

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

Quais, cales et bassin du port de Perros-Guirec

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22007125
Date de l'enquête initiale : 2006
Date(s) de rédaction : 2006
Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Perros-Guirec
Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : quai, bassin de port

Compléments de localisation

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

Historique

Les premiers quais du port de Perros-Guirec ne sont pas datés précisément, mais sont certainement antérieurs au 1er quart du 19^{ème} siècle. Ces quais submersibles débordaient largement le bassin actuel et étendaient les limites de la rade d'échouage jusqu'aux maisons des armateurs et les magasins des négociants (sur plusieurs centaines de mètres). Les caboteurs et autres navires longs-courriers pouvaient venir échouer directement contre ces quais. Les premiers plans dont nous disposons permettent de caractériser les nouveaux ouvrages construits entre 1854 et 1874. La cale ouest avec son éperon et la digue-jetée du Linkin, projetés en 1838, furent les premiers ouvrages construits vers 1850-54, avec la cale du Ch'raou au nord, en 1861, prolongée en 1868. L'élargissement des quais et la réalisation de plusieurs terre-pleins et perrés étaient déterminés par le besoin de stockage des amendements marins, activité principale du port. Il fallut attendre l'année 1906 pour qu'une cale fut dessinée à l'usage des marins-pêcheurs à Loténo, consécutivement au projet de construction d'un abri pour le bateau de sauvetage. Cependant, ce projet spécifique ne fut pas réalisé et la cale du Ch'raou continua d'être utilisée par les marins pêcheurs et comme cale de lancement pour le canot de sauvetage. En 1874, les quais de l'actuel boulevard Anatole Le Braz furent construits, ainsi que des quais bas pour le déchargement des bateaux goémoniers. Le chemin de fer longeait les anciens quais de la rade, mais n'atteindra pas le quai du Linkin au début du 20^{ème} siècle (1906), ce qui aurait facilité le déchargement des navires et évité l'utilisation de tombereaux. La route de la Corniche empruntait le passage des quais et passait sur la chaussée du bassin de retenue, avant d'atteindre le bord de mer jusqu'à Trestrignel. D'autres projets de quais furent dessinés pour joindre la jetée du Linkin à la digue du bassin de chasse et jusque la jetée sud de la douane, sans succès.

Période(s) principale(s) : 1^{ère} moitié 19^e siècle, 2^e moitié 19^e siècle, 1^{er} quart 20^e siècle

Description

L'ensemble des quais et cales du port sont construits en pierre de taille de granit et pavés. La maçonnerie est en pierres sèches pour l'intérieur de l'édifice et en mortier pour l'extérieur. Le parapet de la jetée du Linkin est particulièrement soigné pour la disposition des pierres de taille en granit du revêtement ainsi que l'appareil des pavés du musoir (boutisses). La disposition des pierres est identique pour le musoir de l'éperon de la digue ou éperon du quai de l'Eperon ou quai des douanes. L'intérieur des quais est en moellons hourdis au mortier hydraulique.

L'élargissement des anciens quais de la rade (appelés les "quai bas" et les "quais hauts") fut réalisé dans un premier temps sur une longueur totale de 65 mètres, avec une cale dans le prolongement appelée "cale Philippe", utilisée par les goémoniers et les sabliers. Cette cale rehaussée est aujourd'hui recouvert d'un vaigrage en béton, et se trouve en contre bas

d'un ponton en bois. Ces quais ont été rehaussés et donnent aujourd'hui accès aux pontons flottants du port de plaisance. La cale sud appliquée à l'éperon (dite cale "Bitousse ou quai des douanes) dépassait de quelques mètres cet ouvrage coté à 45, 70 mètres, pour une largeur de 7 mètres, soit 55 mètres. La cale est recouverte de pavés et le quai de l'éperon a conservé son empierrement. Un feu a été placé au bout de la jetée. Ces ouvrages ont conservé leurs caractères traditionnels. La digue du Linkin mesurait 129, 50 m avant son prolongement (149, 30 m) et 5, 50 m de large. Elle a été prolongée élargie (avec terre-plein bétonné) au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle. La cale nord du Ch'raou mesurait 52 mètres, prolongée ensuite pour atteindre 65 mètres. Elle fut rehaussée au cours de la 2^{ème} moitié du 20^{ème} siècle. Le fruit des quais est généralement de 10%, pour une inclinaison avec les murs du quai dans un rapport de 1 de bas pour 2 de hauteur. Le quai projeté en 1931 pour relier le Linkin à la digue circulaire devait être construit sur voûtes et mesurer près de 91, 50 mètres.

Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : granite ; ciment ; moellon

Typologies et état de conservation

État de conservation : remanié, restauré, bon état

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la commune

Annexe 1

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

Précisions sur le descriptif des travaux du port à partir du plan de 1864 et des rapports des ingénieurs AD 22, S Supl. 144.

Le plan daté de 1864 dessiné par Abgrall et proposé par les ingénieurs Pelaud et De La Tribonnière, présente l'ensemble des aménagements à réaliser entre le bassin nord et le bassin sud du port. La 1^{ère} cale longue de 56 mètres devait être prolongée d'un terre-plein, avec des murs de soutènement. Les nouvelles mesures des aménagements annexes étaient les suivantes : 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 1/10^{ème} 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 de la jetée du Linquin 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. Sur ce plan, on peut aussi remarquer au sud du banc du C'hraou la cale-embarcadère, dite du Chr'ou, 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 (avec la digue de ceinture) fut effective en 1880.

Annexe 2

Des amendements marins au cabotage : des quais mal adaptés

Des amendements marins au cabotage : des quais mal adaptés

Dans le dernier quart du 19^{ème} 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 inclinés, n'a jamais été cylindré. En 1183, 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 Lenkin.

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 et y débarquaient du ciment, des produits de couverture, tuiles et ardoises et des engrais agricoles, chargés ensuite sur le train, inauguré en 1906, en partance pour Lannion. Cependant, ces bateaux devaient échouer à quai, d'où leur appellation d'"écraseurs de crabes". Le déchargement à la cale dite

"Philippe", près de l'hôtel des Bains ne pouvait se faire que 1 heure avant et après la pleine mer. Les bateaux attendaient en rade sur l'un des 3 coffres ou corps-morts, des barriques en fer, où l'on pouvait frapper une bosse, pour se mettre dans le vent et se déhaler si nécessaire. 10 goélettes au maximum pouvaient se mettre à quai, éventuellement à couple (témoignage de Pierre Symoneaux).

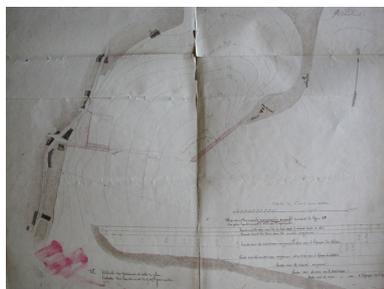
Aux sénatoriales de 1912, un port à flot à Perros-Guirec faisait déjà partie des promesses de certains candidats.

Annexe 3

Côtes des ressources

- 20062207568NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 144.
- 20062207574NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S Suppl. 144.
- 20062207587NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Suppl. 146.
- 20062207586NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Suppl. 146.
- 20062207585NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Suppl. 146.
- 20062207650NUCB : Collection particulière
- 20062207765NUCB : Collection particulière
- 20062207627NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi.

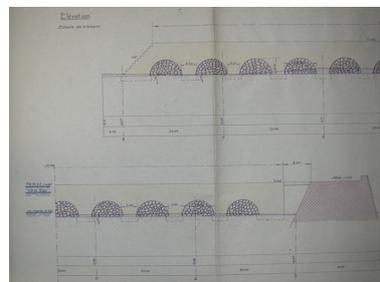
Illustrations



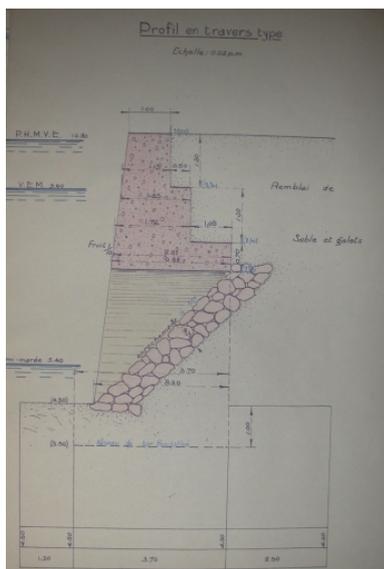
Plan des ouvrages à réaliser :
jetée du Linquin et quai sud,
éperon rocheux, 1842 (AD 22)
Phot. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062207568NUCB



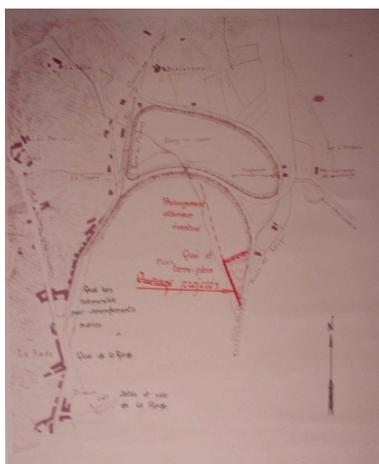
Plan : nouvelle cale et éperon
rocheux, 1888 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Thiébaud
IVR53_20062207574NUCB



Plan du nouveau quai : élévation
des voûtes du quai 1931 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Rapilly
IVR53_20062207587NUCB



Plan du nouveau quai : profil en travers type, 1931 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Rapilly
IVR53_20062207586NUCB



Plan des ouvrages à réaliser : projet de nouveau quai et terre plein en 1931 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Rapilly
IVR53_20062207585NUCB



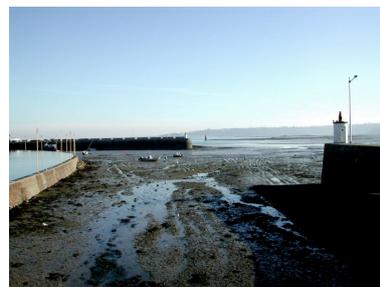
Vue générale des quais de la rade au temps du cabotage (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062207650NUCB



Vue générale des quais hauts de la rade avant les aménagements, au début du 20ème siècle (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062207765NUCB



L'ensemble des quais bas et des quais hauts, avec la cale Philippe au début du 20ème siècle (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062207627NUCB



Vue générale des anciens ouvrages portuaires du 19ème siècle, à marée basse : la jetée du Linkin et la cale de l'Eperon (Collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062207709NUCA



Vue générale des quais du boulevard de la Rade et de la cale de l'Eperon
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062207649NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Les quais et les cales sur la commune de Perros-Guirec (IA22007185) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Port de Perros-Guirec (IA22007124) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, la Rade, rue Ernest-Renan

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

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

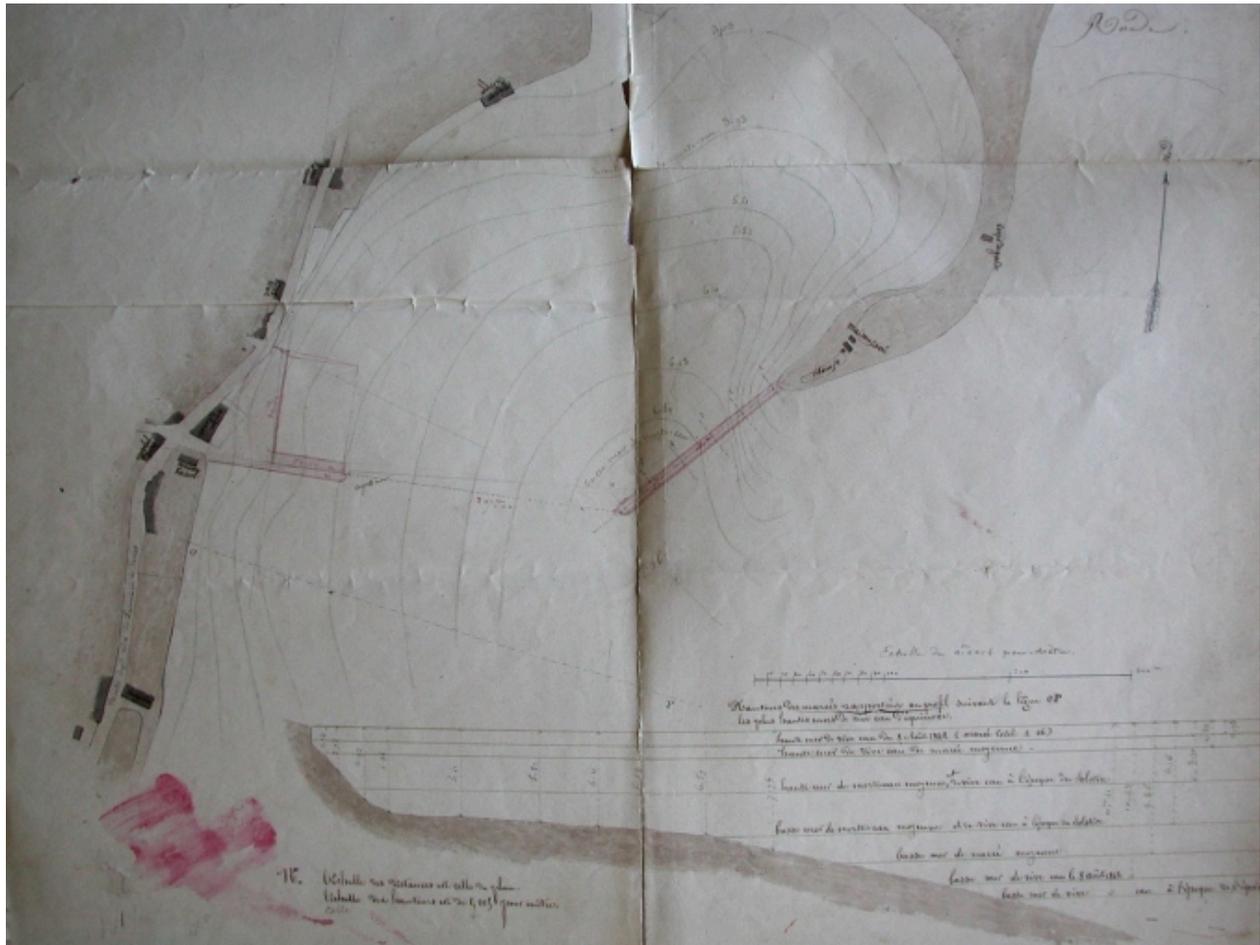
Cale, quai de l'Eperon, cale dite cale "Bitousse" ou quai de la Douane (Perros-Guirec) (IA22007150) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, quai de l'Eperon

Cale du C'hraou, rue de Toul-an-Lan (Perros-Guirec) (IA22007128) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, rue de Toul-an-Lan

Quai, jetée du Linkin, boulevard du Linkin (Perros-Guirec) (IA22007151) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, boulevard du Linkin

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Plan des ouvrages à réaliser : jetée du Linquin et quai sud, éperon rocheux, 1842 (AD 22)

IVR53_20062207568NUCB

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



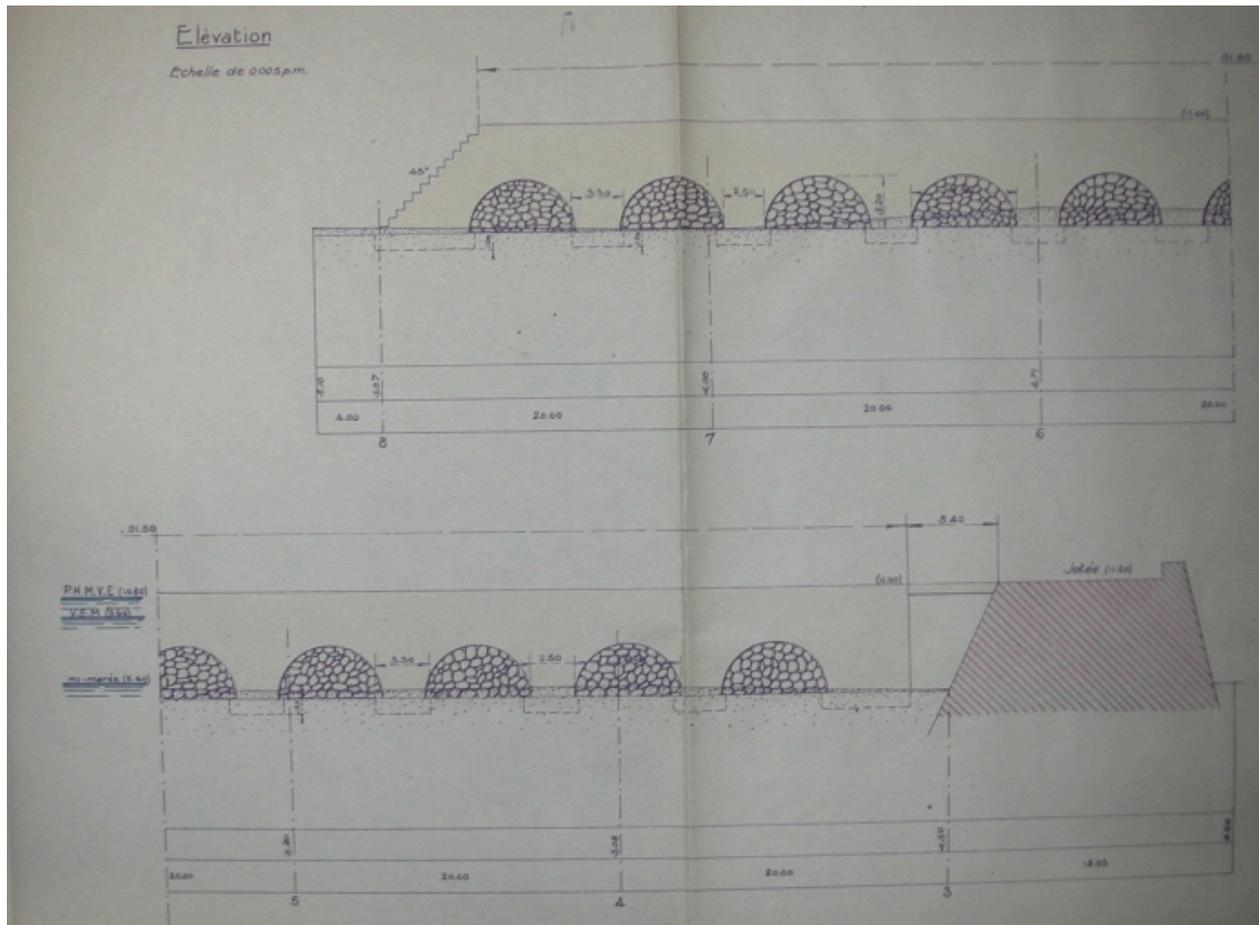
Plan : nouvelle cale et éperon rocheux, 1888 (AD 22)

IVR53_20062207574NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Plan du nouveau quai : élévation des voûtes du quai 1931 (AD 22)

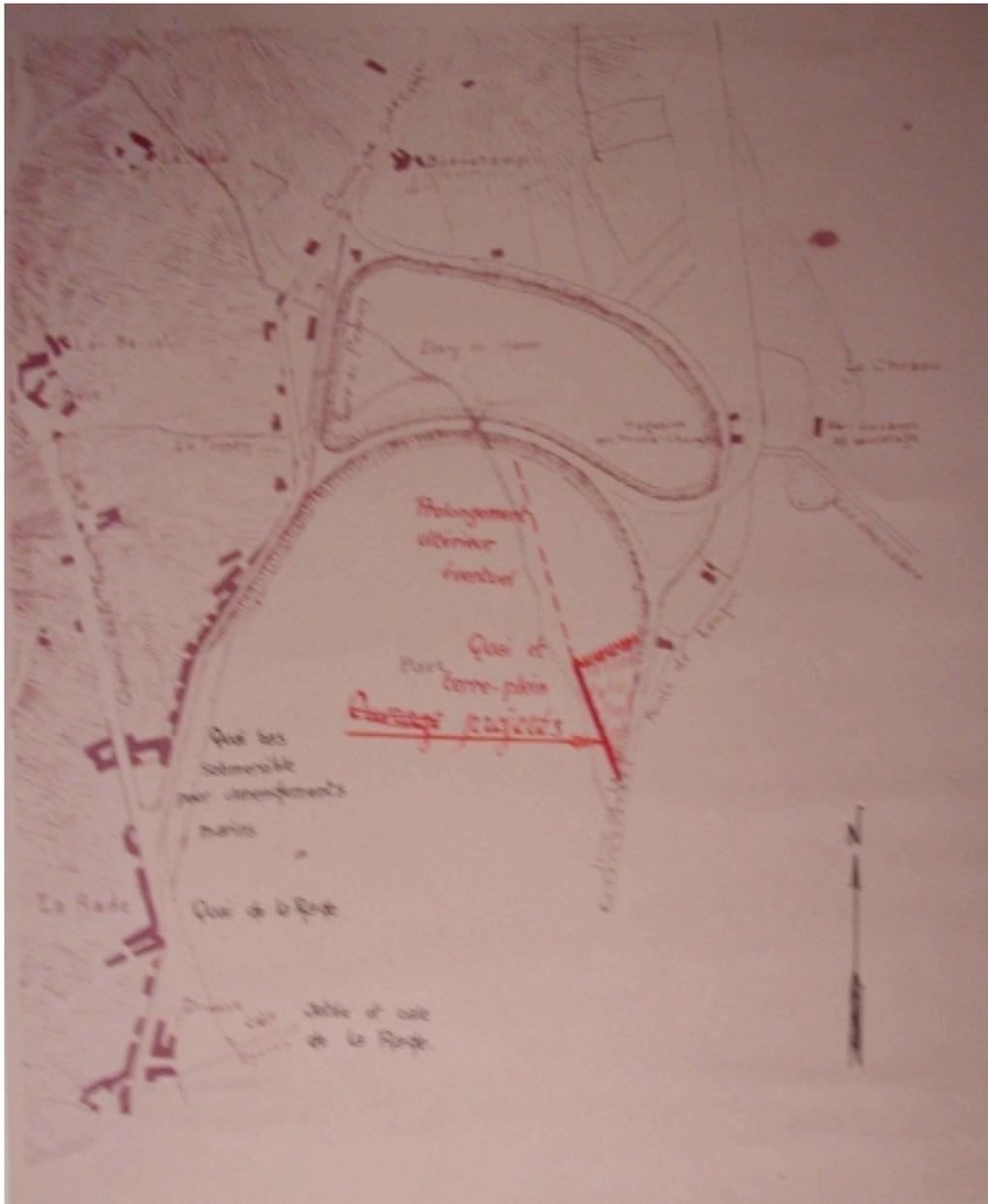
IVR53_20062207587NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Plan des ouvrages à réaliser : projet de nouveau quai et terre plein en 1931 (AD 22)

IVR53_20062207585NUCB

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

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Vue générale des quais de la rade au temps du cabotage (collection particulière)

IVR53_20062207650NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Vue générale des quais hauts de la rade avant les aménagements, au début du 20ème siècle (collection particulière)

IVR53_20062207765NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



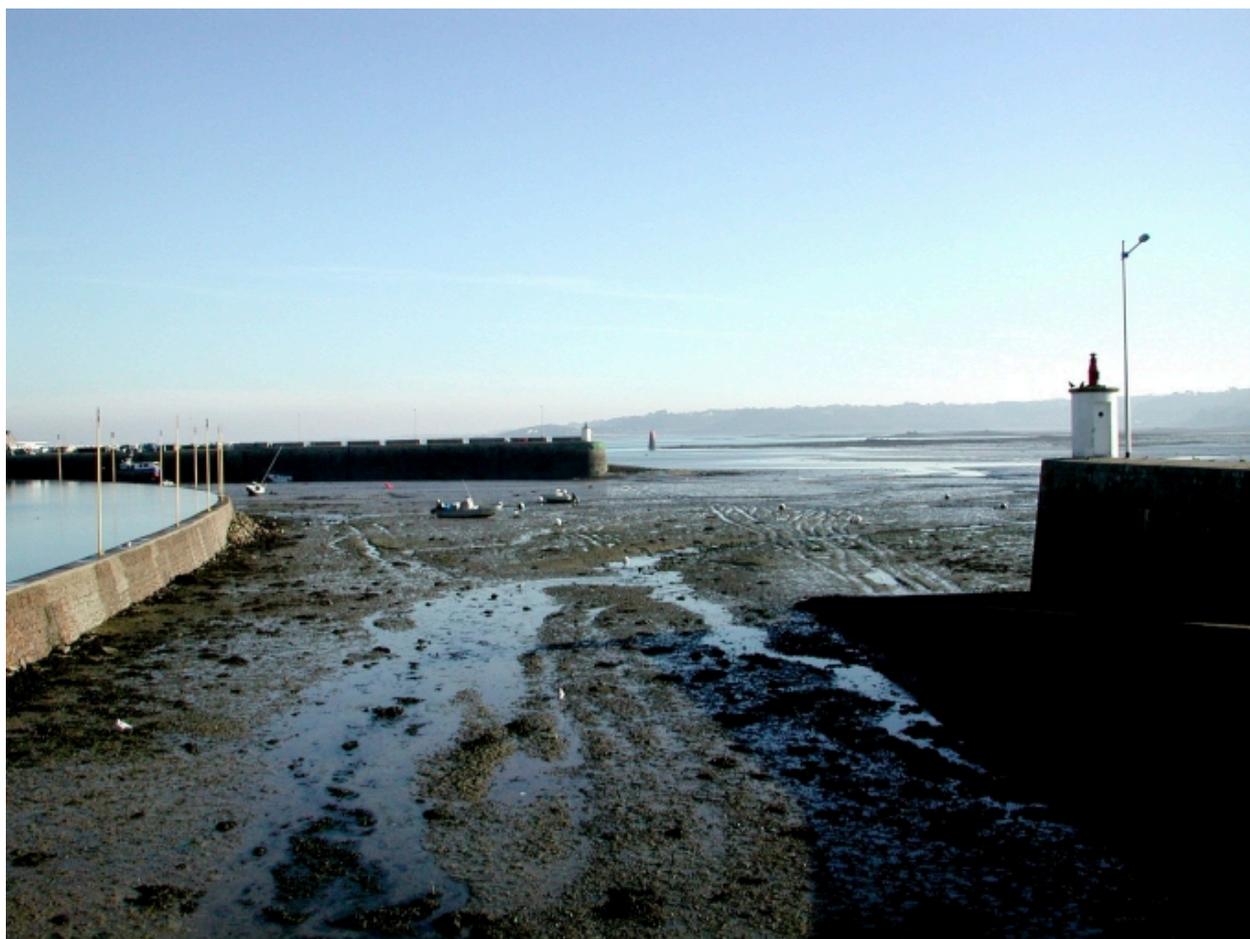
L'ensemble des quais bas et des quais hauts, avec la cale Philippe au début du 20ème siècle (AD 22)

IVR53_20062207627NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Vue générale des anciens ouvrages portuaires du 19ème siècle, à marée basse : la jetée du Linkin et la cale de l'Eperon
(Collection particulière)

IVR53_20062207709NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale des quais du boulevard de la Rade et de la cale de l'Eperon

IVR53_20062207649NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation