

Bretagne, Côtes-d'Armor
Plérin
le Légué

Port de pêche et de cabotage : Le Légué (Plérin-sur-Mer)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22013693
Date de l'enquête initiale : 2008
Date(s) de rédaction : 2009
Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Plérin-sur-Mer
Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : port

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart
Références cadastrales : . Domaine Public Maritime

Historique

Le premier document qui atteste de l'activité portuaire du Légué est daté de 1423 et provient d'un acte signé par le duc Jean V de Bretagne, sur les receveurs de divers ports et forteresses parmi lesquels figurent Cesson et le port du Légué.

A la fin du 15^{ème} siècle, Bigot et la Noë sont déjà des armateurs avisés qui arment leurs navires pour Terre-Neuve. Pendant les siècles suivants, ils seront suivis par de nombreux autres armateurs, commerçants et corsaires : Favigo, Rouxel, Le Goales de Mézaubran, Montjaret de Kerjégu. Le port du Légué est ainsi l'un des premiers ports de France qui arme pour la pêche à Terre-Neuve (avec Binic et Dahouët). Elle contribue largement à sa prospérité. On remarque déjà en 1554 que le navire 'La Grande Fantaisie' du Légué a été arraisonné sur les bancs portugais.

En 1623, le sieur Gilles Moro de la Ville-Bougault à Saint-Brieuc revendique le droit de pêche à l'embouchure de la rivière. En 1664, en amont du Pont-du-Gouët, le seigneur de Boisboissel possède une pêcherie. En 1664, la flottille du port compte un bateau à deux ponts, de 60 tonneaux, au moment de l'essor de la Grande Pêche, sous l'impulsion des Favigo. La Grande Pêche et la pêche côtière se sont toujours côtoyées au port du Légué, ouvert sur une baie poissonneuse et sur la Manche. Cependant, c'est davantage la Grande Pêche qui emploie les forces vives, alors que la petite pêche saisonnière stagne.

En 1865, est créée une 'Société d'encouragement à la pêche côtière', tant pour développer les nouvelles techniques de pêche que pour rénover les huîtrières naturelles. Mais, au cours du 19^e siècle, Le Légué arme aussi pour les Indes et les Amériques.

Au cours des siècles, le havre sous-la-Tour représente le port de pêche côtière du Légué.

Chronologie des activités maritimes du port du Légué :

En 1687 : construction de deux bateaux au Légué par le chantier naval Rouxel : le 'Saint-François' et le 'Saint-Jacques'.
En 1691 : le port est érigé en siège royal de l'Amirauté et obtient une juridiction des Traités pour le tarif des douanes. En 1780 : 11 navires du Légué sur les bancs de Terre-Neuve, soit 1168 tonneaux de jauge totale et 349 hommes embarqués.
En 1820 : 22 bricks inscrits à la Grande Pêche, soit 1250 marins. Les primes pour la pêche à la morue encouragent les armateurs du Légué, dont les sieurs Denis, de Kerautem, Villeféron, St-Jouan, frères Guibert et Corbel, Ruellan, Allenou, Sébert aîné, Besnard et Floch, Marie et le Pomellec (en 1828). A la même époque, le commerce vers l'Amérique du Sud ouvre la voie au trafic des toiles et autres marchandises. Le milieu du 19^e siècle représente l'apogée de la Grande pêche pour la baie de Saint-Brieuc.

Certains armateurs ont aussi armé quelques bâtiments pour la pêche à la baleine. En 1839 : 19 bateaux de pêche côtière au Légué. En 1861 : 31 goélettes pour Terre-Neuve. En 1863 : 7 bateaux naufragés, dont 16 marins disparus en mer. Entre 1866 et 1875 : entrée au port du légué de 555 navires à voiles, dont 1/3 de nationalité norvégienne et anglaise,

avec un tonnage total de 29810 tonnes, ainsi que 136 navires de commerce à vapeur (commerce avec les îles anglo-normandes). En 1895 : apogée de la Grande Pêche à Terre-Neuve, puis redéploiement de la flottille pour l'Islande, 80 embarcations recensées. Le 1er quart du 20ème siècle annonce la fin de la Grande Pêche. En 1900 : St-Brieuc et le Légué arment 9 navires (226 marins) pour la Grande Pêche sur un total de 59 navires pour les Côtes-du-Nord. En 1910 : demande d'ouverture d'une école de pêche et de navigation. Entre 1950 et 1960 : 60 bateaux de pêche fréquentent le port du Légué. En 1968 : 31 bateaux inscrits au port du Légué, soit 69 marins. En 1978 : nouvel essor de la pêche côtière et installation d'une criée au port (pêche à la coquille Saint-Jacques). En 1986 : nouvelle halle à marée de la Ville Gillette. En 1990 : 525 tonnes de poissons frais, crustacés et coquillages débarqués. En 1991 : 33 bateaux inscrits, soit 87 marins, mais chute considérable des produits débarqués, dont le poisson frais. En 1992 : 26 bateaux inscrits, soit 59 marins. 460 tonnes débarquées. Entre 1992 et l'année 2000 : la pêche professionnelle déserte le port du Légué pour le port en eau profonde de Saint-Quay-Portrieux. La criée ferme. En 2000 : 44 tonnes de produit débarquées (17 000 tonnes pour l'ensemble du département). En 2007 : un seul bateau inscrit.

Cependant, le port de pêche du Légué souffre du manque d'aménagement portuaire et de son ouverture aux vents de Nord : les bateaux échouent face aux murs de quai de la Ville-Gillette, rive gauche, sur la plage de galets, devant la cale de la Douane, dite le 'Trou à l'Oeil' (avant qu'elle ne s'envase) et rive droite du côté de Cesson, sur un sol de sable. Les sabliers de Carbocentre et du groupe Roulier opèrent leur déchargement sur le terre-plein de la Ville-Gillette.

Si la pêche côtière s'est éloignée du port du Légué pour des raisons de convenance (la contrainte de la marée) et d'aménagement tardif, les nouvelles infrastructures de réparation navale vont permettre de gérer la maintenance de la flottille de pêche de l'ensemble des Côtes-d'Armor.

Période(s) principale(s) : 15e siècle, 3e quart 16e siècle, 16e siècle, 2e quart 17e siècle, 3e quart 18e siècle, 1er quart 19e siècle, 3e quart 19e siècle, 4e quart 19e siècle, 20e siècle

Description

Le port du Légué était un port à échouage jusqu'au milieu du 19e siècle. Les bateaux, armés au cabotage, faisaient leur souille au niveau de l'actuelle place de la Résistance, devant les habitations, alors que les bateaux de pêche restaient dans l'avant-port, sur le banc de sable ou à l'accote de la 'rivière'. Le pont de bois comprenait une partie mobile pour permettre aux navires de grande pêche de remonter à 'Port Favigo' et même jusqu'au pont du Gouët, limite naturelle du port. A l'emplacement du terre-plein de la Ville-Gillette, les quais étaient réservés au caboteurs et sabliers de la TIMAC, qui venaient livrer sable et maërl (1950-1960). Un cimetière à bateaux trouvait sa place en amont au bout des quais. Le port de pêche s'est établi au cours du 20e siècle au niveau de l'avant-port (sous-la-Tour) et de la cale de la Douane, plus proche de l'embouchure du Légué.

Éléments descriptifs

Décor

Techniques : maçonnerie

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété publique

Références documentaires

Bibliographie

- GUEGO, André. **Plérin et son passé : la vie maritime**. Saint-Brieuc : Gauvain, 1999.

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

Historique du port du Légué

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

Vers une ère industrielle : 1849-1900 :

Le choléra qui s'abat sur le Légué, alors quartier pauvre, en 1849 ne suffit pas à freiner l'élan qui le pousse vers l'ère industrielle. En 1852 le port est devenu le premier port de commerce des Côtes du Nord avec un trafic de 48510 tonnes, alors que les bassins ne sont pas encore terminés. 457 navires fréquentent le port chaque année, important de la houille anglaise, du sel, des métaux et exportant des céréales, produits d'élevage, granit et bois. Les industries s'implantent sur le port, tout d'abord une filature hydraulique (la filature Dalmar), puis la scierie mécanique à vapeur Sebert qui transforme les bois importés du Nord, suit ensuite une fonderie de seconde fusion en 1857. Le commerce maritime et l'industrie sont liés en un même site : le port du Légué.

Après l'installation de l'éclairage à gaz sur les quais et pour les feux de signalisation, les travaux s'intensifient, le Pont-de-Pierre est élargi en 1864, dès 1876 les ingénieurs La Tribordière et Pelaud poursuivent la construction du bassin à flot pour l'achever en 1885. Le chemin de fer accompagne le mouvement, en 1860 la Compagnie de l'Ouest relie Paris à St Brieuc, une voie ferrée est construite sur la rive droite. Le port est relié au réseau ferroviaire en 1887 par une voie qui passe par Cesson, ainsi que par la plage du Valais (c'est l'époque de l'avènement du tourisme balnéaire). Un tunnel est creusé en courbe sur 253m de long dans la pointe de Cesson. Les ouvrages d'art de Harel de la Noë, viaducs gares, boulevards en encorbellement visent à améliorer et à créer des voies de communication.

Les industries continuent leurs installations, en 1866 une nouvelle scierie mécanique est créée, ainsi que l'usine à gaz Lebon qui permet l'éclairage de St Brieuc. Viennent ensuite une fabrique de phosphate et noir. Saint Brieuc devient en 1875 le pôle industriel des Côtes d'Armor. Les conditions de gestion du trafic portuaire se trouvent améliorées, pour le transit des bateaux par des remorqueurs, et pour le chargement, déchargement du fret par la présence d'une grue à vapeur dès 1888. Le pont tournant est mis en place en 1893, de façon à mieux relier les deux rives, et trois voies ferrées sont installées sur les quais. L'augmentation du trafic, et l'arrivée continue de négociants et d'industriels crée une saturation des quais qui ralentit le déchargement des marchandises. Le problème d'exiguïté de la vallée du Gouët commence à se faire sentir. Au début du 20^{ème} siècle le trafic portuaire s'élève à 100000 tonnes, les importations sont composées de pondéreux : charbon anglais, bois du nord, fer, pâte à papier, hydrocarbures. Le dixième est constitué par le maërl envoyé vers l'Argoat. Les terres aux abords de Saint Brieuc sont considérées comme très fertiles car enrichies depuis longtemps par ces amendements marins débarqués au Légué.

Le port n'a pas encore sa forme actuelle le bassin n°1 est un bassin à flot fermé par une écluse à l'Est et par une digue qui relie la rive briochine à l'actuelle île. Le bassin n° 2 est toujours un port d'échouage.

De l'essor à la saturation : 1900-1968 :

La vocation métallurgique de St Brieuc, inaugurée par l'implantation de la fonderie Sebert, continue par l'implantation d'industries mécaniques tournées vers l'agriculture (Boullée puis Vallée au Gouëdic), vers l'ajustage, la boulonnerie (Lefebvre qui prend la place de la fillature Dalmar), et les pièces automobiles Rosengart suivi de Chaffoteaux qui produit des appareils sanitaires.

Cet essor industriel s'accompagne par un développement du port. C'est tout d'abord la construction d'une voie ferrée rive gauche en 1904, qui permet de relier Saint-Brieuc à Saint-Laurent sa banlieue maritime, avec tous les ouvrages d'arts d'Harel de la Noë, Saint-Brieuc est devenue la plaque tournante ferroviaire du département des Côtes d'Armor. C'est ensuite en 1915 la création du bassin no 2 au niveau de l'ancien port d'échouage, et d'un barrage déversoir. Les bassins no 1 et 2 communiquent par la suppression sur 80 m de la digue qui reliait l'île à la rive gauche, tel qu'il était prévu dans le projet des ingénieurs Camus et Méquin en 1847.

La première guerre mondiale ralentit l'activité du port, affecté par la guerre sous-marine. Cependant les usines comme les forges ou laminoirs, ou usines de pièces mécaniques tournent à 80% de leur capacité pour la défense nationale. On prendra comme exemple l'usine Chaffoteaux qui a converti sa production d'appareils sanitaires en obus de 220 et pièces de locomotives.

Dès l'après guerre l'électricité arrive sur le port, en 1928 le système de manoeuvre de l'écluse est électrifié. Le Légué rattrape rapidement le niveau d'avant guerre, et on observe une forte augmentation du trafic, qui change d'identité, passant du cabotage en trafic international. Le bassin no 1 est consolidé, de façon à pouvoir recevoir les navires sabliers. Le manque de place commence à se faire sentir, les usines ne peuvent se développer selon leurs besoins, les quais sont encombrés et la gare saturée, cependant quelques entreprises de textile et de broserie continuent à s'implanter.

1932 marque une grave crise qui oblige les usines à fermer ou à tourner au ralenti, telles Rosengart ou l'usine de Gouëdic, cependant on prévoit l'aménagement d'un terre plein sur la rive gauche, hors des bassins à flot de façon à ce que les navires accostent à la pleine mer sans avoir à passer l'écluse trop courte pour les nouveaux bateaux. Celle-ci est rallongée de 10 m en 1936.

L'écluse est dynamitée pendant la seconde guerre mondiale, elle reconstruite en 1946 et passe à 85 m de long, le port est dévasé. On assiste alors à une reprise du trafic et de l'activité. En 1956 après l'abandon de la ligne ferrée rive gauche, les sociétés Shell-Berre et des chais à vins s'installent.

Le trafic maritime ne cesse d'augmenter, dès 1962 on prévoit de moderniser le port, puis en 1968 de l'agrandir pour permettre aux caboteurs de 3000 t et plus d'accéder. Les entreprises trop à l'étroit commencent à désertir le lieu telle Chaffoteaux et Maury qui part en 1968.

Les abords du Légué comme Cesson, le Plateau et Ginglin se développent face à une demande très forte en logements.

Annexe 2

Les projets de développement du port du Légué à l'ère industrielle

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

Les hésitations :

En 1969 le trafic portuaire est à son apogée, le port plus que saturé, et ne pouvant accueillir des navires de fort tonnage (5000 t contre 1500 t à 3000 t dans les dispositions actuelles), doit évoluer sous peine de perdre sa fréquentation. Une première étude d'impact économique voit le jour. Le terre-plein de la Ville-Gilette est mis en oeuvre en 1975 de façon à permettre à des navires ne pouvant passer l'écluse d'accoster et décharger à la pleine mer, c'est la seule réalisation effectuée du projet de 1969. Cette même année voit une nouvelle étude et un nouveau projet d'extension. Fort en ambition, le projet est plus que monumental ; une digue partant de Cesson rejoint la pointe du Roselier (approximativement 3km de long), un chenal de 100 m de large guide jusqu'à l'écluse de 200 x 25m qui offre en amont un bassin à flot de 80 ha. Ce projet présente un fort risque, économique : les investissements sont considérables, et écologique au niveau de la réserve naturelle de la baie de l'anse d'Yffiniac. Les hésitations sont fortes face à de tels investissements. 1979 marque le passage de la RN 12 (Rennes-Brest) sur le pont du Légué qui enjambe les vallées de Gouëdic et du Gouët, à 80 m de haut. En 1981 une nouvelle étude et un nouveau projet d'extension à peine moins ambitieux. Les digues de 3 km ont disparu, l'écluse est prévue pour un gabarit de 150x25m, qui clôt un bassin à flot de 60 ha. On voit apparaître au bout de la pointe de Cesson un polder de 40 ha. Trois études d'impact économique suivent. 1985 voit la construction de la darse de la pointe de Cesson, alimentée par le produit du dévasement. Le trafic chute. La CCI propose en 1991 un nouveau projet, sur le même principe que le précédent avec un bassin à flot limité à 45 ha. Les aménagements sont programmés ainsi que les dates de réalisation. Une nouvelle version du projet est proposée en 1992, qui change le système d'écluse à sas en écluse simple porte permettant d'accueillir les navires de 5000 t de 120 m de long par 20 m de large. En 1994 une nouvelle étude économique et technique est programmée, la polémique reste forte, la lassitude autour d'une discussion trentenaire s'amplifie.

Soit le port voit un projet d'extension permettant aux navires de 5000 t de passer, mais celui-ci est fort coûteux et le risque est grand ; les ports tels Saint Malo sont en perte de vitesse, les petits ports alentours perdraient leur fréquentation et donc leur emploi, soit il demeure et doit espérer la reprise du petit cabotage (mais on ne construit plus de petits caboteurs, les unités vieillissent), solution la meilleure au niveau de l'emploi dans les Côtes d'Armor. Le risque à terme est de perdre toute fréquentation. Les usagers du Légué face à ces hésitations, pour prendre en main le devenir de leur site se sont montés en association, on en compte une dizaine dont les associations des habitants du Légué, du pont de Gouët, sportive ou le CRAC de Cesson, liés à l'évolution des quartiers et les associations du Grand Léjon, l'ANL, la Toupie, liées au Légué, à la mer.

Annexe 3

Le Légué : centre de construction navale à la fin du 19ème siècle

La fin du 19ème siècle représente le siècle de prospérité pour le Légué : les bricks terre-neuviers sont alignés devant les riches maisons d'armateurs. Cette activité fait vivre à terre voiliers, charpentiers, cordiers, artisans, avitailleurs, biscuiteries.

Le Thérèse Victor construit en 1875 à Saint-Malo sera le dernier brick du Légué armé pour Terre Neuve.

Le port du Légué connaît plusieurs types d'activités dont la construction navale, le dragage de sable, la pêche hauturière, la pêche côtière.

La construction navale :

L'expansion de la pêche et du commerce au 19ème siècle, donne au Légué une renommée de port de construction. Sur la rive droite, les chantiers de Rohanet verront sortir des navires de plus de 600 tonneaux destinés à la Compagnie des Indes, bricks, goélettes et lougres de toutes tailles y seront construits. Sur la rive gauche, à la cale du 'Grenier à Sel', aujourd'hui comblée s'installeront des petits chantiers pour répondre spécifiquement à la demande locale.

Annexe 4

20082212987NUCB : Bibliothèque municipale de Rennes

20082212960NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3564.

20082213019NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3551.

20082212961NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3570.

20082213378NUCB : Collection particulière, .
20082212952NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3629.
20082213022NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 19 Fi 269.
20082212953NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3554.
20082212957NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 43 Fi 163.
20082212992NUCB : Collection particulière
20082212956NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 43 Fi 161.
20082212937NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3633.
20082212954NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3640.
20082212958NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3556.
20082212959NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3558.
20082213013NUCB : Collection particulière
20082212934NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3574.
20082212991NUCB : Collection particulière
20082213012NUCB : Collection particulière
20082213017NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 16 Fi 3658.

Illustrations



Gravure : le port du légué
au temps des Terre-Neuvas
(collection particulière)
Repro. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20082212987NUCB



Carénage de bateaux de pêche
grés en lougre, rive droite de
l'avant-port, en 1902 (AD 22)
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20082212960NUCB



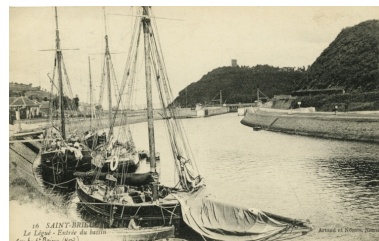
Lougres et sloops de pêche dans
l'avant-port de pêche du Légué,
vers 1904 : remarquer le chaland
pour prélever la marne (AD 22)
Phot. Armand Waron,
Autr. Armand Waron
IVR53_20082213019NUCB



Goélette en partance du
port du Légué, tirés à leurs
annexes, vers 1910 (AD 22)
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20082212961NUCB



Scène de déchargement dans le bassin
à flot, début 20ème siècle (AD 22)
Repro. Guy Prigent
IVR53_20082213378NUCB



Caboteurs à flot dans le port du
Légué, début 20ème siècle (AD 22)
Phot. Gabriel Artaud, Phot.
Nozais, Autr. Artaud et Nozais
IVR53_20082212952NUCB



Bateau terreneuvier et sloop
de pêche devant la place de
la Douane, en aval du phare,
vers 1917 (AD 22, Lacombe)



Vue des bateaux de pêche,
dont le bateau pilote du port
du Légué, vers 1917 (AD 22)



Débarquement de raies sur la plage de
galets près de la cale de la Douane des

Phot. Lacombe, Autr. Lacombe
 IVR53_20082213022NUCB



Scène de débarquement de bateaux de pêche du type 'lougre' au niveau de la cale de la Douane, à l'embouchure du Légué, début 20ème siècle (carte postale, collection particulière)
 Repro. Guy Prigent
 IVR53_20082212992NUCB

Phot. Emile Hamonic,
 Autr. Emile Hamonic
 IVR53_20082212953NUCB



Lougres à l'échouage dans l'avant-port du Légué, début 20ème siècle (AD 22, Fond Raison du Cleuziou)
 Phot. Alain Raison du Cleuziou,
 Autr. Alain Raison du Cleuziou
 IVR53_20082212956NUCB

lougres de pêche, début 20ème siècle
 (AD 22, Fond Raison du Cleuziou)
 Phot. Alain Raison du Cleuziou,
 Autr. Alain Raison du Cleuziou
 IVR53_20082212957NUCB



Vue des bateaux de pêche de sous-la-Tour, vers 1920 (AD 22)
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20082212937NUCB



Bateaux de pêche pavoisés pour la visite annuelle, échoués sur la grève de galets, à la Ville-Gillette, vers 1932 (AD 22)
 Phot. Amaury, Autr. Amaury
 IVR53_20082212954NUCB



Bateaux de pêche grésés en sloop, à leur mouillage habituel dans l'avant-port du Légué, vers 1950 (AD 22)
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20082212958NUCB



Bateaux creux et bateaux pontés de pêche, sous la Ville-Gillette, vers 1950, dont le pilote 'Notre-Dame-de Cesson' de Liscouët, dit "Petit Gillet" : remarquer le cimetière à bateaux et la coopérative pour l'essence (AD 22)
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20082212959NUCB



Vue du sablier 'Carbocentre', construit en GB en 1941, entrant au Légué, vers 1960-70, en évitant sur babord les bateaux de pêche de Cesson, dont le bateau pilote du port (AD 22)
 Phot. La Cigogne, Autr. La Cigogne
 IVR53_20082213013NUCB



L'avant-port du Légué avec les bateaux de pêche au niveau du 'Trou à l'Oeil', vers 1950-59 (AD 22)
 Phot. Gaby, Autr. Gaby
 IVR53_20082212934NUCB



Bateaux sabliers entrant au
port du Légué vers 1950-60
(collection particulière)

Repro. Guy Prigent
IVR53_20082212991NUCB



Vue des sabliers 'Louise-Michel'
et 'Carbocentre', entrant au Légué,
vers 1950 (collection particulière)

Repro. Guy Prigent
IVR53_20082213012NUCB



Bateaux de pêche à cabine arrière
dans l'avant-port du Légué, à
marée haute, vers 1960 (AD 22)

Phot. Jos, Autr. Jos
IVR53_20082213017NUCB



Vue de la cale de la Douane et du
môle de sous la Tour (ancien lieu
d'échouage des bateaux de pêche)

Phot. Guy Prigent
IVR53_20082212921NUCA



Vue de l'emplacement utilisé
hier par les bateaux de
pêche de Cesson, rive droite
Phot. Guy Prigent

IVR53_20082212955NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Les ports de Bretagne (IA29132231)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Infrastructures portuaires, Port du Légué, rive gauche (Plérin-sur-Mer) (IA22013687) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Gravure : le port du légué au temps des Terre-Neuvas (collection particulière)

IVR53_20082212987NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Bibliothèque municipale de Rennes

reproduction interdite



Carénage de bateaux de pêche gréés en lougre, rive droite de l'avant-port, en 1902 (AD 22)

IVR53_20082212960NUCB

Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Lougres et sloops de pêche dans l'avant-port de pêche du Légué, vers 1904 : remarquer le chaland pour prélever la marne (AD 22)

IVR53_20082213019NUCB

Auteur de l'illustration : Armand Waron

Auteur du document reproduit : Armand Waron

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



Goélette en partance du port du Légué, tirés âr leurs annexes, vers 1910 (AD 22)

IVR53_20082212961NUCB

Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

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



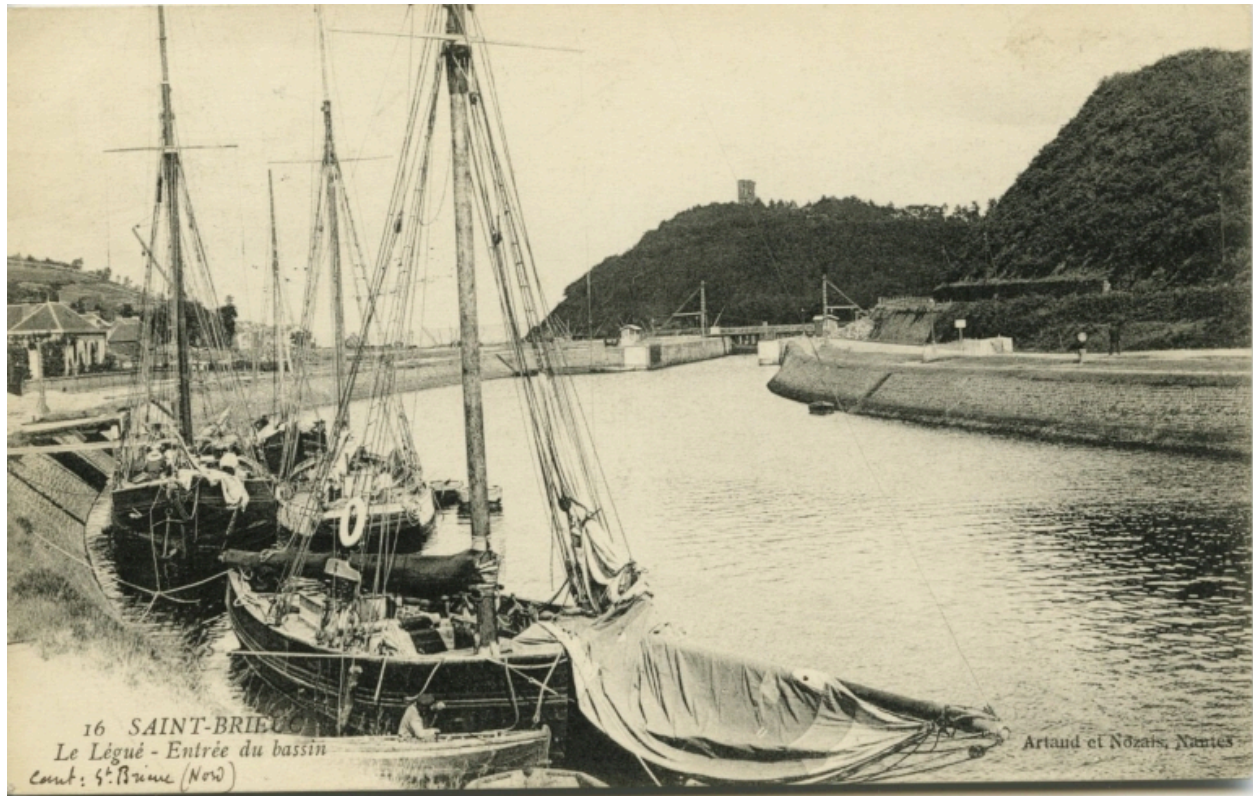
Scène de déchargement dans le bassin à flot, début 20ème siècle (AD 22)

IVR53_20082213378NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Collection particulière

reproduction interdite



Caboteurs à flot dans le port du Légué, début 20ème siècle (AD 22)

IVR53_20082212952NUCB

Auteur de l'illustration : Gabriel Artaud, Auteur de l'illustration : Nozais

Auteur du document reproduit : Artaud et Nozais

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



Bateau terreneuvier et sloop de pêche devant la place de la Douane, en aval du phare, vers 1917 (AD 22, Lacombe)

IVR53_20082213022NUCB

Auteur de l'illustration : Lacombe

Auteur du document reproduit : Lacombe

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Vue des bateaux de pêche, dont le bateau pilote du port du Légué, vers 1917 (AD 22)

IVR53_20082212953NUCB

Auteur de l'illustration : Emile Hamonic

Auteur du document reproduit : Emile Hamonic

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Débarquement de raies sur la plage de galets près de la cale de la Douane des lougres de pêche, début 20ème siècle (AD 22, Fond Raison du Cleuziou)

IVR53_20082212957NUCB

Auteur de l'illustration : Alain Raison du Cleuziou

Auteur du document reproduit : Alain Raison du Cleuziou

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Scène de débarquement de bateaux de pêche du type 'lougre' au niveau de la cale de la Douane, à l'embouchure du Légué, début 20ème siècle (carte postale, collection particulière)

IVR53_20082212992NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Lougres à l'échouage dans l'avant-port du Légué, début 20ème siècle (AD 22, Fond Raison du Cleuziou)

IVR53_20082212956NUCB

Auteur de l'illustration : Alain Raison du Cleuziou

Auteur du document reproduit : Alain Raison du Cleuziou

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



Vue des bateaux de pêche de sous-la-Tour, vers 1920 (AD 22)

IVR53_20082212937NUCB

Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Bateaux de pêche pavés pour la visite annuelle, échoués sur la grève de galets, à la Ville-Gillette, vers 1932 (AD 22)

IVR53_20082212954NUCB

Auteur de l'illustration : Amaury

Auteur du document reproduit : Amaury

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Bateaux de pêche grésés en sloop, à leur mouillage habituel dans l'avant-port du Légué, vers 1950 (AD 22)

IVR53_20082212958NUCB

Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Bateaux creux et bateaux pontés de pêche, sous la Ville-Gillette, vers 1950, dont le pilote 'Notre-Dame-de Cesson' de Liscouët, dit "Petit Gillet" : remarquer le cimetière à bateaux et la coopérative pour l'essence (AD 22)

IVR53_20082212959NUCB

Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Vue du sablier 'Carbocentre', construit en GB en 1941, entrant au Légué, vers 1960-70, en évitant sur babord les bateaux de pêche de Cesson, dont le bateau pilote du port (AD 22)

IVR53_20082213013NUCB

Auteur de l'illustration : La Cigogne

Auteur du document reproduit : La Cigogne

(c) Collection particulière

reproduction interdite



L'avant-port du Légué avec les bateaux de pêche au niveau du 'Trou à l'Oeil', vers 1950-59 (AD 22)

IVR53_20082212934NUCB

Auteur de l'illustration : Gaby

Auteur du document reproduit : Gaby

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



Bateaux sabliers entrant au port du Légué vers 1950-60 (collection particulière)

IVR53_20082212991NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des sabliers 'Louise-Michel' et 'Carbocentre', entrant au Légué, vers 1950 (collection particulière)

IVR53_20082213012NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

(c) Collection particulière
reproduction interdite



Bateaux de pêche à cabine arrière dans l'avant-port du Légué, à marée haute, vers 1960 (AD 22)

IVR53_20082213017NUCB

Auteur de l'illustration : Jos

Auteur du document reproduit : Jos

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



Vue de la cale de la Douane et du môle de sous la Tour (ancien lieu d'échouage des bateaux de pêche)

IVR53_20082212921NUCA

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'emplacement utilisé hier par les bateaux de pêche de Cesson, rive droite

IVR53_20082212955NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation