

Bretagne, Côtes-d'Armor
Plérin
le Légué

Quais et cales du Légué (Plérin-sur-Mer)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22013696

Date de l'enquête initiale : 2008

Date(s) de rédaction : 2009

Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Plérin-sur-Mer, enquête thématique régionale Les ports de Bretagne

Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : quai, cale

Parties constituantes non étudiées : cale, quai

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart

Références cadastrales : 2004, AD ; . Domaine Public Maritime

Historique

Jusqu'au 18^{ème} siècle et avant la Révolution, le port du Légué était un port d'échouage. On s'efforça d'améliorer la liaison ville-port : ce fut d'abord la rénovation du chemin des Forges à Port-Favigo, appelé Chemin-Neuf (l'actuelle 'veille côte du Légué'). Les déblais de la route permirent de réaliser une levée insubmersible sur la rive gauche du port. Le quai de l'Aiguillon et ses deux cales latérales furent construits sur les plans de Chocat de Grandmaison, ingénieur en chef à Rennes et Mangin, ingénieur du Roi, entre 1758 et 1767. Emmanuel Armand de Vignerot du Plessix de Richelieu, duc d'Aiguillon (1720-1788), commandant en chef des troupes royales sous Louis XV, fut à l'origine de la construction de ses quais, dont le quai rive gauche qui portait son nom. Les déblais furent employés pour former une levée insubmersible sur la rive gauche à partir du pont. Le vieil et vétuste embarcadère des Favigo resta en retrait du nouveau port. Le quai longeait la partie droite qui s'étendait de l'ancienne chapelle Saint-Julien au bâtiment des 'galeries', sur une longueur de 160 mètres. Deux cales le prolongeaient à son extrémité. La première pierre fut posée en 1758 par le duc d'Aiguillon, gouverneur de Bretagne et Mgr Thépault du Breignou, évêque de Saint-Brieuc. Le quai fut achevé en 1767. Furent ensuite construits la cale du grenier à sel, avec son chantier de construction. A l'emplacement de cette cale, aujourd'hui comblée, se tient la place de la Résistance. Mais en 1773, une terrible inondation détériora ce nouveau quai et emporta le pont de bois. Quelques années plus tard, la communication fut rétablie par le fond du port (nouveau chemin passant par le village du Gouët) et par une passerelle submersible face à la maison Favigo. Les régimes qui ont succédé à la Révolution française ont poursuivi avec parcimonie l'aménagement du port : entre 1804 et 1806, le prolongement du quai avec cale est réalisé sur une longueur de 117 mètres. Les travaux comprenaient un palier de 20 mètres situé au niveau de la cale existante, une nouvelle cale de 53 mètres dirigée en sens inverse de la précédente et un mur de quai de 42 mètres. Cependant, le Légué restait un port vétuste. Il fallut attendre la période de la Restauration pour qu'un véritable projet de port 'moderne' aboutisse. Dès 1815, fut dressé un projet de reconstruction d'un pont roulant, permettant la remontée des navires jusqu'au pont du Gouët par un canal à entreprendre également. Un gril de carénage et des cales de construction navale y auraient trouvé place en amont de l'ouvrage. Le projet initial fut néanmoins modifié en cours de travaux et l'ouvrage définitif, terminé en 1821, ne ressemblait plus en rien à celui projeté. Il ne donnait plus la possibilité de remonter le Gouët, avec un tablier en bois, fixe, prévu pour une voie unique. L'ouvrage sera reconstruit en 1861 pour un élargissement du tablier à deux voies et 7 mètres de chaussée. Le quai en aval du pont, jusque la cale Ouest du quai d'Aiguillon, a été édifié sur les plans de l'ingénieur Lecor entre 1821 et 1829. La portion de quai, en aval de l'ancienne cale, a été réalisée entre 1837 et 1840 sur les plans de l'ingénieur Lalande et prolongée en 1844 par l'ingénieur Fessard. Ces deux réalisations constituent aujourd'hui le quai de Nemours. Le quai de Rohannet est fut baptisé en 1847. Dès 1855, l'éclairage des quais du Légué fut

envisagé et réalisé. Des réverbères furent d'abord installés en amont puis sur le chemin de halage en 1871 et enfin sous la Tour en 1906. Le quai d'Aiguillon et le quai de Nemours s'appellent aujourd'hui le quai Jacques Guinard et le quai Gabriel Péri. En 1912, le mur de quai rive gauche, qui devait fermer l'ancienne cale de carénage, fut élevé à moitié de sa hauteur. En mars 1913, la passerelle en bois disparaissait lors du comblement de la cale. En août 1913, le mur de quai amont était achevé, et le terre-plein en arrière de ce mur, remblayé et empierré. La cale de carénage était comblée définitivement.

Période(s) principale(s) : 3e quart 18e siècle, 1er quart 19e siècle, 2e quart 19e siècle

Dates : 1758 (daté par travaux historiques), 1759 (daté par source), 1767 (daté par source), 1806 (daté par source), 1821 (daté par source), 1840 (daté par source)

Description

L'ensemble des quais de la rive gauche est réalisé avec une maçonnerie en pierre de taille (granite) et mesure 960 mètres. On peut encore remarquer un type de 'mobilier' portuaire, datant du 1760, au niveau du quai d'Aiguillon : un banc en pierre de taille, de forme semi-circulaire.

Les quais de la rive gauche s'étalent sur une longueur totale de 960 mètres. Le quai du Légué, en aval du pont, jusque la cale Ouest du quai d'Aiguillon, mesure 360 mètres. Le quai d'Aiguillon mesure 80 mètres, ses cales, 60 mètres chacune (soit 200 mètres en tout) et 4 mètres de largeur, recouvertes de pavés de granite. La cale du grenier à sel mesure 50 mètres et la portion de quai, en aval, 100 mètres. Le prolongement de ce quai l'a porté à 200 mètres. Le quai de Nemours mesure 300 mètres auquel s'ajoute un mur en pierres sèches de 50 mètres. L'ensemble des quais de la rive droite s'allonge sur une longueur de 680 mètres. Lecor prolongea l'ex-quai Lambert (rive droite), appelé quai de Saint-Brieuc, puis quai Armez. A partir de là, la berge fut laissée libre sur 100 mètres, en retrait du quai et face au chantier de Plérin, pour permettre le lancement des navires. C'est à la suite de cet intervalle que l'ingénieur Fessard consuisit en 1846 un quai sous le manoir de Rohannec'h. Les 1640 mètres de quais (deux rives confondues) constituent le bassin n° 2.

Éléments descriptifs

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

Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état, remanié

Décor

Techniques : maçonnerie

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la région

Références documentaires

Documents figurés

- **Plan du port du Légué en amont, 1855**
AD Côtes-d'Armor. **3 O 187**. Plan du port du Légué en amont, 1855. Plan des parapets et d'un réverbère, 1855.
Archives départementales des Côtes-d'Armor : 3 O 187
- **Plérin-le Légué. Achèvement du bassin à flot (1869-1879). Construction d'une jetée sous la Tour (1869-1885). Reconstruction des perrés (1880-1881). Empierrement des terre-pleins et des quais (1887-1889).**
Archives départementales des Côtes d'Armor. **S Suppl. 111**. Plérin-le Légué. Achèvement du bassin à flot (1869-1879). Construction d'une jetée sous la Tour (1869-1885). Reconstruction des perrés (1880-1881). Empierrement des terre-pleins et des quais (1887-1889).
Archives départementales des Côtes-d'Armor : S Suppl. 111

Annexe 1

Historique du port du Légué

Historique du port du Légué

Extrait des recherches historiques de Gwenaél Romac, architecte. Publication, juin 2000 dans 'l'Echo du Bosco', bulletin d'information de l'association du Grand Léjon.

Vers les grands travaux : 1800-1849

Pendant la révolution Saint-Brieuc s'agrandit en annexant Cesson et Trégueux. La commune souhaite voir lui revenir les deux rives du 'Port-Brieuc', revendiquant les efforts financiers de la communauté de ville dont Plérin ne fait pas partie. Entre 1804 et 1814 le quai Lambert (rive droite) et le halage sont prolongés de 117 m pour le premier et jusqu'au village de Sous la Tour pour le second.

A Port-Brieuc on importe de la pierre à chaux qui alimente le four, du bois des pays nordiques, des sabots, du fer transformé sur le site. Les produits pour l'exportation tels le beurre, les graisses, le chanvre et le lin proviennent de l'agriculture de l'arrière pays. La pêche hauturière a pratiquement disparu pour laisser place à une pêche côtière. La guerre de la ligue face aux anglais entraîne le déclin du commerce maritime qui doit faire face à une mer infranchissable.

Le pont Favigo (Pont-de-Pierre) est construit en 1819 sur les plans de l'ingénieur Treton, il présente un tablier en bois reposant sur deux piles en pierre. C'est la fin de la possibilité pour les navires de remonter le Gouët jusqu'au pont du Gouët, le pont fixe la nouvelle limite du port à l'ouest. La même année est créé la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Saint Brieuc. Celle-ci lie son activité essentiellement au commerce maritime. Les travaux continuent, entrepris par l'ingénieur Lecor. Le quai Armez (ancien Lambert rive droite) est prolongé de 330 m, où est creusée une anse d'évitage, puis à la suite une grande cale. 60 m de quai seront construits dans le prolongement. Un gril de carénage est implanté rive gauche. Entre 1837 et 1844 les quais de Nemours et de Rohanet sont édifiés par les ingénieurs Lalande et Fressard. On trouve la disposition de l'actuel bassin numéro 2, présentant 960 m de quai, rive gauche contre 680 m rive droite.

Tous les aménagements réalisés jusqu'alors visaient à faciliter l'échouage, le mouvement de bâtiments et le débarquement du fret. Mais cette situation se révèle encore trop insatisfaisante pour espérer développer le commerce maritime. Un projet de bassin à flot voit le jour en 1847. Celui-ci apporte l'espoir d'un démarrage industriel favorisé par l'arrivée prochaine du chemin de fer. Le projet des ingénieurs Méquin et Camus prévoit deux bassins communicants, l'un latéral sur les marais de Rohanet, terminé en aval par un chenal d'amenée puis une écluse à sas et l'autre transformant le port en bassin à flot terminé par un barrage offrant un passage clos par deux portes. Les travaux commencent doucement et fournissent l'impulsion nécessaire pour faire basculer le Légué dans l'ère industrielle.

Annexe 2

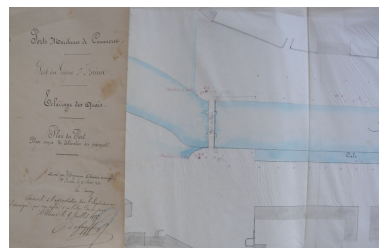
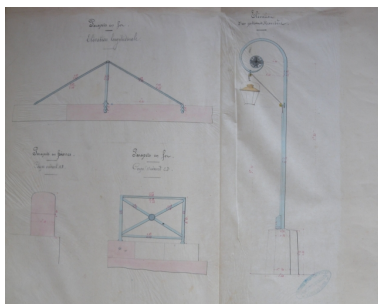
Ressources

20082212988NUCB : Bibliothèque municipale de Rennes
20082213419NUCB : Bibliothèque municipale de Rennes
20082213418NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 3O 187.
20082213417NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, 3O 187.
20082213162NUCB : Archives départementales des Côtes d'Armor, S Suppl. 111.
20082213111NUCB : Collection particulière
20082213110NUCB : Collection particulière
20082213109NUCB : Collection particulière
20082213108NUCB : Collection particulière
20082213105NUCB : Collection particulière
20082213104NUCB : Collection particulière
20082212989NUCB : Collection particulière

Illustrations



Gravure : le vieux pont en charpente reliant le quai Lambert au quai d'Aiguillon, 18ème siècle (BM de Rennes)



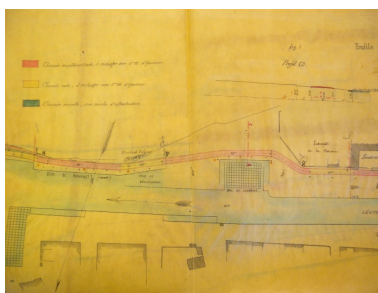
Plan des quais du Légué en amont pour installation de réverbères et de parapets, 1855 (AD 22)

Repro. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20082212988NUCB



Plan d'un réverbère, 1855 (AD 22)
Repro. Guy Prigent, Phot.
Degauffy, Autr. Degauffy
IVR53_20082213417NUCB

Plan des parapets et du type
de réverbère à installer que
les quais, 1855 (AD 22)
Repro. Guy Prigent,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20082213419NUCB



Plan des quais rive droite, en
cours d'aménagement en 1888 :
remarquer l'emplacement de la
fonderie, de l'entrepôt des douanes
et du gril de carénage (AD 22)
Repro. Guy Prigent, Phot.
Charles Marie Guillemoto,
Autr. Charles Marie Guillemoto
IVR53_20082213162NUCB

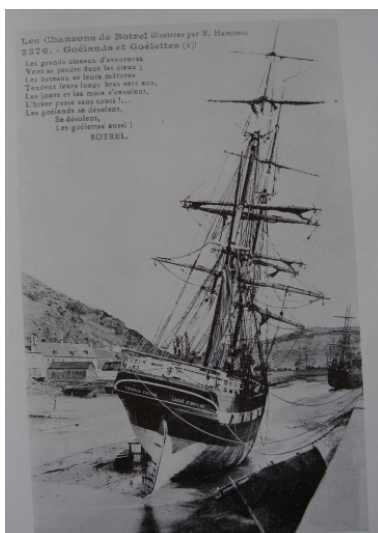
Repro. Guy Prigent, Phot.
Degauffy, Autr. Degauffy
IVR53_20082213418NUCB



Vue de la cale de carénage et des
chantiers de construction, rive
gauche, début 20ème siècle (Laurent
Goulhen, collection particulière)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Laurent Goulhen
IVR53_20082213111NUCB



Vue de la cale de carénage rive
gauche et de la passerelle pour le
passage du train, début 20ème siècle
(carte postale, collection particulière)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Armand Waron
IVR53_20082213110NUCB

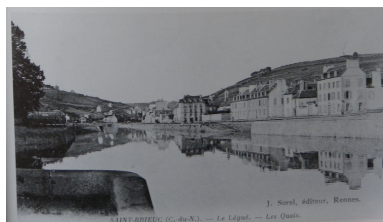


La goélette de cabotage 'Thérèse-
Victor', à l'échouage en amont du
port : remarquer la cale de carénage
rive gauche, fin 19ème siècle (carte
postale, collection particulière)



Goélette de cabotage dans le futur
bassin à flot, devant le Pont-de-
Pierre, début 20ème siècle (carte
postale, collection particulière)
Repro. Guy Prigent,
Autr. Armand Waron
IVR53_20082213108NUCB

Repro. Guy Prigent,
Autr. Emile Hamonic
IVR53_20082213109NUCB



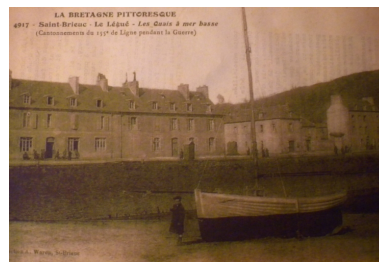
La cale de carénage rive gauche
est comblée en 1913 (carte
postale, collection particulière)

Repro. Guy Prigent,
Autr. Editions J. Sorel
IVR53_20082213105NUCB



Vue des quais en amont du bassin
à flot en 1913 : le mur de quai est
terminé et le terre-plein empierré
(carte postale, collection particulière)

Repro. Guy Prigent, Autr. Vasselier
IVR53_20082213104NUCB



Le quai d'Aiguillon à marée basse
devant les anciens bâtiments
d'armateur, début 20ème siècle (carte
postale, collection particulière)

Repro. Guy Prigent,
Autr. Armand Waron
IVR53_20082212989NUCB



Vue des bateaux de pêche en carénage
ou en réparation sur le terre-plein
aménagé en face du quai Surcouf

Phot. Guy Prigent
IVR53_20082213137NUCA



La nouvelle grue de 350 tonnes de
charge à côté de l'ancienne voie
de chemin de fer, quai Surcouf

Phot. Guy Prigent
IVR53_20082213136NUCA



L'avitaillement des bateaux
de pêche au quai Surcouf
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082213135NUCA



Le quai Surcouf et les
entrepôts (dépôts de kaolin)

Phot. Guy Prigent
IVR53_20082212947NUCA



Vue du bassin à flot et des quais,
avec la Carré Rosengart, rive droite

Phot. Guy Prigent
IVR53_20082213119NUCA



Vue du mur de quai, rive
gauche du bassin à flot
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082212996NUCA



Vue de l'ancien quai d'Aiguillon,
aménagé pour la plaisance,
avec sa cale double cale
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082212995NUCA



Vue de la disposition
des dalles de granite qui
recouvrent en parement le quai
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082212997NUCA



Vue du banc de pierre daté de 1750,
à côté d'un bollard, quai d'Aiguillon
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082213001NUCA

Dossiers liés

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Infrastructures portuaires, Port du Légué, rive gauche (Plérin-sur-Mer) (IA22013687) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin
Cales du quai d'Aiguillon, quai Gabriel Péri (Plérin-sur-Mer) (IA22013706) Bretagne, Côtes-d'Armor, Plérin, le Légué,
quai Gabriel Péri

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



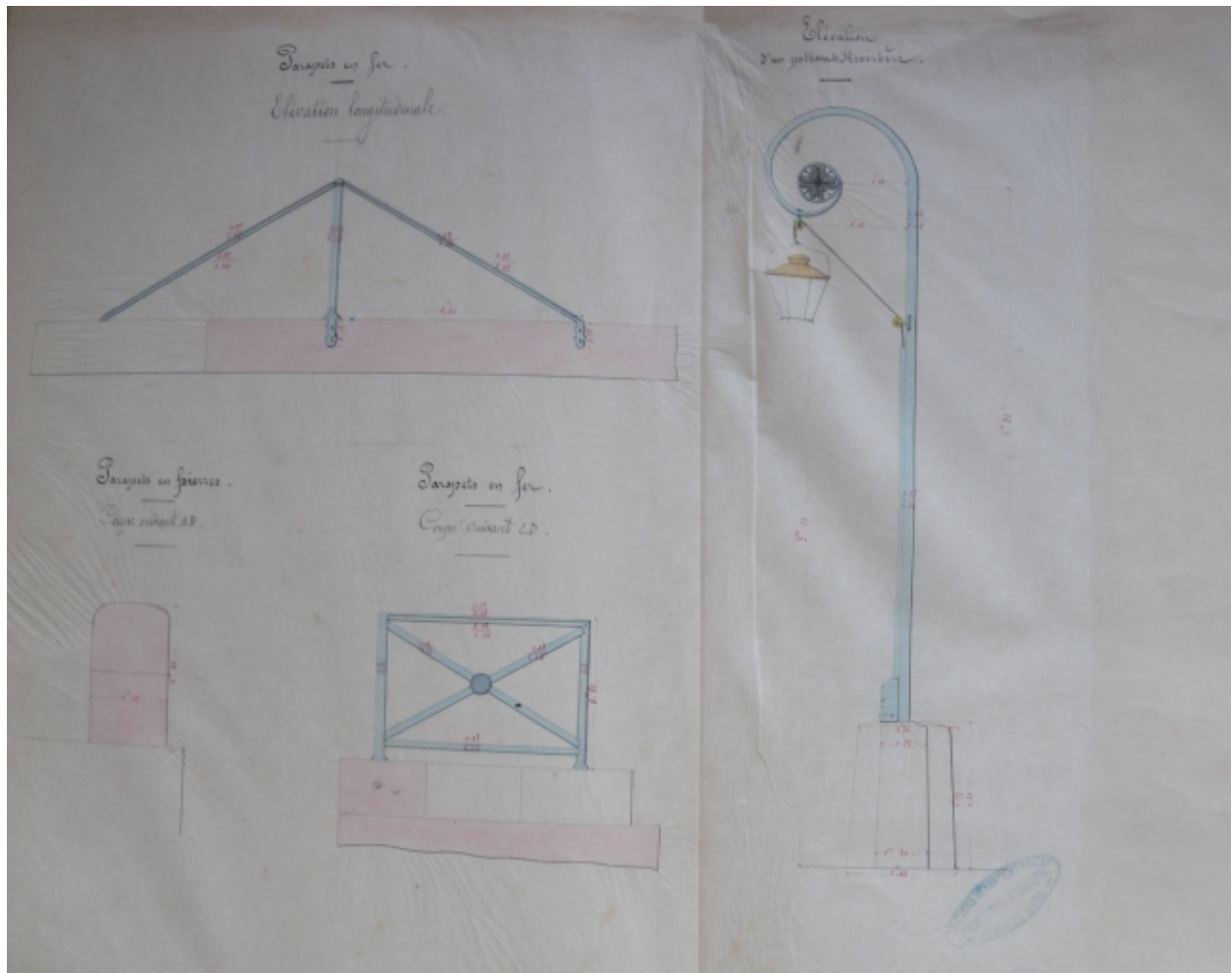
Gravure : le vieux pont en charpente reliant le quai Lambert au quai d'Aiguillon, 18ème siècle (BM de Rennes)

IVR53_20082212988NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Bibliothèque municipale de Rennes
reproduction interdite



Plan des parapets et du type de réverbère à installer que les quais, 1855 (AD 22)

IVR53_20082213419NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Bibliothèque municipale de Rennes
reproduction interdite



Plan des quais du Légué en amont pour installation de réverbères et de parapets, 1855 (AD 22)

IVR53_20082213418NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Degauffy

Auteur du document reproduit : Degauffy

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Plan d'un réverbère, 1855 (AD 22)

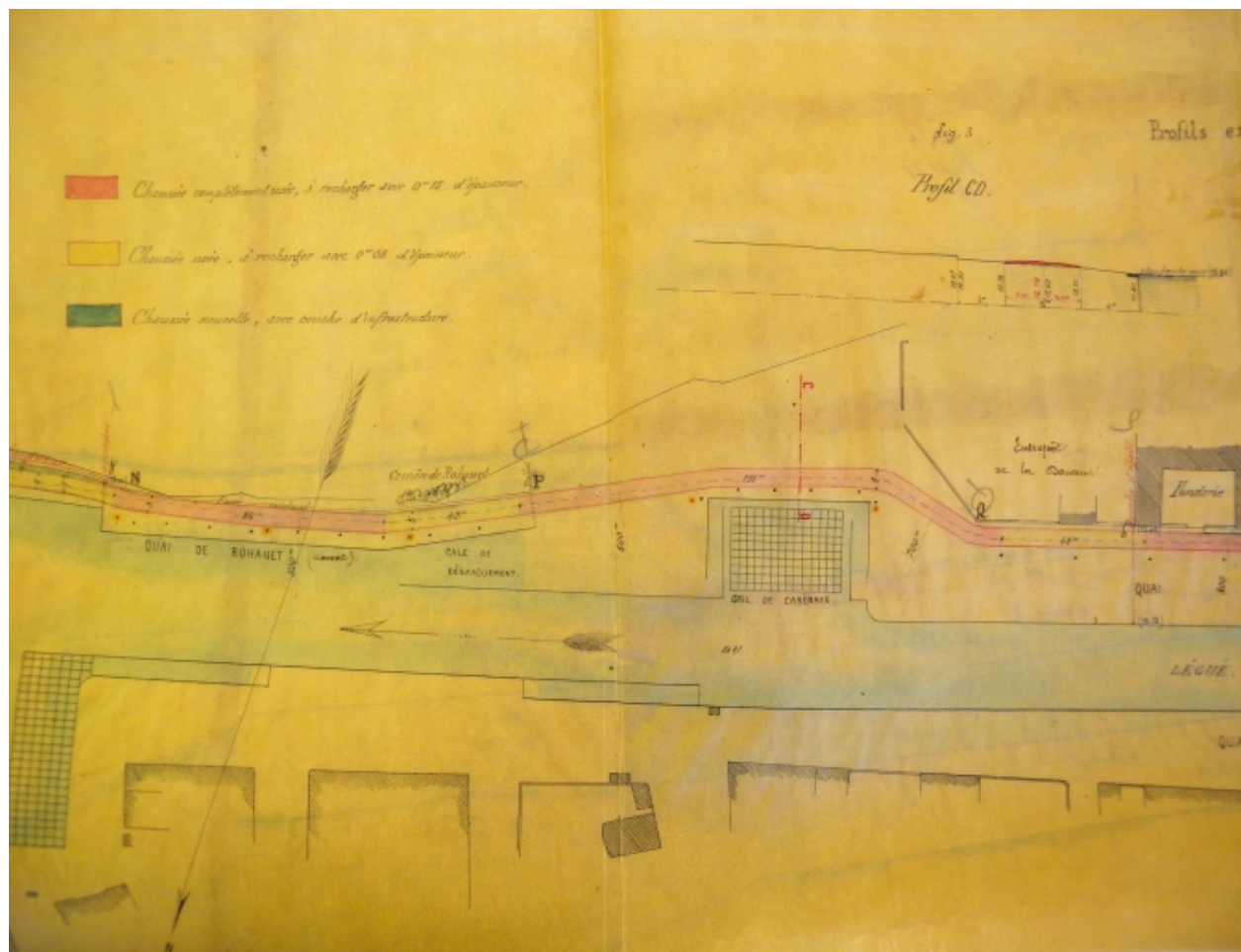
IVR53_20082213417NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Degauffy

Auteur du document reproduit : Degauffy

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Plan des quais rive droite, en cours d'aménagement en 1888 : remarquer l'emplacement de la fonderie, de l'entrepôt des douanes et du gril de carénage (AD 22)

IVR53_20082213162NUCB

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

Auteur du document reproduit : Charles Marie Guillemoto

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Vue de la cale de carénage et des chantiers de construction, rive gauche, début 20ème siècle (Laurent Goulhen, collection particulière)

Référence du document reproduit :

- Dans 'Le petit train de Saint-Brieuc au phare du Légué' / Goulhen, Laurent / St-Brieuc : Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord, 1997, p. 30. Carte postale.
Collection particulière

IVR53_20082213111NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Laurent Goulhen

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la cale de carénage rive gauche et de la passerelle pour le passage du train, début 20ème siècle (carte postale, collection particulière)

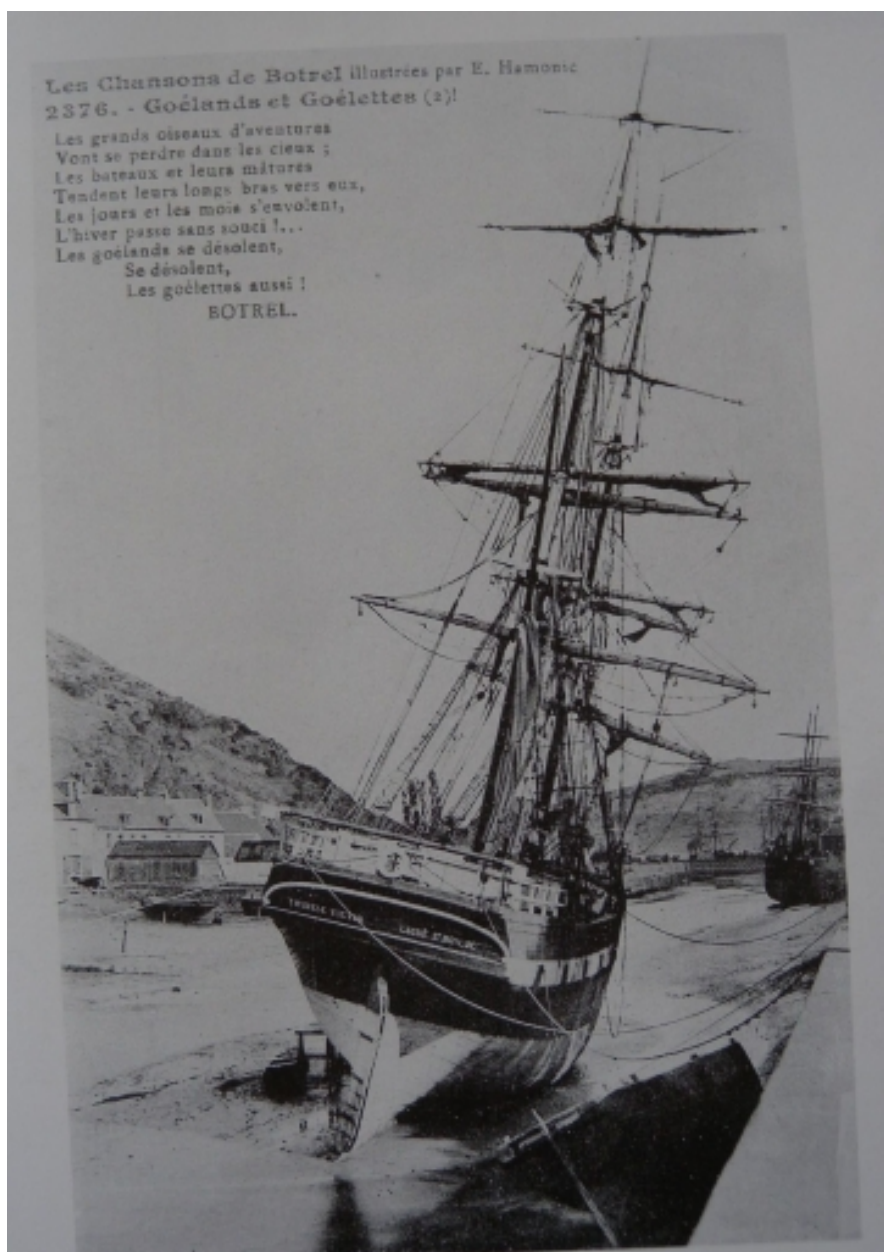
IVR53_20082213110NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Armand Waron

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les Chansons de Botrel illustrées par E. Hamonic
2376. - Goélands et Goélettes (2)!

Les grands oiseaux d'aventures
Vont se perdre dans les cieux ;
Les bateaux et leurs mâtures
Tendent leurs longs bras vers eux,
Les jours et les mois s'envolent,
L'hiver passe sans souci !...
Les goélands se désolent,
Se désolent,
Les goélettes aussi !

BOTREL.

La goélette de cabotage 'Thérèse-Victor', à l'échouage en amont du port : remarquer la cale de carénage rive gauche, fin 19ème siècle (carte postale, collection particulière)

IVR53_20082213109NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Emile Hamonic

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Goélette de cabotage dans le futur bassin à flot, devant le Pont-de-Pierre, début 20ème siècle (carte postale, collection particulière)

IVR53_20082213108NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Armand Waron

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La cale de carénage rive gauche est comblée en 1913 (carte postale, collection particulière)

IVR53_20082213105NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Editions J. Sorel

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des quais en amont du bassin à flot en 1913 : le mur de quai est terminé et le terre-plein empierré (carte postale, collection particulière)

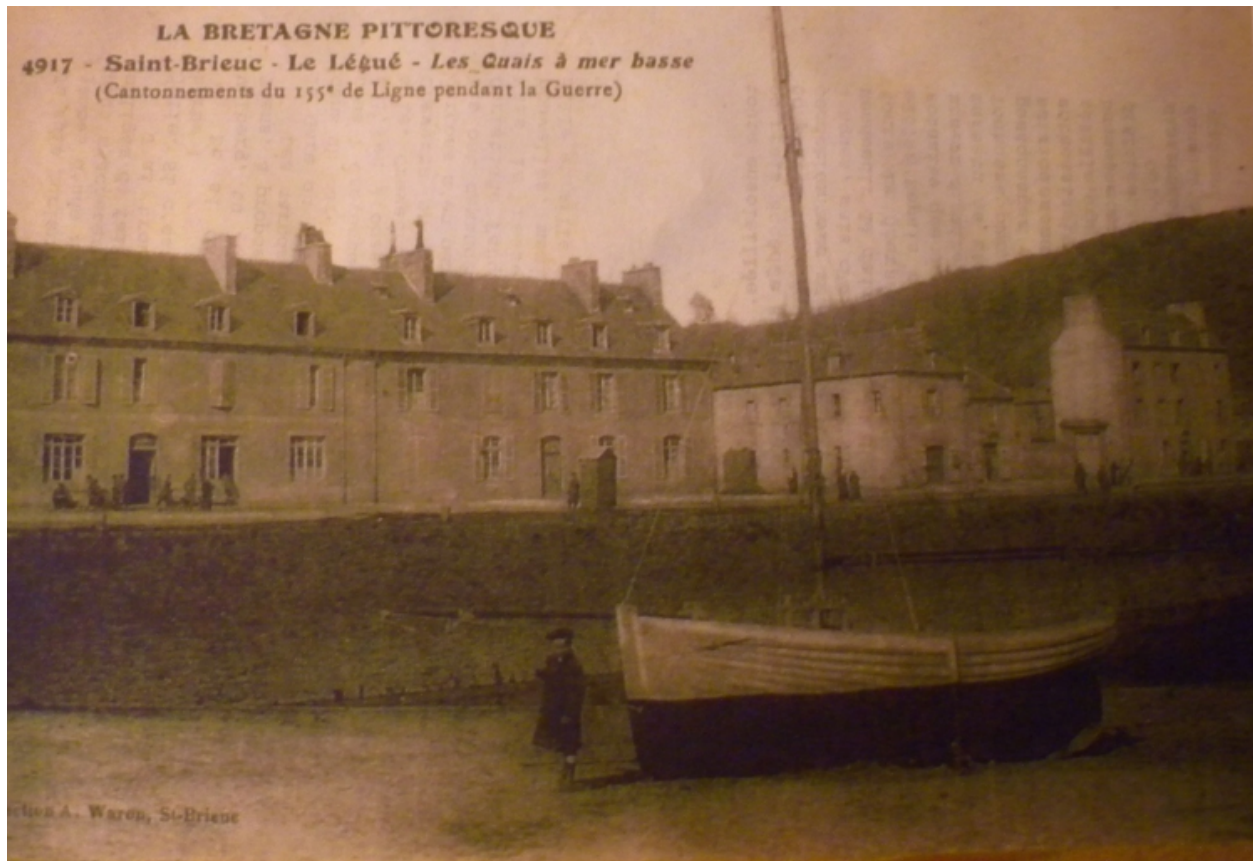
IVR53_20082213104NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Vasselier

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le quai d'Aiguillon à marée basse devant les anciens bâtiments d'armateur, début 20ème siècle (carte postale, collection particulière)

IVR53_20082212989NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Armand Waron

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des bateaux de pêche en carénage ou en réparation sur le terre-plein aménagé en face du quai Surcouf

IVR53_20082213137NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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



La nouvelle grue de 350 tonnes de charge à côté de l'ancienne voie de chemin de fer, quai Surcouf

IVR53_20082213136NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



L'avitaillement des bateaux de pêche au quai Surcouf

IVR53_20082213135NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Le quai Surcouf et les entrepôts (dépôts de kaolin)

IVR53_20082212947NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

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



Vue du bassin à flot et des quais, avec la Carré Rosengart, rive droite

IVR53_20082213119NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du mur de quai, rive gauche du bassin à flot

IVR53_20082212996NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de l'ancien quai d'Aiguillon, aménagé pour la plaisance, avec sa cale double cale

IVR53_20082212995NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la disposition des dalles de granite qui recouvrent en parement le quai

IVR53_20082212997NUCA

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 banc de pierre daté de 1750, à côté d'un bollard, quai d'Aiguillon

IVR53_20082213001NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation