

Bretagne, Côtes-d'Armor
Perros-Guirec
la Rade
rue Ernest-Renan

Port de Perros-Guirec

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22007124

Date de l'enquête initiale : 2006

Date(s) de rédaction : 2006

Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Perros-Guirec, enquête thématique régionale Les ports de Bretagne

Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : port

Parties constituantes non étudiées : quai, cale, digue, abri, bassin à flot, bassin de port

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en ville

Références cadastrales :

Historique

Les premières instructions nautiques de 1842 et le Pilote français, publié en 6 volumes en 1844, illustrent les vues des côtes et en particulier la rade de Perros-Guirec et la côte trégorroise, que Beautemps-Beaupré (1766-1854) a relevé en 1837-38, avec l'aide des ingénieurs hydrographes Givry et Bégat (entre Tréguier et Morlaix).

Ces planches de "vues de côte" nous renseignent particulièrement sur les rochers en mer, les amers remarquables de la côte, telles que la Chapelle de la Clarté, les nombreux corps de garde, moulins à vent et colombier du littoral (moulins à vent de Kerprigent, de la Comtesse et le Colombier de la Rade).

La rade de Perros-Guirec avec les feux de ses quatre maisons-phares, établis en 1860, représentait un abri d'accès aisé et un refuge pour les navires de la Manche, en dépit du peu d'aménagement du port de Perros-Guirec. Ce sont ces premiers travaux hydrographiques modernes qui permettent de mieux comprendre le choix d'implantation des ports et l'intérêt de réaliser des aménagements portuaires adaptés aux types de navires qui les fréquentent, entre le cabotage et la pêche professionnelle hier et la plaisance aujourd'hui.

A remarquer que le port est concédé à la commune.

Période(s) principale(s) : 1^{ère} moitié 19^e siècle, 2^e moitié 19^e siècle

Description

Le port de Perros-Guirec était délimité en 1848, au sud par la jetée ou éperon de la Douane, longue de 55 mètres avec une cale large de 7 mètres, avec un quai en retour de 125 mètres et un terre-plein pour les goémoniers et sabliers, et au nord par la digue-jetée du Linkin, longue de 149, 30 mètres et large de 5, 50 mètres. En 1880, une digue circulaire rentrante délimitait le fond ouest du port, avec un chemin de ceinture, non accessible aux bateaux, mais uniquement aux charrois, et protégeait un bassin de chasse, équipé seulement en 1914 d'une vanne, mais non totalement étanche. C'est ce port à échouage dont héritèrent les élus de la commune en 1930, pour développer 40 ans plus tard un autre projet de bassin à flot pour la plaisance, réalisé en 1967, sous le mandat de Yves Le Paranthoën.

Éléments descriptifs

Typologies et état de conservation

État de conservation : remanié

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété d'un organisme professionnel

Références documentaires

Documents d'archive

- **Plan général de la rade du port de Perros-Guirec 1842.**
AD Côtes d'Armor : **S suppl. 144.** Plan général de la rade du port de Perros-Guirec 1842. Plan des aménagements, 1842. Plan : nouvelle cale et éperon rocheux, 1888. Plan de la jetée du Linkin, détails du musoir, 1849, 1852. Plan détail, daté de 1864 : les nouveaux quais, la cale sud et son éperon.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S suppl. 144.
- **Plan du port en 1892**
AD Côtes d'Armor : **S suppl. 144.** Plan du port en 1892. Plan détail de la rade et du nouveau port de Perros-Guirec par Beautemps-Beaupré, carte N° 974, édition 1865. Projet d'une digue entre le port de Perros et la jetée du Linquin, 1864. Projet définitif d'aménagement du port de Perros en 1869.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S suppl. 144.
- AD Côtes d'Armor : **S suppl. 145.** Plan du port de Perros-Guirec en 1855.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S suppl. 145
- **Plan général du port et des nouveaux quais**
AD Côtes d'Armor : **S suppl. 146.** Plan général du port et des nouveaux quais, 1931. Détail du nouveau bassin à flot du port de pêche, 1920.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S suppl. 146
- **Plan du port en 1892.**
AD Côtes d'Armor : **S suppl. 216.** Plan du port en 1892.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S suppl. 216
- **Plan d'ensemble et détails de l'abri de sauvetage du C'hraou**
AD Côtes d'Armor : **S suppl. 262.** Plan d'ensemble et détails de l'abri de sauvetage du C'hraou, 1866.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S suppl. 262
- **Plan du port de Perros**
Archives Nationales : **CP F 14/10259 (10)** . Perros-Guirec (Côtes-du-Nord). Plan du port de Perros, des ouvrages à exécuter par Mequin, ingénieur des Ponts et Chaussées, 7 décembre 1843.
Archives Nationales : CP F 14/10259 (10)

Documents figurés

- **Le Pilote français**
BEAUTEMPS-BEAUPRE, Charles-François. **Le Pilote français.** Paris : Imprimerie Royale, 1847.

Bibliographie

- **A la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)**

CHAPUIS, Olivier. **A la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)**. Paris : Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999.

- **Notice sur le port de Perros-Guirec**
JOURJON. **Notice sur le port de Perros-Guirec**. Paris : Ministère des Travaux Publics, 1878.
- **Port de Perros-Guirec**
JOURJON. **Port de Perros-Guirec**. In *Ports maritimes de la France, Tome III*. Paris : 1878.
p. 629-643

Documents audio

- **Témoignage sur la vie maritime à Perros-Guirec**
SYMONEAUX, Pierre. **Témoignage sur la vie maritime à Perros-Guirec**. Perros-Guirec : 28 juillet 2006.
Témoignage audio

Annexe 1

Entrée du port de Perros-Guirec

La rade de Perros-Guirec est éclairée par 4 feux de port en 2 alignements par paire, pour l'accès au port de Perros. Le projet d'ensemble avait été présenté en 1857 par les ingénieurs Dujardin et Delarue. L'approbation des travaux par décision ministérielle fut donnée en mars 1859 et l'adjudication en mai 1859 à Prigent, entrepreneur, pour la construction des 4 phares de Perros selon des plans semblables, avec le choix de la pierre de granite de l'Île-Grande. A la fin du 19ème siècle, pour atteindre par le port de Perros-Guirec, en venant du secteur nord, la passe était le phare de Kerjean par celui de Nanthouar, au 142°, feu antérieur ; par l'est, le phare de Kerprigent par celui du Colombier. A l'abri des vents d'ouest, le mouillage était signalé par quatre points fixes :

- au nord, celui de la ferme de l'île Tomé,
- à l'ouest, par deux batteries, la première le Balayou ou Ballayou, à la pointe du Château ; la seconde, le Lostennou, à 400 mètres de la première vers le port.
- à l'est par les feux de Trélévern.

Annexe 2

Historique du port de Perros-Guirec (sources : AD 22, S Supl. 144-145, 146)

Sous l'Ancien Régime :

Au cours des 17ème et 18ème siècle, le port de Perros-Guirec est sans nul doute celui qui sert de relais et commande tous les petits ports de la côte entre rivières de Tréguier et de Lannion. Il représente surtout un port de pêche et de relâche, qui n'a pas de véritable commerce propre. Sa position de carrefour en a fait un port de quelque d'importance stratégique au même titre que l'archipel des Sept-Iles.

1802 : un premier rapport qui ouvre des perspectives :

En 1802, un rapport des officiers généraux de la Marine, de l'artillerie et du génie évaluait les avantages de la rade de Perros, située à 7 km de Port-Blanc, très fréquentée par les convois de navires de commerce et qui pouvait recevoir les bâtiments de guerre. Cette baie large de 3 km assèche à chaque marée mais le fond est très favorable à l'échouage des navires marchands. La rade était défendue par 3 batteries, celles de Perros, à la pointe du Château, associée à une poudrière et celle de Trélévern. Une métairie était indiquée à l'Île "Thomé".

1837-1855 : les premiers travaux :

En 1837, les élus de Perros-Guirec, s'inquiétant de l'envasement de la rade, procédèrent à un curage des herbiers. Puis ils développèrent l'argumentation suivante en février 1845 dans une délibération rédigée par le maire Jacques Perrot, par laquelle, ils réclamaient que le port de Perros, premier port de relâche habituel des navires marchands, qui rentrent en Manche, soit reconnu officiellement comme port de refuge par temps de paix et par temps de guerre. Le gouvernement avait le projet de retenir deux ports de refuge en Manche. Ce port pouvait être utile pour le ravitaillement des navires de guerre et les réparations éventuelles de tout navire (projet d'entrepôt maritime et de radoub). L'argumentation développait la facilité de son entrée par ses deux passes de l'est et de l'ouest par tous les vents, même de nord pour sortir de la rade. Le fond de sable et de vase pouvait amortir les échouages des "écraseurs de crabes". D'autre part, le port de Perros-Guirec disposait de deux bassins naturels au sud et au nord, protégés par des bancs de galets. Il bénéficiait du feu

récent des Sept-Îles et pourrait recevoir un fort ou une redoute sur l'Île "Thomé" afin de renforcer les défenses côtières et de proposer un mouillage toujours à flot devant cette île.

Un avant-projet d'amélioration du port de Perros-Guirec fut projeté en 1842 et en 1845 : une digue de 152, 80 m traversant le banc de galets du C'hraou, à la pointe est du Lenquin et une seconde digue, au sud-est (dans une direction nord), servant d'embarcadère et de cale, doublée d'un éperon rocheux de 45, 40 m (en prolongement des quais existants, ceinturant le port du côté sud). La nouvelle jetée à construire dans le prolongement de la jetée du Linkin, devait mesurer 130 mètres avec une largeur de 6 mètres (152, 80 m au total). L'extrémité de cette jetée côté mer devait être terminée par un musoir. La 1ère cale (sud-est), de 7 mètres de large, était perpendiculaire à l'ancien quai et parallèle à l'éperon, avec un premier mur de quai de 40 m de long, qui faisait retour avec la cale. Derrière ce mur, un remblai faisait terre-plein pour le dépôt des marchandises et leur chargement.

Pendant les travaux, en 1847, la gabarre "La Céline" de l'entrepreneur des travaux Roussel fit naufrage. Une partie des travaux commencés en 1846 fut réceptionnée en 1848 et en 1850. Le quai de 40 mètres et celui en régie de 45, 70 m furent exécutés de 1860 à 1864, ainsi que les cales associées à l'éperon. En 1861, fut construit à la pointe du Linkin un magasin pour le dépôt des balises, ainsi qu'un dépôt de charbon et de ciment, avec en projet la construction du phare des Triagoz.

Nouveaux projets d'agrandissement du port en 1864 :

En 1864 : projet d'élargissement et de raccordement entre l'ancien quai du port de Perros et la jetée du Linkin. Les ingénieurs constataient l'envasement du fond du port, phénomène peu étudié à cette époque, et confirmaient le risque de ressac produit toutes les fois qu'on remplaçait une grève à pente douce par un ouvrage saillant ou vertical, comme il était prévu avec un fruit de 10%.

Le projet définitif, modifié par les ingénieurs Dujardin et Pelaud, fut accepté par l'administration en 1869. Les travaux furent exécutés entre 1870 et 1880 par l'entrepreneur Roussel, avec quelques modifications de hauteur des édifices entre le port et la jetée principale du Linkin (sur-élévation des murs de quais et des perrés).

L'argument principal qui a prévalu fut la nécessité d'offrir un dépôt pour les amendements marins avec une voie de communication directe, insubmersible du port à la nouvelle jetée. Nous n'avons pas d'indication sur le trafic du port pour le commerce et la pêche pour cette période de la 2ème moitié du 19ème siècle dans les rapports des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées.

Projet de construction d'un gril de carénage en 1859 puis en 1868 :

La société Camus et Provost, constructeur de navire, se proposa en 1859 (demande renouvelée en 1868) de construire un gril de carénage entre la route n° 11 et les quais. La concession fut accordée en 1883.

Précisions sur le descriptif des travaux à partir du plan de 1864 et des rapports des ingénieurs :

AD 22, S Supl. 144.

Le profil de la digue retenue fut une ligne courbe (de 802 mètres de long) au lieu d'une projection polygonale, afin de ceinturer un terrain pris sur la mer et comblé de 5 ha 75. La 1ère jetée devait être prolongée d'un terre-plein. Les nouvelles mesures des aménagements annexés étaient de 8m de largeur pour le chemin ou charroie et 0, 80 m pour la banquettes de sûreté du côté du port. Le terre-plein pour les amendements devait mesurer de 8 à 18 m d'encombrement à partir de la grève avec une déclivité de 10% et se trouvait dans le prolongement du mur du quai. Le mur du quai de raccordement mesurait sur plan 27 m de long avec une maçonnerie à pierres sèches et un mortier de ciment à partir du parement (moellons smillés à l'extérieur et bruts à l'intérieur). Le fruit du mur était prévu de 1/10ème avec une épaisseur au 2/5 de la hauteur. Ce mur se terminait par un escalier donnant accès à la grève. Le talus de la grève recevait un revêtement en galets. La rampe à l'extrémité des dépôts était remplacée par un mur incliné analogue à celui du terre-plein. Le quai était surmonté d'une tablette en pierre de taille (0, 60 x 0, 10). La pierre pour la taille devait provenir des meilleures carrières de l'Île Grande. Pour le dessin du parapet, chaque carreau reposant sur le pavé devait être compris entre deux boutisses, engagées dans le pavé. Le chemin de la ceinture comprenait un pallier sur une longueur de 102 mètres et une rampe sur 140 mètres pour une longueur totale de 540 mètres. Un aqueduc passait sous la digue pour chasser la vase et désenvaser la jetée du Linkin. Sur ce plan, on peut aussi remarquer au sud du banc du C'hraou la cale-embarcadère, dite du Chr'aou, longue de 52 mètres, terminée par un escalier, réalisée en 1861. Elle fut prolongée en 1868 pour atteindre 65 m de longueur et 5 m de largeur, afin d'offrir une pente plus douce vers la grève, à l'usage des goémoniers.

La réception de l'ensemble des travaux du port fut effective en 1880.

Classement comme amer du clocher de la chapelle Notre-Dame-de-La-Clarté :

En 1873, le clocher de la chapelle Notre-Dame-de-La-Clarté fut classé comme amer en 1873, puis reconstruit et sur-élevé en 1875.

1905 : projet de construction d'une cale à Loteno :

Un projet de cale fut dessiné en 1905 au nord de la rade afin de raccorder cette cale à l'abri de sauvetage, projeté en 1866, et d'offrir aux marins-pêcheurs un nouvel ouvrage, facilement accessible par morte-eau. Le projet ne fut jamais réalisé.

La cale sud, orientée ouest-est fut appelée familièrement la cale "Bitoux" au cours de la 1ère moitié du 20ème siècle, à cause du nom de l'aubergiste, qui tenait commerce à proximité de cette cale. La jetée du quai (l'éperon) était appelée la cale de la "Douane", à cause de la proximité du bâtiment des douanes.

Les quais devant l'actuelle capitainerie du port ont été rehaussés plusieurs fois avant de devenir une "promenade". Ces anciens quais étaient nommés "cale philippe" selon la tradition orale. Ils étaient utilisés par les goémoniers et les sabliers.

1906 : Projet de quai à Costenou (Pointe du Château) :

En 1906, la commune Perros-Guirec, sous la magistrature de Eugène Jannou, maire, envisagea de réaliser une cale au lieu dit Costenou, à la Pointe du Château, en ouvrant une carrière de granit sur le site, à côté de l'ancien corps de garde. Cette cale en eau profonde (12 m d'eau à grande marée) aurait permis aux navires d'accéder à cette pointe par toute marée. Cependant, ce projet n'aboutit pas : il reste aujourd'hui la route construite à cette époque et les vestiges de la carrière.

Projet d'un nouveau quai accostable en 1931 :

Le trafic portuaire avait doublé entre 1928 et 1924 grâce à l'essor de la station balnéaire. Une délibération du conseil municipal proposa de réaliser un nouveau quai, long de 280 mètres, partant de la jetée du Linkin pour rejoindre l'aqueduc du bassin de chasse. Ce quai aurait été accessible à toute marée et aurait été prolongé par un vaste terre-plein. Cependant, l'Etat sollicité par l'intermédiaire de ses ingénieurs des Ponts, refusa le projet, jugé trop coûteux et proposa un quai plus modeste de 91, 50 mètres de longueur, construit sur voûtes en plein cintre, séparés par des piles, comme les ports de Lézardrieux, de Port-Blanc et de Lannion, avec une passerelle de 5 mètres et une succession de redans côté étang, raccordé de la sorte à la jetée du Linkin et accostable sur 70 mètres. L'objectif étant toujours le même : rendre l'ouvrage du Linkin apte au trafic maritime en le reliant au littoral. Cet avant-projet fut accepté par la mairie avec un projet d'exécution en 1934. Cependant, il fut de nouveau contesté par un nouvel ingénieur, qui souhaitait remplacer les voûtes par des poutres en béton armé.

Projet d'extension du port pour la création d'un port de pêche :

En 1920, un superbe et grandiose projet de port de pêche ambitionna de créer un véritable bassin à flot en délimitant le nouveau port par une série de digues et de quais, qui enfermaient la marée entre le quai de l'Eperon et la jetée du Linkin, agrandie de 300 mètres, équipée d'une écluse et protégée par une jetée brise-lames de 350 mètres de longueur, parallèle à l'ancienne cale du Ch'raou. Ce projet dessiné par l'ingénieur Allain resta dans les cartons, en attendant la construction en 1967 du bassin à flot pour la plaisance, qui allait concurrencer et devancer les activités traditionnelles des bateaux sabliers, caboteurs et de pêche.

Le port de plaisance : 1967 :

Le port de plaisance avec ses nouveaux bassins et sa porte, construit en 1967 prit la relève des bateaux de travail. L'avant-port du Lenn, où il y a aujourd'hui un camping, a été comblé avec les "déblais" de la marée noire du "Torrey-Canyon" en 1967. Les remblais du port furent utilisés pour faire le terre-plein de la Douane.

Annexe 3

Le port de Perros-Guirec au 18ème siècle

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

Perros-Guirec était un centre de pêche relativement important pour le Trégor au 18ème siècle. 138 congés de pêches y étaient délivrés entre 1716 et 1730, soit 9 en moyenne, ce qui représentait une part de 28, 2% du nombre total.

Tableau n°48 : Congés et congés de pêche délivrés à Perros-Guirec, 1780-1790

Année/Congés de pêche/Total des congés/Part des congés de pêche (en %)

1780/5/15/33

1781/2/10/20

1782/20/32/62.5

1783/22/32/68.7

1784/25/33/75.7

1785/19/30/63.3

1786/18/30/60

1787/14/26/53.8

1788/18/38/47.3

1789/21/40/52.5

1790/6/23/26.1

Total/170/309

Moyenne/15.4/51.1

Au cours de cette période, Perros-Guirec affirmait sa vocation de port de pêche, puisque 170 congés y sont délivrés onze années contre 138 en quinze années entre 1716 et 1730, soit en moyenne 15, 4 contre 9. Cette affirmation est encore plus nette à la lecture des pourcentages : la pêche représentait plus de la moitié du trafic de Perros-Guirec (51,

1%) en 1780-1790, contre 36% en 1716-1730. En 1784, les congés de pêches formaient plus de 75 % du nombre total des congés délivrés dans ce port.

Au cours des années 1766-1790, Perros-Guirec ; est devenu le premier port de pêche de l'amirauté de Tréguier ; même si ce ne sont que 15 congés de pêche qui sont délivrés par an en moyenne.

Il convient cependant de nuancer quelque peu notre propos : si nous observons un peu plus attentivement les pourcentages de notre tableau, une première phase de hausse quasi-constante apparaît entre 1780 et 1784, tandis qu'une seconde de baisse rapide lui succède dès 1785 jusqu'en 1790 : le secteur de la pêche est en recul à Perros-Guirec au début de la Révolution.

En 1810, le maire de Perros-Guirec répondait à une enquête du sous-préfet de Lannion. La première question porte sur les pêches pratiquées. sa réponse porte tout d'abord sur le maquereau : La grande pêche au maquereau à lieu tous les ans dans le mois de juin et juillet. Elle varie parfois quant à la durée. Cette année 1810 elle a duré pendant le cour du mois de juin et le poisson a disparu au commencement de juillet.

On salue ce poisson dans le Havre de Ploumanac'h, petit port à peu de distance de celui de Perros et faisant aussi partie de la commune. Ce sont d'industriels et laborieux normands qui se mêlent de ce commerce, ils achètent le poisson avec les pêcheurs, d'où ils le préparent pour l'approvisionnement de Paris et d'autres villes de France. Les pêcheurs des communes de Trégastel, Perros, Pleumeur-Bodou, l'île Grande, Louannec et Trélévern font également cette pêche et viennent presque toujours la faire au Havre de Ploumanac'h en Perros et vendent leur poisson à ceux qui y font la salaison (AD 22 9M 13).

Comme dans l'arrondissement de Lannion, on pêche les lieux, congres et juliennes à Perros et Ploumanac'h pendant toute l'année, bien qu'elle ne soit interrompue que pendant la saison ou se fait la pêche du maquereau et la récolte des grains, des varechs ou des gouesmons. (sources AD 22 9 M 13, réponse du maire de Perros). On retrouve exactement les mêmes réponses à Lannion, puisque *les maquereaux, juliennes, congres et has sont salés et mis en baril par des normands qui les enlèvent pour la consommation de Paris et autres grandes villes de l'Empire* (sources : AD 22 3Z 16 : réponse du maire de Lannion).

A Perros-Guirec, si on dénombre que 9 bateaux (et 6 à Ploumanac'h), nous apprenons que, *si ces bateaux sont ordinairement montés par 3 ou 4 personnes, ils sont armés de 12, 15 ou 20 personnes suivant la grandeur des embarcations.*

Nous obtenons donc les chiffres suivants :

hors saison du maquereau : 15 navires pour 45 à 60 hommes

saison du maquereau : 15 navires pour 180 à 300 personnes.

La pêche à Perros-Guirec mobilisait donc lors de la saison approximativement le même nombre d'hommes que dans l'arrondissement de Lannion, la seule commune de Perros s'affirmant donc comme un pôle de pêche important. Il faut toutefois trouver des hommes pour embarquer : la solution est simple et éprouvée : *cette augmentation d'équipage est formée de cultivateurs riverains qui ont la connaissance des actions de la marine et qui vont aider aux pêcheurs de profession* (AD 22 9 M13).

Il ne semble pas y avoir pour la pêche d'usages locaux particuliers, puisque dans l'arrondissement, *chaque pêcheur est libre de disposer du produit de sa pêche comme bon lui semble. Toutefois, il exige un usage pour le maquereau, qui est que les saleurs sont tenus de livrer à l'approvisionnement des environs jusqu'à environ la moitié de la pêche aux prix convenus avec les pêcheurs. Sans cette précaution qui est très ancienne, l'accaparement auroit lieu* (AD 22 3Z 16).

Trafic du port de Perros-Guirec au milieu du 19ème siècle

Le port de Perros-Guirec, de par l'importance de son trafic, était le 7ème port de cabotage en Côtes d'Armor entre 1843 et 1847, pour un total de 14 ports. Entre 1845 et 1847, il entraînait 1326 tonneaux et sortait 1289 tonneaux de marchandises. Le poids de chargement au cabotage était de 115 000 kg en entrée et de 460 000 kg en sortie.

Annexe 4

L'évolution de la vie économique du port de Perros-Guirec au début du 20ème siècle

Sources : AD 22, S Supl. 146, 216, documents privés et témoignages

Lorsque l'essor du tourisme favorise la construction et le cabotage

Pendant le 1er quart du 20ème siècle, l'activité du port de Perros-Guirec ne cessa de se développer jusqu'en 1930, grâce surtout à l'essor de la jeune station balnéaire et à l'activité des carrières. Les communes environnantes (de Trégastel à Trébeurden) participaient au trafic portuaire, dopé par le tourisme. Le port fournissait des pierres pour l'exportation, importait du bois d'oeuvre, du ciment, des ardoises et des tuiles, des briques provenant du Légué, de Saint-Ilan pour la construction des villas et des hôtels. L'économie agricole locale participait de ce dynamisme : l'exportation des pommes de terre représentait un fret non négligeable mais relativement stable.

Des capitaines et armateurs perrosiens

Plusieurs de ces caboteurs grés en goélette et en dundee étaient armés et commandés par des armateurs perrosiens telle la célèbre "Louisiane", goélette de 26 m, jaugeant 132 tonneaux du capitaine Le Briquir, dont l'épouse tenait commerce face à la gare. Un autre bateau célèbre fit la fortune de son jeune armateur, le "Saint-Paul", commandé par

Hyacinthe Lissilour, armé au cabotage triangulaire de Terre-Neuve à Cadix pour échanger la morue contre du sel et des pommes de terre. Le "Saint-Paul" fut peint par Paul-Emile-Pajot qui immortalisa le fameux caboteur. Ces bateaux de fort tonnage pouvaient accoster et échouer au quai de la rade, long de 125 mètres, avec un large terre-plein, proche de la jetée des pêcheurs longue de 55 mètres, appelée "la cale Bitousse" ou "Bitoux", ou encore le "quai des douanes", avec une cote de plus de 6 mètres. La jetée du Linkin ne permettait un tel mouillage, mais abritait le port de la houle du nord-ouest.

En 1928, le trafic portuaire était de 10 994 tonnes contre 5967 tonnes en 1924, dont 2987 tonnes de ciment, 823 tonnes de pommes de terre et 820 tonnes de diverses marchandises. En 1930, le trafic s'élevait à 13693 tonnes, dont 3000 tonnes de pommes de terre.

Du cabotage à la pêche, puis à la plaisance

La pêche représentait une activité marginale du port de Perros-Guirec au 19^{ème} et dans la 1^{er} quart du 20^{ème} siècle, par rapport à la vocation halieutique du port de Ploumanac'h. Le projet d'aménagement d'un grand port de pêche en eau profonde en 1920 n'eut pas de suites. Ce ne fut que vers les années 1930, à l'arrivée de plusieurs familles de marins-pêcheurs de la côte nord finistérienne (Moguériec), que la pêche prit un essor différent, tout en restant relativement marginale. L'activité se développa quelques dizaines d'année plus tard, à partir des années 1960-70 autour de la coquille Saint-Jacques.

Le déclin du cabotage dans les années 1930 et le développement de la station touristique avant et après la seconde guerre mondiale, participa du choix de la municipalité d'orienter la vocation maritime de la cité balnéaire vers la plaisance, tout en conservant une activité de pêche au Linkin et à la cale ouest.

Ce projet allait évincer le trafic des bateaux sabliers et évacuer les dépôts d'engrais, encombrant les quais, peu compatibles avec la nouvelle plaisance.

Les quais bas furent rehaussés et élargi en 1970 en même temps que la création du bassin à flot, qui permit le développement continu de la plaisance.

Annexe 5

Témoignage de Pierre Symoneaux

Synthèse : enregistrement du 28 juillet 2006.

Pierre Symoneaux est né en 1918 à Perros-Guirec. Sa famille maternelle est originaire de Bréhat (Le Gratiot) et ses grands parents étaient armateurs à Perros-Guirec.

Pierre Symoneaux s'est beaucoup intéressé à l'histoire maritime de Perros-Guirec, dont il a vécu une partie de l'histoire récente, au temps des derniers caboteurs à la voile, des sabliers et goémoniers, qui venaient échouer ou accoster les quais de l'ancien port au fond de la rade.

Le naufrage du "Météor"

Pierre Symoneaux (qui a rédigé de nombreuses pages de l'histoire maritime locale dans l'hebdomadaire "Le Trégor"), se rappelle de certains bateaux qui fréquentaient régulièrement le port de Perros-Guirec. En 1926, le dundee "Météor", armé par l'armateur Meudal de Pleubian, coulait en rade de Perros avec son chargement de "pitch" (poussier de charbon + argile), en provenance de Cardiff. Il transportait des briques de charbon pour les chemins de fer de l'Etat et fuyait la tempête en abordant le rocher du Pot de Beurre, où il coula à pic. Heureusement les 5 hommes d'équipage (dont l'un avec une jambe de bois) réussirent à regagner le rivage de Nantouar à bord d'un canot et furent recueillis et secourus par des fermiers. Ils retournèrent à pied à Perros chez Joséphine Rémond, qui tenaient un café-auberge (café du port), avant de repartir en voiture à cheval à Pleubian.

Les coffres du capitaine

Pierre Symoneaux souligne encore l'existence de deux coffres étanches à bord des bateaux armés au cabotage ou au long cours, qui étaient conservés dans la cabine du capitaine, et où se trouvaient d'une part les documents officiels du navire, le livre de bord et le rôle d'équipage, les chartes-parties, et d'autre-part les papiers personnels du capitaine et son "brouillon" avec ses notes personnelles sur le récit du voyage, dont une partie seulement était consignée dans le livre de bord officiel (histoire du navire "Angélie" et du capitaine Nédélec). Après le naufrage d'un navire, ces coffres permettaient comme une "boîte noire" de révéler le cas échéant les circonstances de l'évènement.

Selon Pierre Symoneaux, la motorisation des bateaux, survenue juste après guerre (1945) a modifié considérablement dans un premier temps les qualités nautiques de ces bateaux, au départ non conçus pour ces moteurs qui prenaient beaucoup de place et modifiaient l'assiette de la coque et la surface du gouvernail (pour l'emplacement de l'hélice), les rendant moins manoeuvrant.

La création du port de Perros-Guirec et le chemin de fer

Du chemin de fer à la plaisance

Les premiers plans du port de Perros-Guirec furent l'oeuvre selon Pierre Symoneaux du lieutenant de vaisseau Guy Prat, chargé en 1865 de dresser le plan du balisage de la rade de Perros et le dessin des jetées. Il était en effet nécessaire de disposer d'un plan d'ensemble du port et des aménagements nécessaires pour accueillir la ligne de chemin de fer littorale, qui pourrait desservir les ports de la côte et relier la ligne principale du Paris-Brest (ouverte en 1865).

Le développement ou la pérennité du cabotage et surtout le transport des engrais de mer (sable, maërl, goémon) réclamaient de nouvelles voies de circulation et une liaison optimale terre-mer, renforcée par l'avènement promis du chemin de fer. Une partie des prisonniers de la guerre de 1870 furent envoyés en Bretagne à cet effet pour contribuer à construire cette ligne du second réseau : 17 prisonniers participèrent à Perros à réaliser une saignée dans les rochers de la corniche de Trestrignel à partir de 1880. En 1900, Harel de la Noë réalisait le viaduc des Arcades et commençait à effectuer le remblais nécessaire au passage du train pour aller décharger les navires à quai. Cependant, le maire de l'époque Symoneaux, radical socialiste, constatait le manque de finances dans les caisses locales. Le train devait arriver à Perros en 1906 et s'arrêter au fond du port vers 1930, mais sans accéder jusqu'aux quais. Les transitaires devaient dans ces conditions utiliser des tombereaux pour un transbordement peu efficace. La guerre 1914-1918 allait freiner la réalisation de la ceinture du chemin de fer.. Quelques décennies plus tard, les ports à marée prévus pour les voiliers n'étaient plus adaptés à l'accueil des nouveaux navires plus profonds, des cargos motorisés. La concurrence des premiers camions, le goudronnage des routes vers 1930 allaient contribuer à la crise de la marine marchande à voile et au déclin du transport par mer : plus de débouchés pour les petits ports. En 1934, le port de Perros était déserté tant pour la pêche, le commerce que pour toute autre activité. Seuls les ports de Lannion et de Pontrioux, qui pouvaient encore concurrencer Perros, continuaient de recevoir les sabliers. Mais après la seconde guerre mondiale, la voile de travail avait complètement disparu, hors quelques pêcheurs côtiers.

Dans la seconde moitié du 20ème siècle, le port de Perros-Guirec allait prendre une autre orientation en projetant dès 1958 la création d'un port pour la plaisance naissante. En 1967, les sabliers étaient interdits de séjour au port et un port en eau profonde, doté d'écluses était aménagé, sous le mandat de Yves Le Paranthoën. En 1964, fut fondée l'Union des Ports de Ponant et l'association nationale des gestionnaires de ports. La station touristique et balnéaire du début du siècle pouvait s'enorgueillir d'un véritable port de plaisance.

Annexe 6

Au temps du cabotage entre Perros et l'Angleterre

Témoignage de Pierre Symoneaux, complété par les recherches de Jean-Pierre Cavan.

Avec la présence de pontons dans le bassin de plaisance (ou à flot), c'est tout un monde de souvenirs du cabotage entre la Bretagne et l'Angleterre qui resurgit de temps à autres et qui rappelle à quelques Perrosiens de vieille souche tant de belles ou tragiques aventures, mais aussi qui amène les plus jeunes ou les nouveaux venus à se poser bien des questions et même à se demander pourquoi et d'où proviennent ces noms qui ont été attribués à ces points d'attache dans le port de Perros-Guirec : " Yvonna" (capitaine-armateur Augustin Naga, "La Louisiane" (capitaine Briquir), "Marie-Augustine" (capitaine Lageat).

Dundee, goélettes, gabarres

L'histoire du cabotage, par dundee goélette ou gabarre, s'estompe maintenant dans les brumes de la Manche et c'est avec nostalgie que les « vieux » d'aujourd'hui se rappellent le souvenir de ces grands voiliers qui emportaient vers l'Angleterre nos pommes de terre, notre grain, nos oignons, nos pommes ou nos sapins et nous rapportaient ensuite le charbon de Cardiff ou le ciment de Portland.

Vers 1930, époque où le moteur fit petit à petit mais irrésistiblement son apparition et s'affoler les voiles, Perros-Guirec possédait une flottille importante d'écraseurs de crabes, armés de valeureux équipages, presque tous désormais disparus. Restent encore pour se remémorer ces souvenirs, quelques mousses d'alors, les enfants et surtout les petits enfants de ces marins de la voile. Ils le font discrètement entre eux, un peu comme des coupables, laissant raconter leurs voyages aux « cap-horniers » modernes qui tiennent, non sans mérite, le haut du gaillard d'avant.

Pour garder en mémoire le souvenir de ces derniers voiliers, la municipalité de Perros-Guirec a pris l'initiative de baptiser les pontons de son port de plaisance du nom de caboteurs besogneux, en général propriété d'un capitaine-marchand, qui sillonnaient sans cesse la Manche, assurant le principal commerce de la Bretagne-Nord, plus éloignée des mines du nord de la France et du marché parisien que du Pays de Galles.

Folklore, diront les uns. Mais n'est-ce pas plutôt fidélité et respect ? C'est ainsi que les jeunes générations perrosiennes peuvent avoir une fort belle occasion d'apprendre l'histoire locale, tout simplement en se promenant aux alentours du bassin de plaisance.

Les pontons, des noms bien évocateurs

Le "Saint-Paul" : 35m de tirant d'air, 145 tonneaux, Capitaine H.Lissilour. C'est le dernier voilier du port. Armé en dundee, il a couru toutes les mers : Terre-Neuve, mais surtout l'Islande, où il fit plusieurs campagnes fort heureuses. Ses dernières années le virent aussi courir de Perros-Guirec, Tréguier ou Morlaix, à Cardiff, Swansea, Newport ou Falmouth. Les quatre enfants du capitaine H.Lissilour, Mimi Garnier, Anne Henry, Marcel et Milo Lissilour, sont toujours Perrosiens.

"Marie-Augustine" : Capitaine Lageat. C'était une fringante goélette du type paimpolais. La famille : Jacques Domalain, petit-fils du capitaine Lageat ; Mme Y. Salpin, fille Ropars, petite-fille Lageat. A noter que les petits-enfants du capitaine Lageat sont toujours Perrosiens.

"Louisiane" : Capitaine Le Briquir. Une goélette de 26m, type paimpolais, particulièrement célèbre pour sa célérité et l'audace de son capitaine. Elle a couru de Terre-Neuve en Islande, de Bordeaux à Boulogne, croisant souvent le port de Perros-Guirec sans s'arrêter, au grand dam de l'équipage, tous Perrosiens, et dont les familles sont toujours au pays : les Travadel, Ollivier ou autres Gallopel (goélette "Anne") ; Les petits-enfants du capitaine Le Bricquir, les Symoneaux et Mme Svilaritch, arrière petit-fils Nicolas Svilaritch.

"Yvonna", construit par la capitaine Naga à Saint-Servan, vendu par la suite au Capitaine François Le Corre. C'était aussi une belle goélette paimpolaise. La famille de Le Corre : Jean Blanc, marié à Monique Le Corre, Paulette Le Corre, Jean Le Corre. François Le Corre est le 4e d'une famille de capitaines : Toussaint, commandant au long cours de la Compagnie Bordes ; André Le Corre, perdu corps et bien avec son bateau tout neuf en revenant d'Ecosse ; Augustin, capitaine au cabotage sur le "Fusty", beau père de Théo David.

"La Carline" : Commandant Charles Symoneaux, arrière-grand-père de Pierre Symoneaux. C'était un trois-mâts barque appartenant à l'une grande compagnie de navigation, armée par un équipage de la région de Perros-Guirec. « La Carline », un bien joli nom, à double sens d'ailleurs ; d'une part, son origine est due au prénom de l'épouse de Charles Symoneaux, lequel était alors actionnaire de la compagnie d'armement du bateau ; d'autre part, à son caractère poétique, dû au nom d'une petite fleur de montagne.

D'autres pontons viendront encore garnir le port de plaisance, c'est plus que probable. De ce fait, d'autres noms attendent d'être remis en mémoire.

Profitons-en pour en faire le rappel :

"El Djezaïr" : Goélette du capitaine F. Gaouyat, père de Mme Quéré, épouse d'Edouard Quéré ;

"Gauloise" : Goélette du capitaine Donat ;

"Albatros" : Dundee du capitaine Coadou ;

"Cécile" : Goélette du capitaine Le Bras ;

"Pensée" : Commandée par le capitaine Gaouyat ;

"Marie" : Du capitaine J.Briquir ;

Sans oublier pour autant la dernière grande goélette trégorroise, fidèle au port de Perros-Guirec : l'"Hermann", du capitaine Kervizic, ni "Météore", dundee charbonnier qui coula avec son chargement entre Bilzic et Roc'h Hu.

L'arrivée au port :

L'arrivée de ces voiliers était attendue avec intérêt par les familles. Les propriétés des capitaines, toujours établies face à la mer, avaient toutes dans leurs jardins une tourelle ou une véranda abritée du vent et de la pluie. Les femmes s'y réunissaient, le tricot à la main, jusqu'au moment où les voiles apparaissaient à la pointe du château. Suivant le vent et la marée, il fallait encore attendre plusieurs heures pour que le bateau lance ses amarres à quai. Par vent contraire, il devait s'amarrer d'abord à un coffre ; affaler ses voiles, mettre un canot à la mer, puis, à force de ramer, mettre à terre une haussière. Enfin, viré au treuil, le voilier s'approchait du quai où il pouvait enfin accoster.

Toutes affaires cessantes, tout le monde prenait alors un coup en passant chez "Joséphine", avant de reprendre le travail et de laisser aux déchargeurs toute liberté sur le port et dans les cales.

Annexe 7

Des amendements marins au cabotage

Dans le dernier quart du 19ème siècle, l'activité portuaire du port de Perros-Guirec était dominée par le trafic des engrais marins comme de nombreux ports de la côte trégorroise. Les récents travaux du port avaient pour objectif de favoriser le dépôt et la circulation des charrettes, chargées de goémon, de sable et de maërl et le débarquement des navires à quai. Cependant, les bateliers éprouvaient des difficultés d'accès à cause du fruit du mur du quai trop prononcé. L'empierrement des terre-pleins très incliné, n'a jamais été cylindré. En 1883, les bateliers furent autorisés à faire des dépôts de sablons calcaires dans la partie de la grève située au fond du port de Perros entre l'extrémité de la rampe d'accès qui faisait suite au quai Neuf et la digue de ceinture qui réunissait le port à la jetée du Linkin.

Au tournant du siècle, l'activité du port s'intensifiait : des bateaux de fort tonnage venaient embarquer les produits locaux : pommes de terre, céréales, bois de mine, granit, pavés et y débarquaient du ciment, des produits de couverture, tuiles et ardoises et des engrais agricoles, chargés ensuite sur le train, inauguré le 1er juillet 1906, en partance pour Lannion. Cependant, ces bateaux devaient échouer à quai, d'où leur appellation d'"écraseurs de crabes".

Aux sénatoriales de 1912, un port à flot à Perros-Guirec faisait déjà partie des promesses de certains candidats.

En 1929, le trafic s'intensifiait entre céréales et pierres de taille embarquées à l'Île-Grande :

- Le 30 novembre 1929 : sortie du dundee "Marie-Julien", capitaine Keranflec, se rendant à l'Île-Grande prendre des pavés

- Le 28 novembre 1929 : malgré le mauvais temps persistant à contrarier la navigation, le dundee "Reine des Cieux" partait pour l'Île-Grande prendre un chargement de pierre à pavés pour le Havre

- Le 22 février 1930, sortie du "Rose-Léontine" allant à l'Île-Grande y charger des pavés et le 3 mai sortie du "Marie-Julien" sur lest pour la même destination

- Le 14 juin : entrées et sorties nombreuses pour transporter des pommes de terre pour l'Angleterre. Du 27 mai au 4 juin : départ de 511 tonnes de pommes de terre pour Plymouth et Teinmouth, et le 21 juin sortie de 300 tonnes de blé.
- Le 5 juillet 1930 : sortie du "Rose-Léontine" pour Le Havre avec 50 tonnes de pierres à pavés
- Le 11 avril 1931 : sortie du dundee "St-Antoine-de-Padoue" allant au Havre avec 25 tonnes de pierres de taille.

Annexe 8

L'anse de Trestignel à la pointe du Château

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

Cette anse porte au 18ème siècle le nom d'anse de Trestingard : "sous la pointe du Château de Perros (...) il n'y a que des bateaux de 20 à 25 tonneaux qui peuvent y aborder ; il y a ordinairement 8 à 9 pied d'eau, au bas de l'eau (...).

Port-Perre :

A l'est de cette anse, se trouve le "Port-Perre" : nous le trouvons en suivant la côte *dans l'Est de l'anse de Trestingard, à 1/2 lieüe de distance, en suivant la côte, il est tout considéré, dans les mêmes circonstances que ci-dessus ; si ce n'est que la mer y abandonne davantage la côte* (AN Mar. : D 222, f 136, AN art. 3 a19, f 161).

Annexe 9

Le 20 octobre 1898, était née la Société Nautique de Perros-Guirec, qui avait pour objet "d'organiser, chaque année, des régates à la voile et à la rame et généralement tout ce que ces fêtes peuvent comporter".

Annexe 10

Le ruisseau de Kerduel se lançait encore au début du 20ème siècle dans la rade de Perros-Guirec, en suivant la vallée encaissée, où deux moulins, le moulin de Gouzabas et celui de Pont-Guenec (qui a cessé de tourner en 1921), faisait tourner les marées meunières. Un autre cours d'eau menait au port depuis le front de mer, à l'ouest de la rade : Le ruisseau de Landerval, qui devait alimenter plus tard le bassin de chasse et être évacué par des vannes dans le port.

Annexe 11

Descriptif de la rade de Perros (synthèse d'après le rapport du SMVM de la Côte de Granit Rose, "L'évolution du littoral", J.P. Pinot, 1993) :

La rade de Perros est l'ensemble compris entre la Pointe de Trestignel, en Perros-Guirec et la Butte du corps de garde en Trélévern. Son ouverture vers le nord a un peu moins de 3 km de large, alors que le long de la côte de Louannec, la rade a 4 km de large. Contre les houles atlantiques, la Pointe de Trestignel constitue une protection très efficace. La présence au nord de la rade, de l'île Tomé, dont l'extrémité méridionale est à égale distance (2 km) des deux pointes, protège en outre la partie occidentale de la rade contre les houles de nord-est, nées dans la Manche. L'ancien lit du ruisseau de Kerduel et du ruisseau du Cruguil assure l'absence de rochers le long de l'axe oblique qui conduit au port de Perros et qui est aujourd'hui matérialisé par l'alignement des phares de Kerprigent et du Colombier.

La rade, qui a toujours constitué un abri apprécié contre la mer, a aussi été protégée contre les corsaires par deux batteries situées sur les pointes qui encadrent l'entrée ; ce qui en faisait autrefois une escale et un refuge pour les caboteurs. Sans même descendre à terre, les marins étrangers la fréquentaient aussi, les Hollandais par exemple, qui, ignorant jusqu'au nom de Perros, la désignaient sur leurs cartes sous celle de "Vlishaven" (le "port de la falaise"), tandis que l'île Tomé était pour eux "T'Groen Eylant".

Les rives de la rade de Perros comportent 3 types de paysages :

- sur les deux flancs les plus exposés aux houles du large, le littoral est assez abrupt, avec des falaises taillées dans le granite, au bas d'un versant raide qui forme des fausses falaises couvertes de landes,
- sur une partie du fond de la rade, la falaise a peu reculé
- dans les rentrants des cordons de galets alimentés par les débris du recul des falaises ; à l'est, côté Nantouar, c'est un cordon de galets qui borde la côte en gênant la sortie des eaux du ruisseau de Dourdu ; à l'ouest, côté Pont-Couennec, ce sont des flèches de galets, derrière chacune desquelles existe une dépression où la mer entre à marée haute ; ce qui a justifié la construction de petits quais d'accostage et de murs de soutènement.

Les fonds de rade, qui découvrent sur 1, 5 km de large en moyenne, sont composés d'affleurements rocheux sur plus de la moitié de la surface, de sable fin presque partout ailleurs, et de vase, devant Pont-Couennec.

Annexe 12

- 20062207740NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 4 num 1/29, Numplan 4.
20062207957NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 4 Num 1/38, Numplan 15.
20062207563NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 144.
20062207564NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 144.
20062207562NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 144.
20062207581NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 144.
20062207607NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 216.
20062207582NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 145.
20062207605NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 216.
20062207606NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 216.
20062208361NUCB : Collection particulière, .
20062208360NUCB : Collection particulière
20062207583NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 144.
20062207584NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 144.
20062207588NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 146.
20062207590NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 146.
20062207589NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Sup. 146.
20062208587NUCB : Direction départementales de l'Equipement (Côtes-d'Armor)
20062208776NUCB : Direction départementales de l'Equipement (Côtes-d'Armor)
20062207960NUCB : Direction départementales de l'Equipement (Côtes-d'Armor)
20062207714NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi.
20072205684NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor
20062207713NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi.

Illustrations



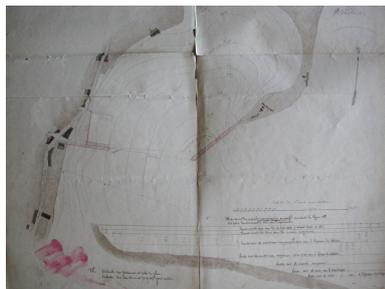
Extrait des plans cadastraux parcellaires de 1822 : 4 num 1/29, Numplan 4. (AD 22)
Phot. F. Bréhard
IVR53_20062207740NUCB



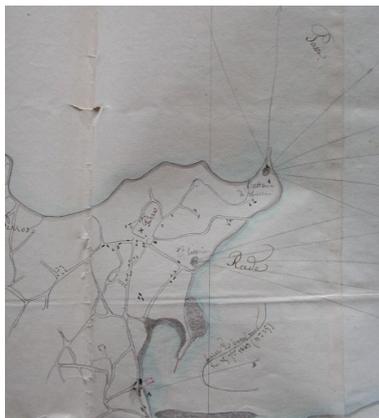
Extrait du cadastre de 1819, section B : la rade du port de Perros, Pont Couennec et le Colombier (A 440) (AD 22)
Phot. François Richard, Autr. Richard
IVR53_20062207957NUCB



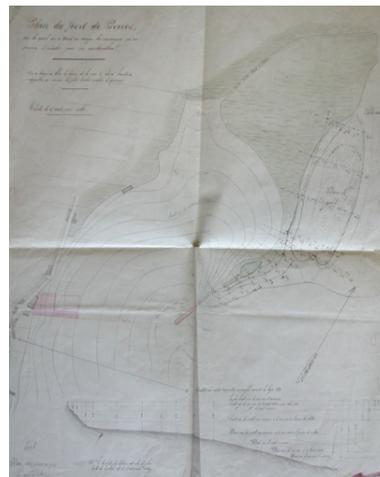
Plan général de la rade du port de Perros-Guirec 1842 (AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062207563NUCB



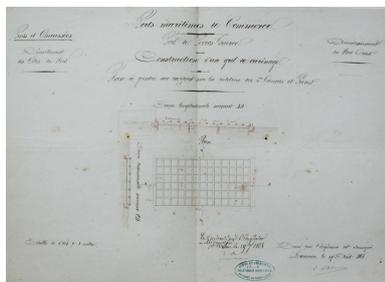
Plan de détail des aménagements prévus du port au Perros-Guirec en 1842 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062207564NUCB



Plan général de la rade de Perros-Guirec 1843 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062207562NUCB



Plan des aménagements projetés au port de Perros-Guirec en 1845 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062207581NUCB



Plan : projet d'un gril de carénage en 1868 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062207607NUCB



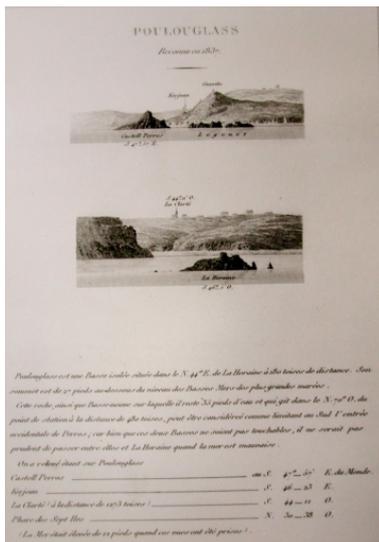
Plan du port de Perros-Guirec en 1855 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent, Phot.
 Léon Ruault de la Tribonnière
 IVR53_20062207582NUCB



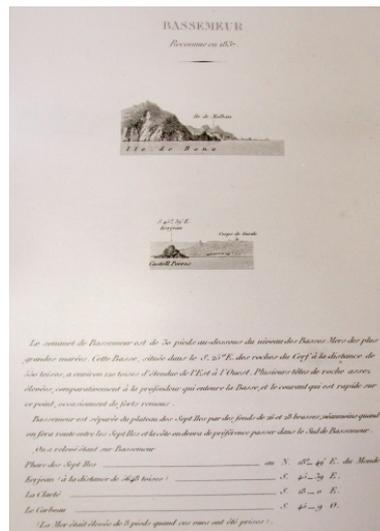
Plan du port de Perros-Guirec en 1892 : le bassin de chasse (AD 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062207605NUCB



Plan du port de Perros-Guirec en 1892 : le quai bas, la limite de curage du port, le chemin de ceinture (AD 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062207606NUCB



Relevé de côte de Beautemps-Beaupré en 1837 : remarquer le rocher par la passe ouest de la Horaine (pas encore balisée) et



Relevé de côte de Beautemps-Beaupré en 1837 : remarquer le moulin de Kerjean, le corps de garde et Castell Perros (AD 22)

la chapelle de La Clarté, comme
 amer remarquable (AD 22)
 Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-
 François Beautemps-Beaupré
 IVR53_20062208361NUCB

Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-
 François Beautemps-Beaupré
 IVR53_20062208360NUCB



Plan de la rade de Perros-Guirec
 par Beautemps-Beaupré, carte
 N° 974, édition 1865 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-
 François Beautemps-Beaupré
 IVR53_20062207583NUCB



Plan détail de la rade et nouveau
 du port de Perros-Guirec par
 Beautemps-Beaupré, carte N
 ° 974, édition 1865 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-
 François Beautemps-Beaupré
 IVR53_20062207584NUCB



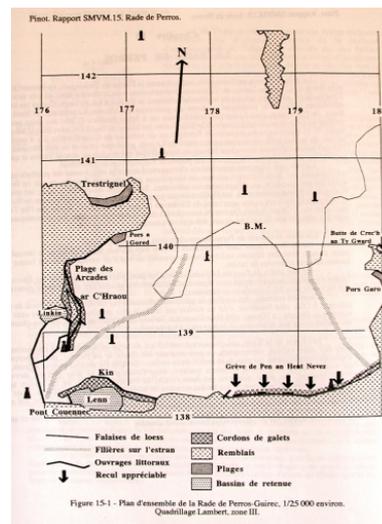
Plan général du port de
 pêche de Perros-Guirec,
 projeté en 1920 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent, Phot. Allain
 IVR53_20062207588NUCB



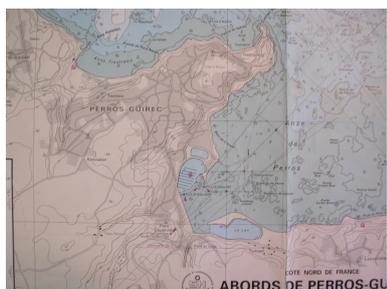
Détail du nouveau bassin à flot
 du port de pêche, 1920 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent, Phot. Allain
 IVR53_20062207590NUCB



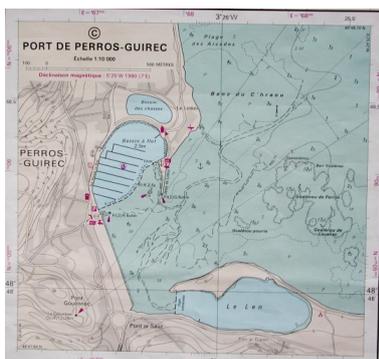
Plan général du port de pêche de
 Perros-Guirec, projeté en 1920 : détail
 de l'écluse et du brise-lames (AD 22)
 Phot. Guy Prigent, Phot. Allain
 IVR53_20062207589NUCB



Plan d'ensemble de la rade de
 Perros-Guirec (SMVM Côte
 de Granite Rose, Pinot, 1993)
 Phot. Guy Prigent, Phot. Jean-
 Pierre Pinot, Autr. Jean-Pierre Pinot
 IVR53_20062208587NUCB



Carte marine : les abords de Perros-Guirec (SHOM, DDE 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062208776NUCB



Carte marine : le port de Perros-Guirec aujourd'hui (SHOM, DDE 22)
 Phot. Guy Prigent,
 Phot. Auteur inconnu
 IVR53_20062207960NUCB

Noms des Bureaux.	Quantités de Marchandises taxées.			
	au poids	à la valeur		en
	en sacs	en mètres	à l'unité	en sacs
Cabotage (Rouie)				
Tréguier	991,200	26,910	11,600	200
Guimpol	1,106,200	7,300	48,500	1
Lannion	369,100	20	760	200,000
Ponticieux	219,100	175	10,100	4,700
Segardieux	579,200	62	4,300	1,100
Perros.	118,400	10	1,000	2,000
Total de la principauté	3,005,500	270	14,900	212,000

Etat du mouvement commercial en 1852 pour les bureaux de la principauté de Tréguier, dont Perros-Guirec (AD 22)
 Phot. Guy Prigent
 IVR53_20072205684NUCB



Vue du port de Perros-Guirec, port de cabotage, en pleine activité au début du 20ème siècle : la goélette Louisiane de Perros en déchargement (AD 22)
 Phot. Guy Prigent
 IVR53_20062207714NUCB



Vue du port de Perros-Guirec en 1909 (AD 22)
 Phot. Guy Prigent
 IVR53_20062207713NUCB



Vue générale du Port de Perros-Guirec
 Phot. Guy Prigent
 IVR53_20062207636NUCA



Le bassin à flot et son mur de retenue à grande marée basse
 Phot. Guy Prigent
 IVR53_20062207712NUCA



Le bassin à flot et la porte
 Phot. Guy Prigent
 IVR53_20062207638NUCA



Le bassin à flot et le quai de l'Eperon
 Phot. Guy Prigent
 IVR53_20062207637NUCA



Le bassin d'échouage
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062207639NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Les ports de Bretagne (IA29132231)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Quartier de la Rade (Perros-Guirec) (IA22006171) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, la Rade

Abri du canot de sauvetage de Perros-Guirec (IA22007142) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, la Rade, rue Ernest-Renan

Bassin de chasse et bassin à flot, boulevard du Linkin (Perros-Guirec) (IA22007152) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, Linkin, boulevard du Linkin

Digue du port de Perros-Guirec (IA22007141) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, la Rade, rue de la Jetée

Quais, cales et bassin du port de Perros-Guirec (IA22007125) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, rue Ernest-Renan

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Extrait des plans cadastraux parcellaires de 1822 : 4 num 1/29, Numplan 4. (AD 22)

IVR53_20062207740NUCB

Auteur de l'illustration : F. Bréhard

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Extrait du cadastre de 1819, section B : la rade du port de Perros, Pont Couennec et le Colombier (A 440) (AD 22)

IVR53_20062207957NUCB

Auteur de l'illustration : François Richard

Auteur du document reproduit : Richard

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



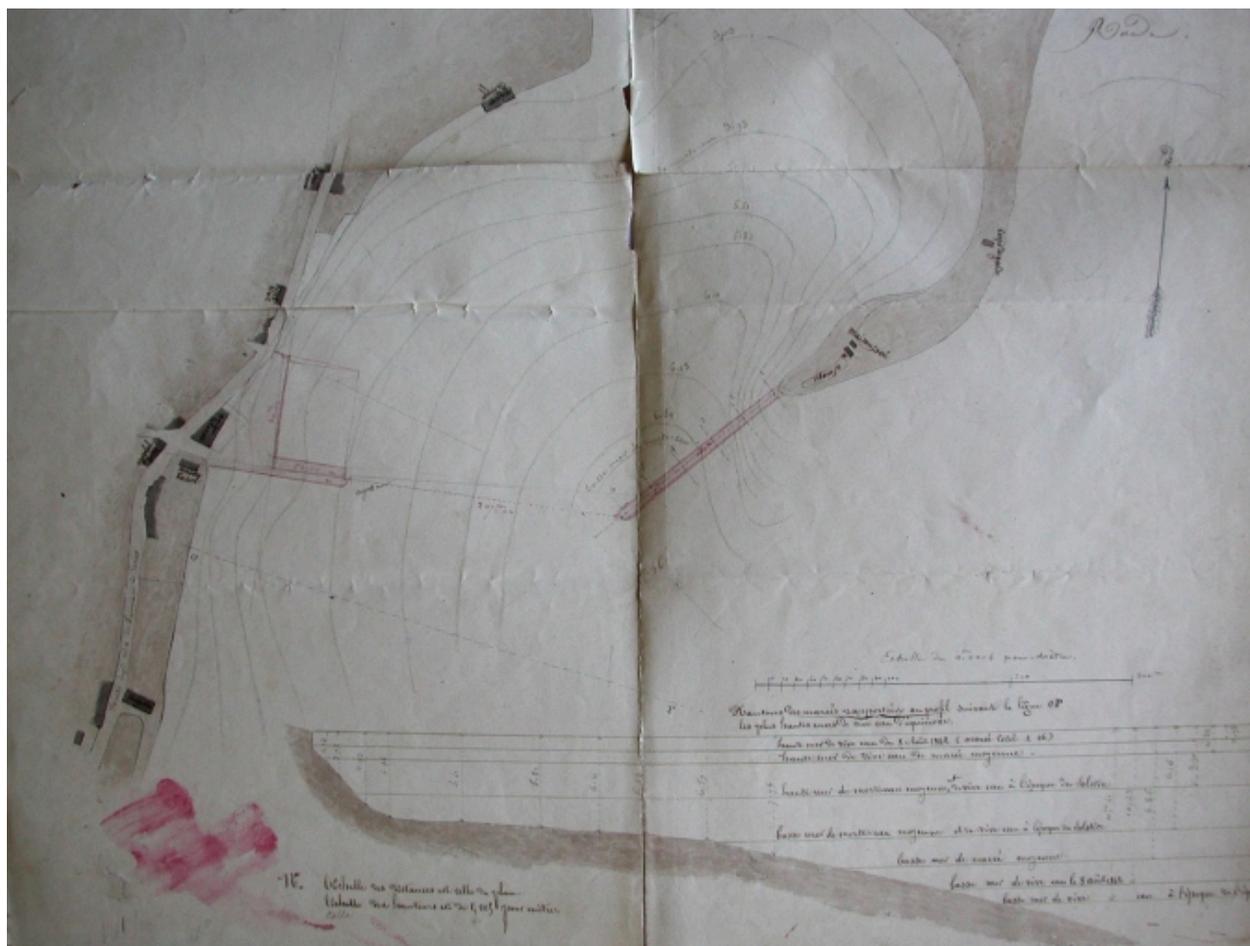
Plan général de la rade du port de Perros-Guirec 1842 (AD 22)

IVR53_20062207563NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Plan de détail des aménagements prévus du port au Perros-Guirec en 1842 (AD 22)

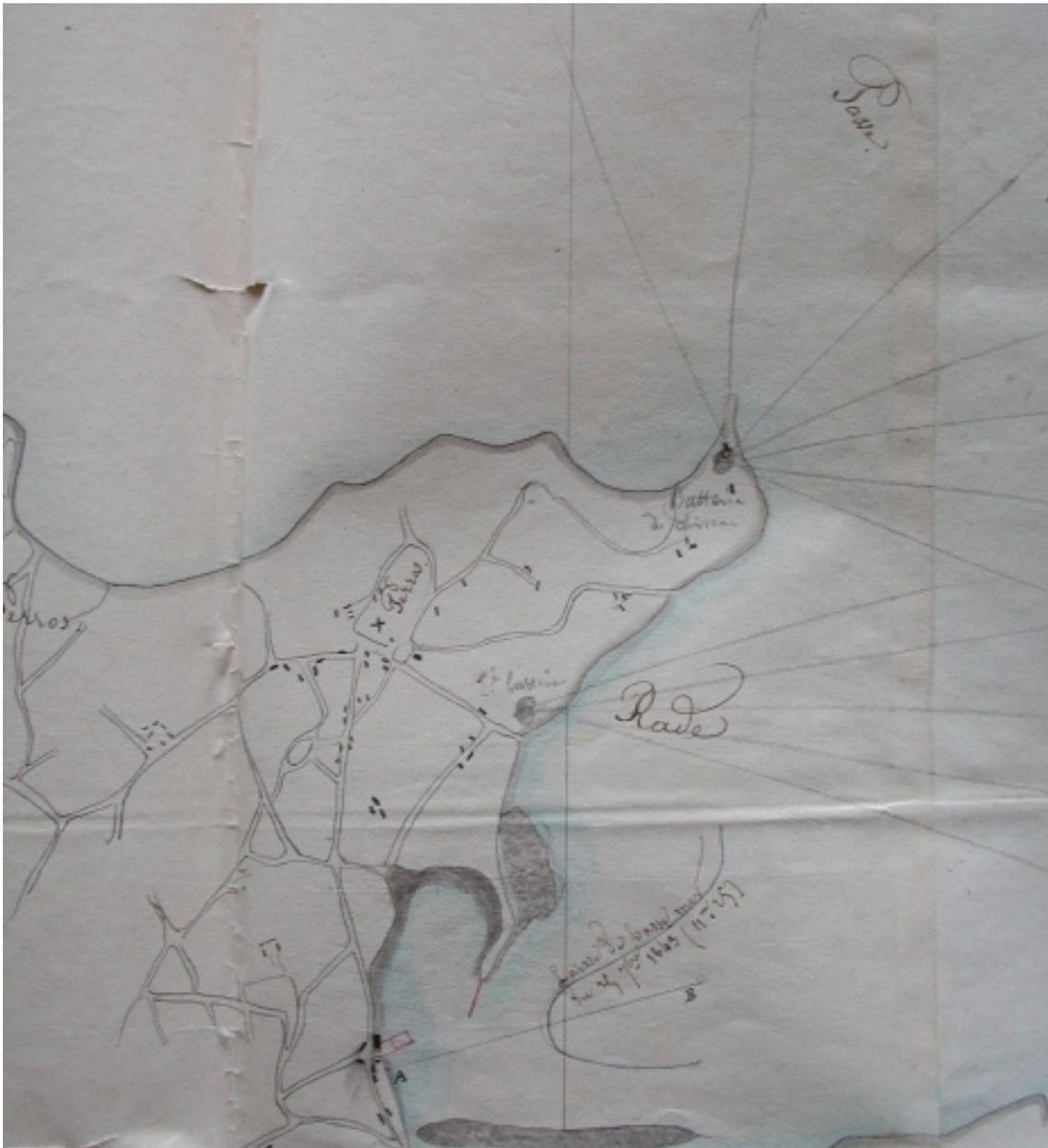
IVR53_20062207564NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



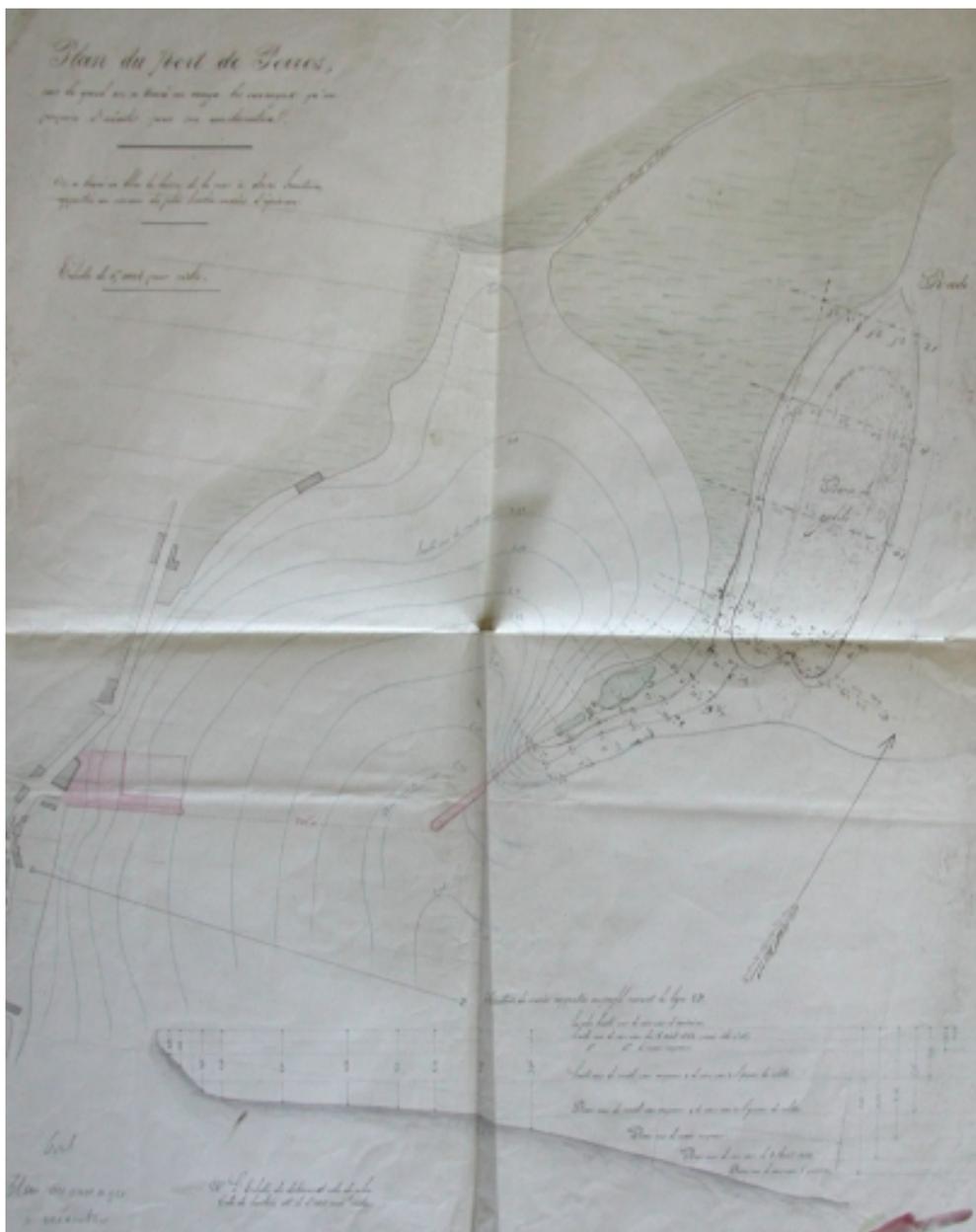
Plan général de la rade de Perros-Guirec 1843 (AD 22)

IVR53_20062207562NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



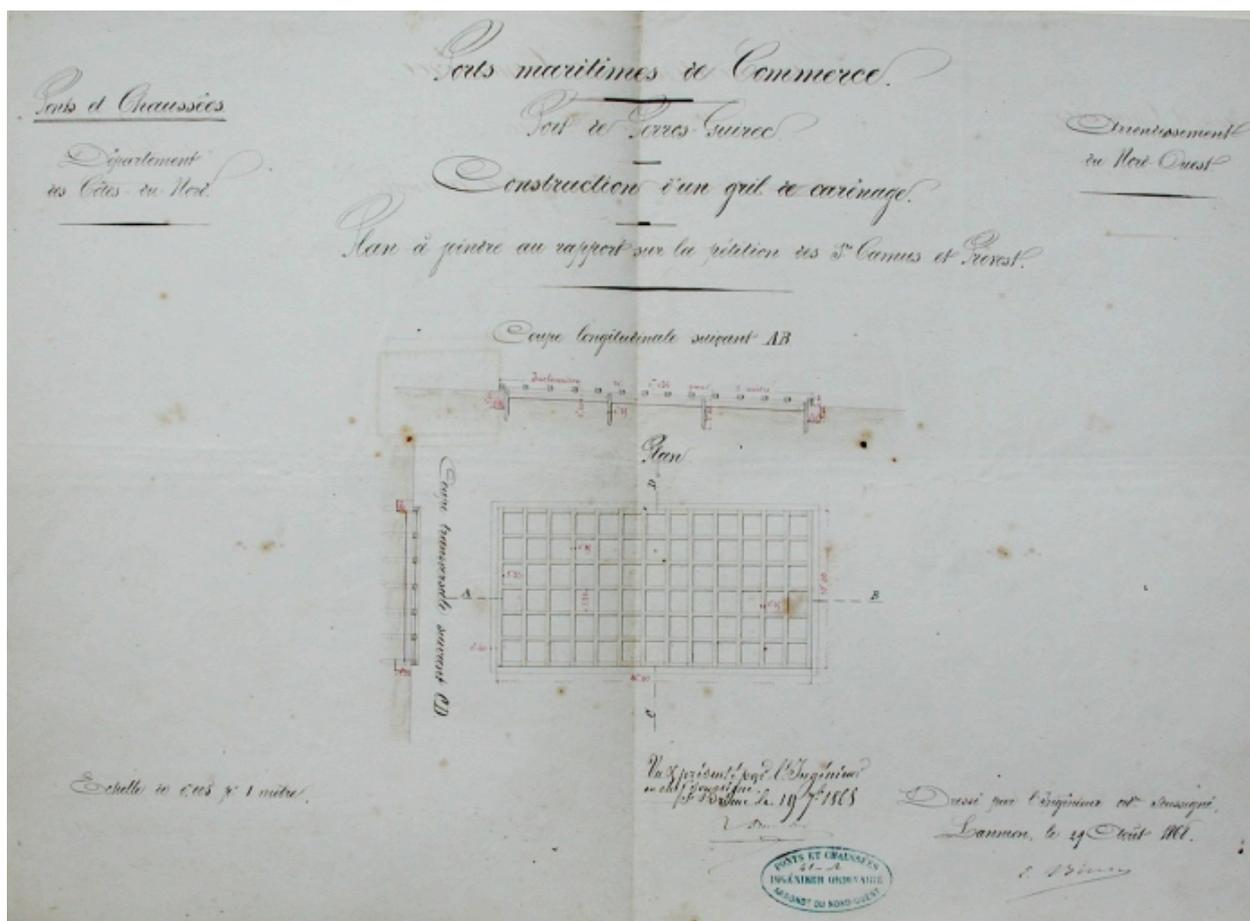
Plan des aménagements projetés au port de Perros-Guirec en 1845 (AD 22)

IVR53_20062207581NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Plan : projet d'un gril de carénage en 1868 (AD 22)

IVR53_20062207607NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Plan du port de Perros-Guirec en 1855 (AD 22)

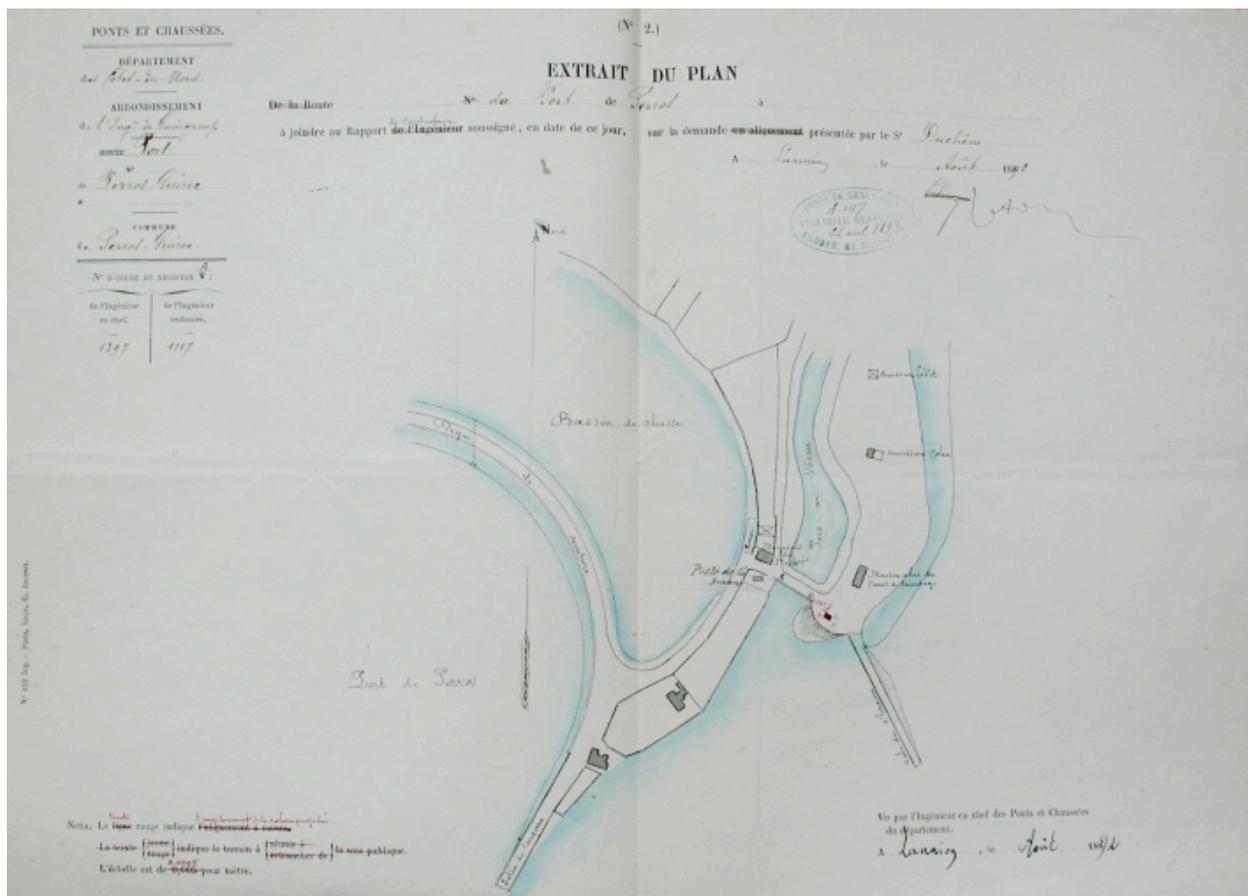
IVR53_20062207582NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Léon Ruault de la Tribonnière

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



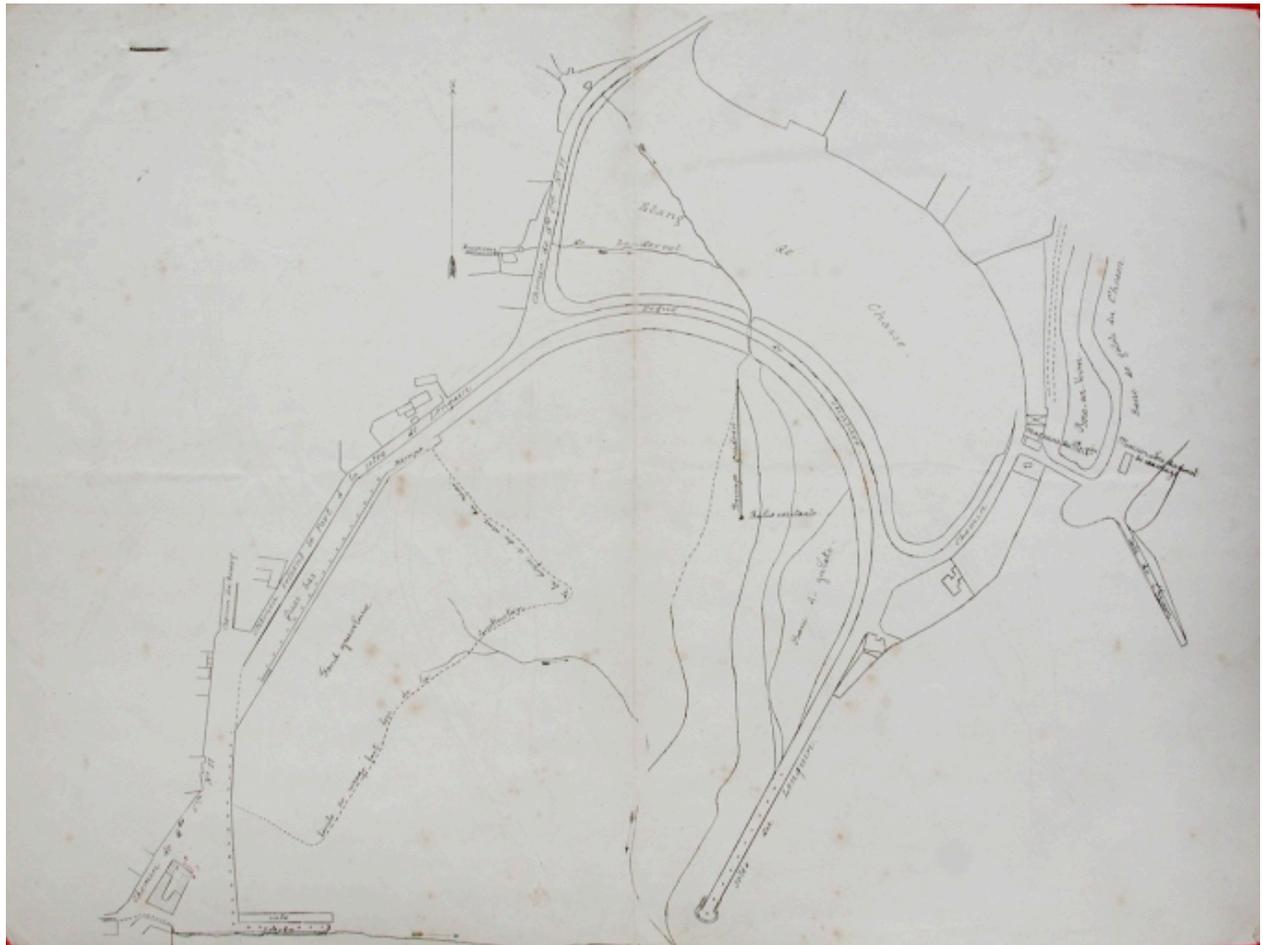
Plan du port de Perros-Guirec en 1892 : le bassin de chasse (AD 22)

IVR53_20062207605NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Plan du port de Perros-Guirec en 1892 : le quai bas, la limite de curage du port, le chemin de ceinture (AD 22)

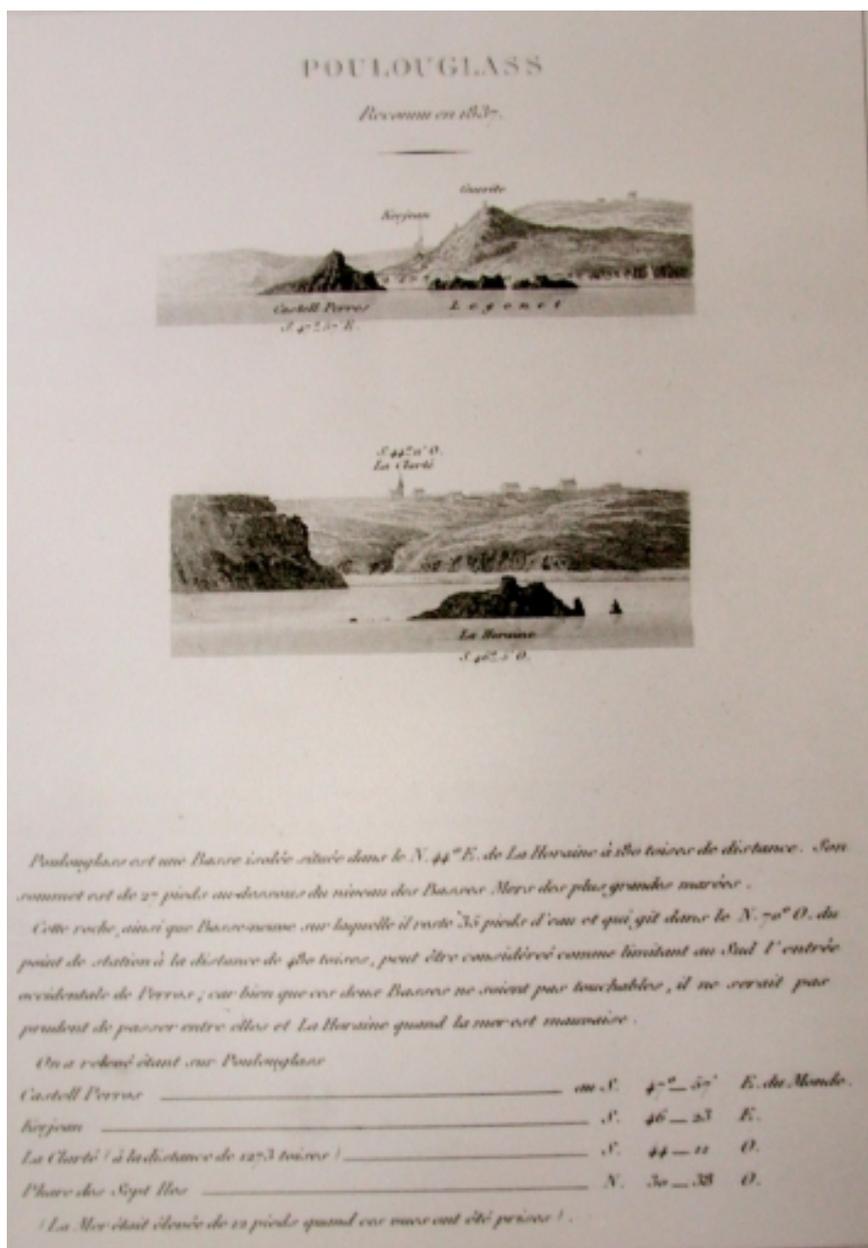
IVR53_20062207606NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Relevé de côte de Beutemps-Beaupré en 1837 : remarquer le rocher par la passe ouest de la Horaine (pas encore balisée) et la chapelle de La Clarté, comme amer remarquable (AD 22)

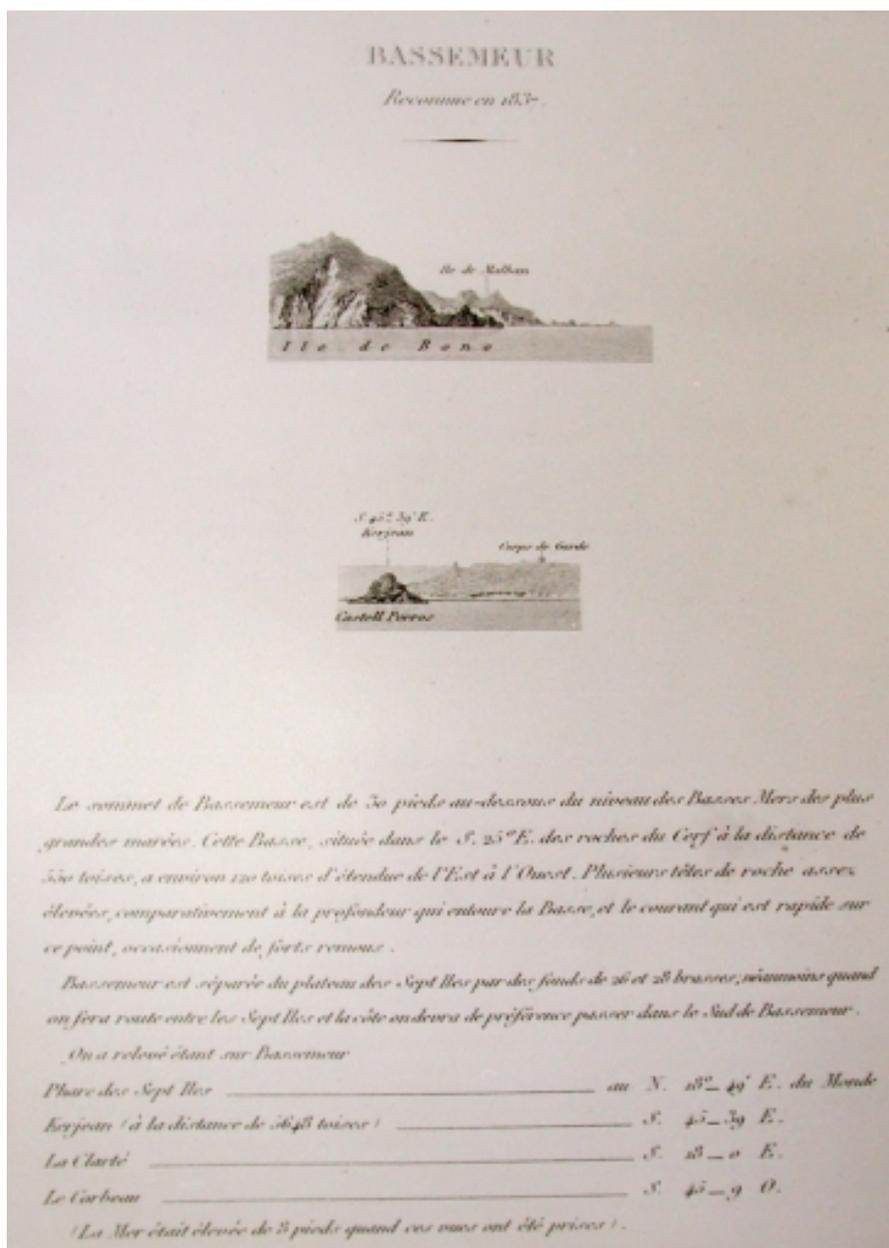
IVR53_20062208361NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beutemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Relevé de côte de Beautemps-Beaupré en 1837 : remarquer le moulin de Kerjean, le corps de garde et Castell Perros (AD 22)

IVR53_20062208360NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Plan détail de la rade et nouveau du port de Perros-Guirec par Beauteemps-Beaupré, carte N° 974, édition 1865 (AD 22)

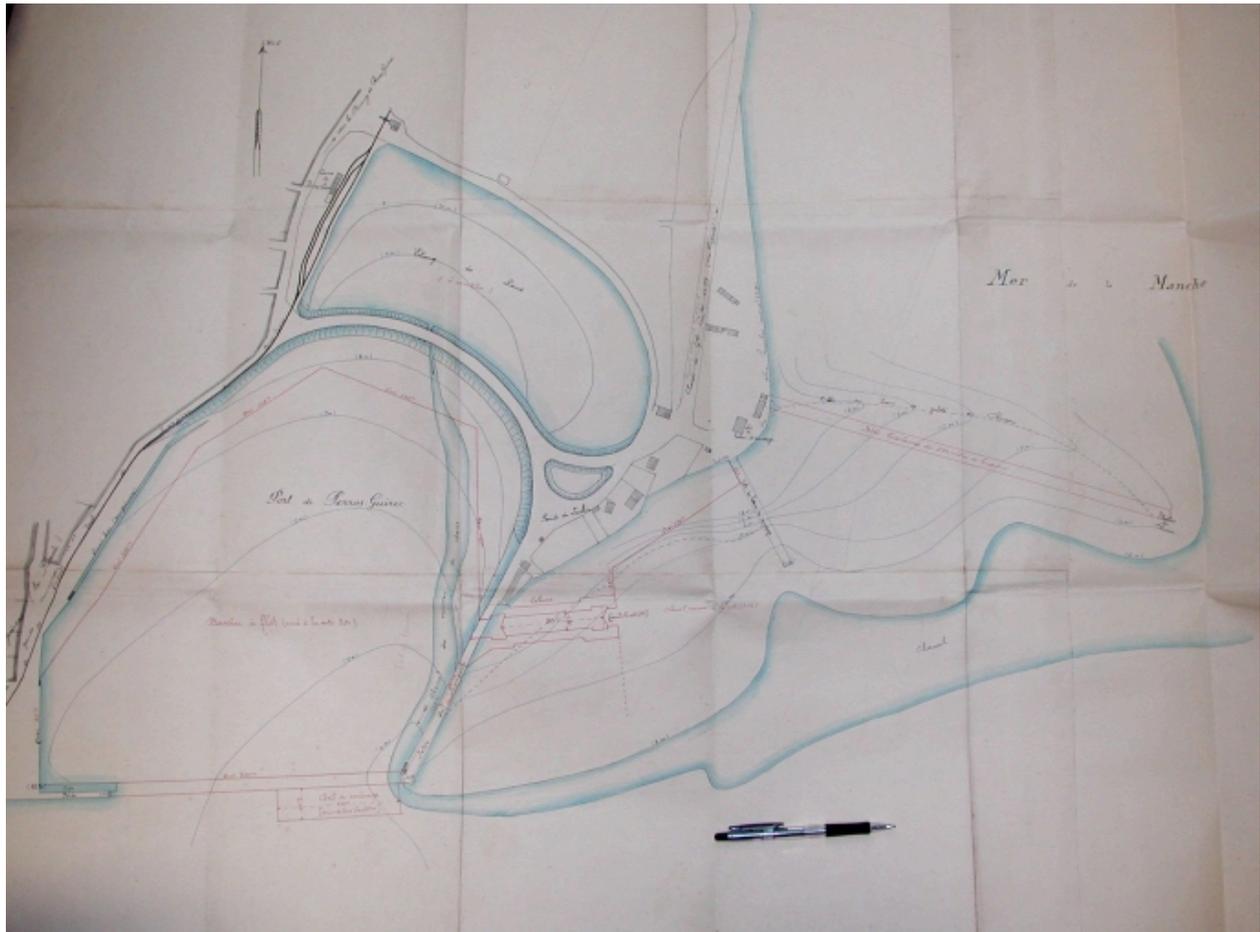
IVR53_20062207584NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beauteemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Plan général du port de pêche de Perros-Guirec, projeté en 1920 (AD 22)

IVR53_20062207588NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



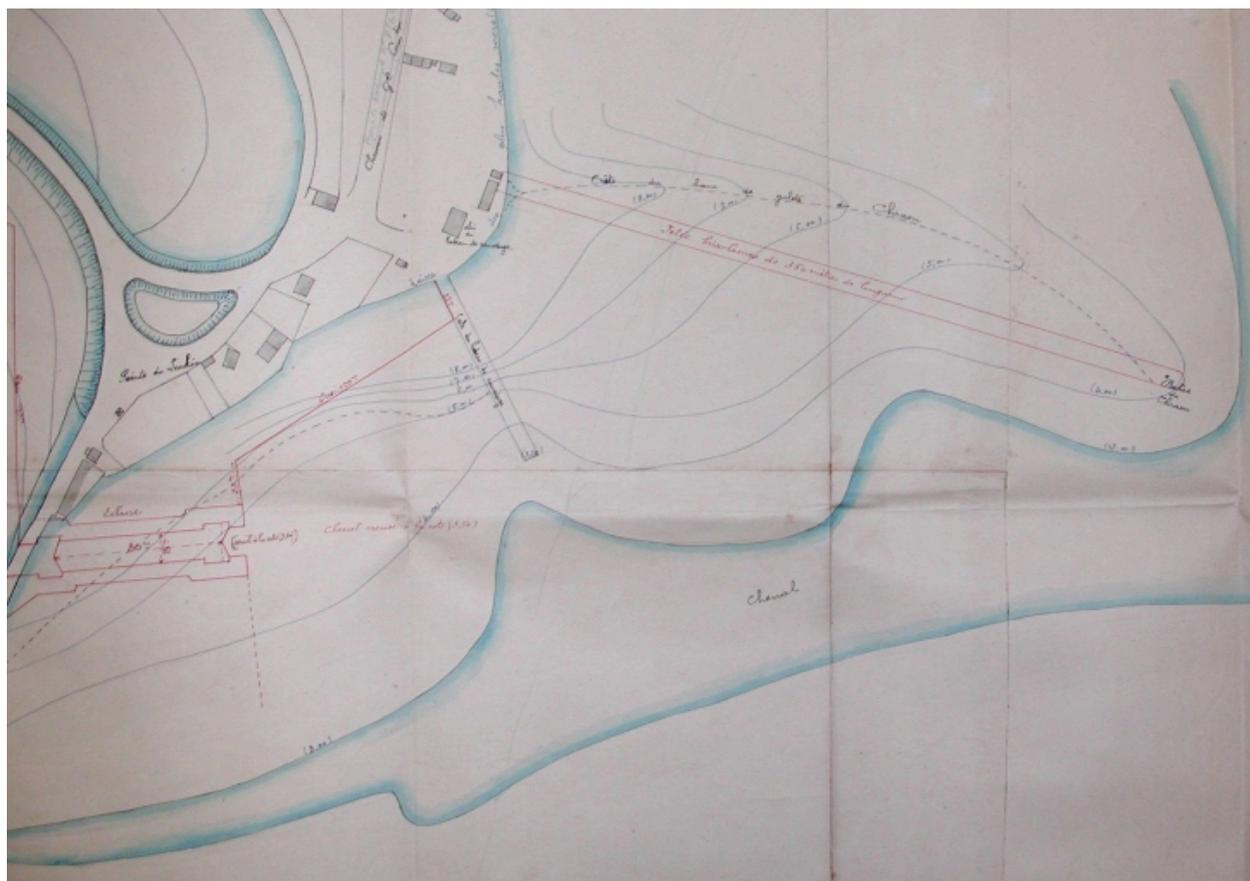
Détail du nouveau bassin à flot du port de pêche, 1920 (AD 22)

IVR53_20062207590NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Plan général du port de pêche de Perros-Guirec, projeté en 1920 : détail de l'écluse et du brise-lames (AD 22)

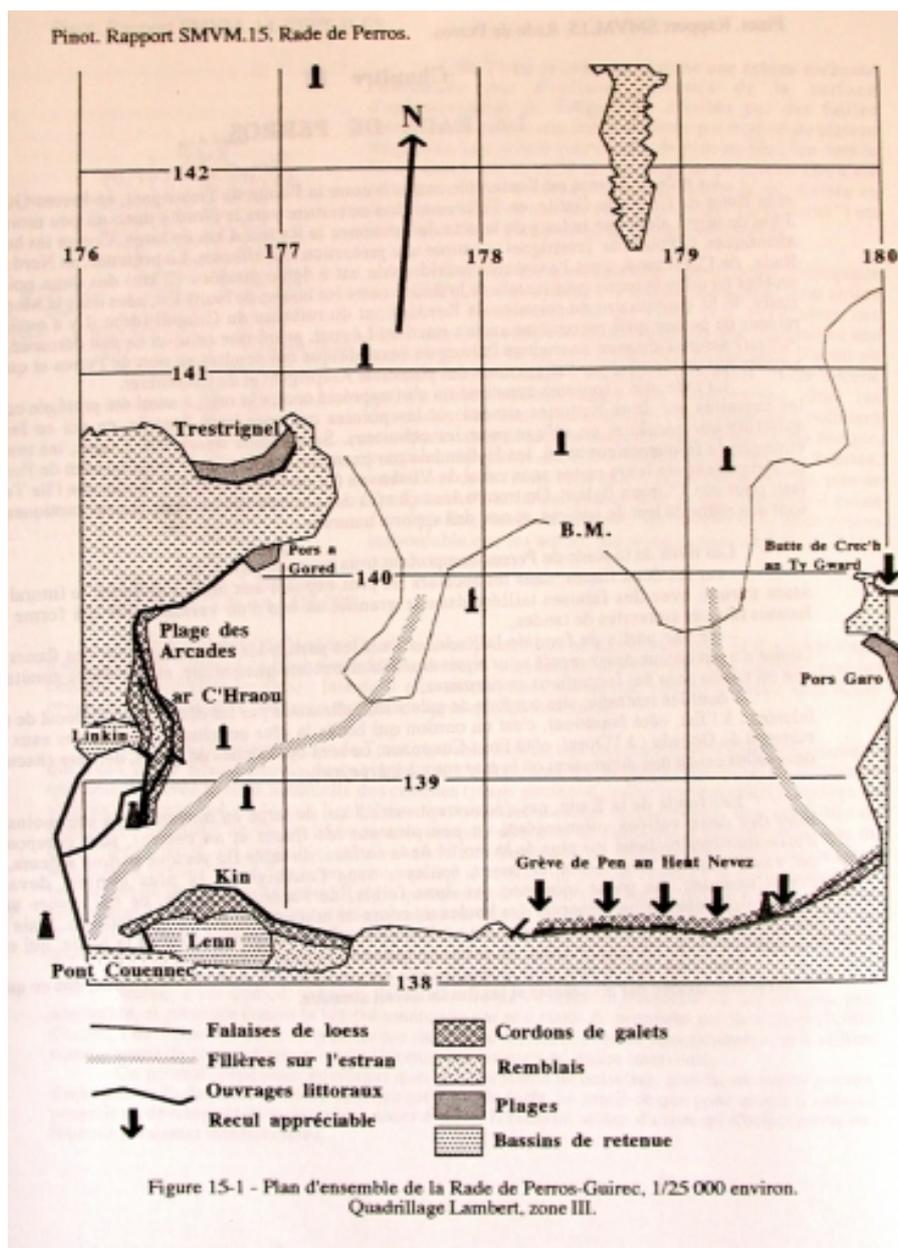
IVR53_20062207589NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Plan d'ensemble de la rade de Perros-Guirec (SMVM Côte de Granite Rose, Pinot, 1993)

Référence du document reproduit :

- **L'évolution du littoral autour de la Baie de Lannion et de la Côte de Granite Rose**
Dans : "L'évolution du littoral autour de la Baie de Lannion et de la Côte de Granite Rose" / J.P. Pinot, in SMVM baie de Lannion, Brest : UBO-IUEM, 1993.Plan.
Direction départementale de l'Équipement des Côtes-d'Armor

IVR53_20062208587NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Jean-Pierre Pinot

Auteur du document reproduit : Jean-Pierre Pinot

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



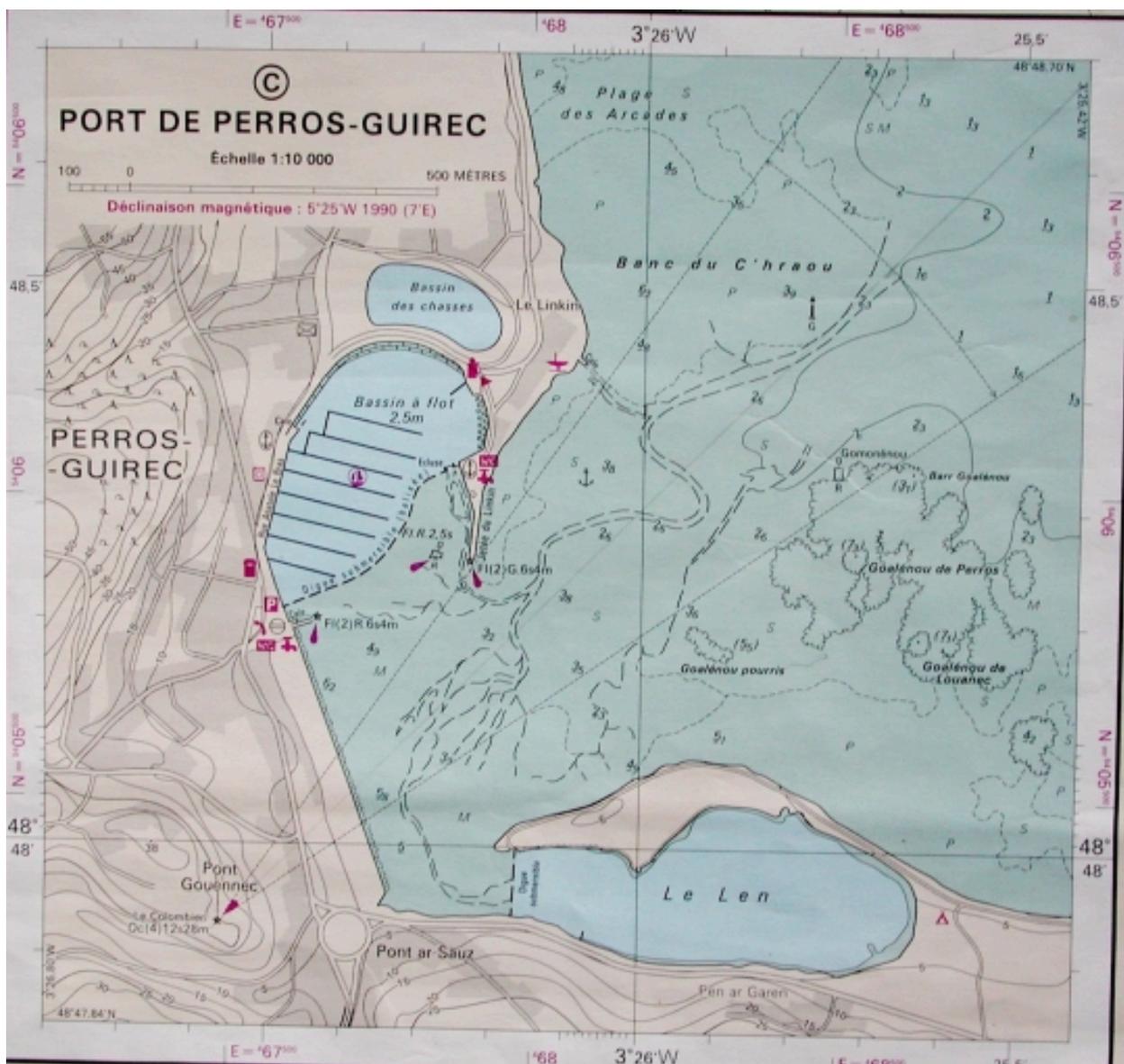
Carte marine : les abords de Perros-Guirec (SHOM, DDE 22)

IVR53_20062208776NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Carte marine : le port de Perros-Guirec aujourd'hui (SHOM, DDE 22)

IVR53_20062207960NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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

Noms des Bureaux.	Quantités de Marchandises taxifiées.						au Nombre
	au poids	à la Mesure			à la Valeur		
		au mètre	au mètre	à l'hectolitre	poids	Valeur	
Cabotage (Sortie)							
Tréguier	991,300	.	.	69,419	12,811	2093	.
Lainyrol	1,166,200	.	730	48,254	.	.	6,626,620
Lannion	369,500	30	760	100,039	67,300	8,000	J
Ponticieux	459,200	175	.	99,187	.	4,795	.
Lezardieux	579,300	62	.	43,674	15,500	1550	35,200
Perros.	158,500	.	.	3,020	34,000	2,298	.
Total de la principauté	3,403,600	270	1490	358,702	119,600	18,736	7,011,820

Etat du mouvement commercial en 1852 pour les bureaux de la principauté de Tréguier, dont Perros-Guirec (AD 22)

IVR53_20072205684NUCB

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 Perros-Guirec, port de cabotage, en pleine activité au début du 20ème siècle : la goëlette Louisiane de Perros en déchargement (AD 22)

IVR53_20062207714NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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



Vue du port de Perros-Guirec en 1909 (AD 22)

IVR53_20062207713NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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



Vue générale du Port de Perros-Guirec

IVR53_20062207636NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le bassin à flot et son mur de retenue à grande marée basse

IVR53_20062207712NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le bassin à flot et la porte

IVR53_20062207638NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le bassin à flot et le quai de l'Eperon

IVR53_20062207637NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le bassin d'échouage

IVR53_20062207639NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation