

Bretagne, Côtes-d'Armor  
Paimpol  
Le Port

## Port de Paimpol

### Références du dossier

Numéro de dossier : IA22016766

Date de l'enquête initiale : 2009

Date(s) de rédaction : 2010

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

Degré d'étude : recensé

### Désignation

Dénomination : port

Parties constituantes non étudiées : quai, cale, jetée, bassin de port

### Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en ville

Références cadastrales : . Domaine Public Maritime

### Historique

#### Historique du port et de ses infrastructures :

En 1840, le port de Paimpol jouxtait la digue de l'ancien étang privé des deux moulins Kerno et Vauban. Il disposait d'une vaste étendue d'échouage. La vieille chaussée de Kerno avait été édifée à l'origine par les moines de Beauport entre le 13ème et le 15ème siècle : la 'chaussée des Moines et les 2 étangs'.

Le quai unique partait de la digue, près du moulin à marée, dans une direction Nord-Est. Cette chaussée convexe avait 100 mètres de longueur, entre l'actuelle rue du Port et le rue de l'Yser. L'étang-marais était situé derrière cette levée, alimenté par le cours d'eau du Quinic. Le port d'échouage comprenait seulement deux quais et deux cales. Les murs de quais indiqués sur le plan (figure n°2) sont datés de 1764. Une première jetée avait été édifée entre 1837 et 1839. La grande cale avait été exhaussée en 1841 et les revêtements de la digue, les murs de quai réalisés entre 1842 et 1847, en même temps que le dévasement du port. Un terre-plein avait été aménagé au Nord-Est du port et fut élargi entre 1847 et 1854, en même temps que les quais et la digue. En 1880, le port d'échouage avait une surface de 3 hectares et le premier bassin à flot, une surface de 2, 7 hectares. 490 mètres de quais longeaient le port. L'écluse insubmersible mesurait 45 mètres de longueur et 12 mètres de largeur, à la cote 12 mètres de hauteur. Pendant la construction du second bassin, on construisit la jetée brise-lames, qui, mieux orientée que la digue de Kerno, défend le chenal d'accès contre l'envasement. A marée haute, elle sert de quai sur une longueur de 150-200 mètres environ.

Au début du 20ème siècle, le port de Paimpol possède la même physionomie générale qu'aujourd'hui : un avant-port de 83 mètres de large qui communique avec le bassin à flot par une écluse de 60 mètres de longueur utile, le bassin n°2 dont la surface utile est d'environ 2 hectares et possède 600 mètres de quais utilisables, une autre écluse qui fait relie ce bassin à l'ancien (n°1).

Ce bassin, au Sud-Est du précédent, est d'une surface comparable (2 hectares) et possède 560 mètres de quais. La hauteur d'eau dans le port est d'environ 5 mètres. En 1974, aucun ponton n'est aménagé dans le port. Il faut attendre la fin de cette décennie pour que la plaisance envahisse le nouveau bassin avec des pontons flottants adaptés.

#### Infrastructures et trafics portuaires :

Au début des années 1850, Paimpol est une ville qui compte un peu plus de 2000 habitants. Elle va connaître un très fort essor démographique, atteignant environ 2 900 personnes en 1914. Cette progression s'explique par le très fort développement des activités maritimes qui vont également transformer la ville et son port. En 1844, Louis Morand, maire de Paimpol commence l'assèchement de la grève de 'Poul ar Goïc', avec la construction entre 1853 et 1855 d'une digue et d'une cale pour le dépôt des amendements marins (goémons et sables).

L'orientation, pour ne pas dire la spécialisation de Paimpol, vers la grande pêche à partir de 1852 et le développement du trafic des amendements marins vont rendre nécessaire des aménagements portuaires que réclament les armateurs et la municipalité, en particulier la construction d'un bassin à flot. A cette époque, le quartier de Paimpol compte 5 209 inscrits maritimes, composés majoritairement de marins au bornage et à la pêche côtière, au moment du déclin des Terre-neuvas, remplacés progressivement par les Islandais. L'agriculture est peu florissante et les indigents nombreux dans les campagnes et à la ville. Vers 1850, le port est édifié tel qu'il le restera jusqu'en 1885.

Les premiers quais sont levés, dont le quai Lambert et le quai Est entre 1850 et 1860. L'agrandissement du port de Paimpol avec ses différents bassins, écluses et forme de radoub a été projeté à différentes périodes depuis 1861. Dès 1862, un premier plan d'aménagement du port est établi, mais les travaux sont arrêtés lors de la guerre de 1870. En 1873, les deux moulins étaient déjà en ruine (dessin de Faudacq). En 1862, les deux rives de l'étang doivent être reliées afin d'englober l'étang dans le futur port en eau profonde. Un mur de quai doit être réalisé rive gauche ainsi qu'une cale de carénage et une nouvelle digue. Cependant, ce premier projet n'aurait pu faire face au développement de la flottille islandaise. Les premiers aménagements ont consisté dans le dévasement de l'ancien étang de Kernoa en 1872. La partie Sud du futur bassin à flot est construite de 1872 à 1876, date à laquelle on construit le quai Ouest. Il est décidé en 1878 de construire un nouveau bassin à flot qui serait alors réservé aux 'islandais'. Toutes les autres activités, en particulier le trafic des engrais, sont exilées au champ de foire ou au Four à Chaux. Les travaux débutent en 1880, remodelant en profondeur le paysage portuaire paimpolais. Le bassin à flot avec son écluse est achevé au début de l'année 1885.

Certains projets estimés trop coûteux ont été abandonnés : en 1893, le projet d'écluse à la pointe de 'Roch ar Fave' et de raccordement de l'aqueduc, réunissant ceux de la forme de radoub et de Goas Plat avec les quais. Cependant, en 1893, en raison du développement de la grande pêche, du projet de gare, différentes études ont programmé l'agrandissement des bassins, la réalisation d'une écluse complète à l'entrée du bassin n°2, l'exhaussement et l'extension de la jetée de Kernoa (abritant les navires des vents de Nord et de Nord-Est), avec déversoir et digue de fermeture du port d'échouage. Cependant, ces travaux, décidés trop tard, vont accompagner le déclin de la grande pêche entre 1895 et 1900.

En même temps que les Paimpolais construisent leur premier bassin à flot, ils s'efforcent de réclamer un nouvel équipement : une ligne de chemin de fer, qui aboutirait au dépôt d'engrais marins de Kernoa. En août 1894, la gare, centre du trafic commercial paimpolais (amendements, houille, bois du Nord, bois de charpente), à voie étroite, est installée au niveau du marais annexé de Kérity, alors que le Conseil municipal apprend le rejet de prolongement de la voie ferrée. Celle-ci à voie normale sera prolongée desservira les quais de Kernoa en 1924-26.

Après 1895, un second bassin à flot, dont le projet avait déjà été exprimé, devint nécessaire, alors qu'un projet alternatif envisageait d'avancer le port dans la baie. Le port d'échouage qui subsistait en parallèle du premier bassin a disparu, intégré au nouveau bassin (n°2) construit de 1898 à 1902. En 1902, le port est définitivement constitué, avec son double bassin, ses quais et les terre-pleins créés à l'Est, pour recevoir les docks, les magasins et les entrepôts. En 1898, la douane enregistre la création d'une usine de foies de morue, alors qu'une sécherie à poissons, rue Labenne est établie, mais ne fonctionna jamais, revendue à l'armateur Dufilhol et remplacée ensuite par l'atelier de voilerie Dauphin. Entre 1899 et 1906, la pêche à Islande remonte la pente et des armateurs envoient de nouveau quelques navires pour Terre-Neuve jusqu'en 1908, puis de nouveau en 1911. Cependant que la concurrence des chalutiers à vapeur commence à croître sur les bancs et en Islande. Entre 1906 et 1914, la flottille islandaise voit diminuer ses effectifs, alors qu'on relève pour cette période la perte de 32 navires. Au lendemain de la guerre, les armements vont diminuer considérablement jusqu'en 1926, en autre raison, la nouvelle loi du parlement islandais du 21 avril 1922, qui éloigne les marins-pêcheurs des pêcheries islandaises, dans leurs eaux territoriales. Pendant et après la Première Guerre mondiale, le commerce des primeurs va remplacer progressivement les productions de la grande pêche et leur exportation vers les côtes anglaises. Le nombre total des armements va être divisé par deux entre 1914 et 1939, passant à 251 armements, alors que la dernière goélette la 'Glycine' réalise sa dernière campagne en 1936.

La petite pêche voit aussi ses effectifs diminuer de 477 bateaux en 1905 à 153 navires en 1939. Le cabotage se maintient jusqu'à la crise économique mondiale de 1929 pour ne représenter que deux navires avant la Seconde Guerre mondiale. En 1930, s'arrête l'exportation des poteaux de mines et deux ans plus tard l'expédition des pommes de terre par la voie maritime. Le trafic du charbon et du bois du Nord stagne de moins 30% par rapport à 1914).

Le rail remplace le transport du fret par la voie maritime. Avant la Seconde Guerre mondiale, quelques bateaux de pêche, des goémoniers et des sabliers fréquentent encore le port de Paimpol. Cependant le commerce portuaire stagne après guerre jusqu'aux années 1960-70, avant la reprise limitée du cabotage par l'armement Garnier et le renouveau des pêches côtières, dont Paimpol va devenir le port d'hivernage. En 1947, l'amateur Ferlicot reprit le projet de prolonger le 2ème bassin au niveau de l'avant-port, après l'écluse, mais encore une fois sans succès.

Le port de Paimpol est devenu aujourd'hui un port d'hivernage pour la pêche côtière et la conchyliculture (bassin n° 1, 25 places) et un port de plaisance (bassin n° 2, 300 bateaux), avec des infrastructures de réparation navale (Kerpallud) et un projet d'extension pour la plaisance, avec un 3ème bassin, dont l'étude est en cours.

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

## Description

### Situation et accessibilité du port de Paimpol :

Le port de Paimpol est situé dans l'anse du même nom, à l'extrémité Nord-Ouest de la baie de Saint-Brieuc. L'ouverture de l'anse s'étend du Nord-Ouest au Sud-Est entre la pointe de la Trinité et celle de Plouézec, et à près de 3 milles d'étendue. Une étroite langue de terre, qui est connue sous le nom de pointe de Guilben et qui court Oest-Est, sur 1 mille de longueur, se détache du littoral de l'anse et la partage en deux parties. C'est au fond de la partie du Nord, dans une crique où vient se jeter la petite rivière de Quinic, que se trouve le port de Paimpol. Il touche par sa partie Sud-Ouest à la ville de Paimpol dont les maisons bordent les quais.

Dans le port, les marées sont sensiblement au même niveau que Pontrieux, entre les maximales de 6 mètres et de 1, 30 mètre. Il en résulte que, pendant toute la durée des marées de morte eau, le port est inaccessible aux navires calant 3 mètres. Les petits caboteurs peuvent y pénétrer dans les plus grandes marées de morte eau. Le port est profondément envasé et nécessite d'être régulièrement curé. L'anse de Paimpol présente plusieurs bons échouages entre Saint-Riom et la pointe du Guilben. De chaque côté de ce dernier échouage, existe un mouillage précieux pour la navigation. Le premier est à l'Ouest-Sud-Ouest de Saint-Riom et le second, dans le Sud-Sud-Est de l'île, avec entre 6 et 7 mètres d'eau, à la plus basse mer. Le havre de Port Iazo et celui de Porz Even (Glividi) offrent encore deux autres mouillages.

#### **Les ouvrages du port de Paimpol sont les suivants :**

- la jetée de Kernoa, enracinée dans le Sud-Est du port et le protégeant contre les lames produites par les vents d'Est
- un port d'échouage comprenant 530 mètres de quais construits du côté de Paimpol opposé à celui de Kernoa. Le développement des quais au port d'échouage s'élève au total à 650 mètres.
- un bassin à flot de 2 hectares de superficie avec 560 mètres de longueur de quais, construit entre 1880 et 1884. L'écluse de l'entrée a 12 mètres de largeur et un sas de 45 mètres de longueur utile.
- une forme de radoub de 10 mètres de largeur, 61 mètres de longueur utile, accolée contre l'écluse et s'ouvrant du côté du bassin. Le bateau-porte du radoub et les vannes des aqueducs déversoirs, en projet, n'était pas encore construit en raison du mauvais état des mortiers des ouvrages construits précédemment (et ne le seront pas). C'est le ruisseau du Quinic qui doit alimenter en permanence le retenue d'eau du bassin, en raison du mauvais état de la maçonnerie de l'ouvrage.

#### **Eléments descriptifs**

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : pierre, maçonnerie

#### **Typologies et état de conservation**

État de conservation : bon état, remanié, restauré

#### **Statut, intérêt et protection**

Le port de Paimpol est à signaler pour son intérêt historique et architectural.

Intérêt de l'œuvre : à signaler

Statut de la propriété : propriété publique

#### **Références documentaires**

##### **Documents figurés**

- **Plans du port de Paimpol en 1845**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor. **Série 116J82**. Plans du port de Paimpol en 1845.  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : Série 116J82
- **Plans du port AN II de la République.**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor. **Série 116 J82**. Plans du port AN II de la République.  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : Série 116 J82.
- **Série de plans du port de Paimpol, en 1799.**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor. **Série L 66-67-68-69**. Série de plans du port de Paimpol, en 1799.  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : Série L 66-67-68-69
- **Travaux d'amélioration et projet d'aménagement, 1821-1889.**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S Suppl. 126

- **Rectification et curage du chenal (1854-1888) ; construction d'un bassin à flot (1878-1879) ; achèvement de la forme de radoub (1883).**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S Suppl. 133.
- **Construction du bassin à flot, 1884-1885.**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S Suppl. 128.
- **Port de Paimpol : agrandissement du bassin, 1893.**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S Suppl. 45
- **Port de Paimpol : forme de radoub. 1885-1886.**  
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S Suppl. 44.

## Bibliographie

- **Le Goëlo**  
COATIVY, Yves, GIRAUDON, Daniel, MONNIER, Jean-Jacques. **Le Goëlo**. Quimper : éditions Palantines, 2010.
- **Paimpol au temps d'Islande**  
KERLEVEO, Jean. **Paimpol au temps d'Islande**. Edition de Lyon, 1944. Genève, Paris : Editions Slatkine, 1980.
- **Faudacq**  
PRIGENT, Guy, LEVASSEUR, Olivier. **Faudacq**. Rennes : Apogée, 2003.
- **Pilote côtier, Côtes Nord de la France**  
THOMASSIN, Anastase. **Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague**. Paris : Challamel aîné, 1875.  
pp. 213-254

## Documents audio

- **Histoire du port de Paimpol**  
HUCHET DE GUERMEUR, Yvon. **Histoire du port de Paimpol**. Témoignage oral, Paimpol : mai 2010.  
Témoignage oral

## Annexe 1

### Armement du port de Paimpol entre 1829 et 1840

#### Armement du port de Paimpol entre 1829 et 1840

S. Suppl. 126

En 1829, le port de Paimpol accueillait seulement 4 navires au long cours (940 tonneaux) armé par 30 marins et 9 caboteurs. En 1840, il recevait 19 navires au long cours (2915 tonneaux), armés par 343 marins et 24 caboteurs, armés par 90 marins.

## Annexe 2

### Descriptif du port de Paimpol en 1893

#### Descriptif du port de Paimpol en 1893

AD 22, S. Suppl. 45.

Le port de Paimpol est situé dans l'anse du même nom, à l'extrémité Nord-Ouest de la baie de Saint-Brieuc. L'ouverture de l'anse s'étend du Nord-Ouest au Sud-Est entre la pointe de la Trinité et celle de Plouézec, et à près de 3 milles

d'étendue. Une étroite langue de terre, qui est connue sous le nom de pointe de Guilben et qui court Ouest-Est, sur 1 mille de longueur, se détache du littoral de l'anse et la partage en deux parties. C'est au fond de la partie du Nord, dans une crique où vient se jeter la petite rivière de Quinic, que se trouve le port de Paimpol. Il touche par sa partie Sud-Ouest à la ville de Paimpol dont les maisons bordent les quais.

Selon le plan de l'An III (1793), la rade de Paimpol est abritée contre les vents d'Est par la pointe de Grou, simple avancée de terre orientée au Nord. Cette jetée naturelle défendait également le port contre l'envasement. En effet, le chenal d'accès, étroit et peu profond, pouvait s'envaser régulièrement par l'apport d'alluvions, dont le port était le réceptacle, en même temps que les boues du Quinic.

Dans le port, les marées sont sensiblement au même niveau que Pontrieux, entre les maximales de 6 mètres et de 1, 30 mètre. Il en résulte que, pendant toute la durée des marées de morte eau, le port est inaccessible aux navires calant 3 mètres. Les petits caboteurs peuvent y pénétrer dans les plus grandes marées de morte eau. Le port est profondément envasé et nécessite d'être régulièrement curé. L'anse de Paimpol présente plusieurs bons échouages entre Saint-Riom et la pointe du Guilben. De chaque côté de ce dernier échouage, existe un mouillage précieux pour la navigation. Le premier est à l'Ouest-Sud-Ouest de Saint-Riom et le second, dans le Sud-Sud-Est de l'île, avec entre 6 et 7 mètres d'eau, à la plus basse mer.

Le havre de Port Iazo et celui de Porz Even (Glividi) offrent encore deux autres mouillages.

Les ouvrages du port de Paimpol sont les suivants :

- la jetée de Kerno, enracinée dans le Sud-Est du port et le protégeant contre les lames produites par les vents d'Est
- un port d'échouage comprenant 530 mètres de quais construits du côté de Paimpol opposé à celui de Kerno. Le développement des quais au port d'échouage s'élève au total à 650 mètres.

- un bassin à flot de 2 hectares de superficie avec 560 mètres de longueur de quais, construit entre 1880 et 1884.

L'écluse de l'entrée a 12 mètres de largeur et un sas de 45 mètres de longueur utile.

- une forme de radoub de 10 mètres de largeur, 61 mètres de longueur utile, accolée contre l'écluse et s'ouvrant du côté du bassin. Le bateau-porte du radoub et les vannes des aqueducs déversoirs, en projet, n'était pas encore construit en raison du mauvais état des mortiers des ouvrages construits précédemment (et ne le seront pas). C'est le ruisseau du Quinic qui doit alimenter en permanence le retenue d'eau du bassin, en raison du mauvais état de la maçonnerie de l'ouvrage.

## Annexe 3

### Le développement du port et de la ville de Paimpol

#### Le développement du port et de la ville de Paimpol

Au milieu du 18<sup>ème</sup> siècle, le peuplement de Paimpol s'est effectué sur une langue de terre, bordée, au Sud par l'étang qui traverse le Quinic, et au Nord, par la mer qui recouvre le champ de foire actuel. Sa superficie n'est que de 15 hectares entre le marais et la grève. A part le quai édifié en 1762, aucune transformation profonde ne semble avoir modifié le port depuis la construction de la chaussée de Kerno par les moines de Beauport. Ce quai unique part de la digue près du moulin à marée qu'elle supporte sur pilotis puis se dirige vers le Nord-Est. Pour le développement de leur port, centre d'armement pour Terre-Neuve, la commune de Paimpol annexa en 1843 le quartier de Kerno (petit village de 50 habitants), puis en 1896, une seconde parcelle de Kerity pour placer la gare à proximité du port des goélettes islandaises. La grève de Toul ar Goic au Champ de Foire va être asséchée et une digue construite à cet emplacement, dans la perspective de l'agrandissement des bassins et de l'aménagement d'une zone artisanale.

De 15 hectares en 1793, la superficie de la ville passe à 93 hectares en 1870, à 103 hectares depuis la dernière annexion du Goas-Plat, et l'édification des terre-pleins de Kerno. De nouveaux quartiers émergent autour de la ville, en raison de l'essor de la grande pêche. Ils fournissent la main d'œuvre maritime et artisanale pour les campagnes islandaises, les chantiers navals (Kerity, Poulafret, Kerarzac) et les approvisionneurs divers. Cette concentration périphérique permet aux habitants de s'approprier le centre paimpolais comme lieu d'affaire, de travail et d'échanges tant administratifs que commerciaux. Les magasins de commerce vont se développer autour du port et des quais, à côté des maisons d'armateurs.

## Annexe 4

### Projet d'agrandissement du port de Paimpol en 1892

#### Projet d'agrandissement du port de Paimpol en 1892

AD 22, S Suppl. 45.

Les goélettes islandaises, bateaux aux formes fines, échouent difficilement ; ce qui implique la nécessité d'agrandir le port de Paimpol et son bassin à flot.

Le bassin à flot était devenu trop petit pour suffire aux nouveaux armements. En 1891, le bassin au cours de l'hiver, contenait 61 navires sur 6 rangs. La solution consisterait dans la transformation du bassin et port d'échouage actuels

en un bassin à flot unique fermé par une digue qui suivrait le jetée actuelle et irait rejoindre la digue du champ de foire (avec un pertuis éclusé à deux portes et le déversoir accolé à l'Est). L'axe de ce pertuis serait parallèle à celui du port d'échouage et au quai Morand. L'abri du nouvel avant-port serait constitué par une jetée parallèle à l'axe de l'écluse partant du musoir de la jetée de Kernoa et ayant comme longueur utile, celle de son parement vers le large, soit 190 mètres environ.

L'avant-port nouveau serait creusé à la cote 5 sur une largeur de 80 mètres à partir de la digue Ouest à construire et sur une longueur de 130 mètres. Il se raccorderaient ensuite avec le chenal extérieur au moyen d'un chenal de 40 mètres de largeur ayant comme rayon moyen 135 mètres.

Les trois cales du port d'échouage seraient comblées et le plafond de ce port serait creusé.

La digue de fermeture serait comprise entre la jetée de Kernoa d'une part et le quai du platier exhaussé et prolongé de l'autre. Un aqueduc de même section que celui actuel du Goas-Plat serait établi dans le massif de ce quai. Et viendrait déboucher dans un puisard ménagé dans le bajoyer Est de la tête amont de la future écluse à construire.

La jetée neuve de Kernoa, la reprise en sous-œuvre des murs de quais du port d'échouage, le comblement des cales de ce port et un réservoir de chasse feraient partie des travaux à effectuer pour l'agrandissement du port.

Le bassin ainsi agrandi, pourrait donner place à 75 navires armant pour la grande pêche, en laissant libre, sur une longueur de 140 mètres, suffisante pour l'accostage des navires de commerce, le quai Est qui sera desservi par une voie ferrée.

Cependant, la commission nautique réunie en 1896 estima le projet trop limité, concernant en particulier l'avant-port, considéré comme très utile, pour protéger les navires des vents de Nord-Est. Cette commission retenu la construction de la digue des Salles, la possibilité d'extension des bassins dans l'avenir, en remplaçant dans un premier temps le port d'échouage, fermé par un déversoir, par un bassin à flot, avec sas. Le projet d'agrandissement du bassin à flot vers le Nord avec une écluse à la pointe de Kernoa fut aussi réclamé. Le bassin à flot actuel serait englobé dans un bassin plus grand avec entrée sans sas.

En conclusion, le quai au Champ de foire et les digues du bassin de retenue ne furent pas réalisés.

## Annexe 5

### **Activités maritimes, histoire de la Grande pêche à Islande à Paimpol et trafic du port de Paimpol en 1892**

#### **Activités maritimes, histoire de la Grande pêche à Islande à Paimpol et trafic du port de Paimpol en 1892**

AD 22, S Suppl. 45. Extrait du rapport de l'ingénieur Thiébaud en 1892.

Entre 1887 et 1892, le cabotage a augmenté dans le port de Paimpol. Les exportations se composent de céréales et notamment d'avoine. Les importations consistent en sel, bois du Nord, houille, vin et cidre. Une soixantaine de navires relâchent chaque année. L'industrie maritime de Paimpol s'est portée d'une manière spéciale depuis 30 ans sur la pêche de la morue dans les mers d'Islande.

En 1852, pour la pêche d'Islande, un armateur paimpolais expédia un navire de 60 tonneaux, 'L'Occasion', montée par 15 hommes d'équipage, dont une partie venant de Dunkerque, avec un capitaine dunkerquois, Druel. Plusieurs navires furent ensuite armés pour cette pêche qui s'avéra fructueuse. En 1856, une flottille de 14 navires, montée par 193 hommes d'équipage, partait de Paimpol pour l'Islande. L'année suivante, ce furent 28 navires et 430 marins. Cette industrie se trouva dès lors implantée dans le pays. Les armements se développèrent malgré certaines années défavorables. Ils s'élevèrent en 1869 à 58 navires. Le nombre des navires a été un peu moins considérable ces dernières années, mais leur tonnage a augmenté en même temps que leur technique de construction. En 1892, 54 navires, pour un tonnage global de 4330 tonneaux et 1095 hommes d'équipage. La flotte de pêche de Paimpol se compose exclusivement de goélettes de 120 à 200 tonneaux, ayant chacune un équipage de 18 à 25 hommes. Elles ont été, pour la plupart, achetées en Angleterre et à Dunkerque. Quelques unes ont été récemment construites dans les chantiers paimpolais (Laboureur, Pilvin).

Jusqu'en 1866, les navires ne pouvaient partir pour l'Islande avant la fin du mois de mars. Les armateurs sont libres aujourd'hui de partir dès le mois de février et de revenir en septembre-octobre. La morue est débarquée principalement dans les ports de La Rochelle et de Bordeaux, où elle est traitée. Les navires chasseurs viennent chercher la morue à la 1ère pêche.

Le port de Paimpol occupe aujourd'hui pour cette pêche le deuxième rang en France. Il y a dans le quartier de Paimpol 8 000 inscrits maritimes sur lesquels 1 280 se livrent à la pêche à Islande, dont 1 000 embarqués sur les bateaux de Paimpol. Selon le commissaire de la Marine, ce chiffre pourrait être augmenté de moitié et porté à 1 900 hommes, soit un effectif suffisant pour armer 85 navires. La propension à faire ces armements pour la grande pêche se justifie en raison d'un amortissement pour un navire en 3 ou 4 campagnes de pêche.

En dehors de la grande pêche, le port arme habituellement 4 navires pour le grand et le petit cabotage. La petite pêche est insignifiante. Deux ou trois petites embarcations se livrent à cette activité. Le dragage des sables calcaires et la récolte du goémon y ont plus d'importance : 6 bateaux s'occupent de ce commerce et déposent dans le port 7 à 8

000 tonnes d'engrais marins. Les chantiers de construction navale ont une certaine importance. Il y a actuellement 5 goélettes, jaugant environ 560 tonneaux, en construction à Paimpol.

## Annexe 6

### Documents d'archives

20092212688NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 116 J 82.  
20092212420NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. Art. 126.  
20092212684NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 116 J 82.  
20092212686NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 116 J 82.  
20092212685NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 116 J 82.  
20092212330NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 133.  
20092212380NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. Art. 126.  
20092212314NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 133.  
20092212419NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. Art. 126.  
20092212382NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. Art. 126.  
20092212851NUCB : Collection particulière  
20092212396NUCB : Collection particulière  
20092212404NUCB : Collection particulière  
20092212644NUCB : Collection particulière  
20092212567NUCB : Collection particulière  
20092212566NUCB : Collection particulière  
20092212568NUCB : Collection particulière  
20092212584NUCB : Collection particulière  
20092212569NUCB : Collection particulière  
20092212571NUCB : Collection particulière  
20092212417NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. Art. 127.  
20092212327NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 133.  
20092212392NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 44.  
20092212318NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 128.  
20092212418NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. Art. 126.  
20092212521NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 132.  
20092212384NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 45.  
20092212385NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 45.  
20092212386NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 45.  
20092212378NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. 45.  
20092212134NUCB : Collection particulière  
20092212374NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S. Suppl. Art. 52.  
20092212168NUCB : Collection particulière  
20092212131NUCB : Collection particulière  
20092212152NUCB : Collection particulière  
20092212146NUCB : Collection particulière  
20092212129NUCB : Collection particulière

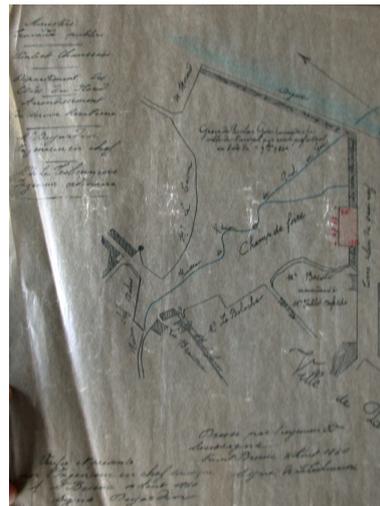
## Illustrations



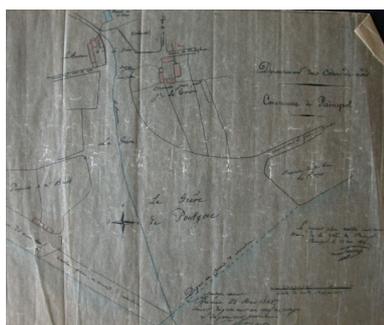
Plan du port de Paimpol, à marée basse, AN II de la république (AD 22, fonds Kerlévéo)  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20092212688NUCB



Plan du port de Paimpol en 1840 (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Camus  
IVR53\_20092212420NUCB



Plan calque du port de Paimpol en 1845, avec l'emplacement prévu pour la construction du dépôt ou 'grenier à sel' (AD 22, Kerlévéo)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Dujardin  
IVR53\_20092212684NUCB



Plan calque du port de Paimpol en 1845 : le Quai Neuf et le nouveau quai en construction avec la digue devant la grève de Poul Goïc, 1845 (AD 22, Kerlévéo)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Fessard  
IVR53\_20092212686NUCB



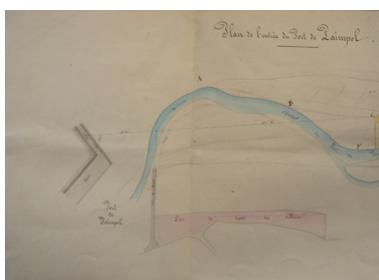
Plan calque du port de Paimpol en 1846 : la grève de Poul Goïc, cédée à Paimpol en 1846 (AD 22, Kerlévéo)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Fessard  
IVR53\_20092212685NUCB



Plan du havre de Paimpol et du chenal d'entrée, 1854, avec le projet d'extraction d'un rocher (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Gauffier  
IVR53\_20092212330NUCB



Plan du port de Paimpol en 1854 (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Camus  
IVR53\_20092212380NUCB



Plan de l'entrée du port de Paimpol : avant-port et chenal, 1854 (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Gauffier  
IVR53\_20092212314NUCB



Plan : projet d'amélioration du port de Paimpol en 1862 : enlèvement de l'ancienne digue des moulins et curage du port (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Camus  
IVR53\_20092212419NUCB



Plan : projet d'amélioration du port de Paimpol en 1862 : les anciens moulins, Kerno et Vauban, les quais et la cale de carénage à construire (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Camus  
IVR53\_20092212382NUCB



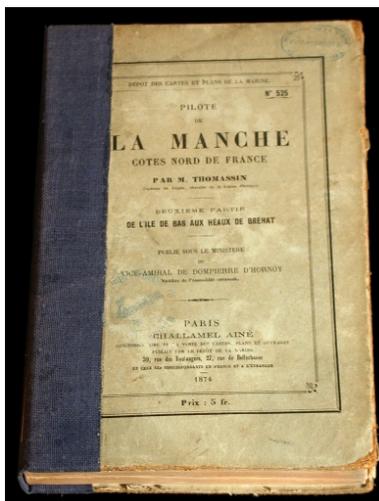
Dessin à la plume de Faudacq : l'avant-port de Paimpol, 4ème quart 19ème siècle (collection particulière)  
Phot. Guy Prigent, Autr.  
Louis-Marie Faudacq  
IVR53\_20092212851NUCB



Dessin de Louis-Marie Faudacq : goëlette de cabotage au port de Paimpol, 3ème quart 19ème siècle (collection particulière)  
Phot. Guy Prigent, Autr.  
Louis-Marie Faudacq  
IVR53\_20092212396NUCB



Dessin de Louis-Marie Faudacq : le port de Paimpol, 1867 (collection particulière)  
Phot. Guy Prigent, Autr.  
Louis-Marie Faudacq  
IVR53\_20092212404NUCB



Vue de l'ouvrage 'Pilote' de Tomassin, 1875, 1ère page de couverture (collection particulière)  
Phot. Guy Prigent, Autr.  
Anastase Thomassin  
IVR53\_20092212644NUCB

254 DES BEAUX DE BREHAT AU CAP FRELH. [Cont. 2.]  
ligée. — A Ports-Euxes, surlever la jette sur la moitié de la longueur pour donner accès dans les grandes marées.

Exportation par cabotage en 1868. Paimpol : 2,809 tonnes.

Dest :		Provenant de :	
Tonnes.		Tonnes.	
Graines et farine de seigle, orges, 1,090	Bordeaux.	915	
Poissons.	778	Grasseville.	689
Lin.	347	Bunkergue.	419
Poisson et saumon.	117	Brest.	394
Graines de poissons.	97	Fontenay.	64
Matériaux, futaies, grains	Saint-Malo, Fougères, le Légal, etc.		
Siciliennes.			

Importation par cabotage en 1868 : 4,343 tonnes.

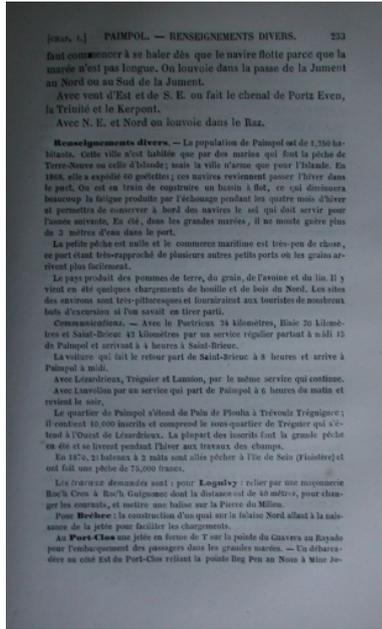
Dest :		Provenant de :	
Tonnes.		Tonnes.	
Sel marin et gomme	3,358	La Rochelle.	1,139
Matériaux.	793	Saint-Martin.	942
Cidre, poire.	498	Marques.	836
Sels communs.	428	Plozeur.	599
Méchons, frets, futaies, etc.		Grasseville.	597
		Fontenay, Ars, Saint-Malo.	

Navigation avec l'étranger en 1868 :

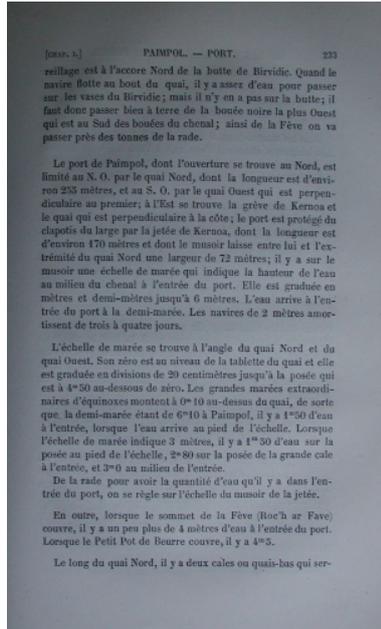
Entrée.	Naves en charge sur lest.	Sorties.	Naves en charge sur lest.
Suède.....	1		
Norvège.....	7	Norvège.....	5
Angleterre.....	18	Angleterre.....	23
Portugal.....	3		
Espagne.....	1		
Pêche de la mer.	18	Pêche de la mer.	14
Total.....	47	Total.....	37
Tonnage.....	3,775	Tonnage.....	5,539

Côte comprise entre la pointe de Ninar et la pointe de Saint-Quay. — Cette côte est élevée et accore et elle est saine à une distance de 4 mille entre la base de Saint-Briac et les îles de Saint-Quay, c'est-à-dire entre le parallèle de la pointe de Ninar et celui de la pointe du Bec de Vir. C'est dans cette partie que se trouvent les terres les plus hautes de la côte d'avant de la baie de Saint-Briac, qui par-

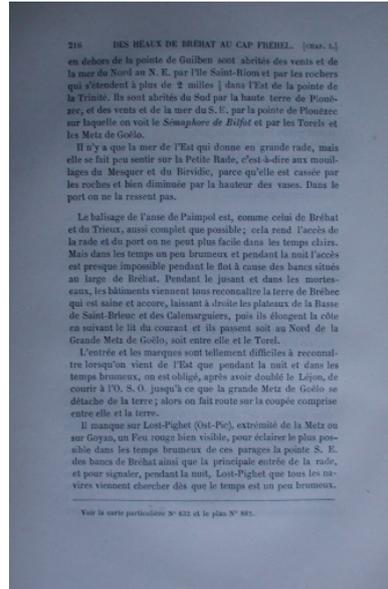
Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière)  
Phot. Guy Prigent, Autr.  
Anastase Thomassin  
IVR53\_20092212567NUCB



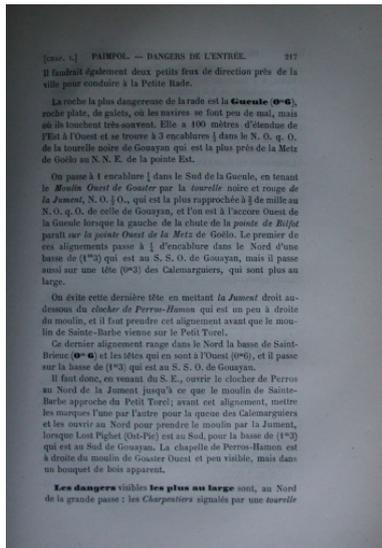
Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière) Phot. Guy Prigent, Autr. Anastase Thomassin IVR53\_20092212566NUCB



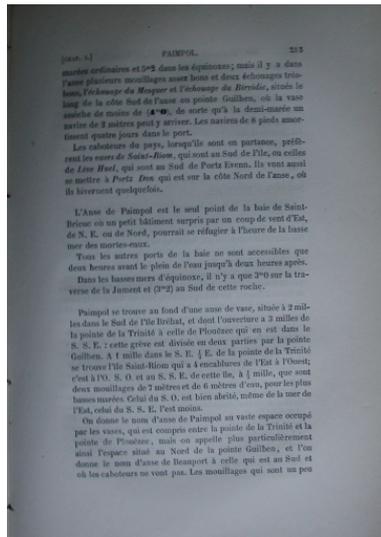
Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière) Phot. Guy Prigent, Autr. Anastase Thomassin IVR53\_20092212568NUCB



Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : chenaux de port de Paimpol (collection particulière) Phot. Guy Prigent, Autr. Anastase Thomassin IVR53\_20092212584NUCB



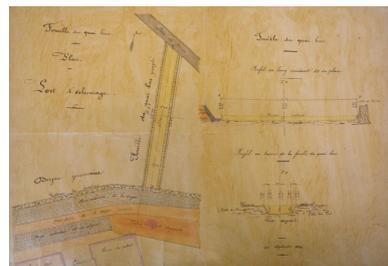
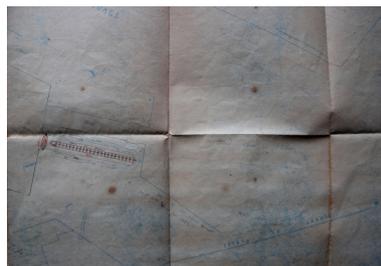
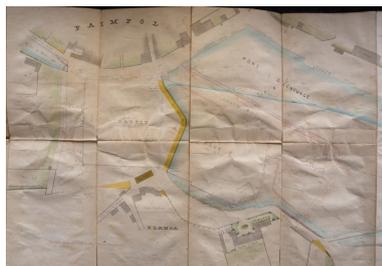
Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : chenaux de Paimpol (collection particulière) Phot. Guy Prigent, Autr. Anastase Thomassin IVR53\_20092212569NUCB



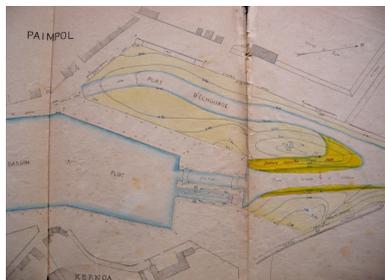
Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière) Phot. Guy Prigent, Autr. Anastase Thomassin IVR53\_20092212571NUCB



Plan du port et des bassins en 1877 : la cale de radoub et le gril de carénage en projet, la cale des goémoniers, l'ancien quai Lambert (AD 22) Phot. Guy Prigent IVR53\_20092212417NUCB



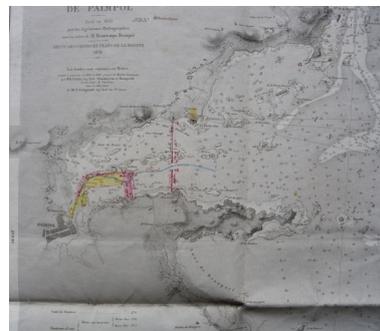
Plan du port de Paimpol et  
des bassins, 1878 (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Gauffier  
IVR53\_20092212327NUCB



Plan du port de Paimpol avec la  
forme de radoub et de bateau-  
porte en projet, 1882 (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles  
Marie Guillemoto, Autr. Lasne  
IVR53\_20092212392NUCB



Plan du port d'échouage,  
avec la fouille du quai Bas,  
la digue provisoire, l'aqueduc  
et les déversoirs, 1884  
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles  
Marie Guillemoto, Autr. Lasne  
IVR53\_20092212318NUCB



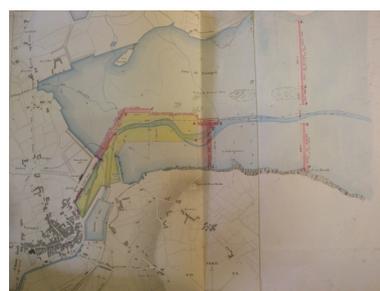
Plan du port en 1889 : prolongement  
des quais, création d'une  
nouvelle digue, aménagement  
du bassin à flot (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Camus  
IVR53\_20092212418NUCB



Plan du port de Paimpol et des  
bassins en 1889 : emplacement des  
bateaux de travail à quai, dont les  
goélettes de grande pêche (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Thibaut  
IVR53\_20092212521NUCB



Carte hydrographique, 1893 :  
projet d'écluse à la pointe de  
Roc'h ar Fave et de jetée à la  
pointe de Birvidic, coupant le  
chenal d'entrée au port (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr.  
Charles Marie Guillemoto  
IVR53\_20092212384NUCB



Plan du port de Paimpol en 1893 :  
projet d'agrandissement du bassin à  
flot, avec la nouvelle jetée de Kerno  
et le bassin d'échouage (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr.  
Charles Marie Guillemoto  
IVR53\_20092212385NUCB



Plan du port de Paimpol en  
1893 : projet d'agrandissement  
du bassin à flot (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles  
Marie Guillemoto, Autr. Lasne  
IVR53\_20092212386NUCB



Plan de l'Atlas, 1893 : projet  
d'écluse à la pointe de Roc'h  
ar Fave et raccordement de  
l'aqueduc avec les quais (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles  
Marie Guillemoto, Autr. Lasne  
IVR53\_20092212378NUCB

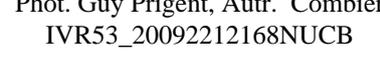


Plan du port de Paimpol  
en 1895 (AD 22)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Thiébaud  
IVR53\_20092212374NUCB



Vue aérienne du port de Paimpol,  
2ème quart 20ème siècle : les parcs  
à charbon et les 2 grues à vapeur  
au niveau du platier de Kerno,  
les goélettes désarmées dans les  
bassins (collection particulière)  
Phot. Guy Prigent  
IVR53\_20092212134NUCB

Vue aérienne du port de Paimpol  
vers 1950 : les hangars  
artisans, le parc à bois, l'Hydro,  
le grenier à sel, autour des bassins  
(carte postale, collection particulière)  
Phot. Guy Prigent, Autr. Combié  
IVR53\_20092212168NUCB





Le port de Paimpol vers 1950-60 :  
les caboteurs, les sabliers et  
chalutiers (collection particulière)  
Phot. Guy Prigent

IVR53\_20092212131NUCB



Vue aérienne du port de Paimpol  
après 1952 : les nouveaux bâtiments  
des Ponts-et-Chaussées sur la jetée de  
Kernoa, les quais affectés aux sabliers  
(carte postale, collection particulière)

Phot. Guy Prigent, Autr. Combier

IVR53\_20092212152NUCB



Les premiers chalutiers et gabarres  
motorisées dans le bassin de  
Paimpol, vers 1950-60 : le 'Cénacle',  
'Perle d'Arvor', 'Océana' (carte  
postale, collection particulière)

Phot. Guy Prigent, Autr. Yvon

IVR53\_20092212146NUCB



Les premiers pontons adaptés à  
la plaisance vers 1975-80 (carte  
postale, collection particulière)

Phot. Guy Prigent, Autr. Jos

IVR53\_20092212129NUCB



Vue générale du port de  
Paimpol à marée basse

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20092212842NUCA



Vue des bassins devant le platier de  
Kernoa et sa zone artisanale maritime

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20092212839NUCA



Vue du port de plaisance de Paimpol

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20092212840NUCA



Vue des barges ostréicoles  
dans le bassin de Paimpol

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20092212659NUCA



Vue des barges ostréicoles  
dans le bassin de Paimpol

Phot. Guy Prigent

IVR53\_20092212856NUCA



Bassin et ville

Phot. Charlotte Barraud

IVR53\_20232200311NUCA



Bassin et ville en arrière plan

Phot. Charlotte Barraud

IVR53\_20232200312NUCA



Forme de radoub

Phot. Charlotte Barraud

IVR53\_20232200315NUCA



Forme de radoub et  
front bâti en arrière plan  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200322NUCA



Détail de la maçonnerie  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200326NUCA



Détail de maçonnerie  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200327NUCA



Porte d'écluse du bassin  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200328NUCA



Bassin à flot  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200329NUCA



Bassin à flot  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200330NUCA



Passerelle du bassin à flot  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200331NUCA



Ecluse du bassin à flot  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200332NUCA



Bassin à flot  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200333NUCA



Ecluse du bassin à flot  
Phot. Charlotte Barraud  
IVR53\_20232200334NUCA

## **Dossiers liés**

### **Dossiers de synthèse :**

Les ports de Bretagne (IA29132231)

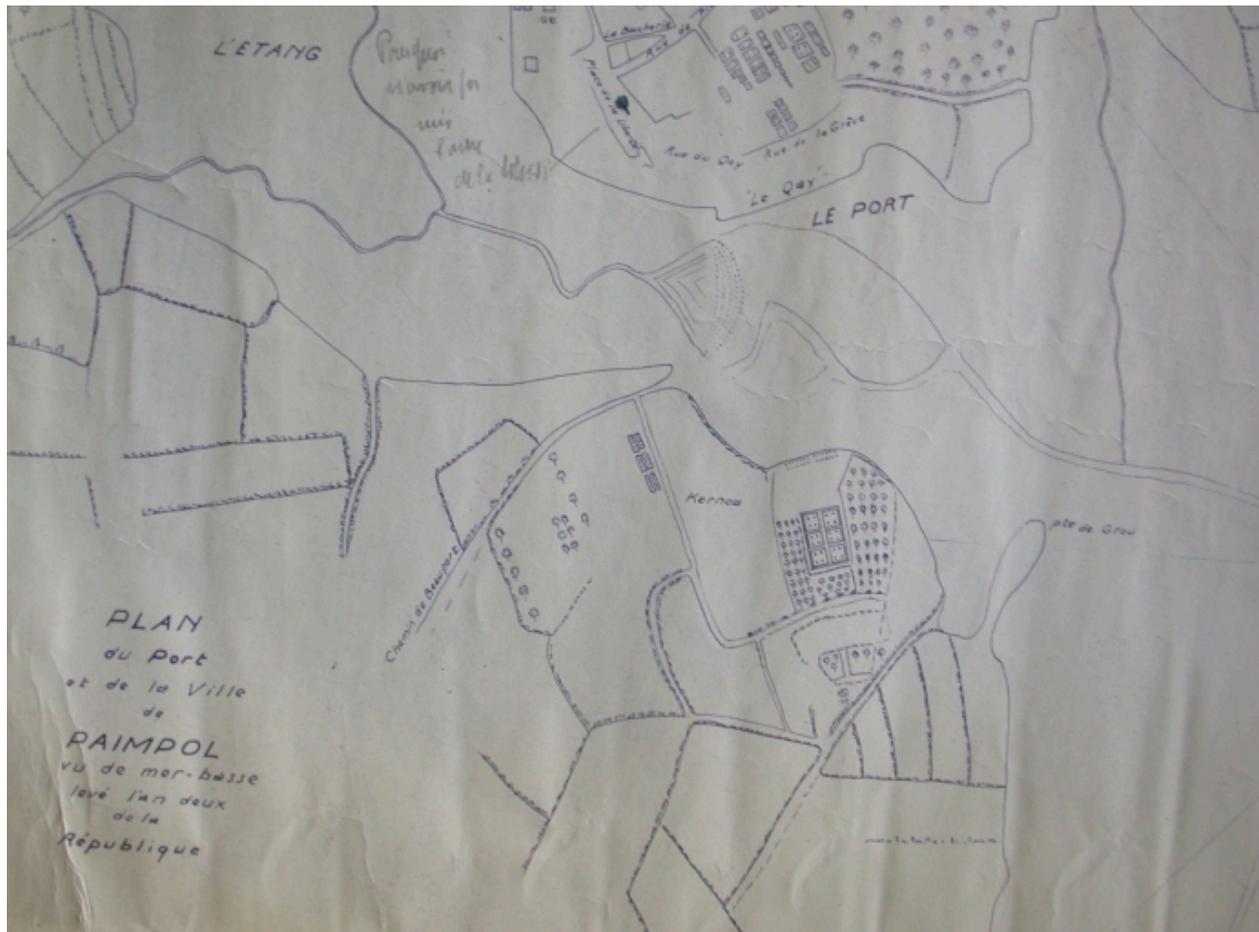
### **Oeuvre(s) contenue(s) :**

### **Oeuvre(s) en rapport :**

La ville de Paimpol (IA22015727) Bretagne, Côtes-d'Armor, Paimpol, Centre ville, le Port, Kerno, Lanvignec, Keraoul, Kerity, Beauport, Grande-Rue

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Plan du port de Paimpol, à marée basse, AN II de la république (AD 22, fonds Kerlévéo)

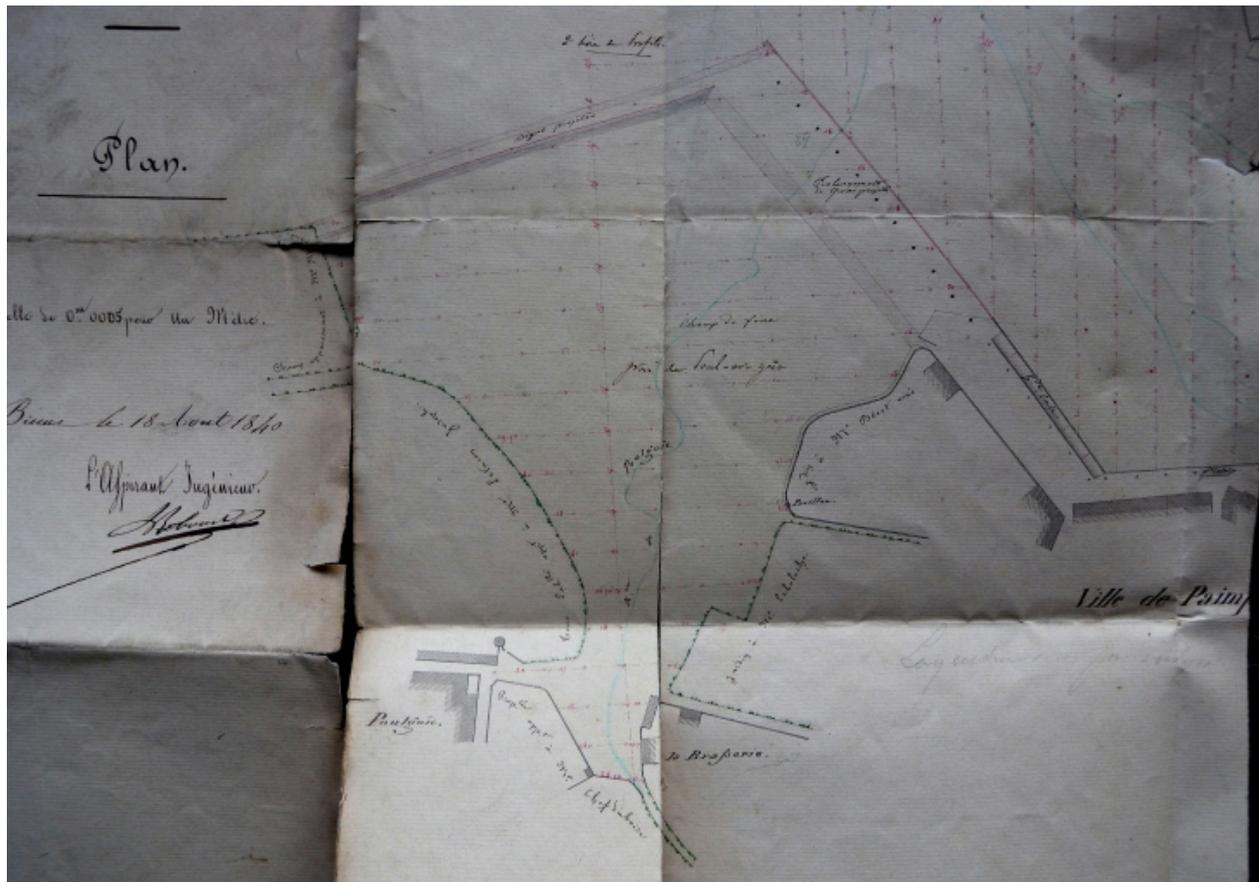
IVR53\_20092212688NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Paimpol en 1840 (AD 22)

IVR53\_20092212420NUCB

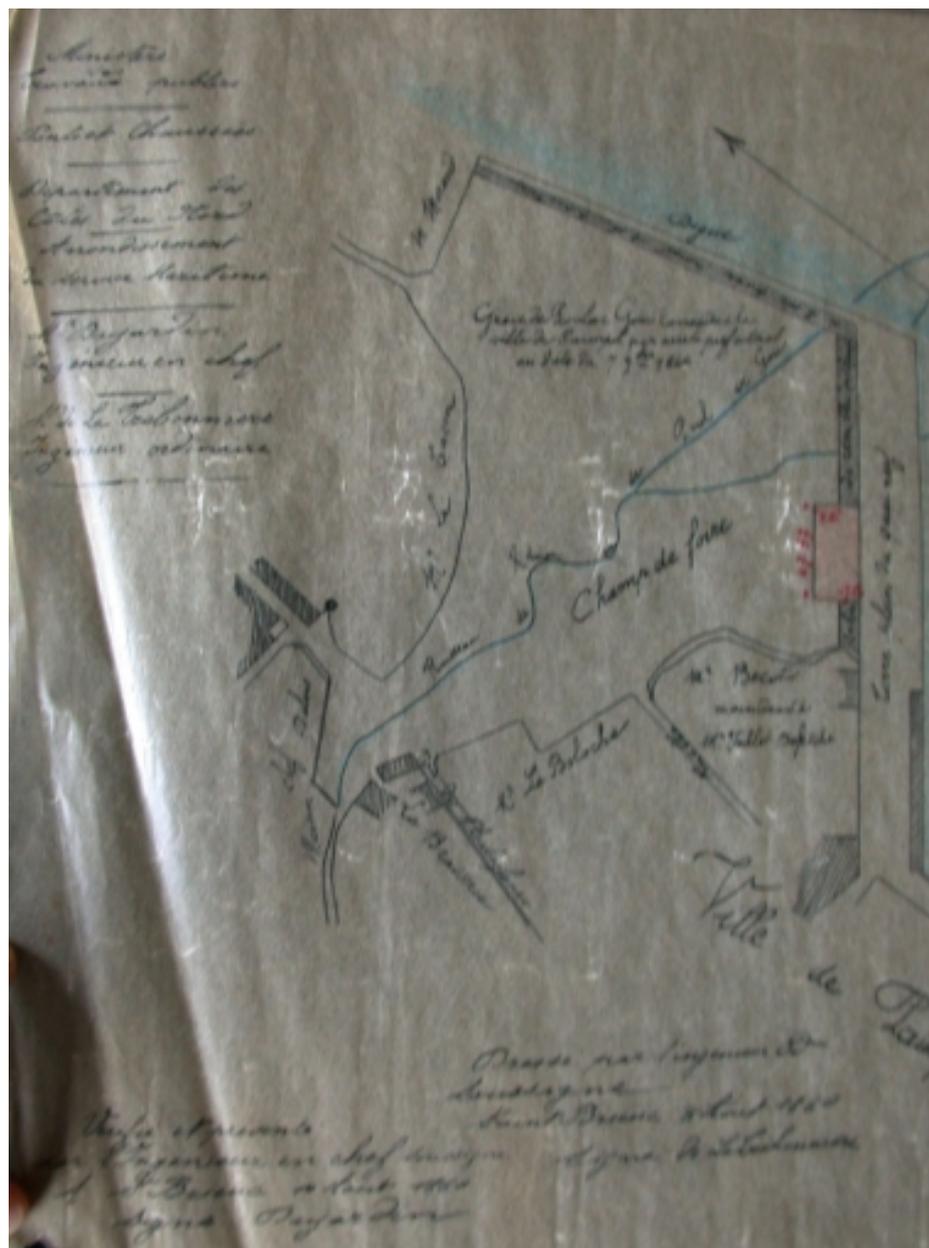
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Camus

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan calque du port de Paimpol en 1845, avec l'emplacement prévu pour la construction du dépôt ou 'grenier à sel' (AD 22, Kerlévéo)

IVR53\_20092212684NUCB

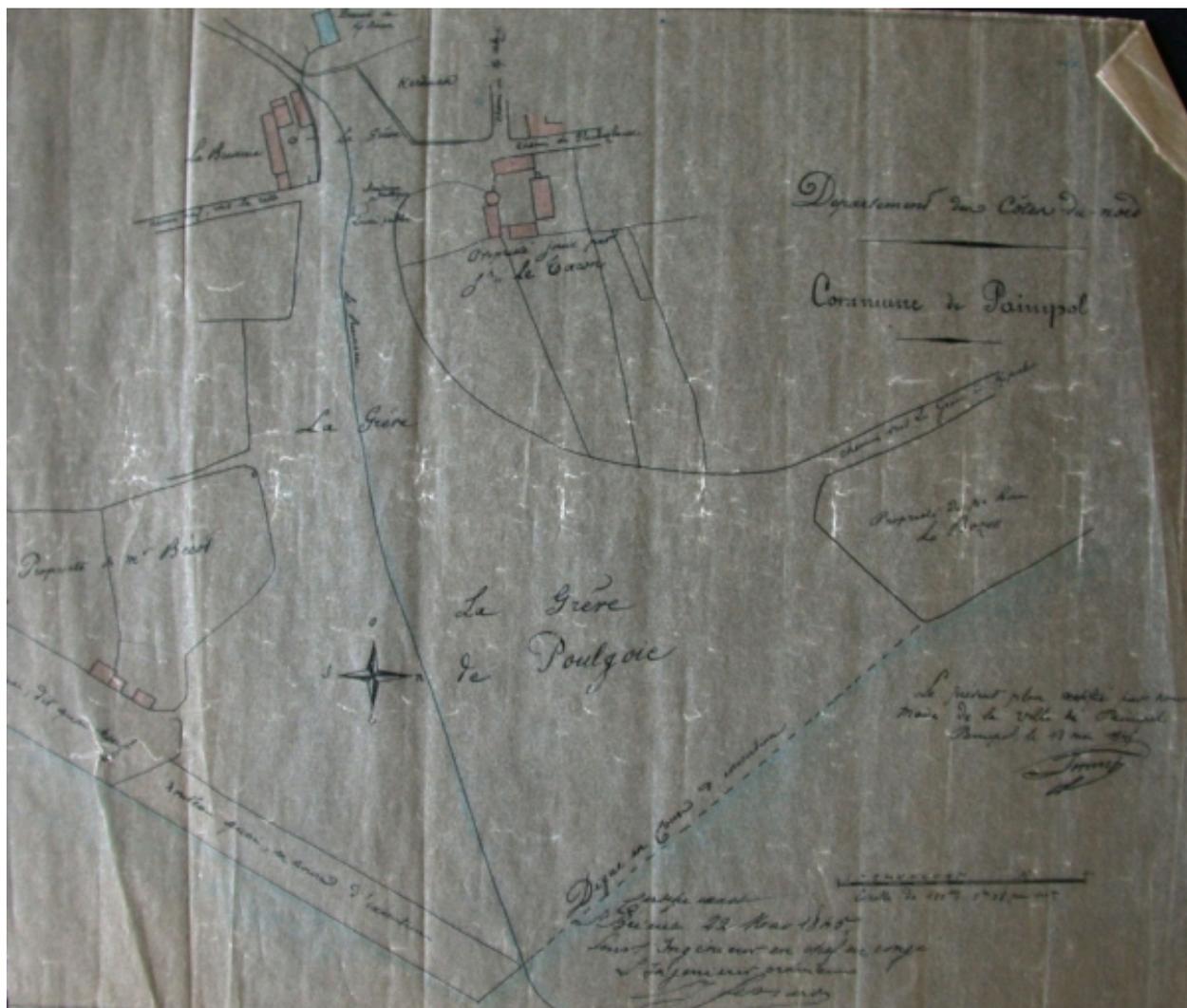
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Dujardin

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan calque du port de Paimpol en 1845 : le Quai Neuf et le nouveau quai en construction avec la digue devant la grève de Poul Goïc, 1845 (AD 22, Kerlévéo)

IVR53\_20092212686NUCB

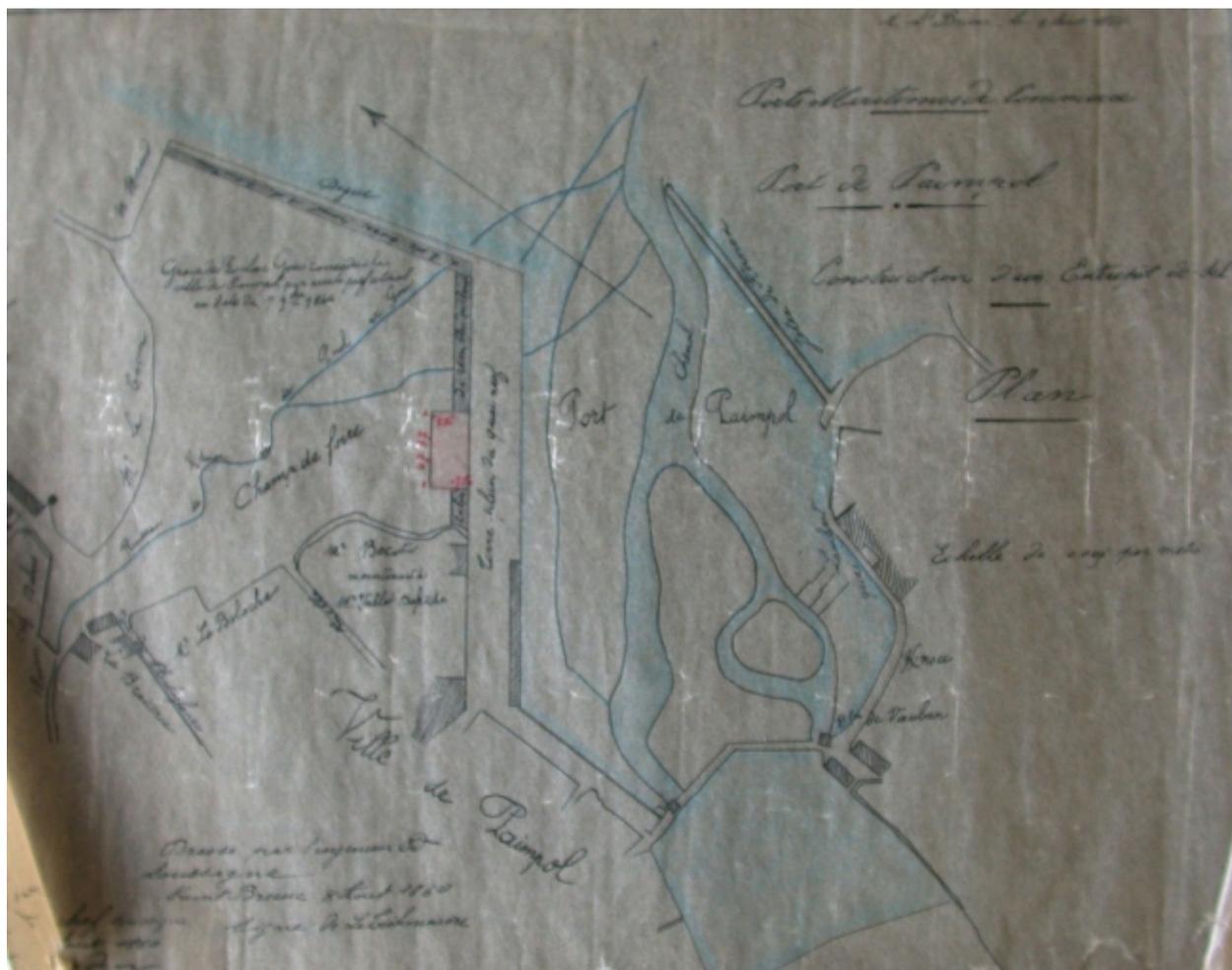
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Fessard

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan calque du port de Paimpol en 1846 : la grève de Poul Goïc, cédée à Paimpol en 1846 (AD 22, Kerlévéo)

IVR53\_20092212685NUCB

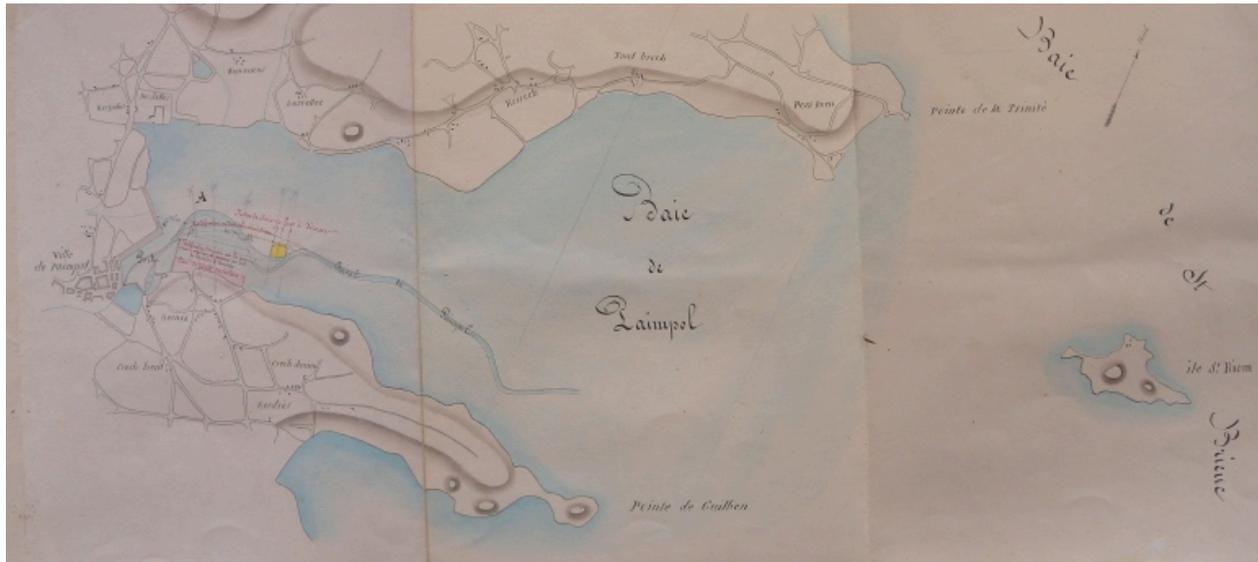
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Fessard

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du havre de Paimpol et du chenal d'entrée, 1854, avec le projet d'extraction d'un rocher (AD 22)

IVR53\_20092212330NUCB

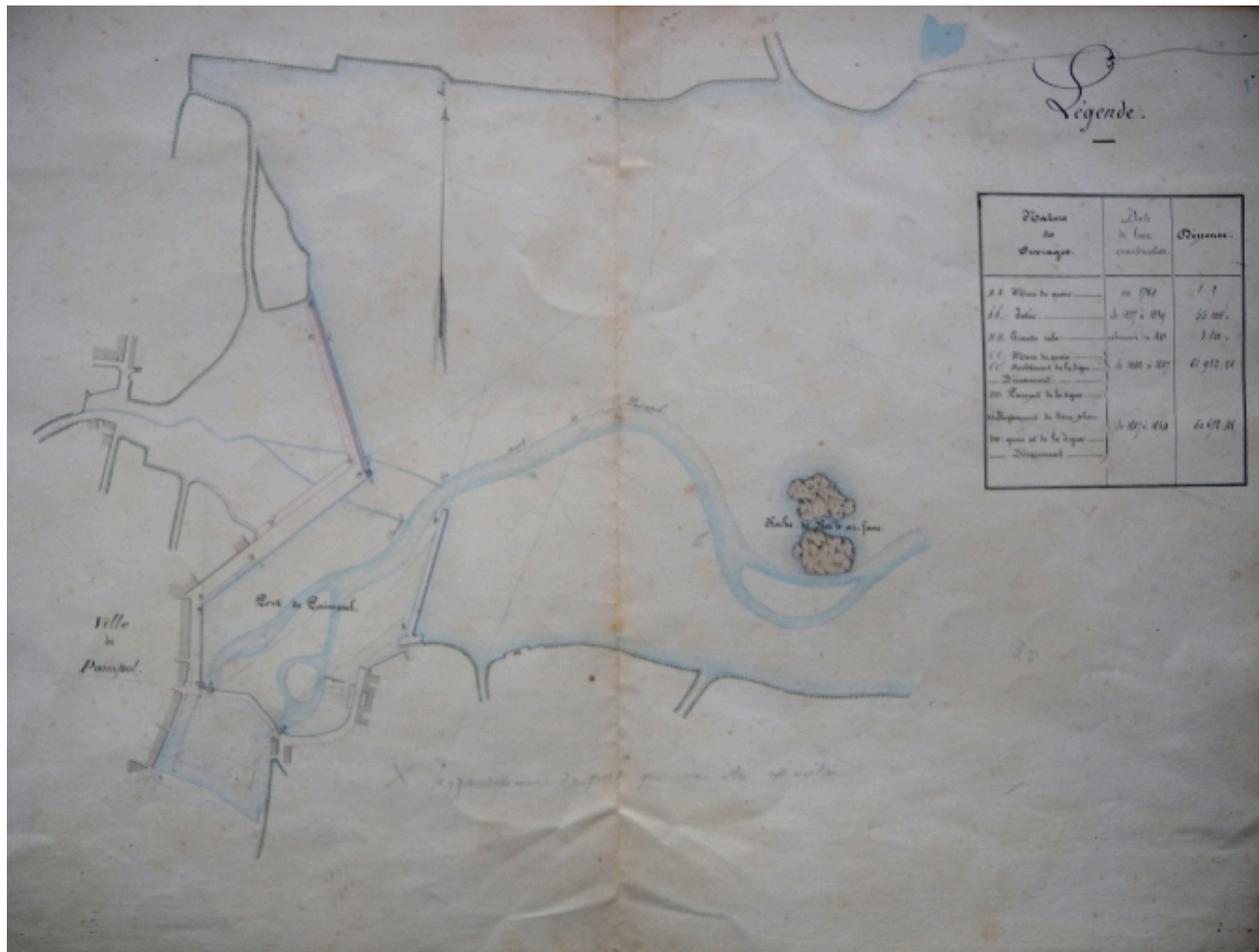
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Gauffier

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Paimpol en 1854 (AD 22)

IVR53\_20092212380NUCB

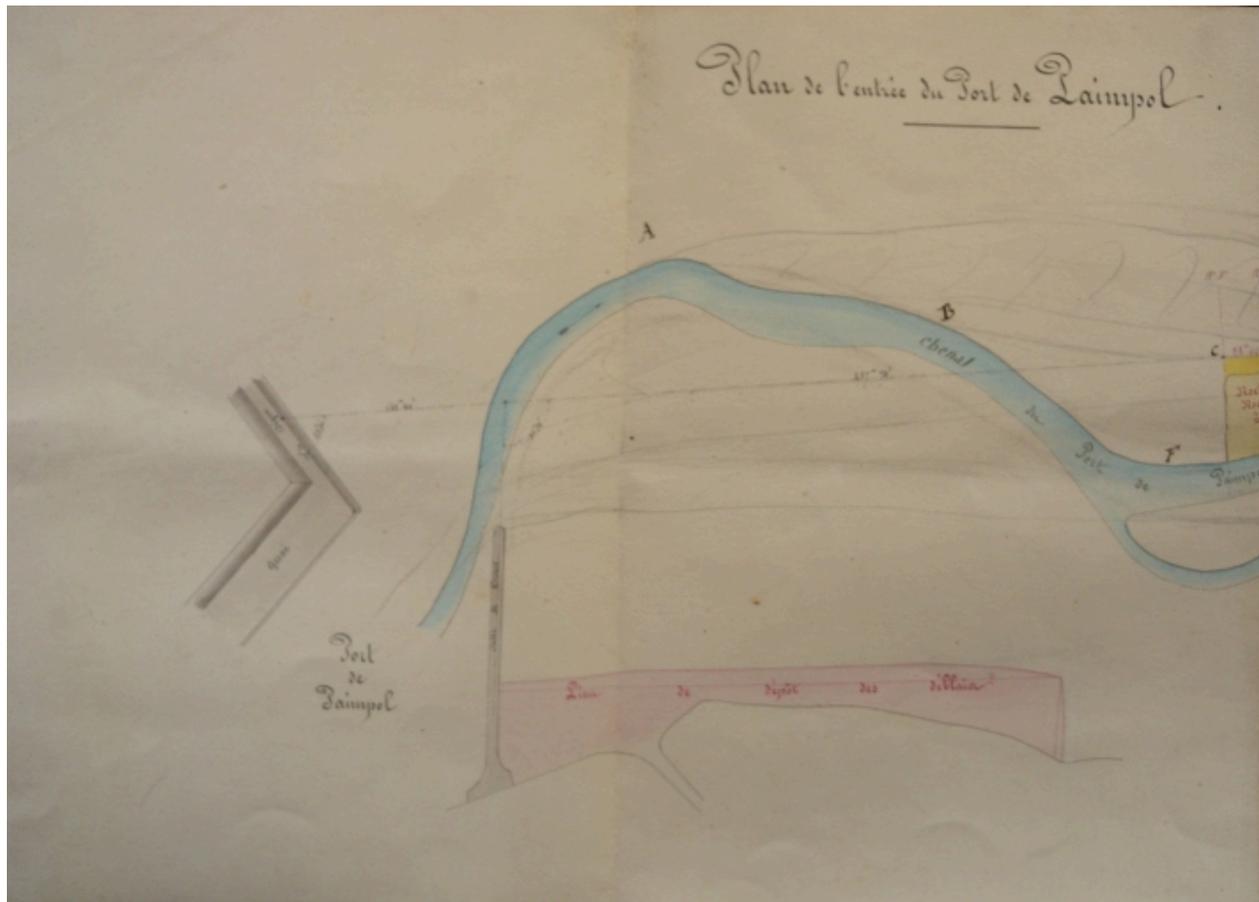
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Camus

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan de l'entrée du port de Paimpol : avant-port et chenal, 1854 (AD 22)

IVR53\_20092212314NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Gauffier

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan : projet d'amélioration du port de Paimpol en 1862 : enlèvement de l'ancienne digue des moulins et curage du port (AD 22)

IVR53\_20092212419NUCB

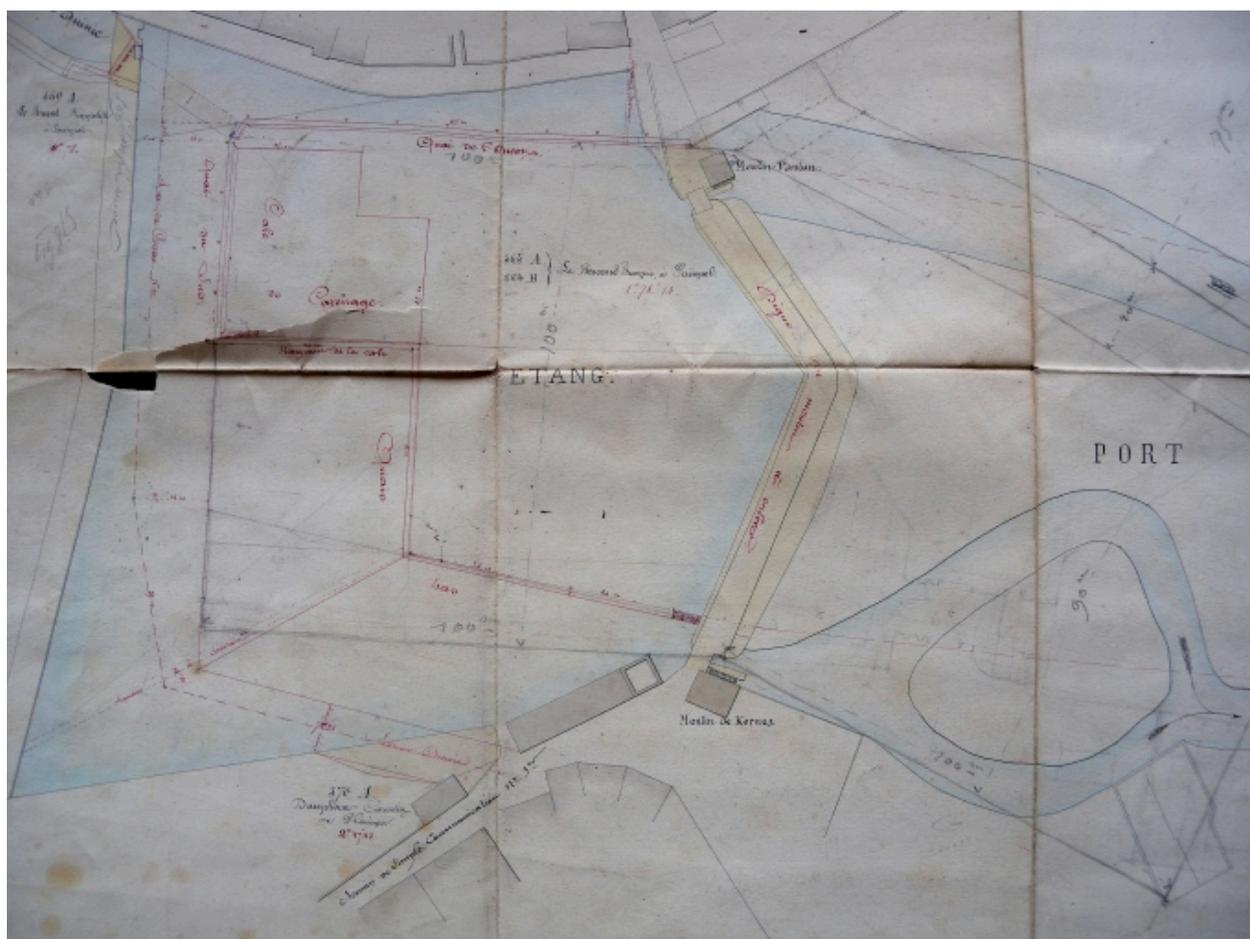
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Camus

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan : projet d'amélioration du port de Paimpol en 1862 : les anciens moulins, Kernoa et Vauban, les quais et la cale de carénage à construire (AD 22)

IVR53\_20092212382NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Camus

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Dessin à la plume de Faudacq : l'avant-port de Paimpol, 4ème quart 19ème siècle (collection particulière)

IVR53\_20092212851NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Louis-Marie Faudacq

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Dessin de Louis-Marie Faudacq : goélette de cabotage au port de Paimpol, 3ème quart 19ème siècle (collection particulière)

IVR53\_20092212396NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Louis-Marie Faudacq

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Dessin de Louis-Marie Faudacq : le port de Paimpol, 1867 (collection particulière)

IVR53\_20092212404NUCB

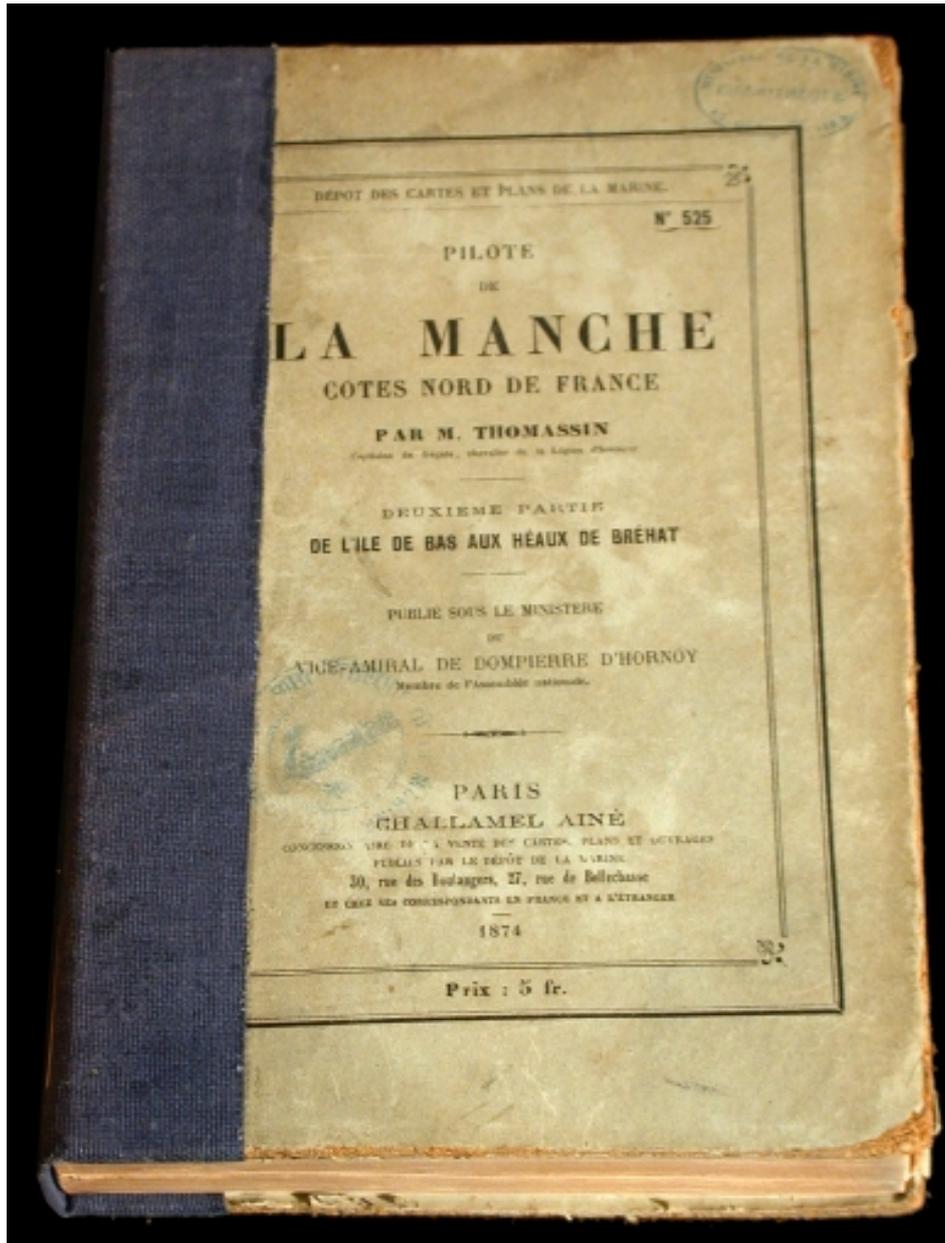
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Louis-Marie Faudacq

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de l'ouvrage 'Pilote' de Tomassin, 1875, 1ère page de couverture (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague' / Thomassin, Anastase, Paris : Challamel aîné, 1875. Ouvrage imprimé. Collection particulière

IVR53\_20092212644NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Anastase Thomassin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

254 DES HÉAUX DE BRÉHAT AU CAP FRÉHEL. [CHAP. I.]  
 liget. — A **Portz-Even**, surélever la jetée sur la moitié de la longueur  
 pour donner accès dans les grandes marées.

*Exportation par cabotage en 1868. Paimpol : 2,869 tonnes.*

Dont :	à destination de :	
	Tonneaux.	Tonneaux.
Grains et farine de seigles, orge.	1,050	Bordeaux. 915
Poissons.	778	Granville. 689
Lin.	347	Dunkerque. 419
Froment et méteil.	157	Honfleur. 394
Graisse de poisson.	92	Pontreux. 96
Matériaux, futailles, graines oléagineuses.		Saint-Malo, Plouër, le Légué, etc.

*Importation par cabotage en 1868 : 6,383 tonnes.*

Dont :	Provenant de :	
	Tonneaux.	Tonneaux.
Sel marin et genoue	3,558	La Rochelle. 1,139
Matériaux.	793	Saint-Martin. 942
Cidre, poiré.	498	Marennnes. 876
Bois communs.	438	Plouër. 599
Machises, fruits, futailles, etc.		Granville. 597
		Pontreux, Ars, Saint-Malo.

*Navigation avec l'étranger en 1868 :*

Entrées.	Navires		Sorties.	Navires	
	en charge sur lest.			en charge sur lest.	
Suède.....	1	"	Norvège.....	"	5
Norvège.....	7	"	Angleterre.....	22	23
Angleterre.....	18	16			
Portugal.....	2	"			
Espagne.....	1	"			
Pêche de la morue	18	"	Pêche de la morue	54	"
Total.....	47	16	Total.....	76	30
Tonnage.....	3,775	626	Tonnage.....	5,539	2,405

**Côte comprise entre la pointe de Minar et la  
 pointe de Saint-Quay.** — Cette côte est élevée et accore  
 et elle est saine à une distance de 1 mille entre la basse de  
 Saint-Brieuc et les îles de Saint-Quay, c'est-à-dire entre le pa-  
 rallèle de la pointe de Minar et celui de la pointe du Bec de  
 Vir. C'est dans cette partie que se trouvent les terres les plus  
 hautes de la côte d'aval de la baie de Saint-Brieuc, qui por-

Extrait du 'Pilote' de Thomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague' / Thomassin, Anastase, Paris : Challamel aîné, 1875, p. 254. Ouvrage imprimé. Collection particulière

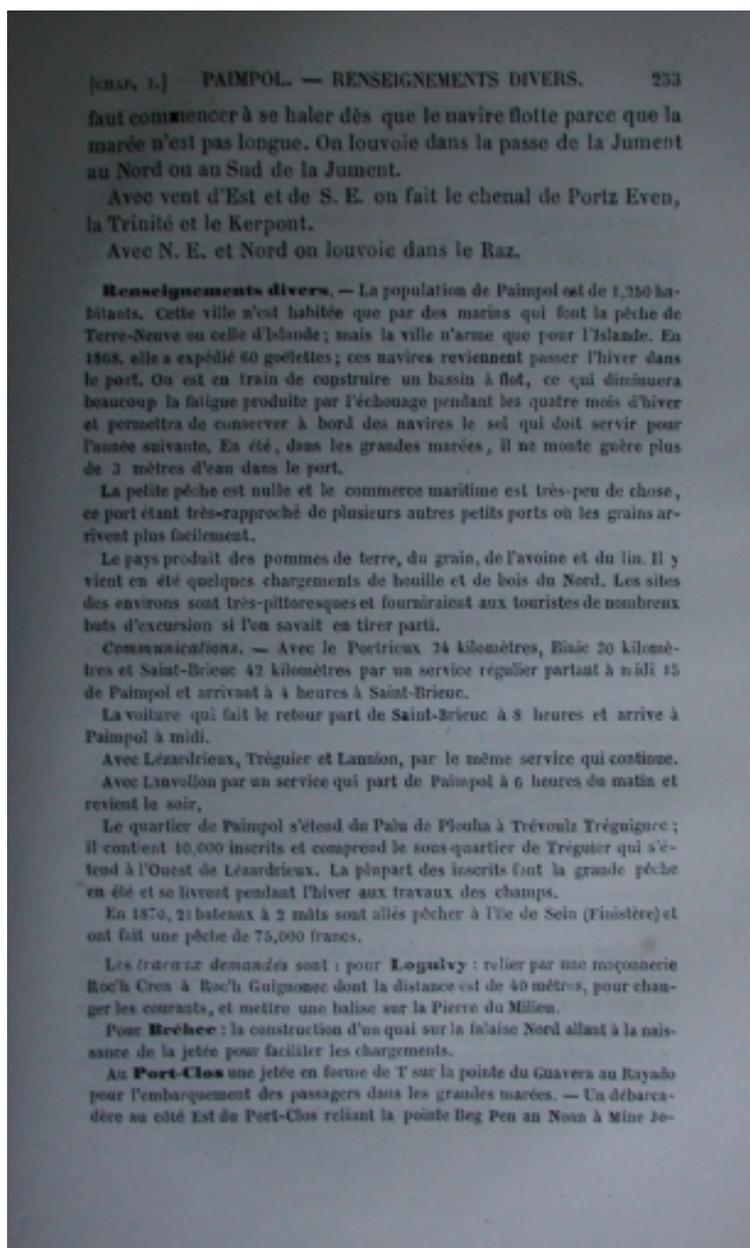
IVR53\_20092212567NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Anastase Thomassin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague' / Thomassin, Anastase, Paris : Challamel aîné, 1875, p. 253. Ouvrage imprimé. Collection particulière

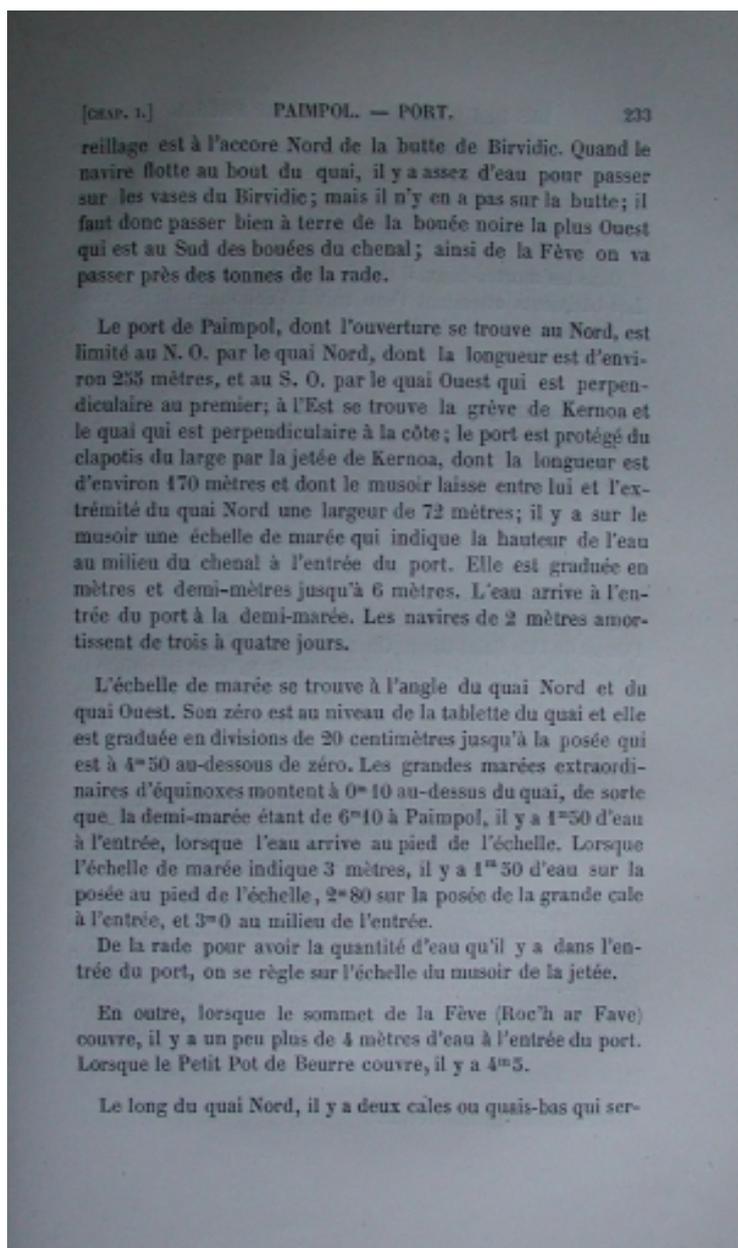
IVR53\_20092212566NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Anastase Thomassin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Extrait du 'Pilote' de Thomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague' / Thomassin, Anastase, Paris : Challamel aîné, 1875, p. 233. Ouvrage imprimé. Collection particulière

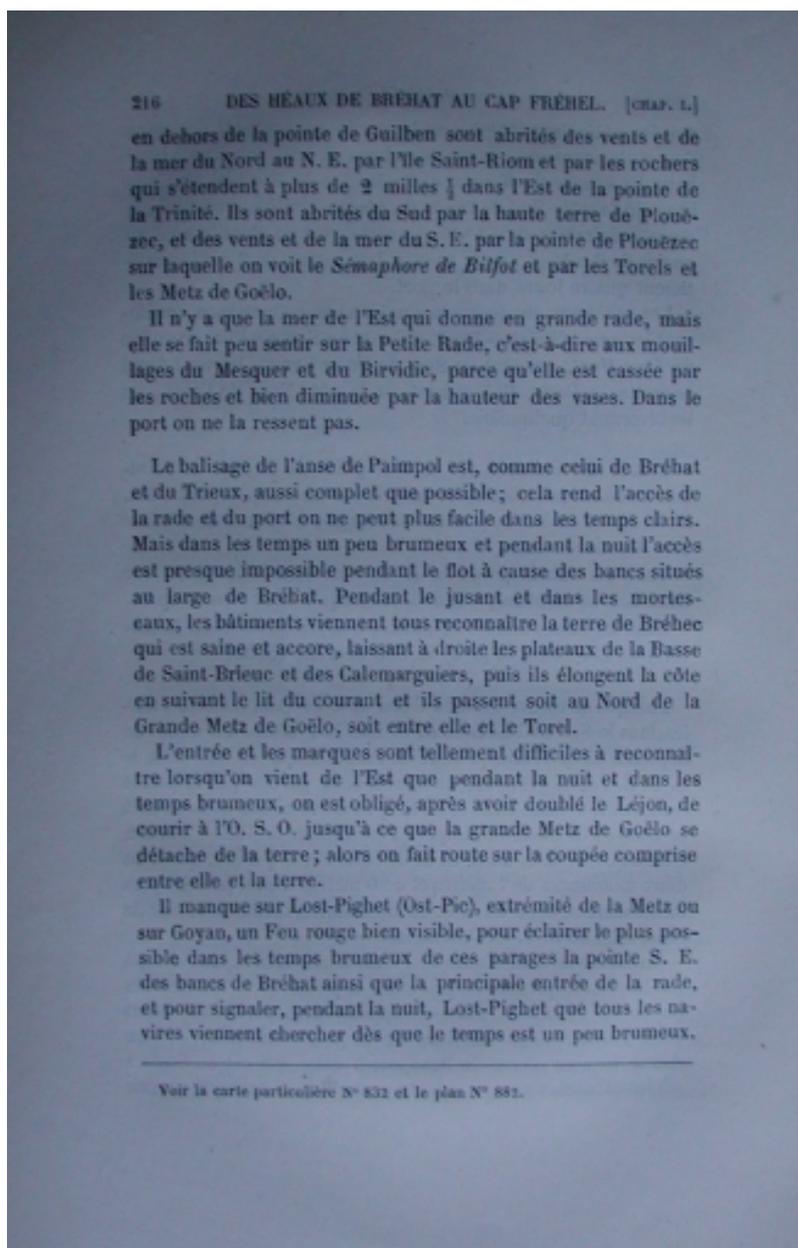
IVR53\_20092212568NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Anastase Thomassin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Extrait du 'Pilote' de Tomassin, 1875 : chenaux de port de Paimpol (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague' / Thomassin, Anastase, Paris : Challamel aîné, 1875, p. 216. Ouvrage imprimé. Collection particulière

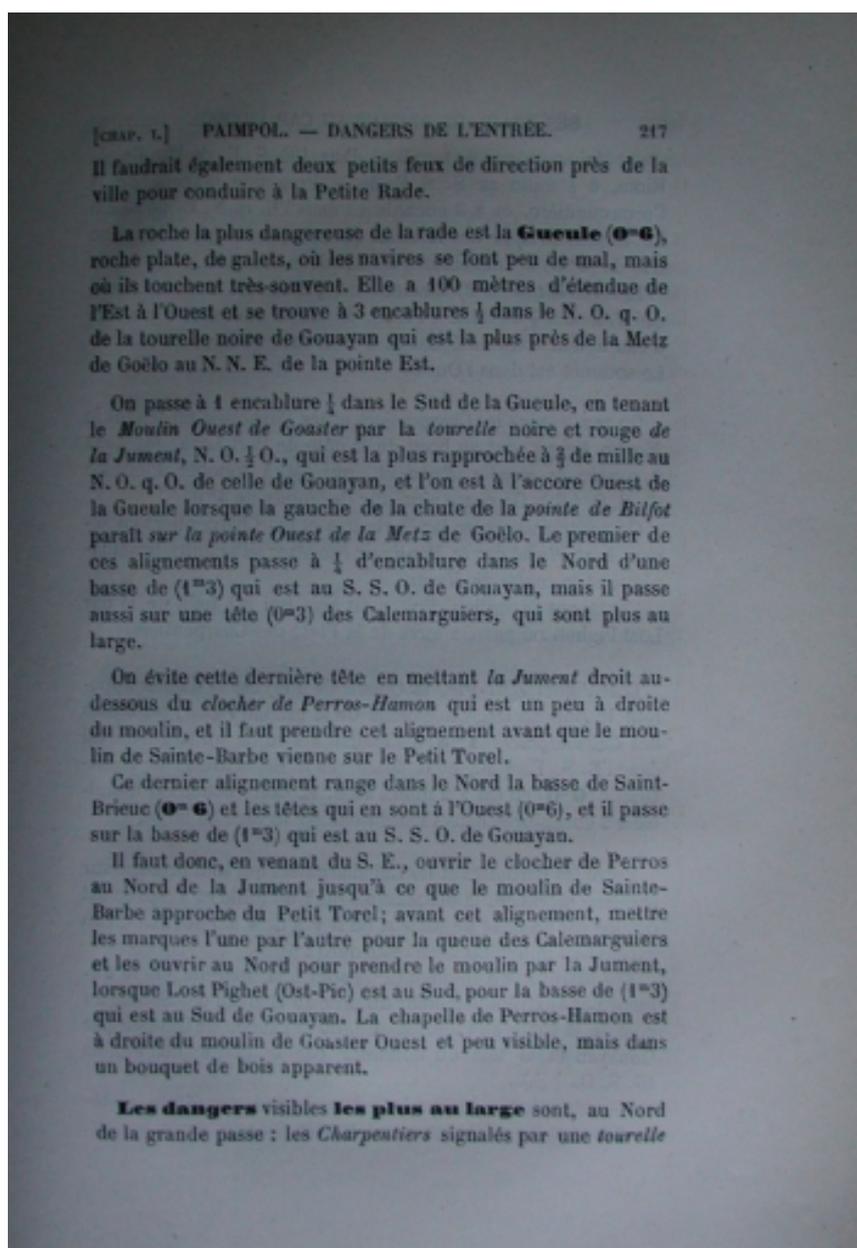
IVR53\_20092212584NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Anastase Thomassin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Extrait du 'Pilote' de Thomassin, 1875 : chenaux de Paimpol (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans : 'Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague' / Thomassin, Anastase, Paris : Challamel aîné, 1875, p. 217. Ouvrage imprimé. Collection particulière

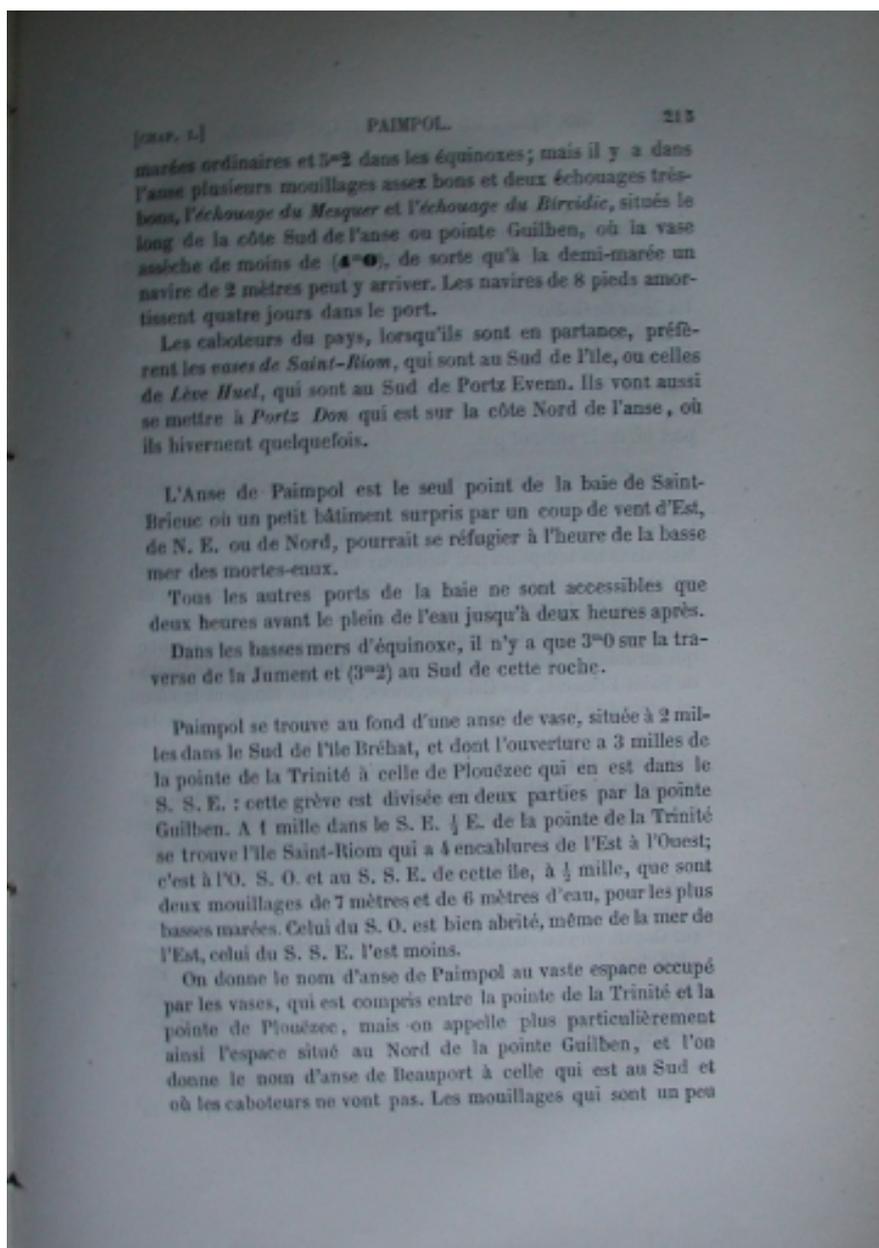
IVR53\_20092212569NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Anastase Thomassin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Extrait du 'Pilote' de Thomassin, 1875 : le port de Paimpol (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- **Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague**

Dans : 'Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague' / Thomassin, Anastase, Paris : Challamel aîné, 1875, p. 213. Ouvrage imprimé.

Collection particulière

IVR53\_20092212571NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Anastase Thomassin

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port et des bassins en 1877 : la cale de radoub et le gril de carénage en projet, la cale des goémoniers, l'ancien quai Lambert (AD 22)

IVR53\_20092212417NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Paimpol et des bassins, 1878 (AD 22)

IVR53\_20092212327NUCB

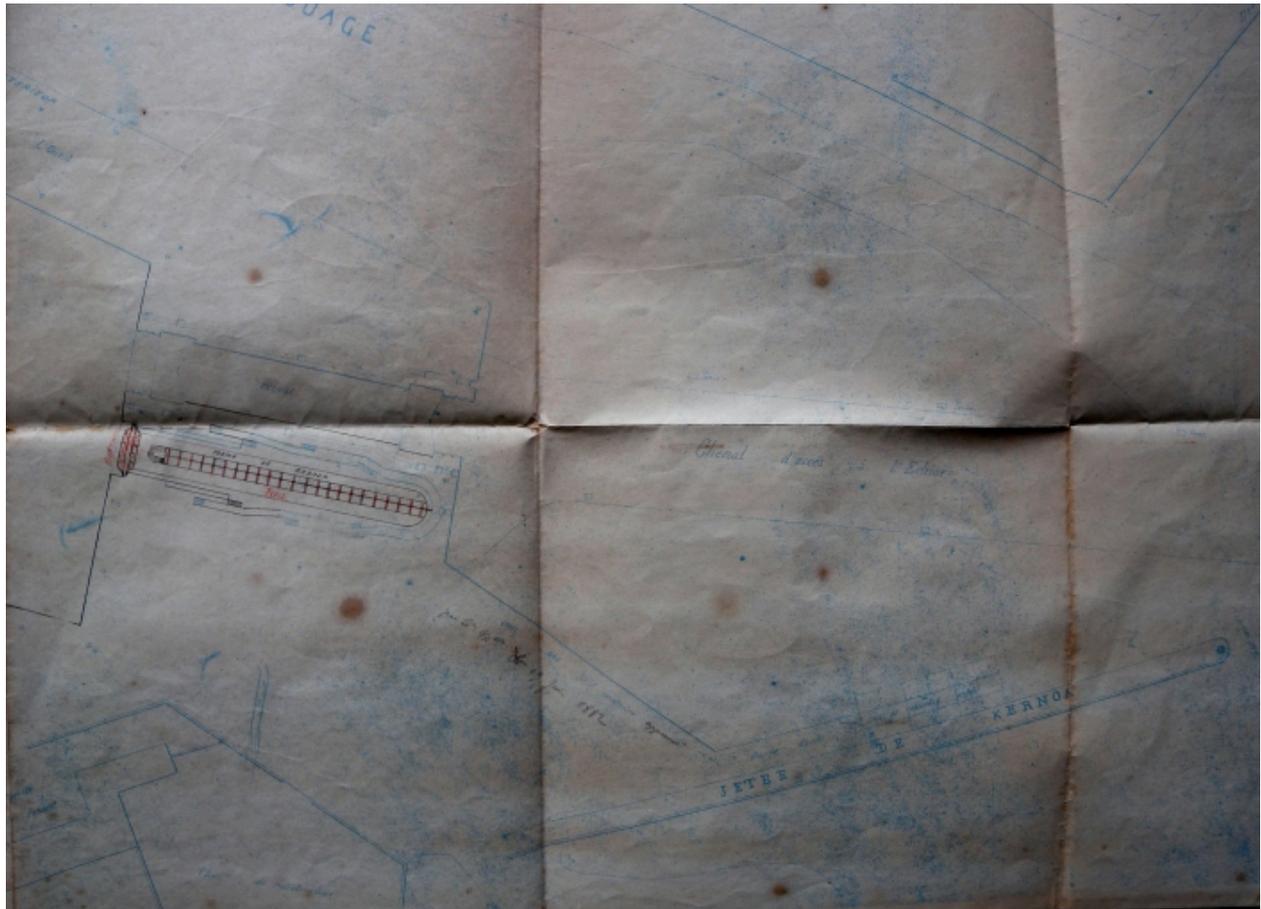
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Gauffier

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Paimpol avec la forme de radoub et de bateau-porte en projet, 1882 (AD 22)

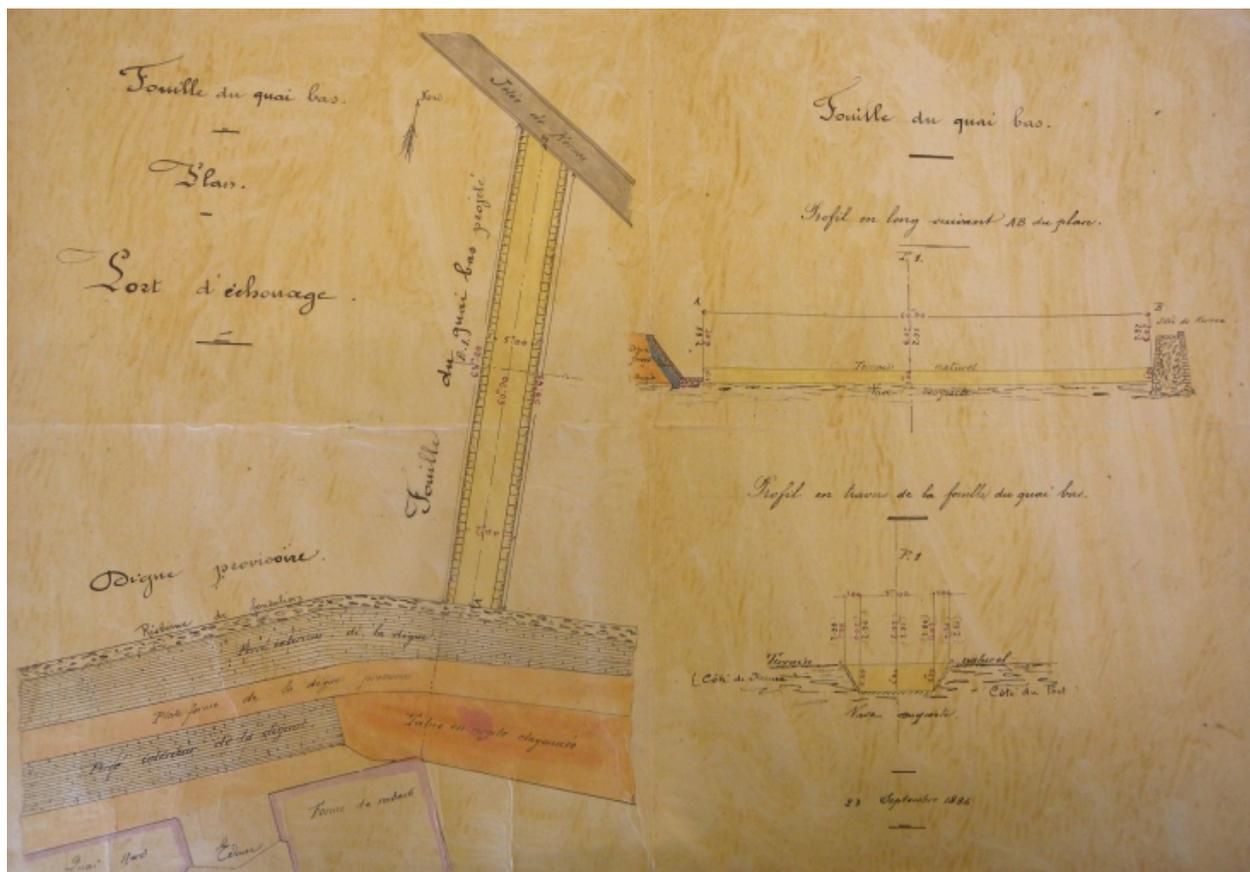
IVR53\_20092212392NUCB

Auteur de l'illustration : 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'échouage, avec la fouille du quai Bas, la digue provisoire, l'aqueduc et les déversoirs, 1884

IVR53\_20092212318NUCB

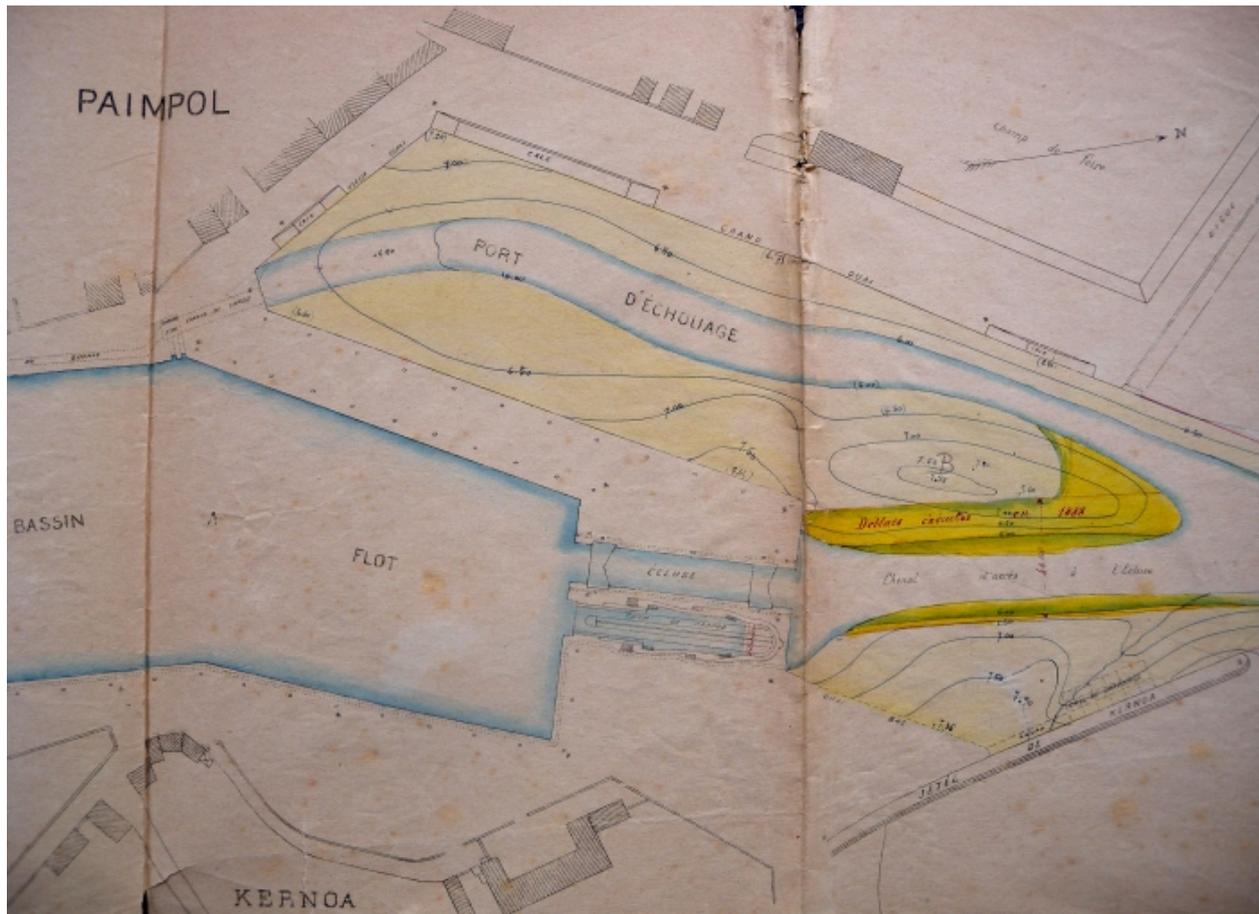
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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 du port en 1889 : prolongement des quais, création d'une nouvelle digue, aménagement du bassin à flot (AD 22)

IVR53\_20092212418NUCB

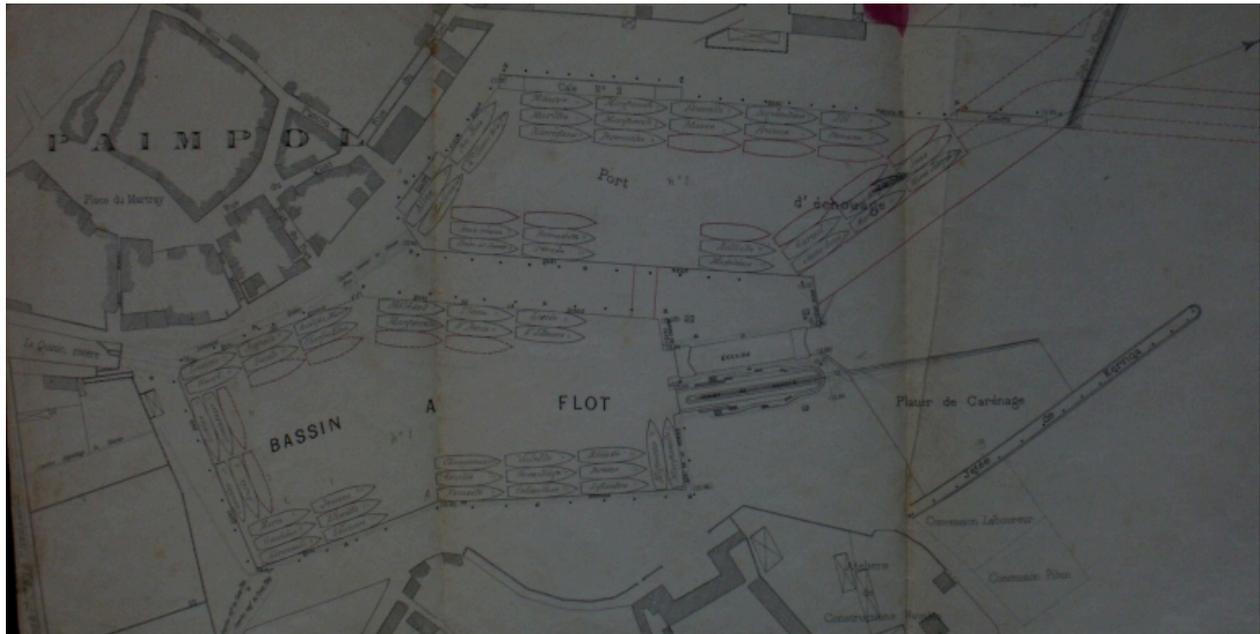
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Camus

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Paimpol et des bassins en 1889 : emplacement des bateaux de travail à quai, dont les goélettes de grande pêche (AD 22)

IVR53\_20092212521NUCB

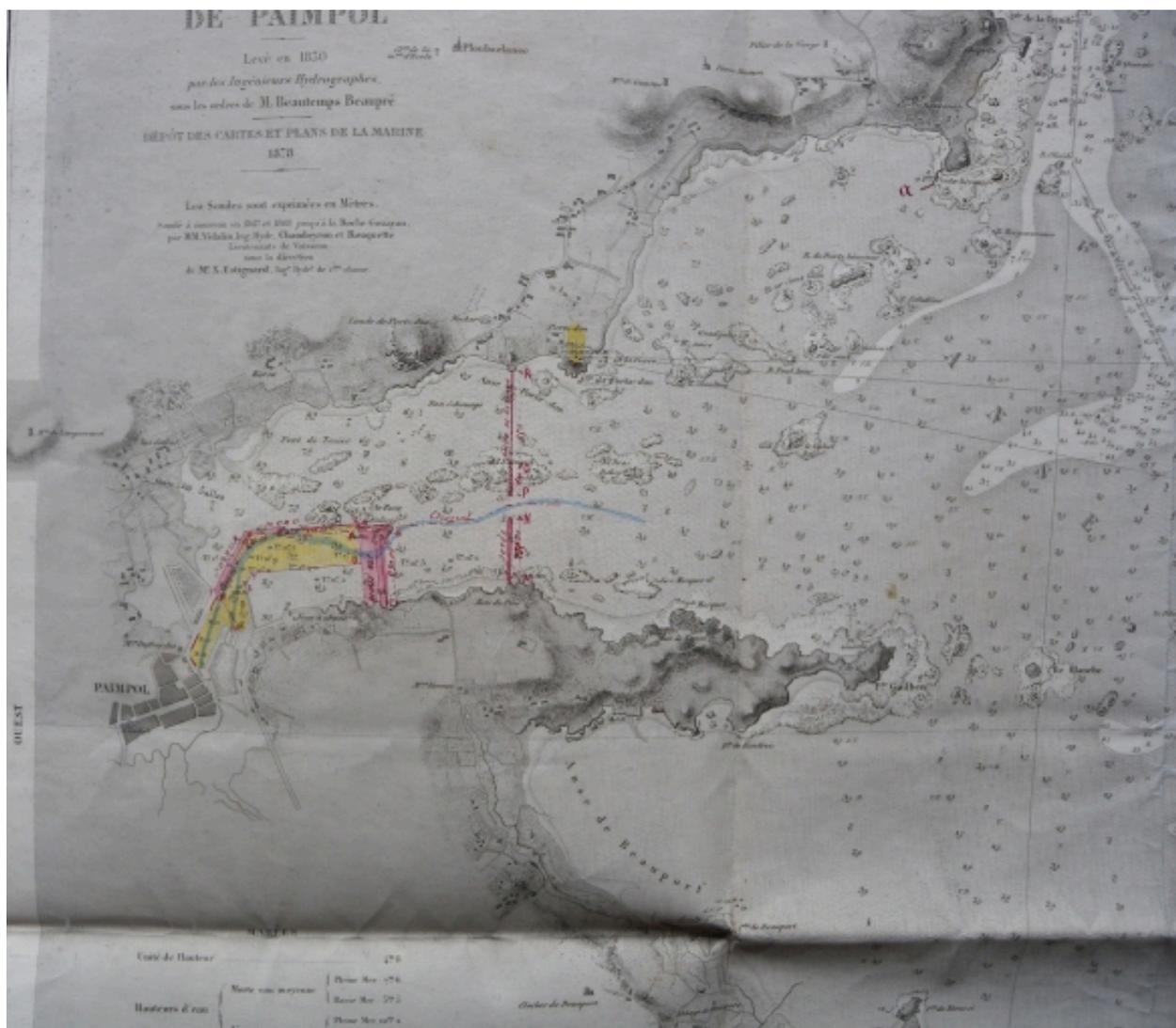
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Thibaut

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Carte hydrographique, 1893 : projet d'écluse à la pointe de Roc'h ar Fave et de jetée à la pointe de Birvidic, coupant le chenal d'entrée au port (AD 22)

IVR53\_20092212384NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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 du port de Paimpol en 1893 : projet d'agrandissement du bassin à flot, avec la nouvelle jetée de Kerno et le bassin d'échouage (AD 22)

IVR53\_20092212385NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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 du port de Paimpol en 1893 : projet d'agrandissement du bassin à flot (AD 22)

IVR53\_20092212386NUCB

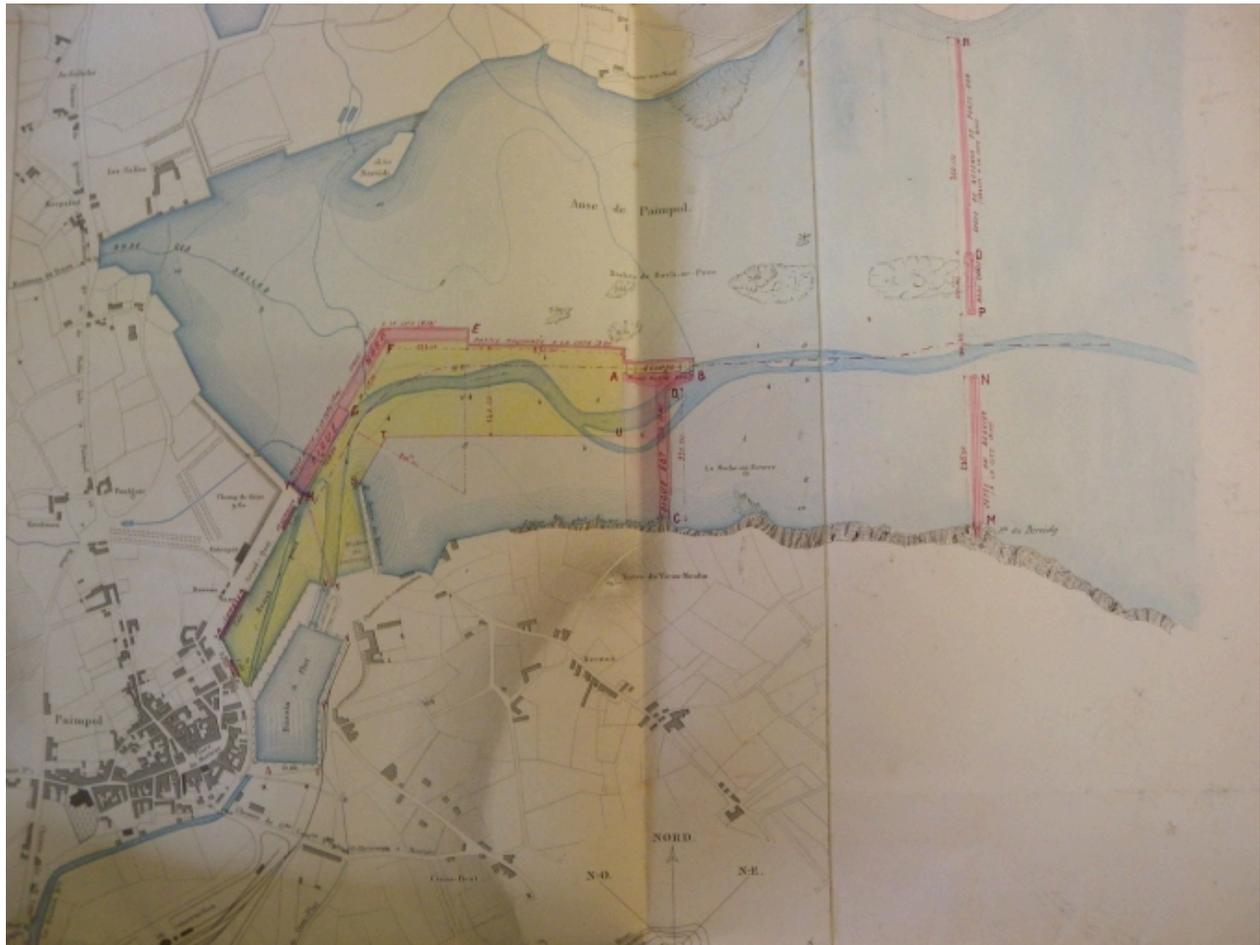
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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 de l'Atlas, 1893 : projet d'écluse à la pointe de Roc'h ar Fave et raccordement de l'aqueduc avec les quais (AD 22)

IVR53\_20092212378NUCB

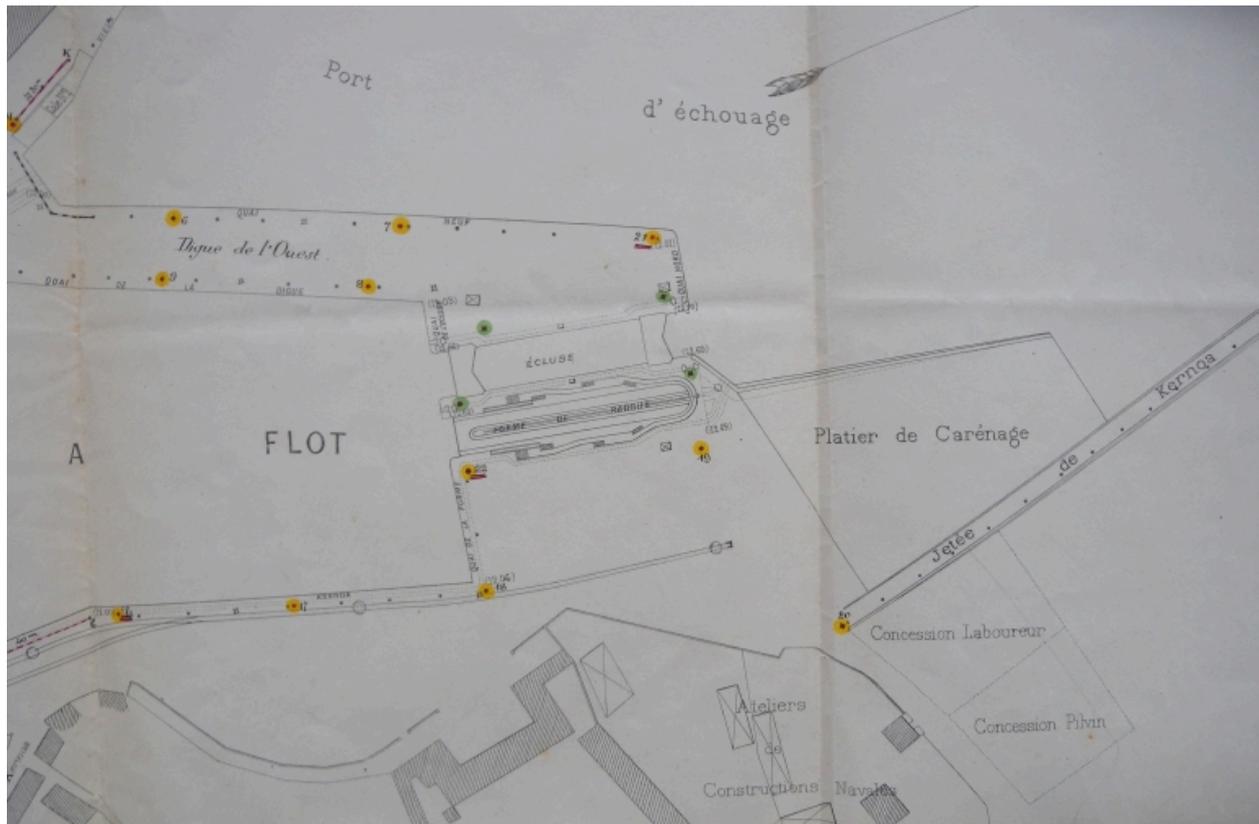
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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 du port de Paimpol en 1895 (AD 22)

IVR53\_20092212374NUCB

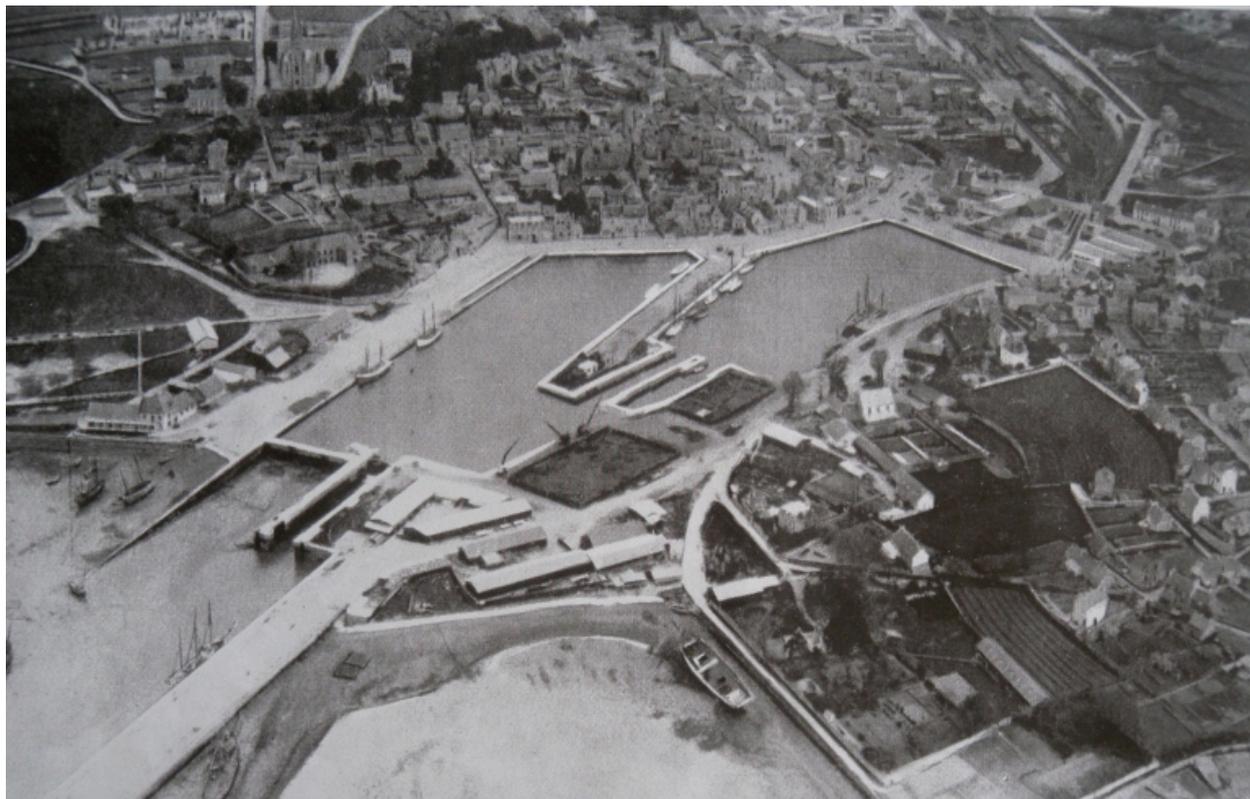
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Thiébaud

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Paimpol, 2ème quart 20ème siècle : les parcs à charbon et les 2 grues à vapeur au niveau du platier de Kerno, les goélettes désarmées dans les bassins (collection particulière)

IVR53\_20092212134NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Paimpol vers 1950 : les hangards, les ateliers artisanaux, le parc à bois, l'Hydro, le grenier à sel, autour des bassins (carte postale, collection particulière)

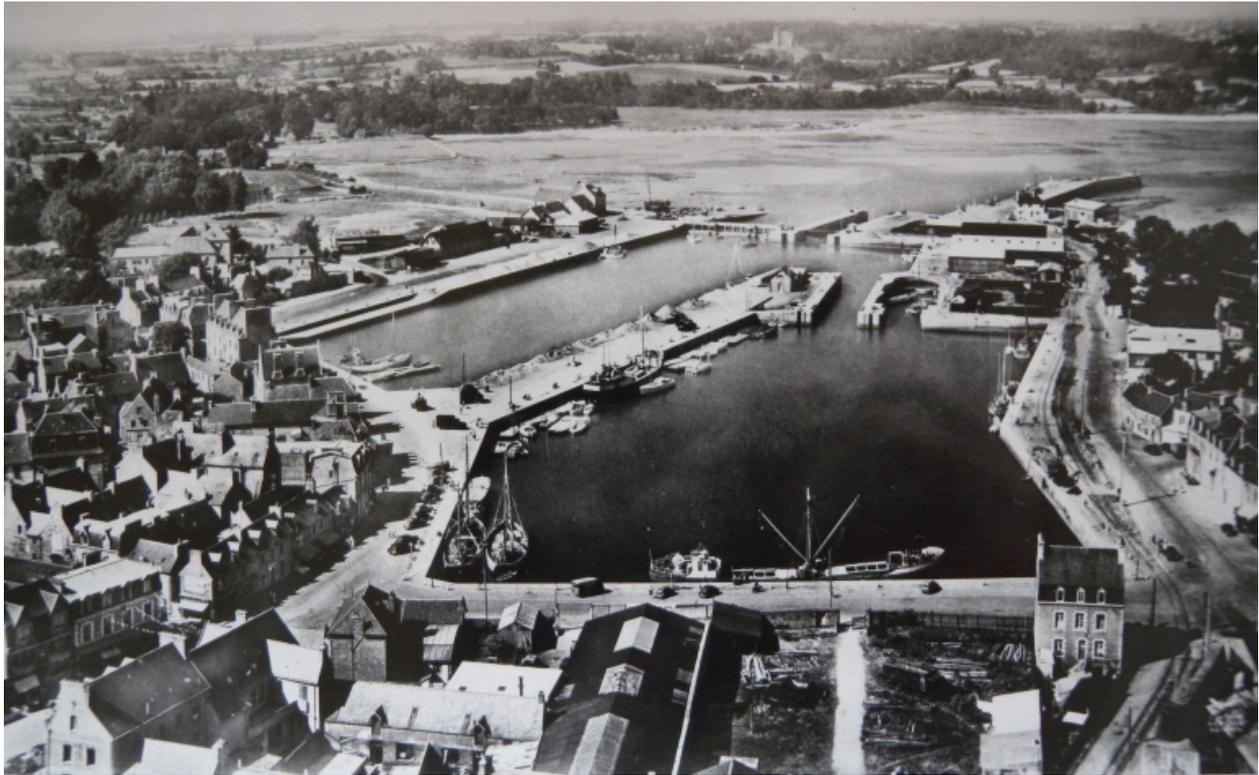
IVR53\_20092212168NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Combiar

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port de Paimpol vers 1950-60 : les caboteurs, les sabliers et chalutiers (collection particulière)

IVR53\_20092212131NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Paimpol après 1952 : les nouveaux bâtiments des Ponts-et-Chaussées sur la jetée de Kernea, les quais affectés aux sabliers (carte postale, collection particulière)

IVR53\_20092212152NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Combier

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les premiers chalutiers et gabarres motorisées dans le bassin de Paimpol, vers 1950-60 : le 'Cénacle', 'Perle d'Arvor', 'Océana' (carte postale, collection particulière)

IVR53\_20092212146NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Yvon

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les premiers pontons adaptés à la plaisance vers 1975-80 (carte postale, collection particulière)

IVR53\_20092212129NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Jos

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du port de Paimpol à marée basse

IVR53\_20092212842NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des bassins devant le platier de Kernoa et sa zone artisanale maritime

IVR53\_20092212839NUCA

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 port de plaisance de Paimpol

IVR53\_20092212840NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des barges ostréicoles dans le bassin de Paimpol

IVR53\_20092212659NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des barges ostréicoles dans le bassin de Paimpol

IVR53\_20092212856NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bassin et ville

IVR53\_20232200311NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bassin et ville en arrière plan

IVR53\_20232200312NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Forme de radoub

IVR53\_20232200315NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



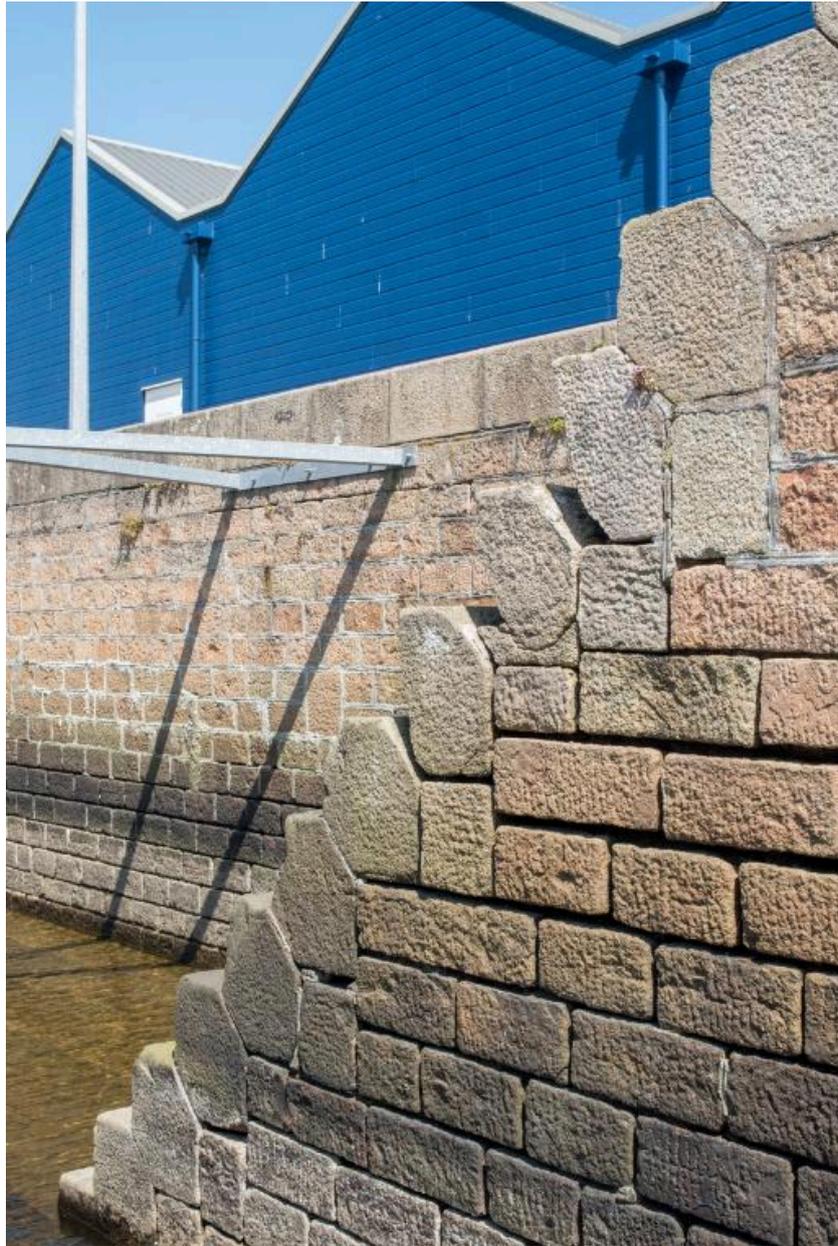
Forme de radoub et front bâti en arrière plan

IVR53\_20232200322NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



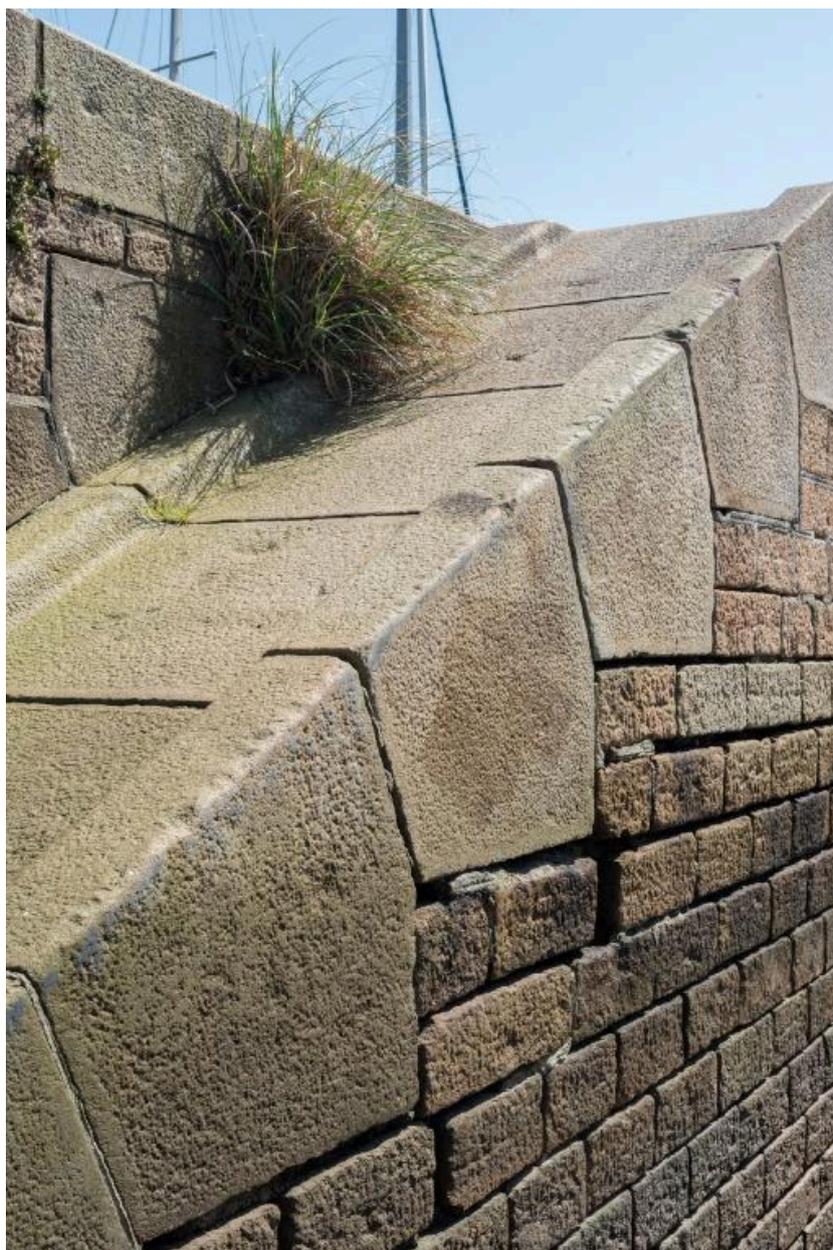
Détail de la maçonnerie

IVR53\_20232200326NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Détail de maçonnerie

IVR53\_20232200327NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Porte d'écluse du bassin

IVR53\_20232200328NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bassin à flot

IVR53\_20232200329NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bassin à flot

IVR53\_20232200330NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Passerelle du bassin à flot

IVR53\_20232200331NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Ecluse du bassin à flot

IVR53\_20232200332NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bassin à flot

IVR53\_20232200333NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Ecluse du bassin à flot

IVR53\_20232200334NUCA

Auteur de l'illustration : Charlotte Barraud

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation