

Bretagne, Côtes-d'Armor
Penvénan
le Port-Blanc

Le Port-Blanc (Penvénan)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22012600

Date de l'enquête initiale : 2008

Date(s) de rédaction : 2009

Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Communes littorales des Côtes-d'Armor, enquête thématique régionale Les ports de Bretagne

Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : port

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart

Références cadastrales :

Historique

Depuis l'Antiquité, 'Pors Gwen' est un port de prédilection pour tous ceux qui abordent la presqu'île armoricaine puis s'installent dans l'arrière pays, dont les premiers moines venus d'outre-Manche.

Il faut attendre les 12e et 13e siècles pour trouver des documents mentionnant 'Pengwenan'. Le plus ancien, daté de 1163, est une bulle du Pape Alexandre III approuvant la donation de l'église de Penvénan à l'abbaye de Saint-Jacut. Mais ce havre ne fut pas de tout repos pour la population locale qui dut se replier dès le Moyen-Âge vers l'intérieur de la paroisse, à l'écart de la côte.

Le Port-Blanc est cité sur une carte marine datée de 1570, relatant la prise réalisée par les corsaires protestants de La Rochelle, du navire 'La Françoise', 'de Poulblanc en la paroisse de Penhouan'. Le 2 mai 1230, l'armée anglaise débarque au Port Saint-Gildas (autre nom de Port-Blanc). Ce débarquement se renouvelle en 1492, mais cette fois la flottille est mise en fuite selon la gwerz 'Notre-Dame-du-Port-Blanc', 'Itron-Varia a Borz-Gwenn'. Cette gwerz raconte comment la Vierge Marie transforma les fougères de la lande en une armée qui fit reprendre la mer aux sept navires ennemis. Une chapelle neuve fut construite en remerciement et en honneur de la sainte Vierge. Les étapes de la construction de ce monument reflètent étroitement les péripéties de l'histoire du Port-Blanc.

On rencontre les appellations successives suivantes pour désigner Port-Blanc et Penvénan : 'Plebs Penvean' (10e-11e siècle), 'Pennguenan' (en 1160), 'Penvennan' (en 1163), Sanit. 'Petri de Penguenan' (vers 1180), 'Penguenan' (en 1228), 'Penguennan', 'Penvennan' (en 1330), 'Penguennan' (en 1464), 'Penvenan' (en 1731) et 'Pors Bago' au 19ème siècle. Shakespeare (1564-1616) évoque Port-Blanc dans Richard III, 1595 (acte 2, scène 1). En effet, c'est sous le nom de 'Port Gweltas', port de l'Île Saint-Gildas qui lui sert de bouclier et défend l'entrée de la passe qu'il est désigné jusqu'au 14e siècle. 'Pengwenan' aurait été rattaché après la Révolution à l'unité administrative de Plougrescant avec Camlez, Trévou-Tréguignec et Coatreven. On peut encore interpréter 'Pengwenan' comme étant 'extrémité du territoire de Saint Gwenan' en signalant que Gwenan se traduit par 'abeille' en breton (voir la description du blason de la commune). En 1870, une cale débarcadère avec un quai est construite à 'Pors Bago' (le 'port des bateaux'), à l'usage des marins pêcheurs et des petits caboteurs de 30 tonneaux. Cette cale inclinée est plus accessible que le quai, mais elle est construite sommairement en pierres sèches et largement insuffisante pour les besoins du cabotage alors en développement. Trois projets d'exhaussement et d'élargissement de la cale, avec l'aménagement d'une plateforme sont proposés à l'étude en 1902, ainsi que le creusement du port. Une petite cale inclinée supplémentaire est aussi envisagée à l'usage exclusif de la pêche. Cependant, les finances de la commune ne peuvent pas assumer tous ces travaux. Ils sont en partie subventionnés par le Département et L'État. Il faut attendre l'année 1931 pour qu'une cale viaduc en béton soit accolée à l'ancienne cale, élargie et exhaussée. Ces

anciens ouvrages portuaires ont été réaménagés au cours de la seconde moitié du 20^e siècle pour la pêche (en déclin) et surtout la plaisance (1980).

Période(s) principale(s) : 12^e siècle, 13^e siècle, 16^e siècle, 17^e siècle, 18^e siècle, 3^e quart 19^e siècle, 4^e quart 19^e siècle, 1^{er} quart 20^e siècle, 20^e siècle

Description

Le Port-Blanc est situé à 4 milles nautiques à l'Ouest de Perros-Guirec. Le port n'est pas protégé des vents d'Ouest et de Nord-Ouest mais représente un abri et un port-refuge pour les navires de pêche et les bateaux en transit. Des passes étroites, appelées 'trous' : le 'Trou du Graou' et le 'Trou du Flot' permettent son accès entre les bancs de galets de l'île aux Femmes et de l'île du Château. Les ouvrages portuaires sont situés à l'Est du rocher du Voleur, à l'entrée de la baie de Pellinec, qu'un long enrochement délimite, perpendiculairement à la côte.

La toponymie a conservé les noms des rochers et des passes de Port-Blanc : 'Kanol Porz Gwenn' ('Chenal de Port-Blanc'), 'Men ar chevr' ('Pierre à crevettes'), 'Porz Gwenn' ('Port-Blanc', échouage derrière la cale) et 'Roc'h Runrez' ('Roche à plusieurs sommets').

L'ancien quai du Port-Blanc, ancré à 10,80 mètres, mesurait 34 mètres de longueur et la cale 50 mètres pour une largeur de seulement 2 mètres. Cette construction en pierre sèche n'était pas assez robuste. Elle fut élargie à 4 mètres et exhaussée pour accueillir les bateaux à grande marée. Une cale viaduc en béton, d'une largeur de 4, 50 mètres lui fut adjointe, accolée à la cale, avec un enrochement. Le quai actuel mesure une soixantaine de mètres pour une largeur de 5 mètres et une hauteur maximum de 6 mètres. Il est accessible des deux côtés, avec des murs verticaux à l'Est (et avec un léger fruit à l'Ouest) et un parapet. Le parement extérieur des murs est en moellons de granite. Le revêtement du quai et de la cale qui le prolonge vers l'Ouest est en béton. Le quai mesure environ 40 mètres de longueur et la cale 30 mètres. Une seconde petite cale vient en retour à l'enracinement du quai vers l'Est. Le mur qui prolonge le quai vers la plateforme est continu avec des enrochements.

Le Port-Blanc offre aujourd'hui 562 places pour la plaisance en eau profonde, 210 places à échouage dont 4 pour les visiteurs.

Éléments descriptifs

Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état, remanié, restauré

Décor

Techniques : maçonnerie

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la commune

Références documentaires

Documents figurés

- **Construction d'une cale débarcadère (1867-1873). Travaux d'amélioration, exhaussement (1892-93), élargissement de la cale (1902, 1927-30).**
Archives départementales des Côtes-d'Armor. **S Suppl. 253.** Construction d'une cale débarcadère (1867-1873). Travaux d'amélioration, exhaussement (1892-93), élargissement de la cale (1902, 1927-30).
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S Suppl. 253
- **Le Pilote français**
BEAUTEMPS-BEAUPRE, Charles-François. **Le Pilote français.** Paris : Imprimerie Royale, 1847.
p.

Bibliographie

- **Les usages de la mer dans le Trégor au 18^e siècle**

LEVASSEUR, Olivier. **Les usages de la mer dans le Trégor au 18^e siècle**. Rennes, thèse de 3^{ème} cycle, (CRHISCO UPRES A-CNRS 6040), Centre de Recherches historiques sur les Sociétés et Cultures de l'Ouest, UHB, Rennes 2, juillet 2000.

- **Le Pilote**
THOMASSIN, Anastase. **Le Pilote**. Paris : 1875.
p. 296-304

Annexe 1

Pêche et commerce à Port-Blanc

Pêche et commerce à Port-Blanc

Sources : AD 22, S Suppl. 253.

Au début du 19^e siècle, le Port-Blanc est un petit port de bornage, pour l'expédition de 5 à 600 quintaux de blé, envoyés à Tréguier par allèges. Ce port est aussi un point central pour la pêche des maquereaux avec un seul atelier de salaison ouvert dans la commune. C'est la raison pour laquelle, en 1834, la commune réclamait la création d'un bureau des douanes au Port-Blanc afin de développer son commerce maritime.

Déjà en 1799, une granvillaise Thérèse Lamort avait ouvert une première sècherie de poissons avec des 'lieux' au Port-Blanc.

Sur les plans du port de 1869, on peut remarquer la présence d'un poste de douane. En 1867, 'Pors Bago' ou le Port Blanc accueille 15 bateaux de pêche de petit tonnage, qui pratiquent en alternance les pêches côtières (casiers, filets, lignes) et la collecte du goémon. Cependant, les ouvrages portuaires ne sont pas adaptés au développement de la pêche et du cabotage. Il subit la concurrence des ports de Tréguier et de Perros-Guirec. En 1926, le port reçoit 25 navires marchands pour le commerce des pommes de terre primeurs (1500 tonnes), dont 4 vapeurs de 100 tonneaux. Il est aussi desservi par 62 bateaux de pêche, totalisant une centaine de tonneaux et armés par 11 marins. Le quai doit être consolidé et de nouveaux aménagements finalisés. Ce qui fut réalisé en 1931.

En 1984, on dénombrait 13 patrons-pêcheurs sur la commune de Penvénan. Il en restait 10 en 1997 et 5 en 2008.

Annexe 2

Le havre de Port-Blanc du 16^e au 18^e siècle

Le havre de Port-Blanc du 16^e au 18^e siècle

Ce havre, ou plus exactement cet ensemble de havres, constitue l'un des ensembles portuaires importants de l'espace compris entre la rivière de Tréguier et la rivière de Lannion.

Son importance est notée dès le 18^{ème} siècle, puisqu'une description de 1665 (Arch. Mar. Vincennes, SH 48, f °353-354) y consacre une bonne place : *nous nous sommes transportés sur les lieux du havre nommé le PortzBlanc distant de trois lieues dudict Lannion ou, estant de basse-mer nous avons fait voir que ledict port-blanc paroist à 49° 3' de haulteur ayant son entrée et son embouchure au noroest fond derriere que par entrée laquelle embouchure est entre une roche dicte la Roche Blanche faisant la pointe de l'isle Gueltas [île saint-Gildas] laquelle pointe demeure à Basbord entiere dans ledict havre, et un grand rocher quy est à une extremite d'une autre isle vulgairement appellée chateau neuf (île de Chateauneu qui demeure à sur bord, entre lesquel isles de chatteau neuf et de Gueltas, a ladicte coste de Penreguan, sentant ledict havre du port blanc large dans son embouchure d'eau une portée et de mie de mousquet, bon channal, et profond de basse mer de huit brasses d'eau, laquelle largeur va croissant vers la grande terre et ladicte profondeur diminuant en sorte que l'endroit d'une pierre appelée Roche noire, laquelle couvre à my marée et de [lac] à bas bord en estant à distance de deux portées de mousquets de l'embouchure dudict havre, il ne se trouve que 6 brasses de profondeur en basse mer et nous ont dict (...) que ladicte entrée et embouchure est bonne et facile abondant plus vers de ladicte isle de Gueltas que celle de Chastteauneuff n'y ayant ensuite autre havre que la rencontre d'avec longue fille de basse mer aux deux costé d'une pierre dict Roch Forn qui ne couvre jamais, laquelle Roche forn doit estre laissé du costé à la portée d'un mousquet à stourbord par les vessaux venant d'aval qui relaschent audict havre, et en sortant pour couvrir d'aval à basbord pareille distance et qu'audict port blanc y a bon avantage pour tous grands vessaux depuis l'embouchure d'icelluy jusques à ladicte roche noire, et plus bas à la porée d'un mousquet et bon abry de tous ventz la marée ny estant fort et rude, et le fond estant de bonne tenüe et sy spacieux que les navires peuvent y charger du liest, monter ou dessendre entre les terres suivant l'effort et le changement du tems auquel havre ne se fait aussy aucune descharge ny de leste ny de marchandises n'ayant servi depuis longtems que de port de relasche*

En 1756, le duc d'Aiguillon juge positivement le Port-Blanc, mais relève cependant la difficulté d'y accéder ; c'est donc un havre dans l'intérieur duquel il y a un très bon mouillage pour les plus gros vaisseaux, mais l'entrée en est si difficile

par la grande quantité de roches plates et d'islots qui la couvrent, qu'il n'est fréquenté que par les barques chassées par les corsaires (Arch. Génie, 4-2-3-1, pièce 46).

Ce havre est plutôt estimé : *situé à 3/4 de lieüe du port Laber, en suivant les sinuosités de la côte, situé E. se trouve le Port-Blanc dans lequel des bâtimens de plus de 200 tonneaux peuvent aborder, mouiller et y rester : la tenüe y est très bonne, surtout en s'abritant de l'isle de Saint Gildas qui est au devant.*

Cette isle a 1/2 lieüe de tour ; il y a une chapelle dont les moines de Lazard sont seigneurs, ainsi que de l'isle ils y ont établi un pèlerinage dud. Saint qui s'aporte en triomphe de l'abbaye, et qui porte un autre nom ailleurs (Arch. nat. Mar. D2 22, f°131 et Arch. Art. 3a 19, f°156).

Une autre description insiste une fois encore sur la bonne qualité du mouillage mais également sur ses difficultés d'accès : *l'entrée du Port-Blanc est fort dangereuse par la quantité de roches dont elle est garnie, il est assez sûr quoique peu à l'abri du vent, surtout de Nord. Il y a toujours assez d'eau pour des vaisseaux de guerre, et il est assez large pour en contenir 3 ou 4, outre une anse dont le fond est fort vaste où les barques pourroient se retirer, elle s'appelle Penvinerf. (anse de Pellinec), elle sèche à basse mer* (Arch. nat. Mar. G 154, f°98).

Enfin, en 1809, l'état indicatif des ports insiste sur la structure même de ce havre (ici qualifié de port).

Annexe 3

Extrait du 'Pilote' de Thomassin, 1875

Extrait du 'Pilote' de Thomassin, 1875

Ce petit port est un bras de mer de 1 encablure 1/4 de largeur, ouvert au Nord, où un bâtiment de 2 mètres de tirant d'eau peut mouiller sans échouer, au fond est un échouage sur la vase à l'abri de tous les vents et de la mer du large. L'alignement pour entrer est : 'le moulin de la comtesse par la pyramide blanche du fond du port. Ce moulin est dans l'Est du sémaphore et à le toucher. Lorsqu'on louvoie il faut le tenir ouvert des roches de l'entrée.

Les bateaux sont très mal abrités dans le port de la Chevette, où il y a beaucoup de ressac avec les vents d'Est. Ils sont au nombre de cinquante. Il leur faudrait une petite jetée dirigée vers le Nord, à 500 mètres à l'Est du fond du port.

Il y a pour entrer au Port-Blanc trois autres passages fort étroits, et qui assèchent à toutes les marées. Ils sont praticables pour les caboteurs, de sorte que pour les petits navires, il n'y a à la pleine mer des grandes marées que les vents de Nord-Nord-Ouest qui empêchent de sortir.

Le passage de l'Ouest ou de l'Île de Bruc, appelé 'Trou du Grau', court à 1 mille de longueur. Il assèche de 5, 20 mètres à l'endroit le plus élevé qui se trouve entre l'Île des femmes et la terre ; il y a une langue de galets ou grau, qui est coupée sur une largeur de 10 mètres. L'alignement pour sortir est la tête de Min Ruz par le Nord du Voleur. Ainsi à la pleine mer des grandes marées, un caboteur de 3, 50 m de tirant d'eau, ayant le vent portant, peut passer par là ; cela le conduit dans le chenal à terre du Four, dont il sortira en prenant l'alignement du moulin de Kergastel (à 1400 mètres de distance, à l'ouest du moulin de la Comtesse), un peu à gauche du rocher le plus nord de la pointe de Portz Tréguiniec.

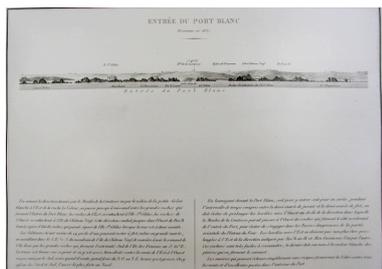
Le passage du 'Trou du Flot', court au Sud-Sud-Est et a 1/2 mille de longueur. Il vient aboutir dans le port entre Roc'h Avel et l'Île des Femmes.

Annexe 4

Documents d'archives

- 20082211281NUCB : Collection particulière
- 20082210890NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 253.
- 20082210892NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 253.
- 20082210873NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi 7021.
- 20082210857NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi 7012.
- 20082210894NUCB : Collection particulière
- 20082210855NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi 7007.
- 20082210854NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi 7000.
- 20082210856NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi 7014.
- 20082210874NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi 7022.
- 20082210891NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 253.
- 20082210895NUCB : Collection particulière

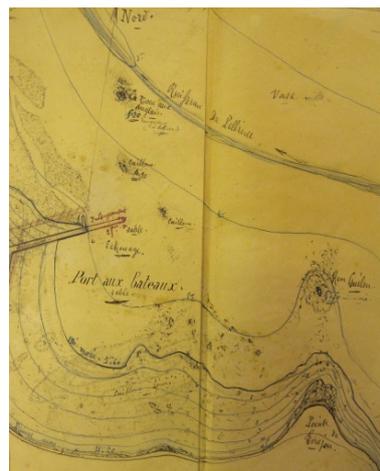
Illustrations



Extrait du relevé de côtes de
Beautemps-Beaupré, 1837 : le
Port-Blanc (Le Pilote Français,
1837, collection particulière)
Phot. Charles-
François Beautemps-Beaupré
IVR53_20082211281NUCB



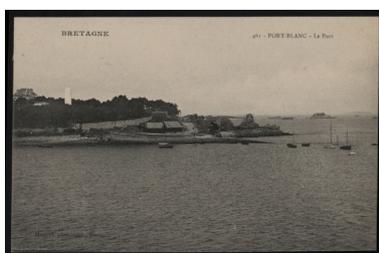
Plan général de situation :
le Port-Blanc et projet en
cours en 1869 (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210890NUCB



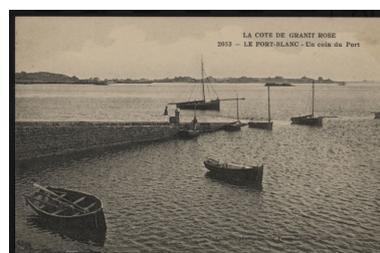
Projet définitif de prolongement
de la cale en 1902 (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210892NUCB



Projet d'élargissement de la cale et
de curage du port, 1928 (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210891NUCB



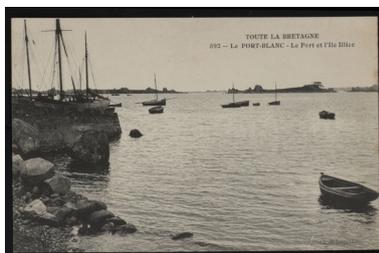
Le port avec la cale-débarcadère et
le quai, début 20e siècle : remarquer
en arrière plan la tourelle amer
du Voleur (carte postale, AD 22)
Autr. Mancel
IVR53_20082210873NUCB



Le Port-Blanc : le quai et
les bateaux de pêche, vers
1904-1908 (carte postale, AD 22)
IVR53_20082210857NUCB



Le Port-Blanc : bateau de
pêche langoustier devant le
mur de quai, 2e quart 20e
siècle (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Autr. Cim
IVR53_20082210894NUCB



Le Port-Blanc, le port et les caboteurs,
vers 1904-1908 (carte postale, AD 22)
Autr. Lespinasse
IVR53_20082210855NUCB



Le Port-Blanc, vers 1904-1908
(carte postale, AD 22)
Autr. Mancel
IVR53_20082210854NUCB



Le Port-Blanc, le port et les îles,
vers 1904-1908 : remarquer la
forme générale des ouvrages
portuaires (carte postale, AD 22)
Autr. E. L'Hénoret
IVR53_20082210856NUCB



Bénédictio d'un bateau de
pêche, début 20e siècle :
remarquer la largeur du quai à
2 mètres (carte postale, AD 22)
Autr. Emile Hamonic
IVR53_20082210874NUCB



Le Port-Blanc : la nouvelle cale-
viaduc construite en béton, édifiée
en 1930 (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Autr. Amaury
IVR53_20082210895NUCB



Vue du mouillage du Port-Blanc
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082211088NUCA



Vue d'ensemble du port
aujourd'hui depuis les îles
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210896NUCA



Vue des enrochements à
l'Est des ouvrages portuaires
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210897NUCA



Vue de l'enrochement
qui protège le port à l'Est
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210901NUCA



Vue de la petite jetée située
à côté de l'enrochement
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210905NUCA



Vue de la jetée débarcadère, côté
Est, avec la cale béton en retour
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210899NUCA



Vue de la jetée débarcadère, côté Est
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210898NUCA



Vue du mur de la jetée
débarcadère à l'Ouest et de
la cale dans le prolongement
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210903NUCA



Vue de la cale côté Ouest
qui prolonge le quai
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082211206NUCA



Vue du fruit du mur
de la jetée débarcadère
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210904NUCA



Vue du parapet de la jetée
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210902NUCA



Vue d'un bateau de pêche
échoué devant le mur de quai
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082210900NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

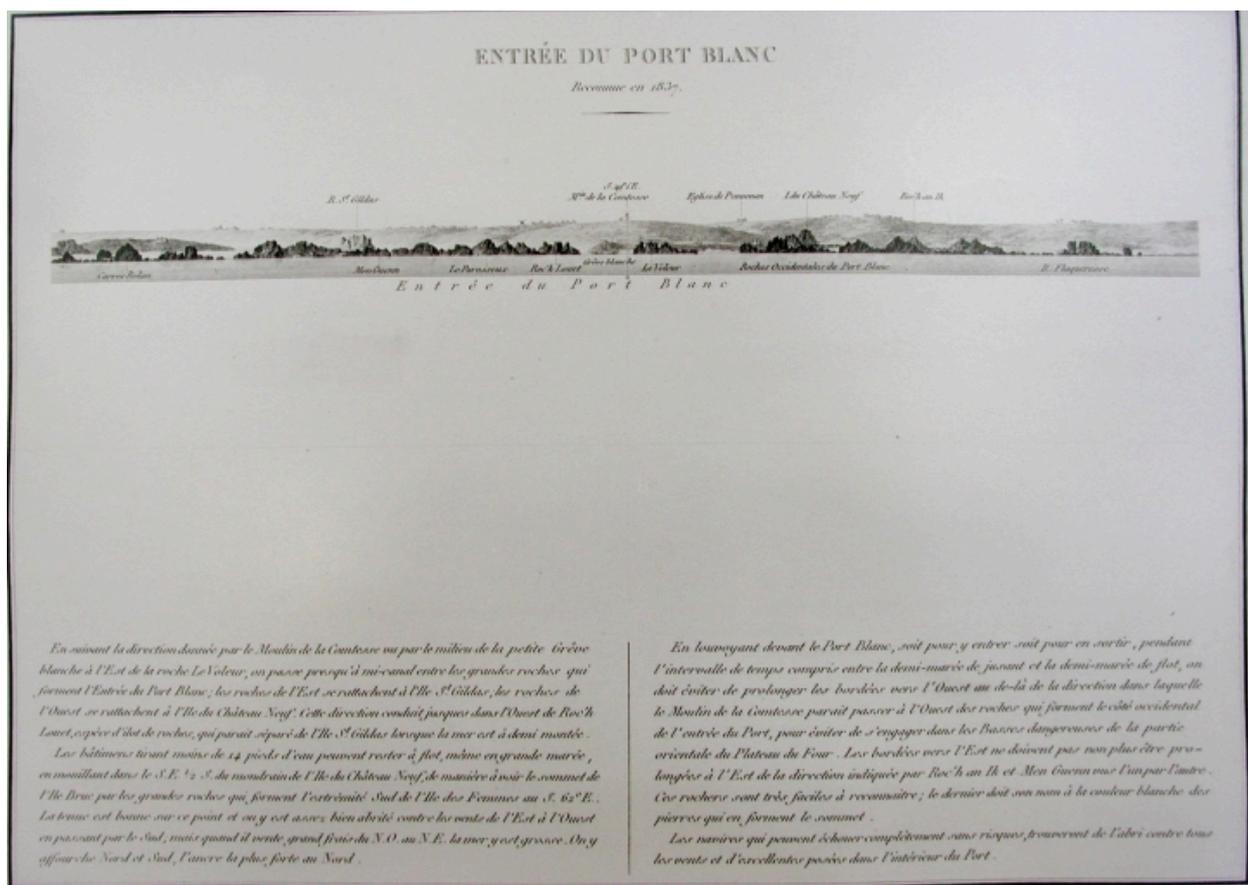
Présentation de la commune de Penvénan (IA22012107) Bretagne, Côtes-d'Armor, Penvénan

Les ports de Bretagne (IA29132231)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Extrait du relevé de côtes de Beautemps-Beaupré, 1837 : le Port-Blanc (Le Pilote Français, 1837, collection particulière)

IVR53_20082211281NUCB

Auteur de l'illustration : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Projet définitif de prolongement de la cale en 1902 (AD 22)

IVR53_20082210892NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



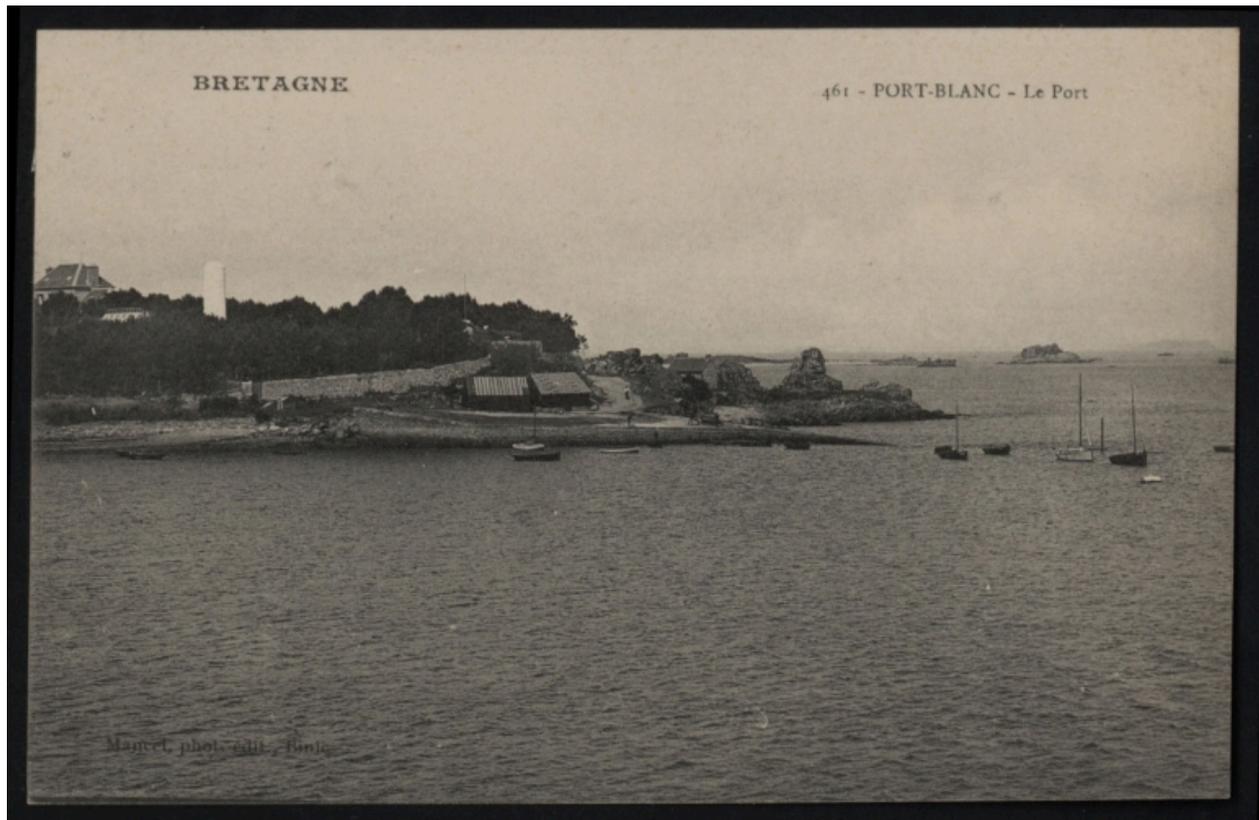
Projet d'élargissement de la cale et de curage du port, 1928 (AD 22)

IVR53_20082210891NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Le port avec la cale-débarcadère et le quai, début 20e siècle : remarquer en arrière plan la tourelle amer du Voleur (carte postale, AD 22)

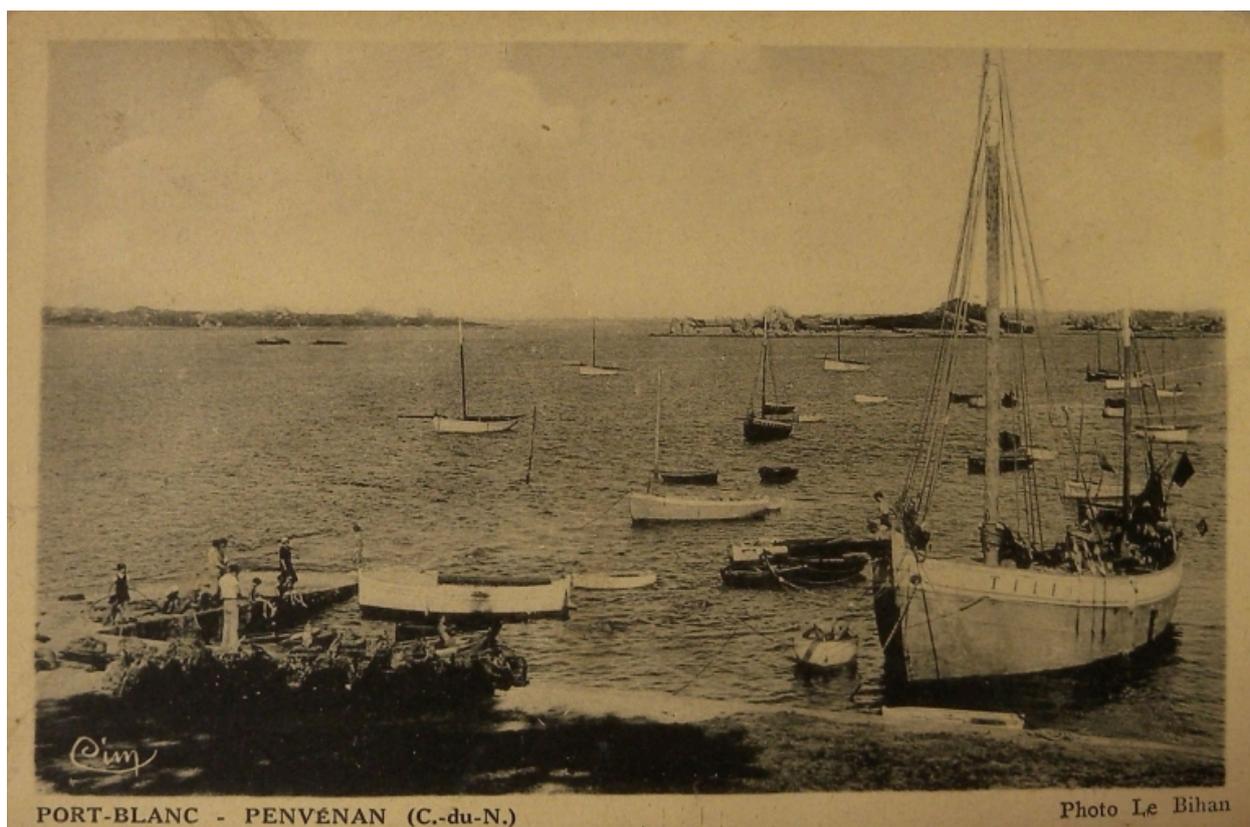
IVR53_20082210873NUCB
Auteur du document reproduit : Mancel
(c) Mancel
reproduction interdite



Le Port-Blanc : le quai et les bateaux de pêche, vers 1904-1908 (carte postale, AD 22)

IVR53_20082210857NUCB

(c) Comptoir photographique de Perros-Guirec
reproduction interdite



Le Port-Blanc : bateau de pêche langoustier devant le mur de quai, 2e quart 20e siècle (collection particulière)

IVR53_20082210894NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Cim

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le Port-Blanc, le port et les caboteurs, vers 1904-1908 (carte postale, AD 22)

IVR53_20082210855NUCB

Auteur du document reproduit : Lespinasse

(c) Lespinasse

reproduction interdite



Le Port-Blanc, vers 1904-1908 (carte postale, AD 22)

IVR53_20082210854NUCB

Auteur du document reproduit : Mancel

(c) Mancel

reproduction interdite



Le Port-Blanc, le port et les îles, vers 1904-1908 : remarquer la forme générale des ouvrages portuaires (carte postale, AD 22)

IVR53_20082210856NUCB

Auteur du document reproduit : E. L'Hénoret

(c) L'Hénoret

reproduction interdite



Bénédition d'un bateau de pêche, début 20e siècle : remarquer la largeur du quai à 2 mètres (carte postale, AD 22)

IVR53_20082210874NUCB

Auteur du document reproduit : Emile Hamonic

(c) Hamonic

reproduction interdite



Le Port-Blanc : la nouvelle cale-viaduc construite en béton, édiée en 1930 (collection particulière)

IVR53_20082210895NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Amaury

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du mouillage du Port-Blanc

IVR53_20082211088NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue d'ensemble du port aujourd'hui depuis les îles

IVR53_20082210896NUCA

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 enrochements à l'Est des ouvrages portuaires

IVR53_20082210897NUCA

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'enrochement qui protège le port à l'Est

IVR53_20082210901NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la petite jetée située à côté de l'enrochement

IVR53_20082210905NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la jetée débarcadère, côté Est, avec la cale béton en retour

IVR53_20082210899NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la jetée débarcadère, côté Est

IVR53_20082210898NUCA

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 mur de la jetée débarcadère à l'Ouest et de la cale dans le prolongement

IVR53_20082210903NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la cale côté Ouest qui prolonge le quai

IVR53_20082211206NUCA

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 fruit du mur de la jetée débarcadère

IVR53_20082210904NUCA

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 parapet de la jetée

IVR53_20082210902NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue d'un bateau de pêche échoué devant le mur de quai

IVR53_20082210900NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation