

Bretagne, Côtes-d'Armor
Binic-Étables-sur-Mer

Port de Binic (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22007874

Date de l'enquête initiale : 2007

Date(s) de rédaction : 2007

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

Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : port

Parties constituantes non étudiées : bassin à flot, bassin d'échouage, avant-port, écluse, quai, phare, quai

Compléments de localisation

commune fusionnée après inventaire Commune inventoriée sous le nom de Binic

Milieu d'implantation :

Références cadastrales : . Domaine Public Maritime

Historique

Au 17^{ème} siècle, Binic était le port le plus important de la baie de Saint-Brieuc : il armait 12 à 15 navires pour Terre-Neuve en 1612. La ville était regroupée autour du port, avec une vingtaine de maisons alignées entre le plan d'eau et la côte de la Ville-Cadio, sous la garde de la chapelle de Saint-Julien.

Des celliers et des chantiers navals s'abritent au pied de la falaise ou au bord du marécage qui sert d'hivernage pour les bateaux et de port d'échouage. En effet, la configuration du "port d'Ik", comme il était appelé du temps de la présence romaine (le "camp romain des Bernains"), occupe un vaste plan d'eau, appelé "baye de Binic", à l'emplacement de l'actuel bassin à flot, qui s'étend jusqu'à l'embouchure de l'Ic, depuis la "hautte terre d'Etable" (la falaise au-dessus de l'actuel quai Jean Bart) jusqu'à la "hautte terre de Pordic", couvrant l'actuelle esplanade de la Banche. Cependant, la rareté des ouvrages portuaires (seuls existent deux tronçons de quai de part et d'autre du ruisseau venant d'Etables) entraîne des demandes répétées de population maritime auprès de la duchesse de Mercoeur (1611-1612), puis auprès du duc de Penthièvre (1651) pour obtenir la construction ou la réédification d'une digue de 300 pieds de long, dans un premier temps (soit 99 m), portée ensuite à 68 toises (132 m), à l'entrée du port de Binic (à flanc de falaise).

Le premier dessin connu du port est une reproduction du plan dressé en 1651 par du Servau, architecte des Bâtiments du Roy (**fig.1**). Le second dessin, daté de 1732, le reprend en y apportant quelques modifications. On peut remarquer sur ce plan les trois cours d'eau qui se jettent dans la baie de Binic, un pont à deux arches qui enjambe l'Ic et quelques quais rive gauche, avec au fond de la baie, "la Banche ou Scillon", avec une grève d'échouage, en aval de la chaussée. Une tour carrée est dessinée au commencement de l'actuel quai Jean Bart, qui n'existe plus en 1730. Un château est situé à l'emplacement de l'actuelle maison Taillard, ancienne propriété Le Saulnier de Saint-Jouan, rue Joffre.

Il faut attendre la seconde moitié du 18^{ème} siècle (1754) pour que les Etats de Bretagne répondent enfin aux demandes des armateurs et débloquent les fonds nécessaires (avec la contribution des habitants par l'octroi) pour la construction du môle destiné à abriter les navires poursuivis par l'ennemi et accueillir les navires morutiers. Le chantier durera vingt ans pour une réalisation de médiocre qualité : une jetée en pierres sèches, avec remplissage de moellons, située à l'emplacement de l'ancienne chaussée (à l'emplacement de l'actuelle écluse du bassin). Ce môle doit être régulièrement restauré jusqu'à l'an III, au moment où démarre la construction des premiers quais : le quai Jean Bart en 1791, terminé en 1809 et le quai de Courcy terminé en 1844, après de multiples prolongements, soit une longueur totale de 500 mètres de quais. Il faut préciser que ces quais, ainsi que l'ancien rocher Couturier et l'ancien chantier naval (transformé en jardin public) furent intégrés au domaine communal en 1930.

Le port de Binic est établi en 1863 par l'Etat avec une subvention du Département des Côtes du Nord, équivalent au tiers de la dépense.

Il s'ensuit au cours de cette première moitié du 19^{ème} siècle de nouveaux projets : le quai de Pordic en 1835, estacade plusieurs fois prolongée entre 1839 et 1841, pour atteindre en 1900, le musoir de l'ancien môle et l'avant-port, et la jetée de Penthièvre en 1855. Le bassin à flot, commencé en 1896, renégocié en 1913 et en 1931 par les élus locaux, est réalisé en 1966. La nouvelle physionomie du port va peu changer par la suite, bien que les navires de plaisance remplacent progressivement les bateaux de grande et de petite pêche, avec les équipements associés. Les travaux de réaménagement des portes du bassin à flot sont achevés en 1994 et le fonctionnement est identique au fonctionnement ancien, avec un temps d'ouverture limité en fonction de la marée.

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

Description

Le port de Binic est implanté à l'embouchure de la la rivière Ic dont le débit passe à travers le bassin à flot. Le port est limité au sud par une jetée verticale en maçonnerie, renforcée au pied par des contreforts et des enrochements dans sa partie distale. Une piscine a été installée au contact de la plage de la Banche. L'avant-port constitue une zone d'échouage totalement asséchée à basse mer, à l'exception d'un chenal qui serpente et évacue les eaux fluviales sortant du bassin. A la fin du 19^{ème} siècle, le port de Binic offre plus d'un kilomètre de quais des deux côtés de l'ancien port, ainsi qu'un avant-port d'échouage protégé par une digue (la jetée de Penthièvre), longue de 315 mètres (équipée d'un fanal) et le prolongement de l'ancienne estacade. 360 mètres de quais étaient disponibles pour les caboteurs. Aujourd'hui, le port de Binic dispose d'un bassin à flot pour la plaisance et d'un avant-port, avec un quai pour le débarquement des bateaux de pêche.

Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : pierre, moellon ; pierre, pierre de taille ; béton

Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état, restauré

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la commune

Références documentaires

Documents d'archive

- **Plan du port de Binic vers 1650**
AD Côtes d'Armor. Série E **1e 1235**. Plan du port de Binic vers 1650.
- **Plan du port de Binic en 1822**
AD Côtes d'Armor. Série S **Suppl. 94**. Plan du port de Binic en 1822.
- **Plan calque de la vieille jetée et du port de Binic en 1857**
AD Côtes d'Armor. Série S **Suppl. 89**. Plan calque de la vieille jetée et du port de Binic en 1857.
- **Plan du port de Binic : projet d'amélioration, construction et réparation des quais et de la cale, 1872-1876.**
AD Côtes d'Armor. Série S **Suppl. 92**. Plan du port de Binic : projet d'amélioration, construction et réparation des quais et de la cale, 1872-1876.
- **Plan du port de Binic pour l'Atlas en 1890**
AD Côtes d'Armor. Série S **Suppl. 94**. Plan du port de Binic pour l'Atlas en 1890.

Bibliographie

- **Binic, port du Goëlo**

QUERRE, Christian. **Binic, port du Goëlo**. Binic : Editions Dahin, 1987.

- **Souvenirs de Binic (1900-1960)**

QUERRE, Christian, LERIBAU, Philippe. **Souvenirs de Binic (1900-1960)**. Binic : éditions du Dahin, 2004.

Annexe 1

Historique du port de Binic : rapport de l'ingénieur ordinaire Thiébaud, 27 juin 1892.

Historique du port de Binic : rapport de l'ingénieur ordinaire Thiébaud, 27 juin 1892. Sources : AD 22, S Suppl. 91.

L'avant-port de Binic a été créé de main d'homme et est compris entre deux jetées en maçonnerie, connues sous le nom de "vieille jetée" et de "môle de Penthievre". Ce dernier ouvrage est considérable et n'a pas moins de 350 m de longueur. Il est enraciné dans les rochers dits de Portenay et situé à 200 m de la vieille jetée. Il se dirige d'abord dans l'est-sud-est sur une longueur de 250 m pour s'infléchir ensuite vers le sud, en faisant avec sa première direction un angle de 25°. Le môle présente à l'intérieur un mur de quai où les navires peuvent au besoin, effectuer leur chargement et déchargement. Il n'existe pas dans l'avant-port d'autre point où les navires puissent accoster. La vieille jetée est terminée, de ce côté, par un talus incliné, et la partie de rivage qui s'étend entre les deux jetées est garnie de rochers dangereux.

Le port proprement dit se trouve placé de l'autre côté de la vieille jetée par rapport au port de Penthievre. Il s'étend sur une longueur de 500 m, depuis cette jetée jusqu'au pont métallique construit sur la rivière d'Ic pour relier les deux rives du port et servir en même temps au passage du chemin de grande communication de St-Brieuc à Paimpol. Au nord, règne un quai continu mais irrégulier dans ses alignements ; au sud, la jetée dite de l'Estacade, une cale de construction et une petite anse réservée pour les dépôts d'amendements marins servent de limite de port. Sa largeur est de 86 m, à l'extrémité de l'estacade, de 112 m au milieu de cet ouvrage et de 48 m seulement vis-à-vis de la cale de construction. La direction générale du port dans le sens de sa longueur est de l'est à l'ouest. L'entrée du port est située dans l'angle sud-est, entre la pointe de l'estacade et la vieille jetée, qui sont séparées par une passe de 70 m de longueur.

En entrant dans le port, on trouve d'abord, à droite, le quai de la vieille jetée, d'une longueur de 124 m, y compris la cale débarcadère qui se termine vers le musoir. Le couronnement de cette jetée présente une plate-forme de 8 à 10 m de largeur, protégée contre la mer par un parapet de 3, 40 m d'épaisseur.

À la jetée succède une ligne d'anciens quais d'une longueur totale de 292 m, disposée suivant deux alignements droits, à peu près d'égale longueur, faisant entre eux un angle rentrant de 171°. Les parements de ces murs sont formés de forts matériaux simplement ébauchés. La maçonnerie est assez grossièrement faite et repose en plusieurs points sur des rochers dérasés, qui sont apparents à la partie inférieure.

Cette première partie des quais de Binic est bordée, sur les premiers 200 m, à partir de la jetée, de maisons et de magasins de construction récente, vis-à-vis desquels règne un terre-plein de 16 m de largeur uniforme.

Un quai plus moderne, avec parements en pierres appareillées, fait suite à ces anciens quais et s'étend jusqu'au pont métallique. Sa longueur est de 200 m, et se répartit entre trois alignements formant deux angles de 168° et de 165°, saillants vers la rivière. Cette première partie des quais nord du port fait sur la première une saillie de 10, 80 m, qui est rattachée au moyen d'une cale débarcadère.

À gauche de l'entrée du port se présente le quai de la jetée de l'estacade, dont l'extrémité se détourne en forme de pan coupé vers cette entrée. Le quai est en ligne droite sur le reste de son développement ; sa longueur utile est de 280 m. le terre-plein qui correspond au couronnement de la jetée, suffit à tous les besoins du commerce.

La cale de construction est située à l'origine de la jetée de l'estacade sur laquelle elle forme une saillie de 60 m. Elle se compose d'un plan incliné ayant cette dernière largeur et une longueur de 40 m, et se terminant à son sommet par un terre-plein horizontal de 27 m de long, équipé d'un mur de quai, qui se prolonge jusqu'au chemin de grande communication.

Annexe 2

Historique du port de Binic selon les rapports des ingénieurs

Historique du port de Binic selon les rapports des ingénieurs (AD 22 S Suppl. 88-91-93-94) :

- 1612 : les ports de Binic et de Portrieux sont les premiers ports en France à expédier des navires pour la pêche de la morue à l'île de Terre-Neuve
- 1708 : les Hollandais attaquent les navires de Binic, s'en emparent et les brûlent. Pendant les guerres suivantes, les négociants arment et expédient leurs bâtiments en aventuriers
- 1744 : nouvelles attaques des Anglais contre les navires terre-neuviers, qui sont tous capturés (bâtiments de faible tonnage)

- 1747 : situation de misère du port : "la pêche à la morue ne rapporte plus depuis 20 ans"
- 1757 : le sieur Fortin du Légué, architecte surveille les travaux des ports de Binic et Saint-Quay
- 1760-1762 : début de la construction du port : aménagement d'une carrière, d'une forge pour la marine. Magin, ingénieur du Roy pour la Marine, fait construire un bateau plat à St-Malo pour transporter les matériaux de la falaise au chantier du port
- 1770 : fin du chantier de Binic
- 1793 : prolongement du quai de Portrieux
- Pendant la Révolution française : réparation de la digue (Le Pomellec)
- An 12 : construction d'un quai long de 132 m (le quai Surcouf) en pierres sèches avec revêtement en granit de Bréhat
- An 13 : réception des travaux par Mathurin Guérin
- 1806 : projet de continuation du mur du quai sur 53 mètres (travaux exécutés en 1807)
- 1807 : 150 mètres de quai sont réalisés avec un nouvel angle sur 30 mètres et 6 mètres de hauteur
- 1808 : 112 mètres de quai sont encore à construire (ingénieur Piou), soit 2 quais de longueur égale faisant un angle de 19° avec une hauteur de 5 mètres (réalisés en 1809)
- 1824 : projet d'un pont sur proposition de l'évêque de Saint-Brieuc dans le fond du marais, en amont de la Branche : un ponton de 4, 5 m de large rejoignant le chemin de Châtelaudren
- 1825 : un pont tournant remplace le bac pour rejoindre les deux rives du port
- 1826-27 : projet d'un nouveau pont en schiste
- 1835 : projet de prolongement de la jetée de 40 mètres (15 m de large + parapet), soit une longueur totale de 104 mètres avec une extrémité circulaire de 7 mètres de diamètre, en réalisée en moellons de Pordic. Projet réceptionné en 1839. La jetée est élargie en 1840 en granit de Carhual grâce à l'engagement financier des armateurs
- 1842 : L'ancien quai est prolongé jusqu'à la culée du pont sur deux alignements de 77 m et de 79 m, avec cales aux 2 extrémités (fin du chantier en 1844)
- 1842 : la Branche sert de cale de construction pour les chantiers navals malgré l'opposition du Conseil municipal
- 1843 : présentation du mémoire d'un armateur de Binic au Duc de Nemours lors de son passage à Binic pour l'établissement d'un avant-port
- 1843 : projet de cale de construction et de murs de soutènement autour de la Branche
- 1845-48 réception des ouvrages
- 1846 : début des travaux du môle de Penthièvre en maçonnerie hydraulique pour le musoir
- 1848 : reconstruction du musoir de la jetée et réparation de la vieille jetée quelques années plus tard en 1857
- 1849 : nouvelles avaries au môle de Penthièvre
- 1852 : fin des travaux du môle de Penthièvre
- 1854 : réception définitive des travaux
- 1862 : prolongement de l'estacade comme suite au rapport favorable de la commune, daté de 1856
- 1890 : projet de comblement de la petite cale de l'estacade (Le Pomellec, maire de Binic)
- 1892-97 : travaux d'amélioration du port de Binic, comme suite à la conférence mixte de 1893. Travaux préparatoires à la transformation de l'ancien port de Binic en bassin à flot. Prolongement de l'estacade, creusement de l'avant-port et ouverture d'un pertuis avant la mise en place de l'écluse. Prolongement de l'estacade jusqu'à 100 m de distance du môle de Penthièvre pour refermer l'avant-port. Le môle du nouveau port appelé désormais "Port de Penthièvre" mesurait 350 mètres de long, enraciné dans les rochers dits de Portenay.
- 1899 : consolidation du pont de Binic sur l'Ic, construit en 1863
- 1901-1920 : travaux de dévasement du port et fin de la grande pêche. Le port de Binic est devenu un port refuge. Les travaux d'aménagement concernent la mise en place de garde-corps le long des quais pour remplacer les chaînes de protection
- 1928-1931 : aménagements des quais et terre-plein, avec murs de quai. Construction d'un barrage par la ville dans le port avec 2 vannes pour une retenue d'eau, submersible à haute mer. Le trafic portuaire est pratiquement nul du point de vue du commerce en 1931 (un seul bateau pour le commerce de bois). L'industrie touristique avec la plaisance remplace définitivement l'industrie de la grande pêche et du cabotage, avec suffisamment d'importance pour justifier l'assainissement du port et sa mise en bassin définitive.
- 1951 : rétablissement du barrage du port qui avait cédé et nouveaux travaux d'élargissement et de défense contre la mer du terre-plein de l'avant-port. Une passerelle mobile pour piétons est établie en 1936, surplombant un ouvrage en béton armé et des ouvrages métalliques à l'emplacement de la porte du nouveau bassin à flot.
- 1966 : le bassin à flot est fonctionnel avec le système de porte à marée.

Annexe 3

Des Héaux de Bréhat au Cap-Fréhel : extrait du Pilote de Thomassin, 1875

Des Héaux de Bréhat au Cap-Fréhel : extrait du Pilote de Thomassin, 1875 : le pilotage pour entrer au port de Binic

En venant par le Houessé, et lorsque le Rohan sera au S. S. O. ils viendront un peu sur bâbord pour reconnaître la bouée de la Gaffa qu'ils laisseront à tribord et ils feront rouler à l'Ouest sur le port. Ils ne prendront ces marques qu'après avoir doublé la Pierre du Banc, c'est-à-dire lorsque la Tourelle de l'Évette sera par la droite du bois de Bien-Assis. On passe à l'Est de la Pierre du Banc entre elle et les Landas par des fonds de (8, 70 m) en tenant le clocher de Pordic par la droite de Rohan, et l'on peut "faire la brèche" ou le passage entre le Petit Léjon et les "Dahouéhins", en tenant le phare de Fréhel entre la droite du "Rohinet" et la gauche du "Grand Pourier".

Le moulin "Malgré Tout" est tout près de la côte un peu à droite du sémaphore ; des Léjons on le voit peu, mais l'on distingue très bien le petit bois de Kertugal qui donne à peu près le même alignement. La tourelle de la Longue est sur la roche la plus Sud de Saint-Quay et le Houessé (11 m) est le plus Sud des autres rochers du groupe des îles dont il est détaché et isolé entre elles et la Longue ; son sommet est au Nord.

Si l'on vient du chenal d'Erquy ; on passera à 2 encablures au Nord de la Tour de l'Évette qu'on laissera à bâbord et à la même distance des Portes (Comtesses sur la carte) et du Ro-han qu'on laissera à tribord et qu'on peut ranger au Sud, en tenant Étables bien à droite de la Longue après qu'on aura dépassé la roche Bazile qui est à 1/2 mille à l'ouest-quart-Nord-ouest de l'Évette.

Pour "donner dans le port", avec vent de Nord, on range le musoir et l'on mouille : la tenue est bonne.

Avec vent de N. E. on fait de même, mais on peut mouiller plus en dedans.

Avec vent d'Est, on mouille dans l'avant-port en dedans du môle ; mais si l'on va dans le port de Binic, il ne faut pas attendre le plein de l'eau afin de pouvoir échouer sur le fond en entrant ; sans cela on irait se jeter sur les quais. Avec des vents de S. E. on fait de même.

Avec les vents de Sud, on entre bâbord-amures, on mouille en venant sur bâbord si l'on va dans l'avant-port. Si l'on va dans le vieux port on donne dedans assez avant le plein pour échouer avant d'arriver au quai.

291

Avec vent de S. O. on double le musoir bâbord-amures et l'on mouille dès qu'on l'a dépassé si l'on va dans le port.

Avec vent d'Ouest, on entre bâbord-amures, on relève l'ancre de suite si l'on doit s'amarrer le long du quai ; mais les relâcheurs restent sur leurs ancres.

Avec des vents de N. O., lorsque l'eau est forte on entre bâbord-amures ; quand elle est faible on entre tribord amures, et, pour ne pas monter sur les bancs, à la bordée du Sud, il ne faut jamais les rochers du bas de la pointe de Pirouë derrière la pointe de Vaumadec.

Si l'on entrait avec grand mauvais temps du Nord au N. E., on rangerait le bout du môle dans le Sud et l'on irait debout au plein au fond de l'avant-port, le long de la cale du môle : on mouillerait là. La tenue y est très bonne.

La rade de la Rognouze

La rade de la Rognouze est située à 4 encablures de terre dans l'E. S. E. de la pointe de Rognouze sur l'herbier de Binic. C'est là que se placent les caboteurs dans les mortes-eaux ; ils sont sur un fond de sable, vase et herbier, qui assèche de (0, 8 m), dans les marques du corps de garde de Beaumont par la tête du Rocher Jean Denys, le Four bien ouvert à l'Est de la Comtesse. 1 mètre

Les bateaux de sable et même les caboteurs qui ne mouillent que quelques heures pour étaler le flot jusqu'à ce qu'ils puissent donner dans Binic, se placent à 2 encablures dans l'Est de Rognouze, où la grève est élevée.

On peut se mettre par 2 m de sable et de vase dans l'alignement du Four par le fanal du Portrieux, le clocher de Pordic, vu un peu à gauche de Vaumadec ; ou bien pour être 3 encablures plus au Nord par (i, 30 m), sable et vase, le moulin de Beaumont (Bel-Air) vu par la Coulée (vallée) qui est à droite du corps de garde.

Si l'on se plaçait dans les marques du Four par la maison du canot de sauvetage du Portrieux dans l'Est J Sud des deux jetées de Binic vues l'une par l'autre, on serait sur la "C'houine".

La ville de Binic dont la population est de 1,000 habitants, est construite à l'embouchure de l'Ic, sur la rive gauche, qui s'avance vers l'Est et forme la pointe de Binic en dehors de laquelle est enraciné le môle Penthievre dont le musoir est indiqué par un fanal.

Annexe 4

Extrait du Pilote de Thomassin, 1875 : l'activité maritime de Binic au 4ème quart du 19ème siècle

Extrait du Pilote de Thomassin, 1875 : l'activité maritime de Binic au 4ème quart du 19ème siècle

L'industrie est la même qu'à Portrieux, mais le commerce est moins considérable.

Quoique l'avant-port de Binic soit bien à l'abri du ressac, les marins ne doivent pas s'illusionner sur les avantages qu'il leur offre. Dans les beaux temps, l'accès en est facile ; mais lorsque dans les mauvais temps du Nord-Nord-Ouest et du Nord-Est on est obligé de s'y réfugier, la mer est tellement grosse sur la grève qu'on doit faire une large part à la levée. Ainsi un navire de 3m50 ne peut guère y entrer que de 1 h. avant à 1 h. après le plein ; et si, avec des vents de Nord et N. N. O. on manque le môle, les lames entraînent le navire au S. E. et il se perd à la pointe de l'Hermot.

Binic est le centre d'un sous-quartier qui s'étend de la pointe du Bec-de-Vir à la vallée de Vaumadec. Nombre d'inscrits maritimes définitifs : 2269 ; navires inscrits : 51 ; grande pêche : 41 navire, représentant 1390 tonnes.

Entrés en 1868, 463 navires dont 85 en relâche allant au Légue ou en sortant.

La pêche du sable a rapporté en 1868, 73,000 fr. et la pêche à pied 2,887 fr.

Binic est à 11 km de Saint-Brieuc, de sorte que les communications se font par le service qui dessert ces deux villes.

Le port de Binic commerce à destination de La Rochelle, de Granville, de Plouër, de Bordeaux, de Dahouet, et réalise des importations en provenance de La Rochelle, de Saint-Martin, de Port de Bouc, de Cette, de Dinan, de Plouër et de Port Launay.

Le sable monte un peu dans l'anse de Binic ; il se forme dans l'E. S. E. du musoir du môle un petit chenal entretenu par la rivière, où l'eau douce atteint une hauteur de 1, 70 en hiver.

Exportation par cabotage en 1868 :

poissons, grains et farines, divers matériaux, jarosse, futailles.

Importation par cabotage en 1868 :

sel marin et gemme, cidre, poiré, sel (Méditerranée), vins (Méditerranée), matériaux, bois commun.

Annexe 5

Extrait du Pilote de Thomassin, 1875, sortir de de Binic

Extrait du Pilote de Thomassin, 1875, sortir de de Binic

Les bâtiments qui sortent de Binic ont la route parfaitement libre devant eux lorsqu'ils ont doublé le musoir. La route au N. E. N. les conduit dans le chenal des îles de Saint-Quay où il y a de l'eau sur toutes les basses et petites roches du moment où l'on sort de Binic. On se conformera ensuite à ce qui a été dit page 279 pour la sortie du Portrieux.

Les bâtiments qui partent tard, doivent éviter l'Ours-Seul, petite roche de mi-marée, grande comme une chambre qui est sur leur route. Il suffira de tenir la pointe de la terre du môle Penthievre bien ouverte de la Rognouze, jusqu'à ce que le moulin Garuhet soit bien ouvert de la pointe de N.-D. d'Espérance. On peut ranger le Four à 50 mètres.

La route à l'E. q. S. E. conduira sur l'Évette qu'on laisse au Sud pour aller faire le chenal d'Erquy.

La route à l'E. q. N. E. conduira à passer au Nord ou au Sud de la Longue sur des basses où il y a de l'eau quand un navire sort de Binic ; cette route conduira sur la brèche et au Nord de la Pierre du Banc.

La route au S. E. \ S. conduira au Légué. On passera au large du Petit-Martin et de Gromen en tenant les maisons les plus Ouest de Binic ouvertes de la pointe de Pordic, ou le phare de Binic vu par la petite maison en chaume du fond du port Penthievre, ou par la maison la plus élevée de la ville Cadio.

Avec des vents de N. E. on appareille le long du môle et l'on fait route pour passer en dedans ou en dehors des îles.

Avec des vents d'Est, on appareille aussi bâbord-amures, et l'on va virer dans la baie de Vaumadec.

Avec vent de S. E. on se haie en dehors du môle à la tonne du large et l'on appareille tribord amures. On peut passer à terre de l'Ours-Seul en tenant le phare de Binic par la Rognouze, alignement que l'on prendra 1 encablure au Nord de la pointe de Beaumont. Quand il n'y a pas trop de vent on double Rognouze. Avec vent de Sud, l'appareillage est le même.

Avec vent de S. O., on appareille sur les secondes tonnes.

Route de Binic au Légué : les bâtiments à destination du Légué appareillent de manière à faire route dès qu'ils sont à flot. A l'heure du plein ils n'auront à craindre que le Petit-Martin qui couvre après trois heures de flot : on le doublera comme il est dit ci-dessus et l'on sera libre de lui lorsque la pointe de Saint-Ylan ouvrira du Roselier.

Si l'on était attardé par le calme entre la demi-baissée et la demi-montée on ferait attention au plateau des Équerrés (0m3) près de la pointe de Pordic, ainsi qu'aux têtes du Grand-Gripet (0, 60 m) et du Petit-Gripet.

Avec des vents du S. O. au S. E. on ne peut pas faire marée le même jour. On mouille pour attendre l'eau au mouillage de Binic où le fond qui est de sable et de vase est très bon.

Lorsqu'on défile le long de terre en allant du Portrieux au Légué, les points les plus apparents que l'on aperçoit sont : le moulin de Caruhet, le château de Robien, dans la vallée de Pontau, le bourg d'Etables, N.D. d'Espérance, en haut de la falaise ; le moulin de Beaumont, le corps de garde, la pointe basse de Beaumont, à l'extrémité de laquelle on voit une rampe et le rocher Jean Denys, le vieux corps de garde, la grosse pointe de Binic, le môle, la Banche rangée de maisons au Sud de Binic ; N.D. de la Cour au fond, et le bois de Bourgogne à sa gauche, la ferme de la Tourelle en haut, à M. Saint-Jouan. Il y a une maison blanche avec des arbres, la Coudrais, le Vaumadec ; N. D. de la Garde et ses grands arbres, le bois de la Croix Guingar ou de la ville Rouault au-dessus du Havre. Le vieux fort de Pordic, la ferme Lecuyer, les deux Rosaires, le hameau Martin près de la roche ; la maison des sœurs entourée de murs, l'avant dernière à gauche du Roselier.

Annexe 6

Extrait du Pilote de Thomassin, 1875 : des Héaux de Bréhat au Cap Fréhel : descriptif du port de Binic en 1875

Extrait du Pilote de Thomassin, 1875 : des Héaux de Bréhat au Cap Fréhel : descriptif du port de Binic en 1875

Le balisage : La Caffa (bouée rouge) .

La Longue : tourelle.

La Roselière : bouée noire .

Ces trois dangers limitent au Sud les Roches de Saint-Quay.

La route pour faire côte. Avec des vents de N. E. à la demi-marée, faire côte sous la pointe de Beaumont dans le Sud du rocher Jean Denys.

Le port de Binic, situé entre le Portrieux et le Légué, était le plus profond de tous ceux de la baie de Saint-Brieuc avant le prolongement du môle du Portrieux ; c'est, le seul refuge des bâtiments qui sortant du Légué sont affalés au fond de la baie avec des vents du Nord au N. E. et encore ils ne peuvent y entrer que de 1 heure, avant le plein jusqu'à 1 heure après le plein des grandes marées qui a lieu de 6 à 8 heures du matin et du soir. Dans les mortes-eaux, pendant les gros temps du N. E., il ne faut pas songer à y entrer et un bâtiment affalé dans ces parages n'aurait d'autre ressource que d'aller échouer à la voile derrière la pointe du Roselier, où l'on a encore un peu d'abri avec les vents de N. E. et où la plage est élevée de 3 mètres. On aura soin d'élonger la côte Sud de la pointe du Roselier à 1 encablure, à cause des plateaux qui se trouvent en dedans de la pointe.

Binic est le point de relâche des bâtiments qui attendent l'eau pour aller au Légué ou à Dahouët, ou qui attendent les vents favorables pour faire route après en être sorti. Ils se placent dans l'avant-port le long du môle "Penthièvre" où la grève n'est élevée que de 3m 5 et où il monte par conséquent 4 m dans les plus petites mortes-eaux et 6 et 7 mètres dans les grandes marées. L'avant -port est formé par un quai de 200 mètres qui gît Nord-quart-Nord-Est et Sud-quart-Sud-Ouest et par deux jetées qui s'avancent vers le Sud-Sud-Est : celle du large appelée môle Penthièvre a 320 mètres de longueur et est terminée par un musoir surmonté d'une tour à feu. La jetée de l'Ouest n'a que 140 mètres, son musoir est à 250 mètres dans l'O. q. N. O. du fanal ; elle sépare l'avant-port du Vieux-Port, dont l'entrée ouverte au Sud, a 70 mètres de large. Il est formé par un quai et par une jetée dite estocade de 330 mètres de longueur. Cette estacade qui court à FO. N. O. est enracinée sur la côte du fond de l'anse ; le port a environ 100 mètres de largeur et 500 mètres de longueur. Les navires se placent le long du quai Nord. la posée y est de galets recouverts d'un peu de vase ; elle est élevée de 5m4 à 6m2 au milieu du port, et de 7m6 au fond, à la cale d'embarquement. Au fond du port sont en hiver les bâtiments qui font la pêche de Terre-Neuve. Il y a une cale de halage dans l'angle S. O.

L'eau arrive au socle de la cale de l'entrée du vieux port à la demi-marée. L'échelle de marée se trouve à l'angle du quai de la vieille jetée ; elle a 5m20 de longueur et son zéro est en haut au niveau du quai. Elle touche la posée.

Il y a dans l'avant-port 1m 60 d'eau de plus qu'à l'entrée du vieux port. Un navire de 6m ne pourrait entrer dans le vieux port que lorsque la mer couvrirait le quai de 0m20.

Les navires de 4 mètres peuvent entrer dans l'avant-port à toutes les marées des mortes-eaux excepté deux ou trois jours par année. Ces navires ne peuvent entrer dans le vieux port que dans les marées de 6 à 8 heures au plus tard.

Les marques pour l'eau sont la Longue et la Rognouze ; quand, la grande tête de la Longue couvre, il y a 4 m d'eau dans l'avant-port. Quand la Rognouze est grosse comme un coffre, un navire de 3 mètres entre de trois longueurs dans le vieux port. Elle est à toucher terre près de la pointe la plus près du rocher Jean-Denys au Sud.

Avec des vents d'Ouest et de N. O. il y a un fort ressac dans l'avant-port.

Il y a dans l'avant-port trois coffres carrés et blancs qui servent à écarter les navires lorsqu'il y a du ressac. Près du musoir, au S. E. il y a une bouée de halage qui est noire et il y a deux autres bouées noires entre celle-ci et le vieux port. Il y a peu de courant dans l'avant-port. Le flot qui vient du N. E. range le musoir et se dirige vers le vieux port où il entre avec force. Le jusant suit le sens contraire.

Dans l'avant-port, le retour dure tout le flot et fait le tour du môle en portant au S. E. A 5 heures de flot, ce retour sort de l'avant-port en contournant le môle avec assez de force.

Annexe 7

Route de Binic et d'Etables au Légué : Aperçu du front de mer et des amers remarquables sur la côte

Route de Binic et d'Etables au Légué : Aperçu du front de mer et des amers remarquables sur la côte

Les bâtiments à destination du Légué appareillent de manière à faire route dès qu'ils sont à flot. A l'heure du plein ils n'auront à craindre que le Petit-Martin qui couvre après trois heures de flot : on le doublera comme il est dit ci-dessus et l'on sera libre de lui lorsque la pointe de Saint-Ylan ouvrira du Roselier.

Si l'on était attardé par le calme entre la demi-baissée et la demi-montée on ferait attention au plateau des Équerrés (0m3) près de la pointe de Pordic, ainsi qu'aux têtes du Grand-Gripet (0m6) et du Petit-Gripet (0m5).

Avec des vents du S. O. au S. E. on ne peut pas faire marée le même jour. On mouille pour attendre l'eau au mouillage de Binic où le fond qui est de sable et de vase est très bon.

Lorsqu'on défile le long de terre en allant du Portrieux au Légué, les points les plus apparents que l'on aperçoit sont : le moulin de Caruhet, le château de Robien, dans la vallée de Pontau ; le bourg d'Etables, N.-D. d'Espérance, en haut de la falaise ; le moulin de Beaumont, le corps de garde, la pointe basse de Beaumont, à l'extrémité de laquelle on voit une rampe et le rocher Jean Denys, le vieux corps de garde, la grosse pointe de Binic, le môle, la Banche rangée de maisons au Sud de Binic, N.-D. de la Cour au fond, et le bois de Bourgogne à sa gauche, la ferme de la Tourelle en haut, à M. Saint-Jouen. Il y a une maison blanche avec des arbres, la Coudrais, le Vaumadec ; N. D. de la Garde et ses grands arbres, le bois de la Croix Guingar ou de la ville Rouault au-dessus du Havre. Le vieux fort de Pordic, la ferme Lecuyer,

les deux Rosaires, le hameau Martin près de la roche ; la maison des soeurs entourée de murs, l'avant dernière à gauche du Rosélier, la vallée de Saint-Titol.

mouillage devant Binic. Les navires qui attendent qu'il y ait suffisamment d'eau dans les ports de Binic ou du Légué peuvent mouiller devant Binic lorsque le temps est beau, sur un fond de vase argileuse, le feu de Binic à l'O. N. 0. à 2 milles, la pointe de Pordic au S. 0. à 1 mille, le clocher de Pordic à l'O. S. 0. et le Feu de l'île Harbour au Nord \ Est. On peut encore tenir le Pommier par la Hergue dont les sommets sont peints en blanc et le Bois de Bourgogne se cachant à droite de Binic.

Annexe 8

Synthèse : extrait du rapport de l'ingénieur Rapilly au sujet du port de Binic, 6 février 1931, AD 22, S Suppl. 88

Synthèse : extrait du rapport de l'ingénieur Rapilly au sujet du port de Binic, 6 février 1931, AD 22, S Suppl. 88

"Les ouvrages nécessaires existent". "Fait à noter : ouvriers agricoles partant de Binic pour aller travailler à Jersey".

"La flottille de pêche à la morue de Binic a fortement diminué depuis le développement des voies ferrées. Par contre, Binic ainsi que beaucoup de petits ports bretons pour lesquels les revenus de la pêche diminuent chaque année, tend à s'imposer comme station touristique".

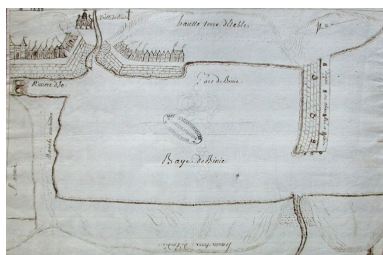
"Binic n'est pas à proprement parlé un port de pêche. Au surplus des ouvrages considérables y ont été entrepris par l'Etat et on ne voit pas quelles améliorations on peut apporter au port. Au contraire, le trafic commercial est de plus faible (1408 tonnes en 1929, plus 4814 ouvriers agricoles se rendant à Jersey ou y revenant au moment de la période d'arrachage des pommes de terre de primeur) ; Binic ne vise plus qu'à être une station touristique et balnéaire et projette même, pour dissimuler les vases de son port aux touristes, de barrer aux frais de la commune la rivière de l'Ic, qui traverse le port, donc de réduire le port à peu de chose, ceci sous réserve bien entendu de l'autorisation de l'administration. En définitive, il n'y a aucun travail à entreprendre à Binic ; les installations existantes sont de l'avis unanime des intéressés plus suffisantes pour les quelques pêcheurs de la localité".

Annexe 9

Documents d'archives

20072206568NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 4 Num1.
20072206200NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 94.
20072206192NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 89.
20072206191NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 92.
20072206518NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. Art. 198.
20072205996NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 94.
20072206194NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 90.
20072206193NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi 1e 1235.
20072206199NUCB : Archives nationales, KK/1151.
20072206198NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi .
20072206375NUCB : DIT Service Mer
20072205998NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 94.
20072206290NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi. Fonds Joël.
20072206056NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 26 Fi.
20072206197NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi.
20072206196NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi.
20072206195NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fi.
20072206053NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 26 Fi.

Illustrations



Plan du port de Binic
en 1651 (AD 22)

Phot. Guy Prigent, Phot. Du Serveau
IVR53_20072206193NUCB



Plan de la Baie de Binic,
non daté, 17ème siècle (AN)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206199NUCB



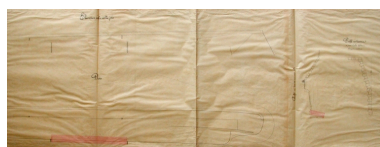
Extrait du tableau d'assemblage
du cadastre de 1822 : le front de
mer et le port de Binic (AD 22)

Phot. Guy Prigent, Phot.
Georgelin, Autr. Georgelin
IVR53_20072206568NUCB



Plan du port de Binic en 1822 :
la Banche ou sillon, la corderie,
le chemin vicinal de Pordic à
Binic et à Plouha, le bac (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206200NUCB



Plan calque de la vieille jetée et
du port de Binic en 1857 (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206192NUCB

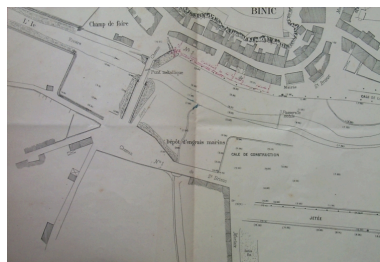


Plan du port de Binic : projet
d'amélioration, construction
et réparation des quais et de
la cale, 1872-1876 (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206191NUCB



Plan du port de Binic pour
l'Atlas en 1890 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot.
Charles Marie Guillemoto
IVR53_20072205996NUCB



Plan du port de Binic en 1895 :
remarquer le passage du chemin
de circulation n° 1 (AD 22)

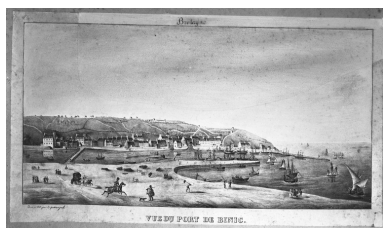
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu



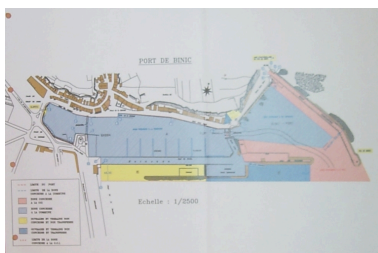
Plan du port de Binic en
1906, avec les cotes pour
le projet de bassin (AD 22)

Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206194NUCB

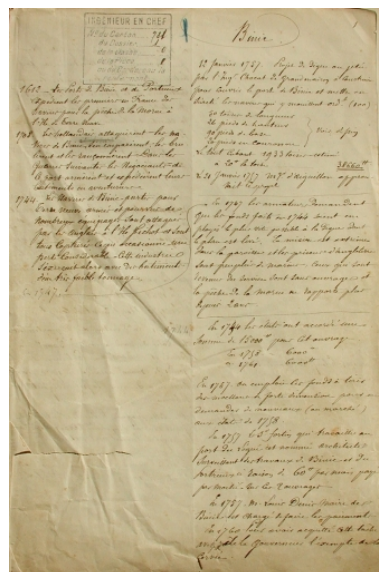
IVR53_20072206518NUCB



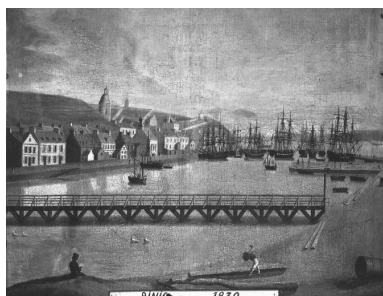
Dessin de l'ancien port de Binic, non daté (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. E. Querangal
IVR53_20072206198NUCB



Plan du port de Binic aujourd'hui (DIT, service Mer)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072206375NUCB



Historique du port de Binic de 1612 à 1757 (AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20072205998NUCB



Dessin : le port de Binic en 1830 (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206290NUCB



Vue aérienne du port de Binic en 1954 : la Banche, le bassin à flot, l'avant-port et la plage ouest (Fonds Henrard AD 22)
Phot. Guy Prigent, Autr. Henrard
IVR53_20072206056NUCB



Vue aérienne du port de Binic à marée basse, vers 1970 : remarquer le quai de Pordic prolongé (Fonds Joël, AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Autr. Joël Jouas Poutrel
IVR53_20072206197NUCB



Vue aérienne du port de Binic vers 1970 (Fonds Joël, AD 22)



Vue aérienne du port de Binic vers 1970 : le bassin à flot (Fonds Joël, AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Autr. Joël Jouas Poutrel
IVR53_20072206195NUCB



Vue aérienne du port de Binic en 1954 (Fonds Henrad AD 22)
Phot. Guy Prigent, Autr. Henrard
IVR53_20072206053NUCB

Phot. Guy Prigent,
Autr. Joël Jouas Poutrel
IVR53_20072206196NUCB



Le port de Binic aujourd'hui :
un port dans la ville
Phot. Guy Prigent
IVR53_20072206374NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Les ports de Bretagne (IA29132231)

Quais et cales du port de la commune de Binic (fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007899) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

La ville de Binic (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007904) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer

Avant-port de Binic (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007877) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer

Bassin à flot du port de Binic (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007878) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer

Bassin d'échouage, vieux port (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007895) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer

Jetée de Penthièvre et son quai (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007876) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer

Phare ou feu de Binic (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007892) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer

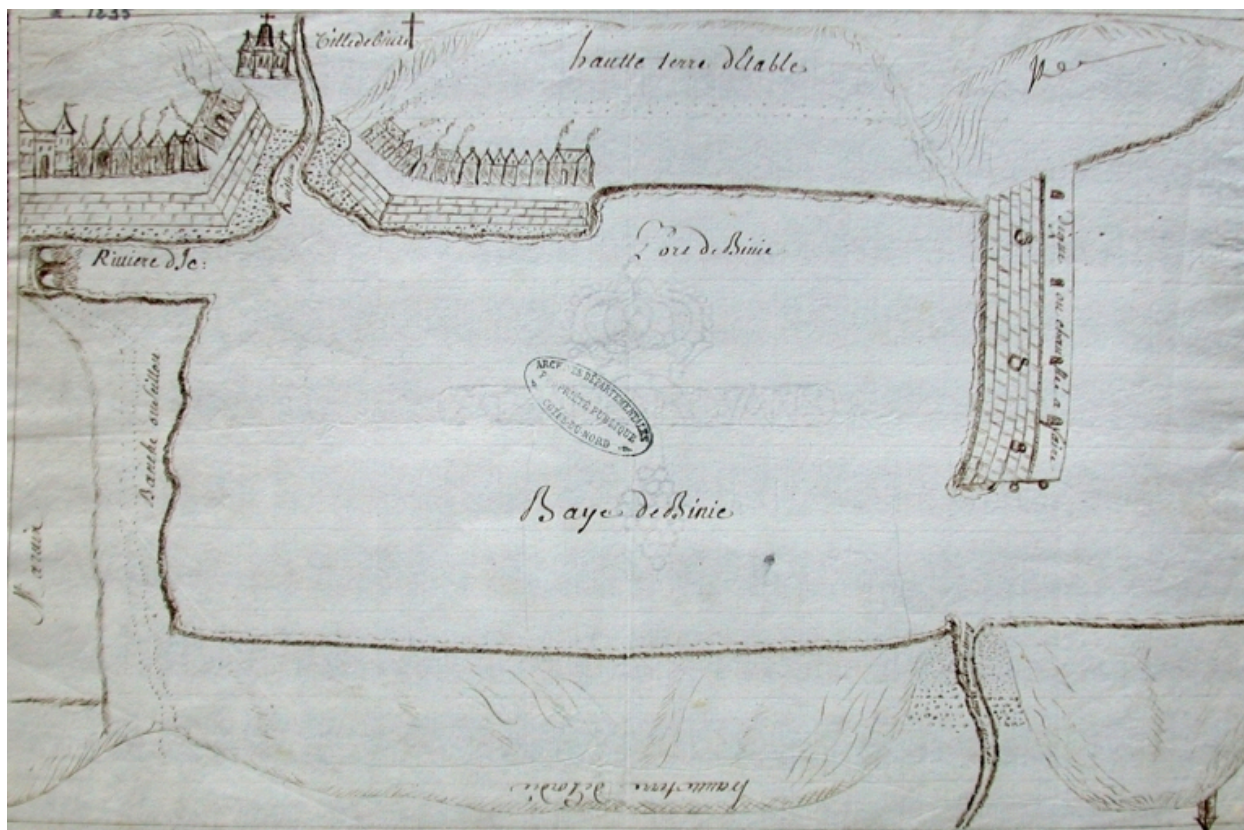
Quai, estacade de Pordic (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007875) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer, le Port,

Quai Jean-Bart et quai de Courcy (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007893) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer, quai Jean Bart, quai de Courcy

Quai Surcouf (Binic fusionnée en Binic-Etables-sur-Mer en 2016) (IA22007894) Bretagne, Côtes-d'Armor, Binic-Étables-sur-Mer, quai Surcouf

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



IVR53_20072206193NUCB

Technique de relevé : relevé manuel ;

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan de la Baie de Binic, non daté, 17ème siècle (AN)

IVR53_20072206199NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Extrait du tableau d'assemblage du cadastre de 1822 : le front de mer et le port de Binic (AD 22)

Référence du document reproduit :

- AD Côtes-d'Armor : 4 num 1/20, plans cadastraux parcellaires de 1822, NUMplan 3, section C.Plan.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : 4 Num1

IVR53_20072206568NUCB

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

Auteur du document reproduit : Georgelin

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Binic en 1822 : la Banche ou sillon, la corderie, le chemin vicinal de Pordic à Binic et à Plouha, le bac (AD 22)

IVR53_20072206200NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan calque de la vieille jetée et du port de Binic en 1857 (AD 22)

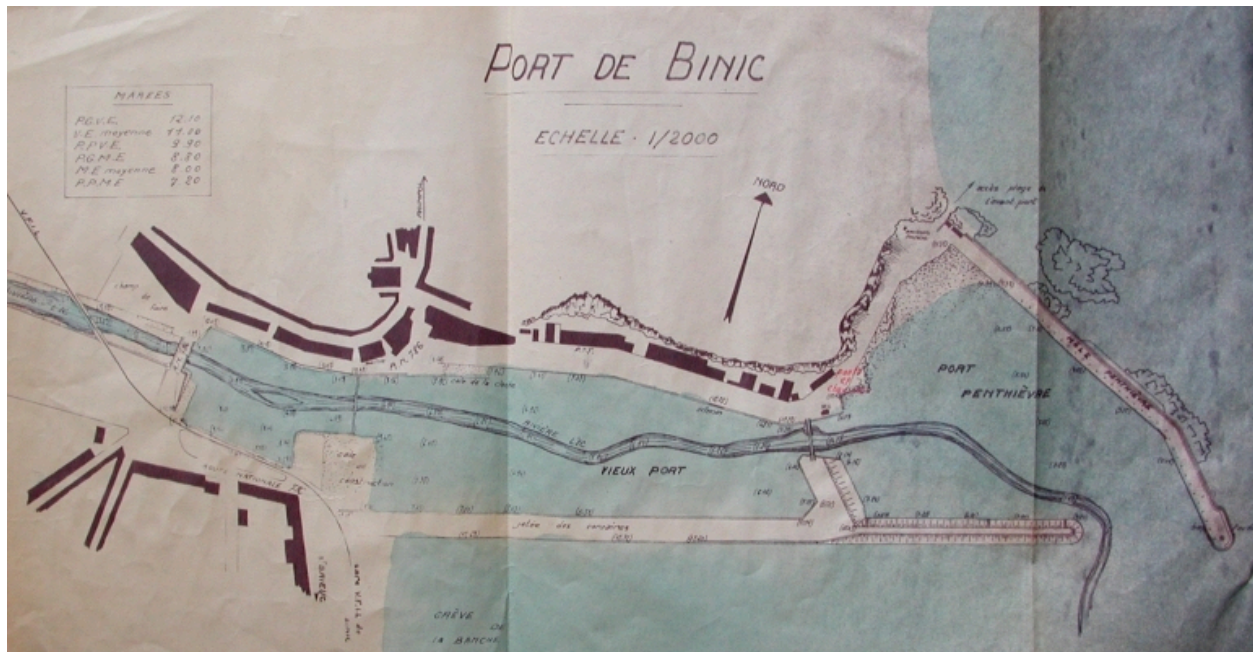
IVR53_20072206192NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Binic : projet d'amélioration, construction et réparation des quais et de la cale, 1872-1876 (AD 22)

IVR53_20072206191NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Binic pour l'Atlas en 1890 (AD 22)

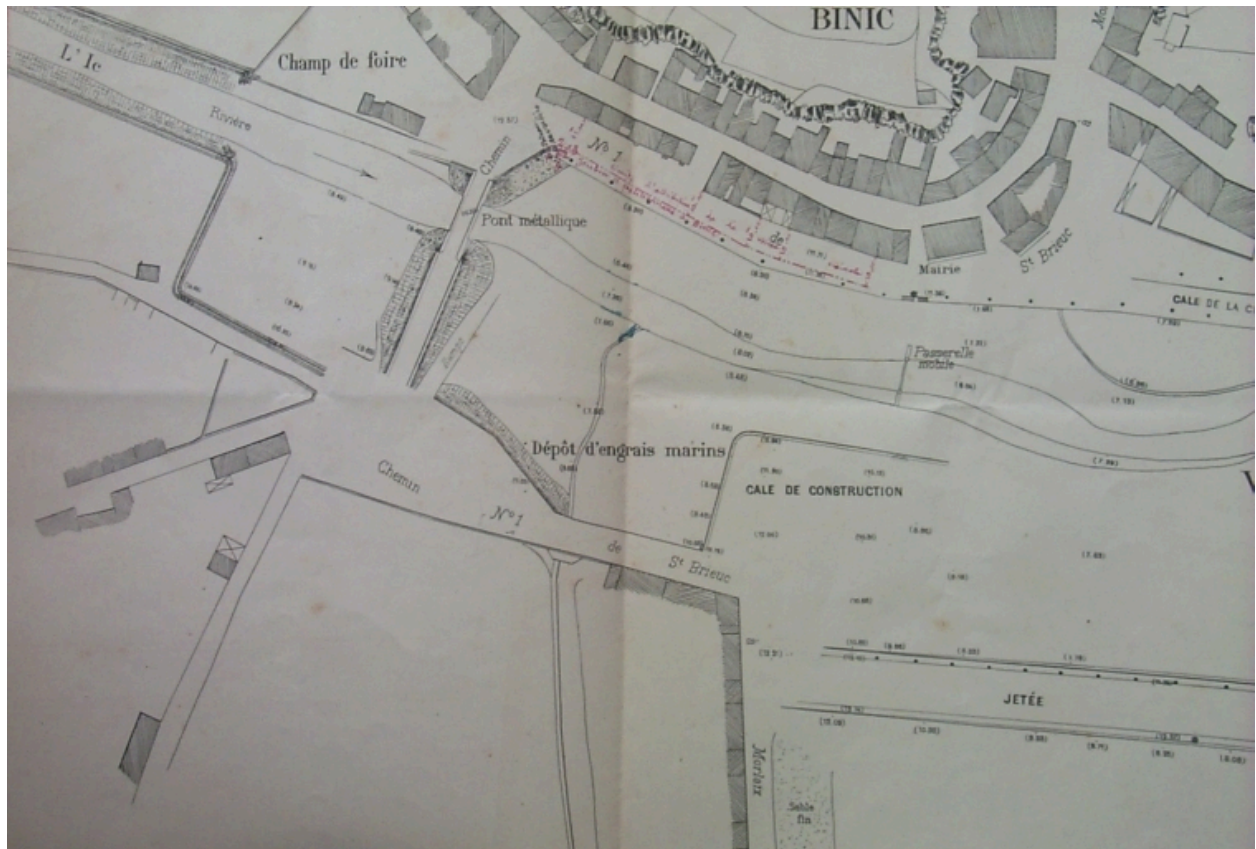
IVR53_20072205996NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles Marie Guillemoto

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Binic en 1895 : remarquer le passage du chemin de circulation n° 1 (AD 22)

IVR53_20072206518NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Binic en 1906, avec les cotes pour le projet de bassin (AD 22)

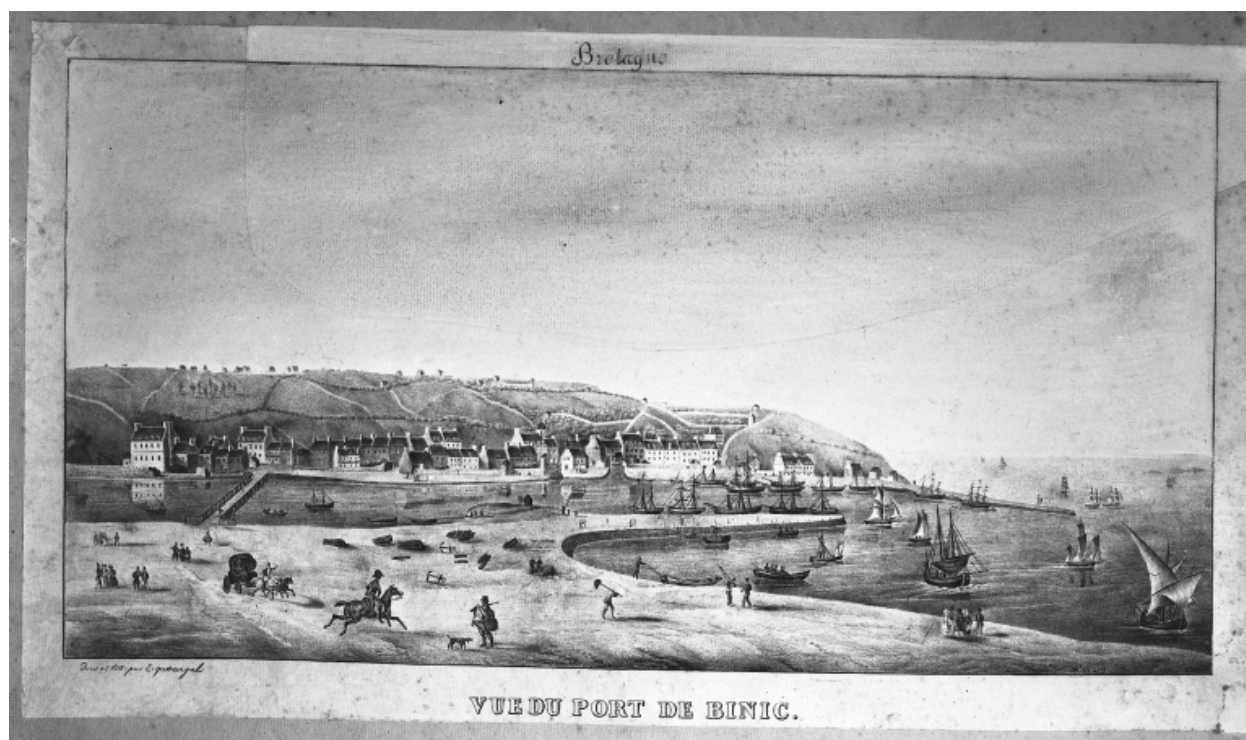
IVR53_20072206194NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Dessin de l'ancien port de Binic, non daté (AD 22)

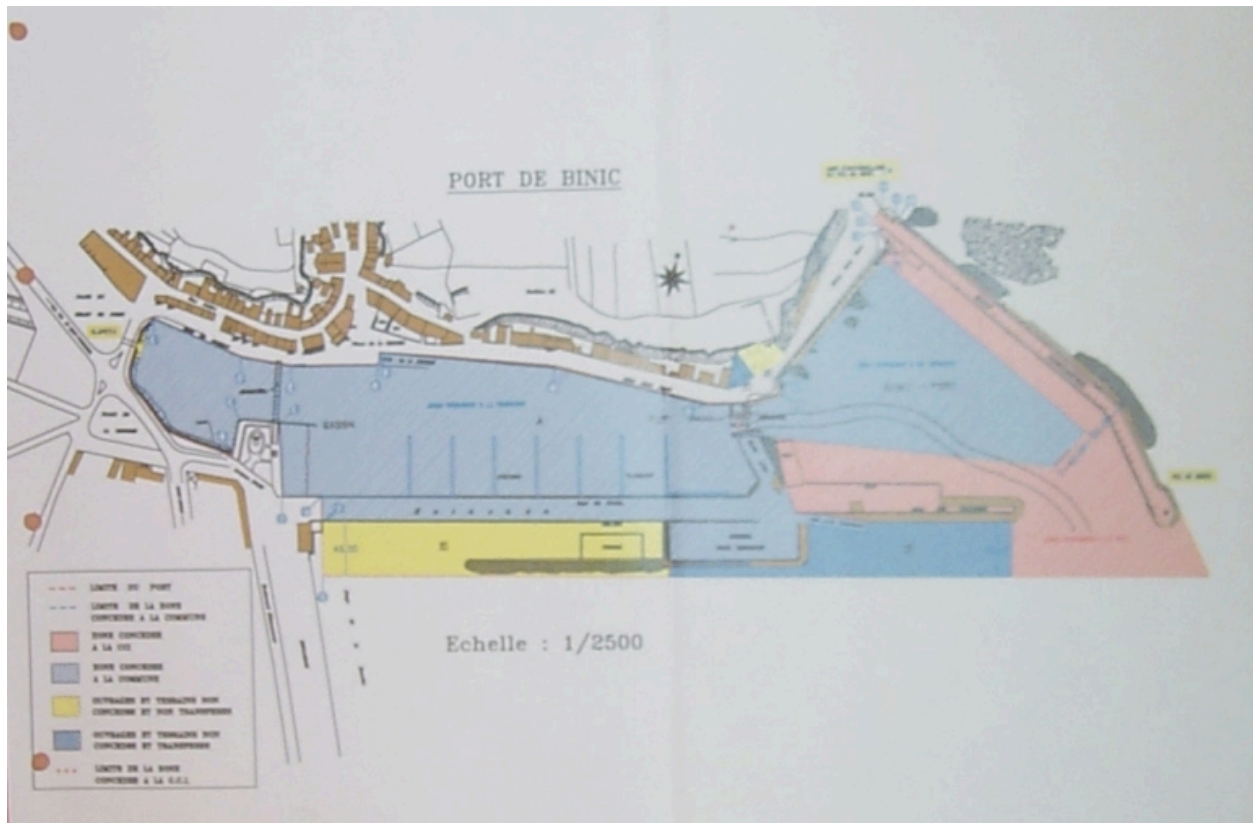
IVR53_20072206198NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : E. Querangal

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Binic aujourd'hui (DIT, service Mer)

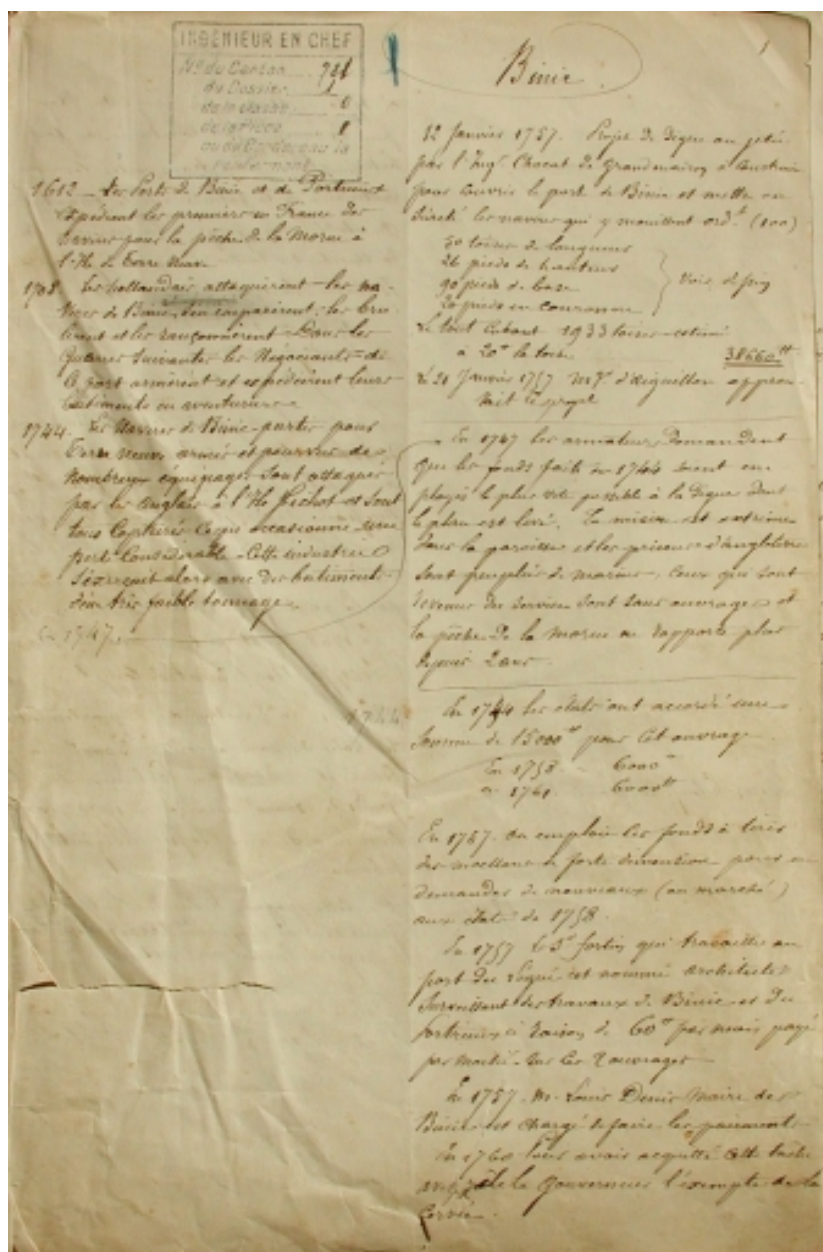
IVR53_20072206375NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Historique du port de Binic de 1612 à 1757 (AD 22)

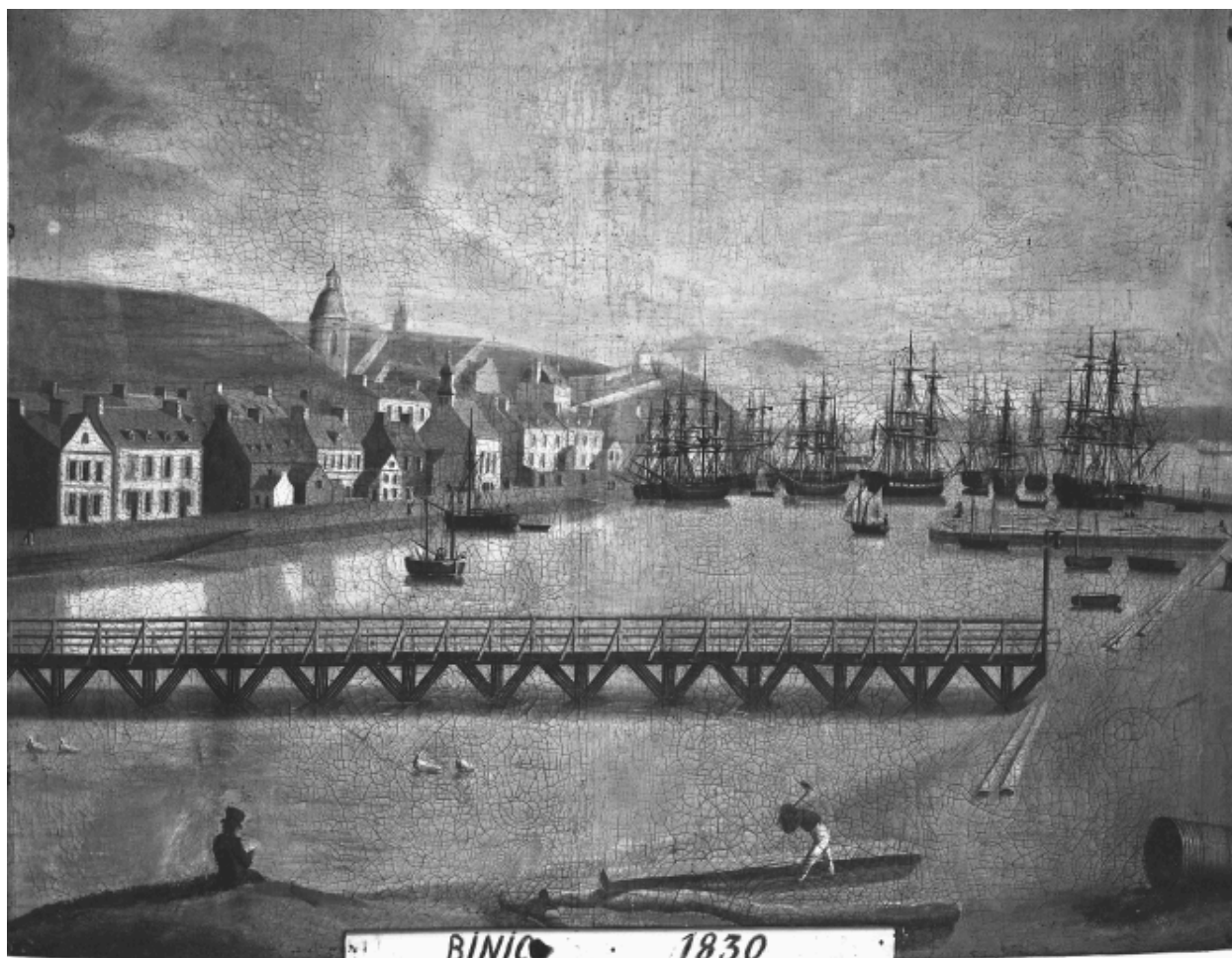
IVR53_20072205998NUCB

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 soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Dessin : le port de Binic en 1830 (AD 22)

IVR53_20072206290NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Binic en 1954 : la Banche, le bassin à flot, l'avant-port et la plage ouest (Fonds Henrard AD 22)

IVR53_20072206056NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Henrard

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Binic à marée basse, vers 1970 : remarquer le quai de Pordic prolongé (Fonds Joël, AD 22)

IVR53_20072206197NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Joël Jouas Poutrel

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Binic vers 1970 (Fonds Joël, AD 22)

IVR53_20072206196NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Joël Jouas Poutrel

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Binic vers 1970 : le bassin à flot (Fonds Joël, AD 22)

IVR53_20072206195NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Joël Jouas Poutrel

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Binic en 1954 (Fonds Henrad AD 22)

IVR53_20072206053NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Henrad

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port de Binic aujourd'hui : un port dans la ville

IVR53_20072206374NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation