

Bretagne, Côtes-d'Armor
Ploubazlanec
Pors Even

Port de Pors Even (Ploubazlanec)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22010905

Date de l'enquête initiale : 2008

Date(s) de rédaction : 2008

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

Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : port

Appellation : Porz Even

Parties constituant non étudiées : quai, cale, vivier, terrasse en terre-plein

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en écart

Références cadastrales : . Domaine Public Maritime

Historique

La première jetée de Pors Even fut construite en 1864. Il était prévu de l'exhausser ultérieurement. Selon l'ingénieur Dujardin : "L'amélioration demandée consiste dans la création d'un môle dirigé sensiblement Nord et Sud, enraciné dans la pointe qui ferme le havre vers l'Est (rocher de Roc'h Du) ".

Les travaux furent réalisés par les marins-pêcheurs sous la conduite des Ponts et Chaussées entre 1865 et 1868. Cependant, le môle en maçonnerie prévu en 1864 au-dessus du massif en enrochements ne fut jamais exécuté. Le port d'échouage est cité par Thomassin dans son 'Pilote', édité en 1875 : *L'endroit où se placent les bateaux est appelé 'Portz Cointec' et est abrité de la mer du sud-Est par une jetée perpendiculaire*. Portz Even comptait à cette époque 28 bateaux et 6 pilotes. Les marins pêcheurs demandèrent à plusieurs reprises la réparation de cette jetée et sa surélévation d'au moins 1 mètre.

Cette demande fut réitérée en 1931 et satisfaite en 1934. La jetée devait être remise en état régulièrement à cause des vents d'Est. Une petite cale débarcadère en pierre sèche, de 40 mètres de long et de 2 mètres de large, fut construite en 1884. Cependant, l'ouvrage n'était accessible qu'à haute mer de vive eau. Pors Even restait un port d'échouage. L'élargissement, l'allongement de la petite cale et la réparation du môle furent l'objet de nombreux débats au Conseil Général en 1920-21, dans le cadre du programme départemental d'amélioration des ports. Un accord fut trouvé en 1921, avec la participation financière de la commune. Les travaux réalisés à la fin du 20ème siècle, permirent de relier les ouvrages du port à la falaise et au chemin communal, à l'aide d'une voie bétonnée.

Dans les années 1970, un nouveau quai doté d'un terre-plein, fut construit, afin d'améliorer l'accostage des bateaux de pêche. Une grande plateforme en béton, l'exhaussement du môle et la réalisation d'une petite cale menant aux viviers, complétèrent ces travaux. Pors Even est aujourd'hui un port départemental fréquenté par les bateaux coquilliers, les fileyeurs et les caseyeurs, mais c'est aussi un port ostréicole. Néanmoins, le tonnage débarqué des produits de la pêche est moitié moindre que celui de Loguivy de la Mer. Un important magasin de mareyage, implanté près de l'ancienne cale de sauvetage, assure la vente des produits de la pêche.

Période(s) principale(s) : 3e quart 19e siècle, 4e quart 19e siècle, 1er quart 20e siècle

Période(s) secondaire(s) : 4e quart 20e siècle

Dates : 1864 (daté par travaux historiques), 1884 (daté par source), 1934 (daté par source)

Description

Pors Even est située dans une anse au Nord de la baie de Paimpol et s'étend du Nord-Ouest (face à l'île saint-Riom) au Sud-Est (en bas du village). Descriptif de l'ingénieur De La Tribonnière, daté de 1864 : *Le havre de Portz Even est formé par une pointe de terre, sensiblement dirigée Nord-Sud et prolongée par les rochers que la marée couvre sur une longueur de 100 mètres environ. L'anse est à l'abri de tous les vents depuis l'Est jusqu'au Nord-Est par le Nord. Les vents d'aval y frappent en plein, mais la mer est brisée par de nombreuses têtes de roches qui vont dans la baie de Paimpol, particulièrement celles de Roc'h ar Sout, Koaltrec et Vuhel. L'abri manque absolument contre les vents depuis le Nord et jusqu'au Sud par l'Est. En outre, la grosse mer du Nord-Ouest contourne la pointe de la Trinité et donne du ressac dans le havre.* La jetée-abri construite en 1864 est un massif d'enrochements submersibles, avec une maçonnerie en pierres sèches (arasé au niveau des pleines mers de morte-eau), reliant la terre ferme à la roche Morgueneuve et susceptible de recevoir ultérieurement une digue en maçonnerie. Cette jetée, arasée à la cote 7, 85, doit être exhauscée à 12 et prolongée (plan daté de 1884), avec des parements inclinés et une rampe de 10%. La plateforme est constituée par des dalles de schiste posées à plat, provenant de la carrière locale de Toul Broc'h. Largeur de la plateforme : 5, 50 mètres. Le talus amont, fruit de 1/2 et le talus du côté du large : 1/1. L'ouvrage se termine par un môle circulaire et la jetée comporte deux escaliers de descente au mouillage. La longueur totale de l'ouvrage est de 165 mètres. La jetée est recouverte d'une chape en béton de 2 mètres de largeur à partir de l'arête opposée au large. Le parapet du môle a été réalisé à la cote 9, 80 mètres, avec un fruit de 10%. Il est aujourd'hui doublé d'une cale en béton de 15 mètres de large. Cet ensemble est prolongé par une plateforme en béton qui couvre une surface d'environ 5000 mètres carrés, directement accessible à la route communale. Deux autres petites cales, situées de par et d'autre de ce terre-plein permettent l'accès au rivage.

Éléments descriptifs

Typologies et état de conservation

État de conservation : remanié

Décor

Techniques : maçonnerie

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la commune

Références documentaires

Documents d'archive

- **Pors Even, élargissement et allongement de la petite cale, déroctage des rochers, réparation de la jetée abri, 1920.**
Archives départementales du Finistère : S suppl. 57

Bibliographie

- **Pilote côtier, Côtes Nord de la France**
THOMASSIN, Anastase. **Pilote côtier, Côtes Nord de la France, troisième partie : Des Héaux de Bréhat au cap de la Hague.** Paris : Challamel aîné, 1875.
p. 239
- **Pors Even, construction et aménagement d'une jetée (1863-1884). Construction d'une cale pour un canot de sauvetage (1892-1899), exhaussement de la jetée, enlèvement de la roche Elle ar Mohet (1920-1932).**
Archives départementales du Finistère : S suppl. 158

Annexe 1

Les travaux d'aménagement de Pors Even entre 1864 et 1934 : (sources : AD 22, S suppl. 57, 158)

Le rapport des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées en 1863, note la présence de plusieurs pilotes à Pors Even. La pêche est médiocre depuis 1859 ; de nombreuses pertes de navires sont à déplorer et les armements ont diminué de moitié en 1860.

Le projet initial de môle ou jetée insubmersible est davantage motivé par l'économie agricole de la riche commune de Ploubazlanec que par l'activité de pêche. *Quand le chemin de fer viendra à Paimpol, Pors Even sera un port important pour le poisson.* Le train arriva en effet à Paimpol en 1894 mais commença directement avec le port de Paimpol plutôt qu'avec les ports secondaires. En 1900, la pomme de terre de Ploubazlanec couvrait 300 hectares. Elle était expédiée par bateau jusqu'au Havre. Les bateaux de pêche pouvaient effectuer ce commerce pendant l'hiver.

En 1884, Pors Even (encore appelé Porz Even), abrite 48 bateaux, armés par 115 marins. la jetée est prolongée à cette époque mais n'est pas équipée de fanal.

En 1899, la cale débarcadère du canot de sauvetage est réalisée sur la partie Est du port mais elle est difficilement accessible pour les bateaux de pêche.

Le cheminement entre la jetée et le chemin communal est toujours chaotique : il n'existe pas d'accès direct à la falaise pour transporter les produits de la pêche, mais seulement un chemin de 68 mètres de long prolongé par un escalier et 140 mètres de grève à franchir, pour accéder au quai.

Il faut attendre les années 1920 pour que de nouveaux travaux d'aménagement soient réalisés, soit l'élévation d'une petite cale à l'Est et un chemin d'accès au port.

En 1920, la population de Pors Even est de 850 habitants et 46 bateaux fréquentent le port. Les marins-pêcheurs réclament un quai pour la pêche et le cabotage, soit la réalisation d'un grand port entre la cale de sauvetage et la rade. Plusieurs rochers seront déroctés en amont des ouvrages portuaires, mais ce ne sera qu'en 1931 que de nouveaux travaux seront exécutés.

En 1931, le port compte 40 bateaux, pour un tonnage de 650 tonneaux et 157 marins-pêcheurs. En 1934, la cale de 1888 est exhaussée de 2 mètres au lieu de 1 mètre, sur toute sa longueur (165 m) et élargie de 3 mètres. Un massif en béton est réalisé au niveau de la base du môle et un parapet à la cote 9, 80 mètres.

Annexe 2

20082207208NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor

20082207212NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Suppl. 158.

20082207213NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Suppl. 58.

20082207514NUCB : Collection particulière

20082207211NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Suppl. 57.

20082207209NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, S. Suppl. 58.

20082207080NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, 16 Fi 4067.

Illustrations

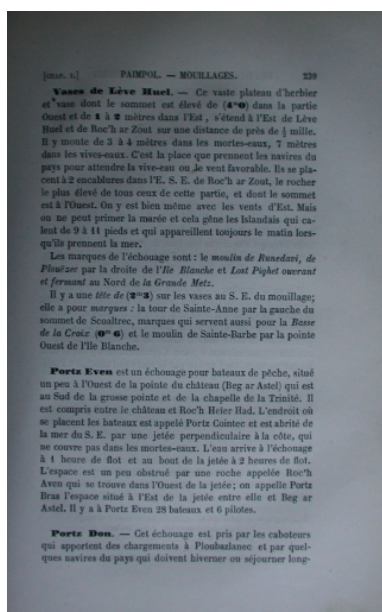


Extrait de la carte hydrographique
de la baie de Paimpol,
levée en 1830 (AD 22)

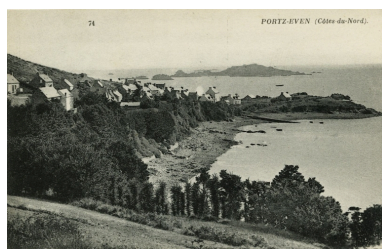
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles-
François Beautemps-Beaupré
IVR53_20082207208NUCB

Plan : projet de môle
submersible en 1867 (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207212NUCB

Plan : jetée submersible
et avant-projet de cale
débarcadère, en 1884 (AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207213NUCB



Extrait du Pilote de Thomassin,
1875 : descriptif de Portz
Even (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207514NUCB



Pors Even entre 1917 et 1924 :
remarquer la jetée en pierre sèches
du port (carte postale, AD 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207080NUCB



Vue de la cale, du
mole et du terre-plein
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207218NUCA



Vue générale
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207214NUCA



Vue de la cale de
débarquement et de la jetée
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207216NUCA



Vue générale de Pors
Even à marée basse
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207219NUCA



Vue des viviers de Pors Even
Phot. Guy Prigent
IVR53_20082207217NUCA

Situation du port en 1920 à partir
de la carte hydrographique (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles-
François Beautemps-Beaupré
IVR53_20082207211NUCB

Plan : petite cale à allonger et à élargir
à la cote 8, 80 m et voie bétonnée à
réalisée jusqu'à la jetée, 1920 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Autr. Charles-
François Beautemps-Beaupré
IVR53_20082207209NUCB

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Les ports de Bretagne (IA29132231)

Quais, cales, viviers et terrasse en terre-plein du port de Pors-Even (Ploubazlanec) (IA22010907) Bretagne, Côtes-d'Armor, Ploubazlanec, Pors Even

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Écart de Pors-Even (Ploubazlanec) (IA22010977) Bretagne, Côtes-d'Armor, Ploubazlanec, Pors-Even

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

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



Extrait de la carte hydrographique de la baie de Paimpol, levée en 1830 (AD 22)

IVR53_20082207208NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

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

Plan : projet de môle submersible en 1867 (AD 22)

IVR53_20082207212NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Technique de relevé : relevé manuel ;

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

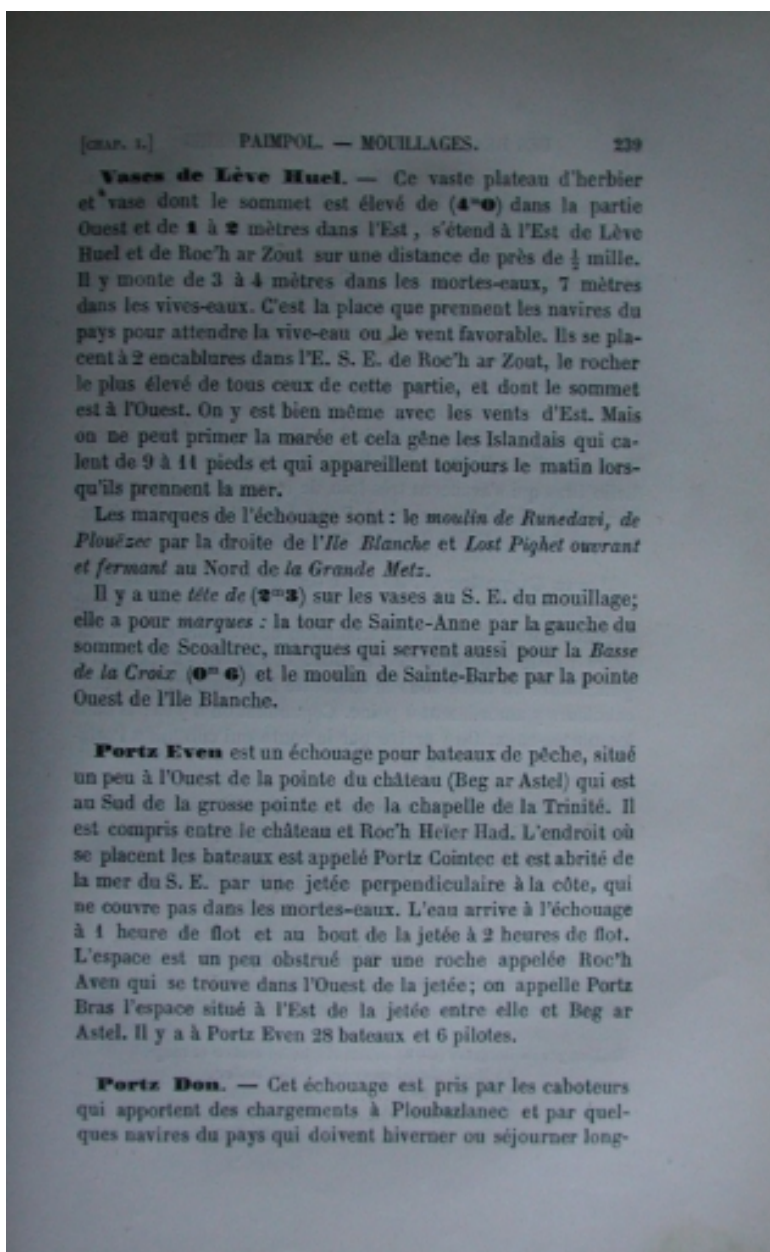
Plan : jetée submersible et avant-projet de cale débarcadère, en 1884 (AD 22)

IVR53_20082207213NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Technique de relevé : relevé manuel ;

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



Extrait du Pilote de Thomassin, 1875 : descriptif de Portz Even (collection particulière)

Référence du document reproduit :

- **Le Pilote de Thomassin**
Dans : "Le Pilote de Thomassin" / Thomassin, Paris : 1875, p. 239.
Collection particulière

IVR53_20082207514NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Situation du port en 1920 à partir de la carte hydrographique (AD 22)

IVR53_20082207211NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Charles-François Beauteemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite

Plan : petite cale à allonger et à élargir à la cote 8, 80 m et voie bétonnée à réalisée jusqu'à la jetée, 1920 (AD 22)

IVR53_20082207209NUCB

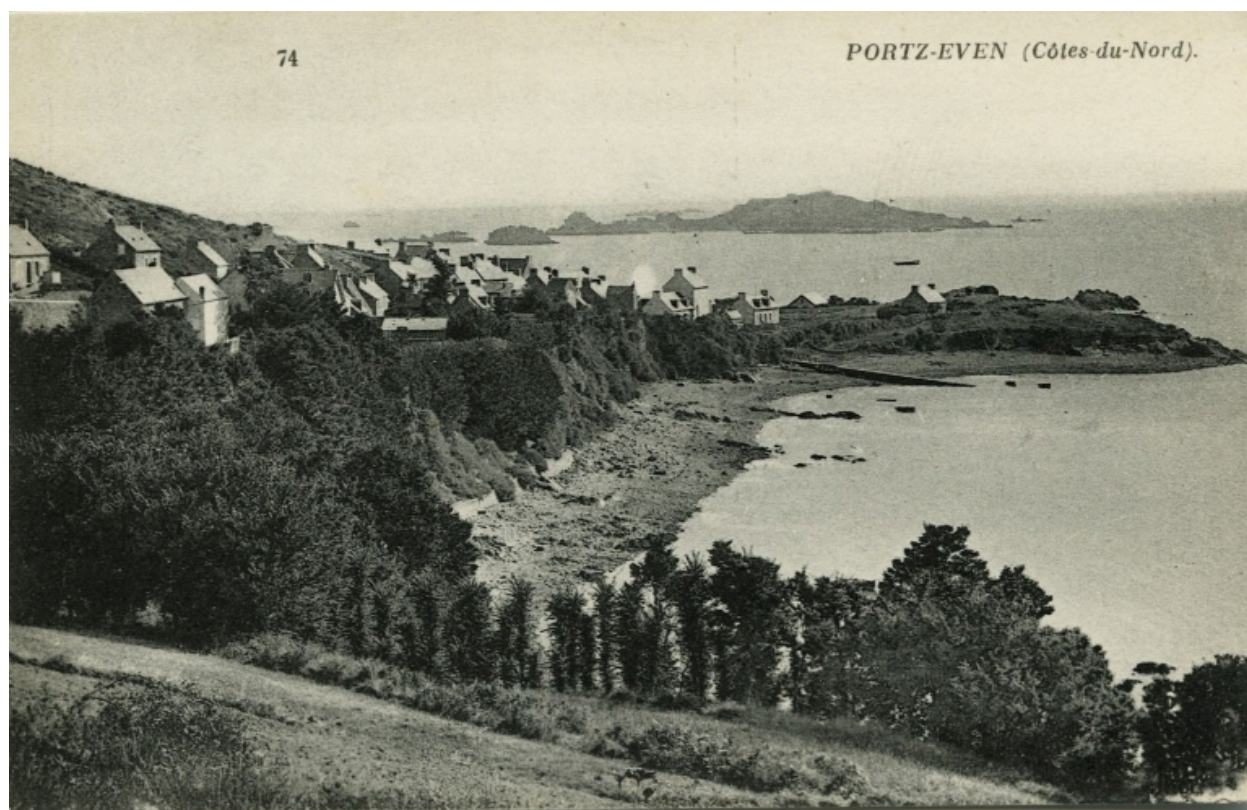
Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Pors Even entre 1917 et 1924 : remarquer la jetée en pierre sèches du port (carte postale, AD 22)

IVR53_20082207080NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Vue générale

IVR53_20082207214NUCA

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 de Pors Even à marée basse

IVR53_20082207219NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la cale, du mole et du terre-plein

IVR53_20082207218NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la cale de débarquement et de la jetée

IVR53_20082207216NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des viviers de Pors Even

IVR53_20082207217NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation