : Filets de pêcheur
dans le port d'Erquy à marée
haute, en 1945 (Yvette l'Héritier)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Yvette L'Héritier
IVR53_20042208420NUCB



Huile sur toile : L'avant-
port d'Erquy et le Noirmont
en 1949 (Yvette l'Héritier)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Yvette L'Héritier
IVR53_20042208750NUCB



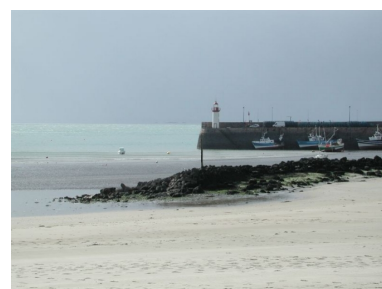
Gouache : La rade
d'Erquy (Yvette l'Héritier)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Yvette L'Héritier
IVR53_20042208422NUCB



Le port d'Erquy : vue aérienne
Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208346NUCB



Le port d'Erquy dans les années 1980



Vue générale de l'ancien port
d'Erquy et des aménagements
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208340NUCA



Le nouveau et l'ancien port d'Erquy
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208496NUCA



Le port d'Erquy : vue de la plage
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208497NUCA



Le ballet des coquilliers dans
le nouveau port d'Erquy
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208341NUCA

Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208347NUCB



Situation géographique du port
d'Erquy entre la pointe de la
Heussaye et la pointe d'Erquy
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208274NUCA

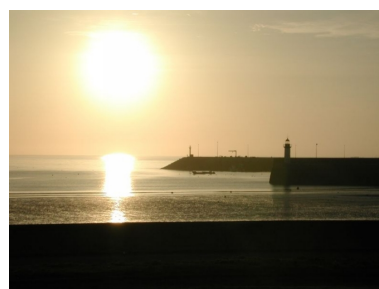


Vue du nouveau port d'Erquy,
adossé contre la falaise
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208342NUCA

L'ancien phare d'Erquy
et l'échaussée neuve
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208345NUCA



Le port d'Erquy : vue d'ensemble
avec les aménagements
Repro. Guy Prigent
IVR53_20042208344NUCB



Les deux ports d'Erquy
au coucher du soleil
Phot. Guy Prigent
IVR53_20042208343NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Les ports de Bretagne (IA29132231)

Abri, voies ferrées, établissements des eaux, ponts, passerelles, ports et phares sur la commune d'Erquy (IA22003885)

Bretagne, Côtes-d'Armor, Erquy

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

La ville d'Erquy (IA22003926) Bretagne, Côtes-d'Armor, Erquy, le Bourg, Caroual Plage, Tu-es-Roc, la Pouillouse, le Val, la Ville-Bourse, le Noirmont, Bellevent, Langourian

Capitainerie du port (Erquy) (IA22004195) Bretagne, Côtes-d'Armor, Erquy, le Port d'Erquy,

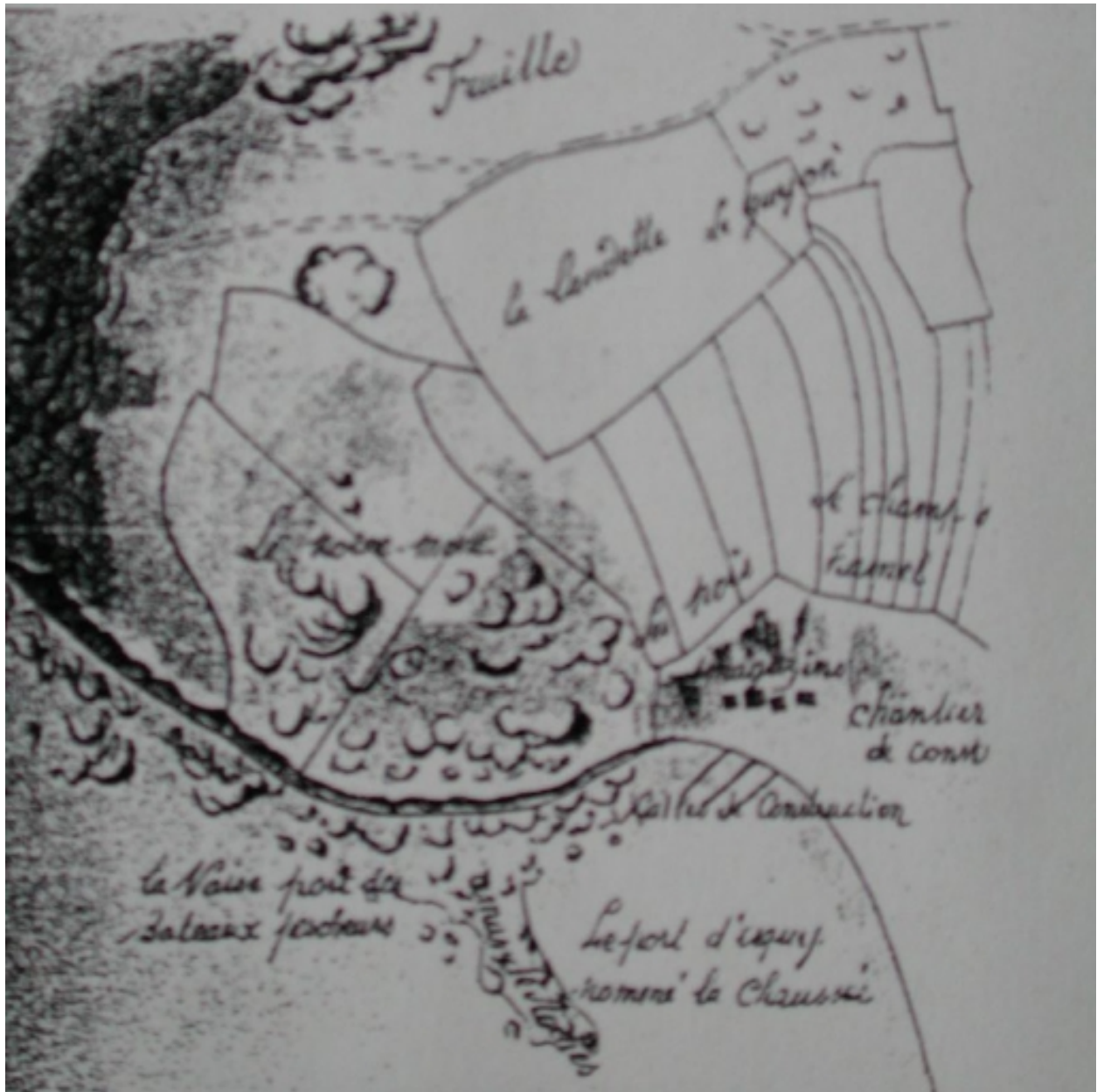
Phare d'Erquy (IA22004194) Bretagne, Côtes-d'Armor, Erquy, Le port

Port de la "Chaussée", Port d'Erquy (IA22004206) Bretagne, Côtes-d'Armor, Erquy, le Port d'Erquy

Quais du port d'Erquy (IA22004192) Bretagne, Côtes-d'Armor, Erquy, Le Port

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

Copyright(s) : (c) Inventaire général



Référence du document reproduit :

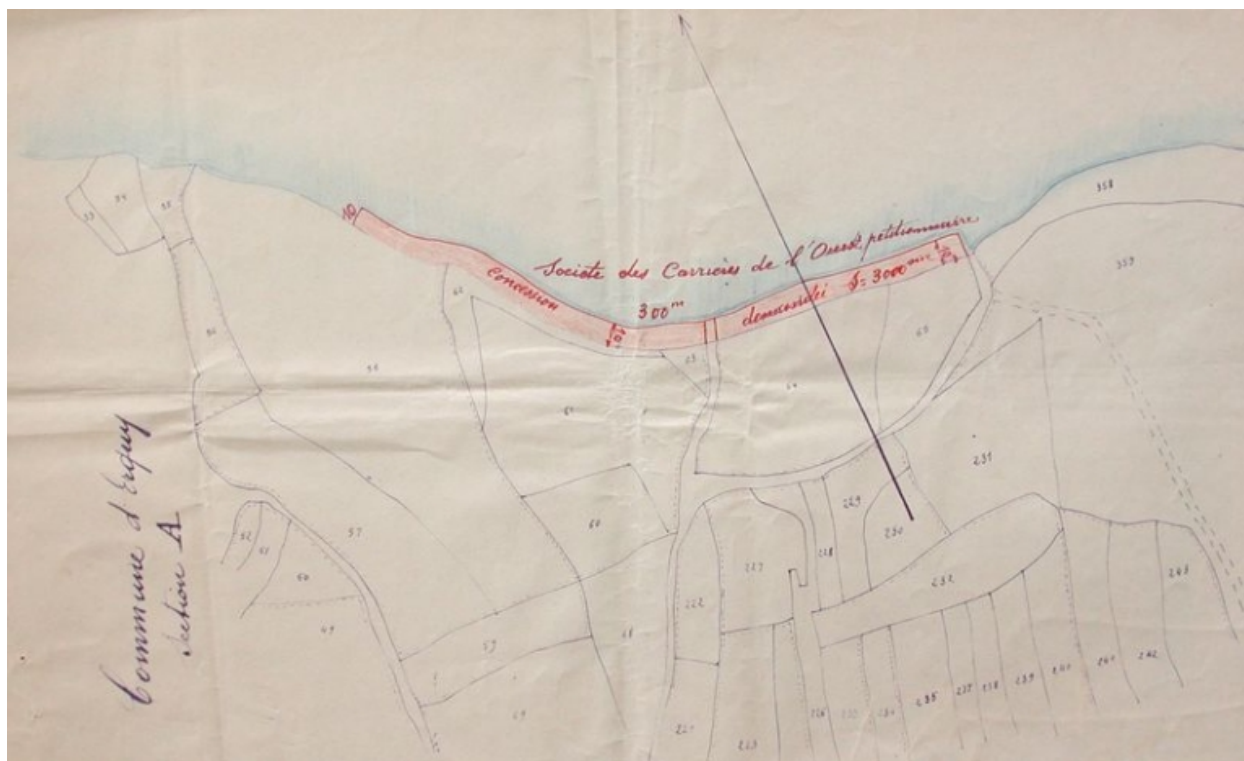
- IVR53_20042208349NUCB

Auteur du document reproduit : Levavasseur

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan de la concession des Carrières de l'Ouest au port d'Erquy : projet de dépôt et de voie Decauville, 1885 (AD 22)

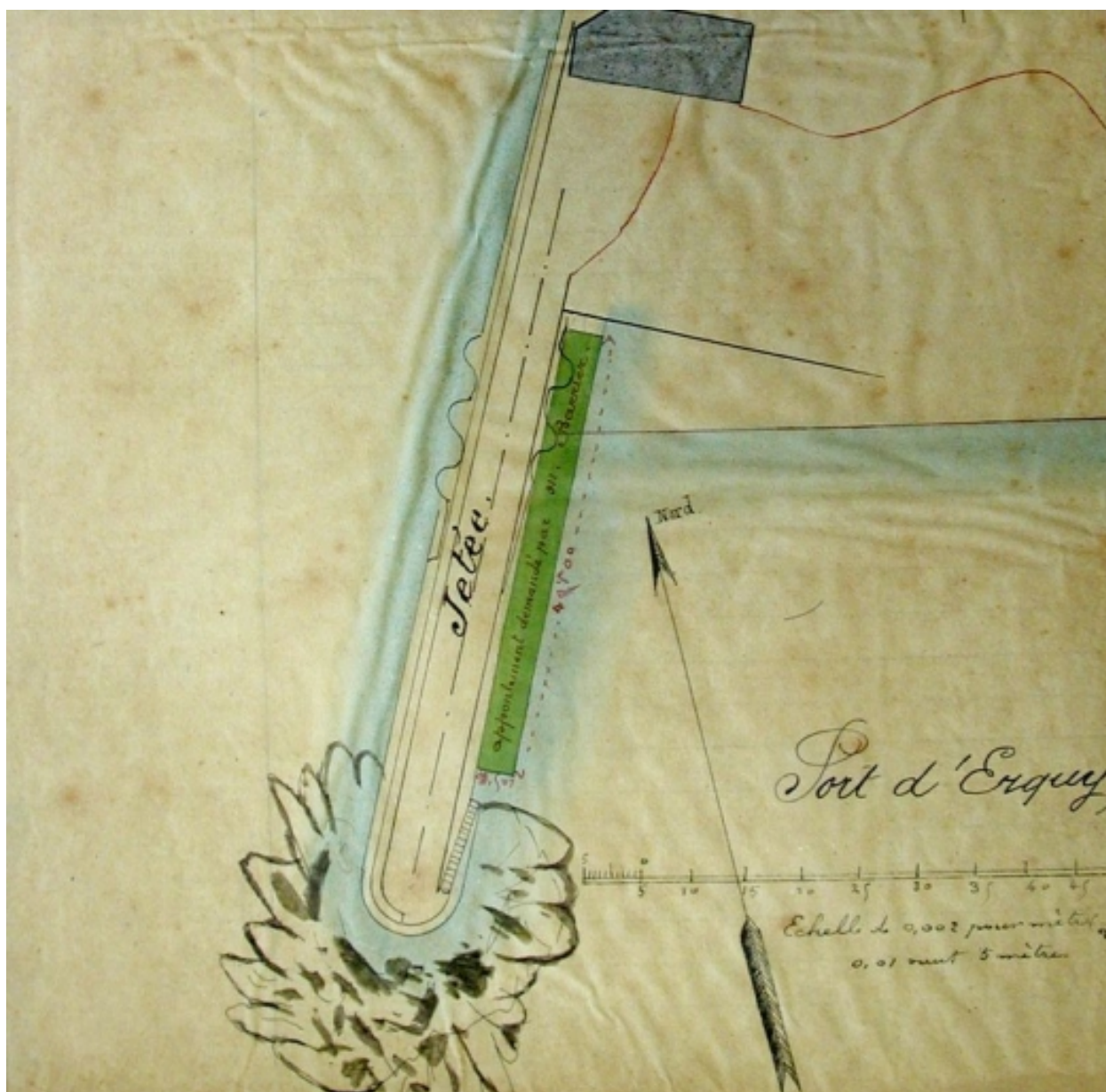
IVR53_20042208354NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Charles Marie Guillemoto, Lasne

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan : projet de construction d'un appontement ou estacade en bois au port d'Erquy, 1886 (AD 22)

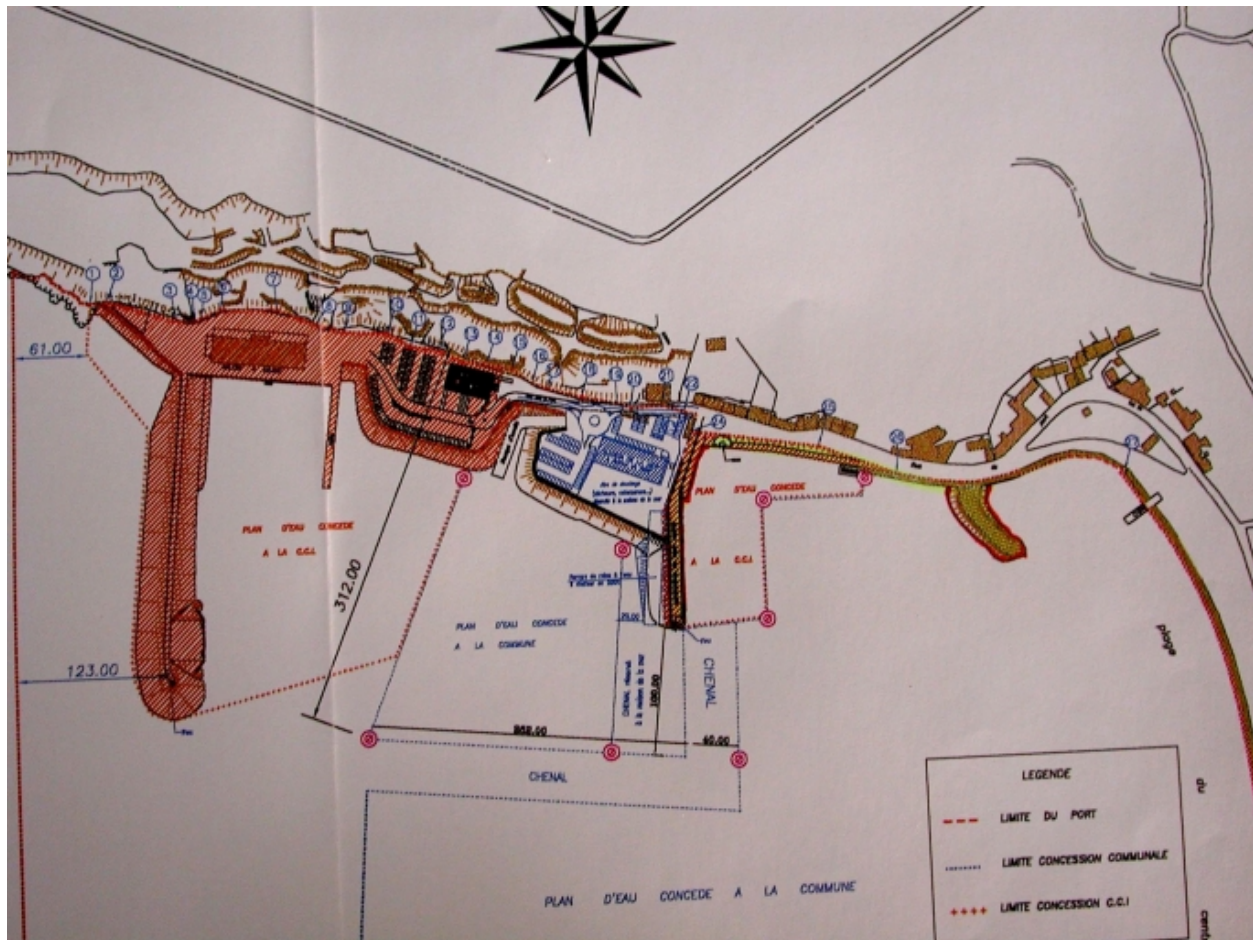
IVR53_20042208355NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Charles Marie Guillemoto, Lasne

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



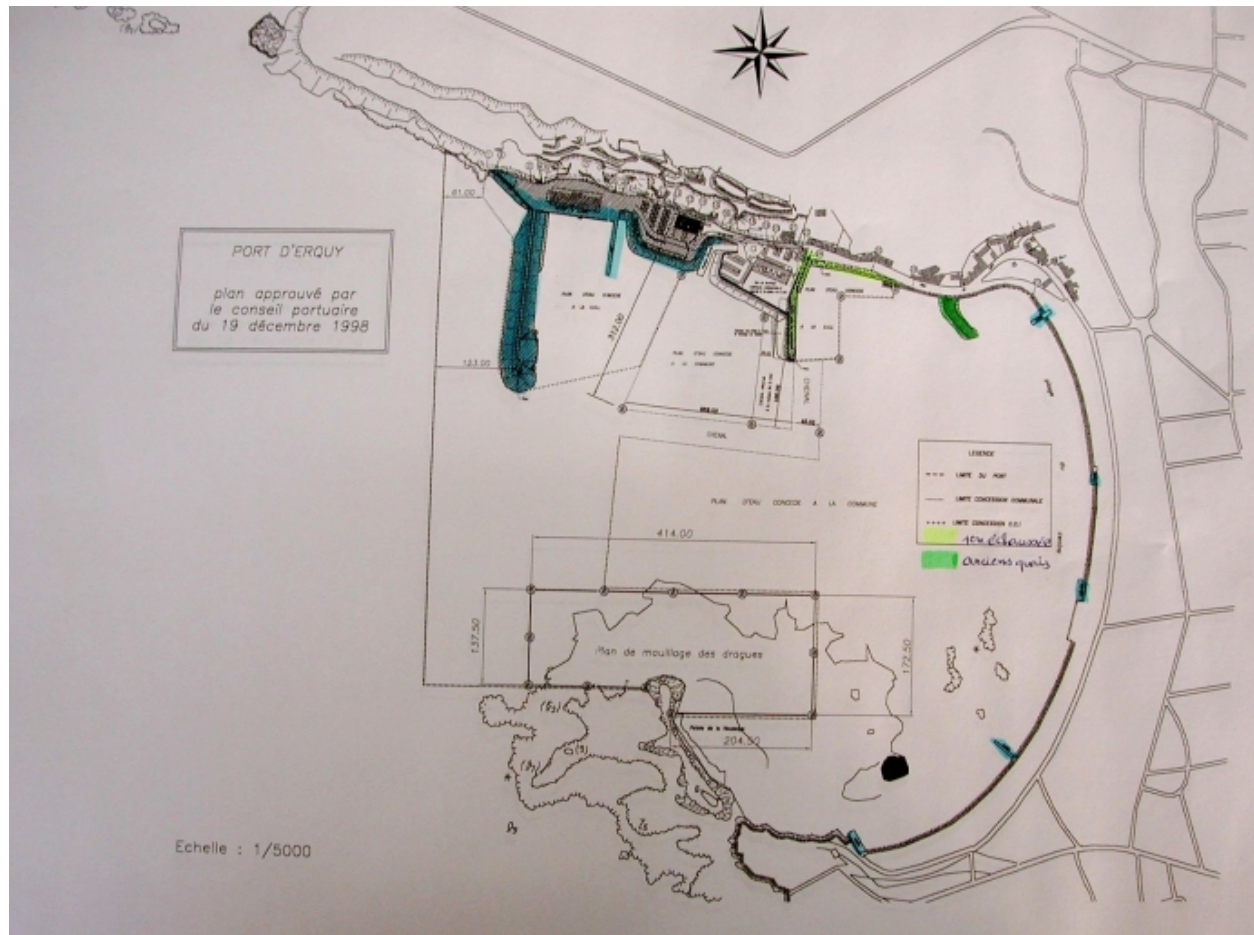
Plan du port d'Erquy : ancien et nouveau port (surligné en jaune, l'ancien port)

IVR53_20042208770NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



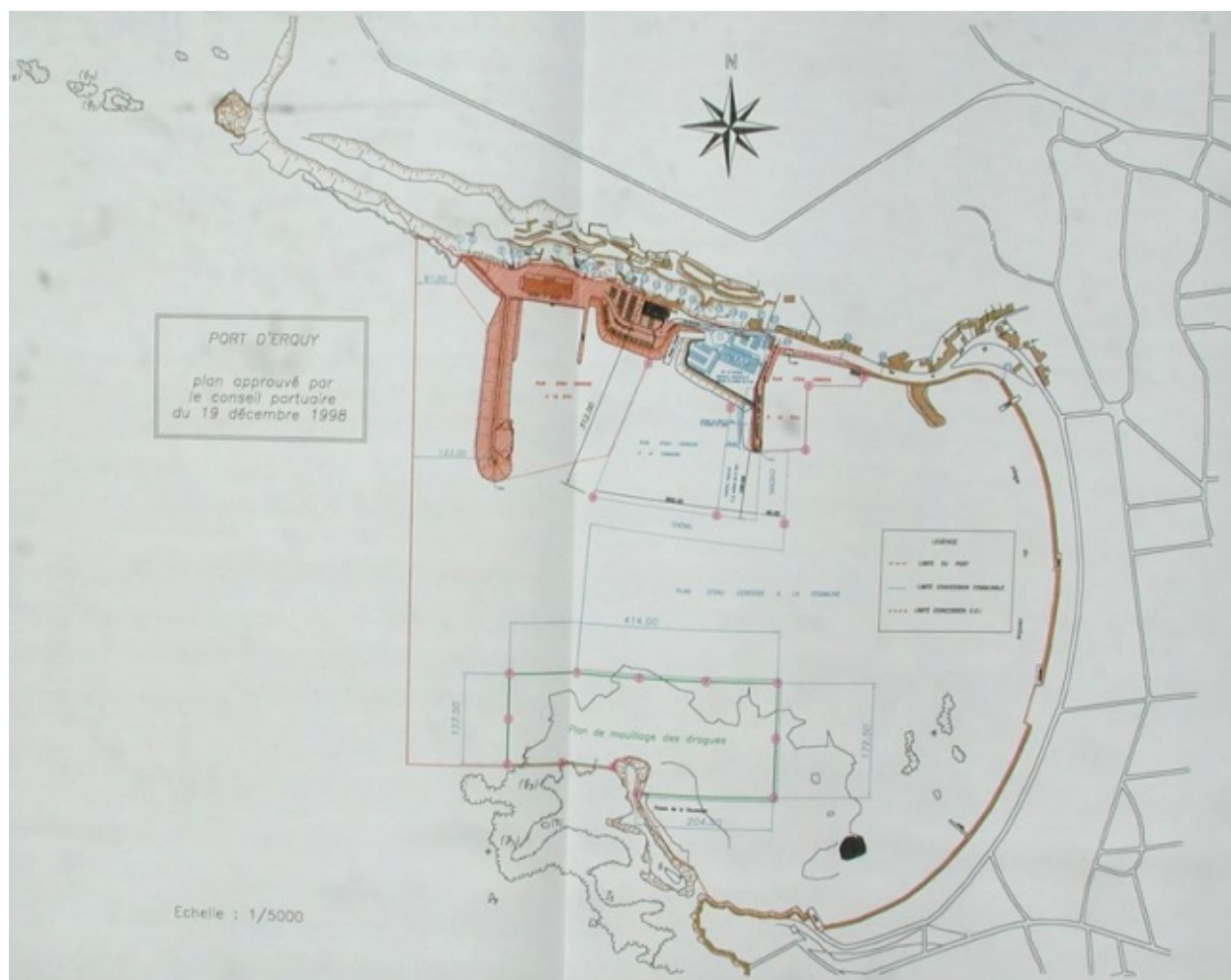
Plan du port d'Erquy : les anciens quais l'échaussée

IVR53_20042208769NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port d'Erquy et des aménagements (projet 1998,, mairie d'Erquy)

IVR53_20042208754NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port d'Erquy au début du 20ème siècle : l'estacade en bois construites pour le chargement des pavés en bateau

IVR53_20042208353NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Armand Waron

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les quais du port d'Erquy au temps des sloops de pêche, des flambarts et des canots du type Aleth (1er quart 20ème siècle)

IVR53_20052203782NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Armand Waron

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les bisquines au port d'Erquy, utilisées pour le chalut à perche au début du 20ème siècle, avec en arrière plan l'estacade en bois et les bâtiments des carrières

IVR53_20052203783NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Germain

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



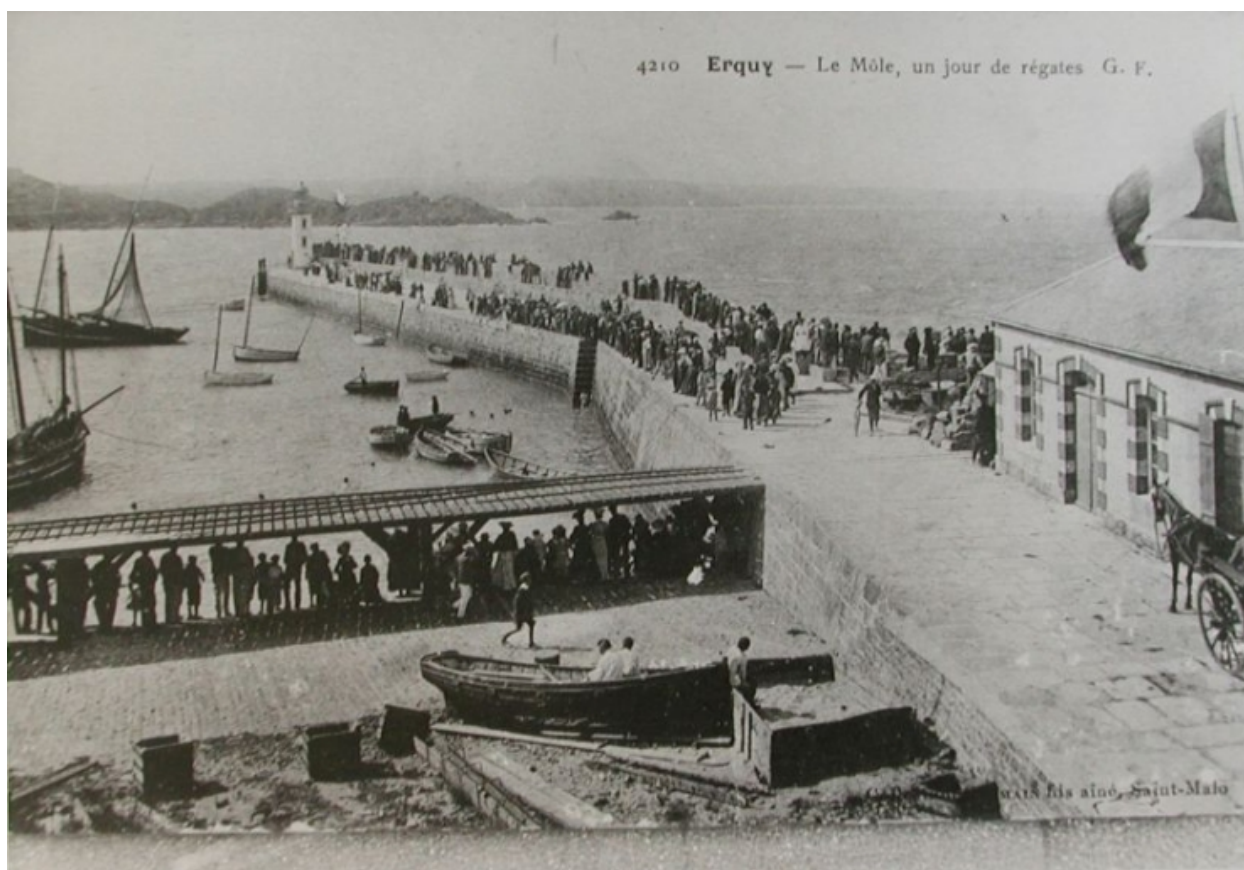
Vue du port avec le quai rallongé, au début du 20ème siècle

IVR53_20042208379NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



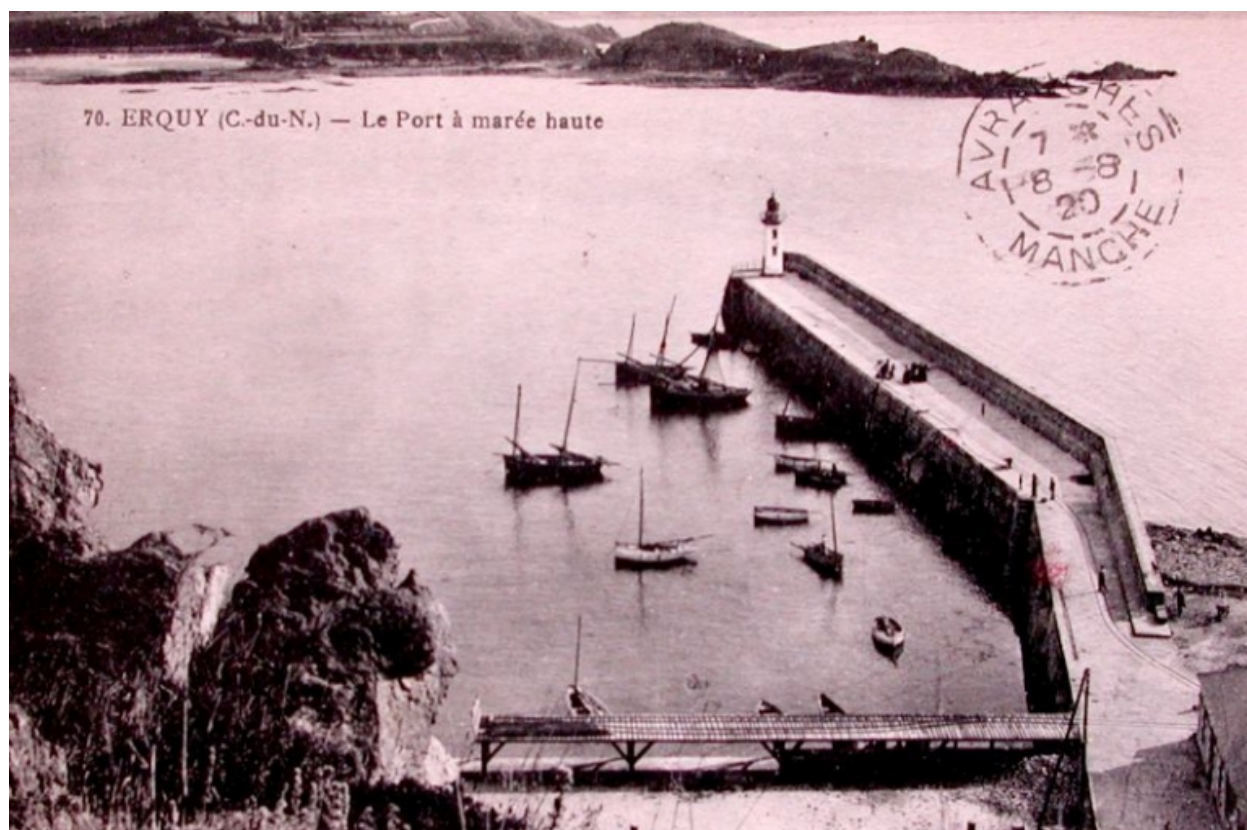
Le port d'Erquy un jour de régate (avant 1920), avec l'annexe du caboteur la Pleubanaise au premier plan

IVR53_20042208436NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port d'Erquy vers 1920

IVR53_20042208435NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne des quais et des falaises d'Erquy vers 1954 (Fond Henrard AD 22)

IVR53_20042208369NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Henrard

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port d'Erquy vers 1971 (Fond Henrard AD 22)

IVR53_20042208368NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Henrard

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Huile sur toile : Le Vieil Alexandre dans le port d'Erquy, en 1945 (Yvette l'Héritier)

IVR53_20042208426NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Yvette L'Héritier

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Huile sur toile : Le port d'Erquy à marée basse en 1945 (Yvette l'Héritier)

IVR53_20042208421NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Yvette L'Héritier

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Huile sur toile : Filets de pêcheur dans le port d'Erquy à marée haute, en 1945 (Yvette l'Héritier)

IVR53_20042208420NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Yvette L'Héritier

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Huile sur toile : L'avant-port d'Erquy et le Noirmont en 1949 (Yvette l'Héritier)

Référence du document reproduit :

- **Regards**
Dans "Regards"/L'Héritier Yvette, Vesoul : Editions Michel Hétier, 1992.
Collection particulière

IVR53_20042208750NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Yvette L'Héritier

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Gouache : La rade d'Erquy (Yvette l'Héritier)

IVR53_20042208422NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Yvette L'Héritier

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port d'Erquy : vue aérienne

IVR53_20042208346NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale de l'ancien port d'Erquy et des aménagements

IVR53_20042208340NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port d'Erquy dans les années 1980

IVR53_20042208347NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



L'ancien phare d'Erquy et l'échaussée neuve

IVR53_20042208345NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le nouveau et l'ancien port d'Erquy

IVR53_20042208496NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Situation géographique du port d'Erquy entre la pointe de la Heussaye et la pointe d'Erquy

IVR53_20042208274NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port d'Erquy : vue d'ensemble avec les aménagements

IVR53_20042208344NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port d'Erquy : vue de la plage

IVR53_20042208497NUCA

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 d'Erquy, adossé contre la falaise

IVR53_20042208342NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les deux ports d'Erquy au coucher du soleil

IVR53_20042208343NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le ballet des coquillers dans le nouveau port d'Erquy

IVR53_20042208341NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation