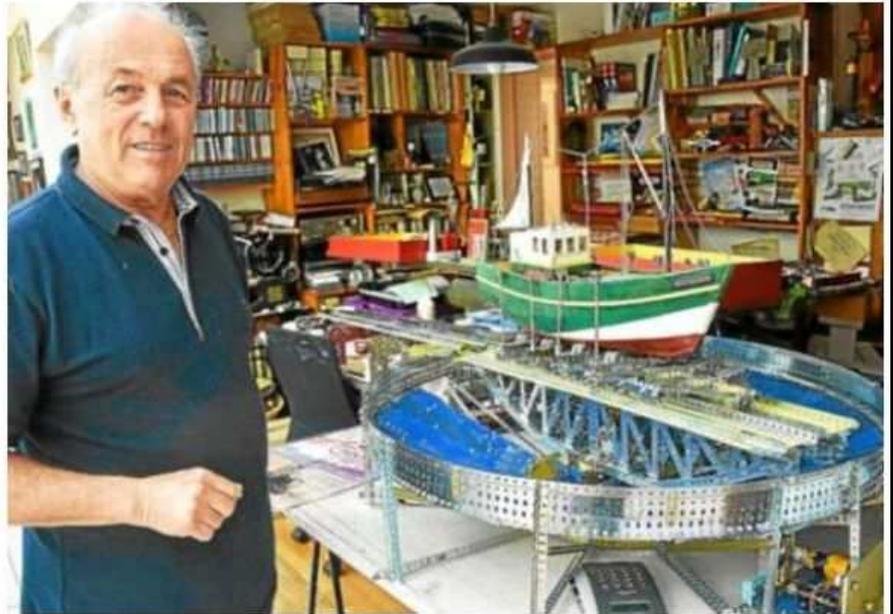


Modélisme. Le slipway de Keroman en Meccano

Parmi les 68 exposants du sixième salon de la maquette et du modélisme, qui se déroulera ce week-end sous la criée et au gymnase d'Étel, le Larmorien Philippe Baudeau présentera le slipway du port de Keroman, construit en Meccano.

« C'est le slipway des années 60, avant l'élévateur. Il y a toutes les fonctionnalités pour l'opération complète de mise au sec d'un bateau. J'ai travaillé à partir des plans de la CCI de Lorient et avec les conseils de Guy Salaün, responsable du site durant 20 ans », explique Philippe Baudeau, ravi de présenter cette grande maquette de 3,5 m par 1,50 m à Étel, où beaucoup de marins ont connu ce site du port de Lorient. « Je viens de la présenter au salon de Séné. Je voulais la montrer aux gens d'ici avant l'exposition annuelle internationale Meccano, fin mai à La Ferté-Macé ».



Philippe Baudeau présentant le cœur de sa maquette du slipway de Keroman, complété par la reproduction en Meccano de l'ensemble du site.

Pour ses cours génie civil à l'université

Car l'autre intérêt de cette maquette est sa construction en Meccano. « Je suis tombé dedans étant enfant. À 6-7 ans, mon père a dû repérer en moi des aptitudes pour ça. J'y ai beaucoup joué jusqu'à 13-14 ans et j'y suis revenu

autour de 58 ans, à des fins pédagogiques ! J'étais professeur de génie civil à l'université ; un jour, j'ai ressorti mes boîtes de Meccano pour montrer aux étudiants comment fonctionnent des charpentes et structures métalliques ou en béton armé : ça va pile ! ». Philippe Baudeau a tellement renoué avec le Meccano qu'une fois à la retrai-

te, il a lancé un atelier au sein du CEP (Cercle d'éducation physique) de Lorient.

▼ Pratique

Salon Cap-Etel, samedi 11 mai (10 h-19 h), dimanche 12 mai (9 h-18 h).
Entrée : 3€ (-12 ans, gratuit). Site Internet : comite-des-fetes-etel.fr



HISTOIRE DE KEROMAN

1927 : Naissance du port de pêche de Lorient-Keroman

La pêche avant Keroman

Fin XIXème-début XXème, les bateaux de pêche de Lorient accostent dans le bassin à flot et l'avant-port, tout comme les navires de commerce et de transports de voyageurs. On compte de nombreux sardiniers (petits voiliers), qui pêchent de mai à octobre, et font sécher les filets de sardine dans leur mature.

En 1889, une criée aux poissons est créée à l'endroit où se trouve aujourd'hui le bâtiment de la Thalassa, Quai de Rohan. Au XXème siècle, les chalutiers à vapeur, à grande cheminée, se substituent aux voiliers. Ils vont pêcher jusqu'au Maroc, à des profondeurs de plusieurs centaines de mètres. Mais de retour à Lorient, ils prennent trop de place...

Un coût de 320 millions de francs



45 LORIENT - Marché aux sardines - port de pêche

Une enquête d'utilité publique lance l'idée de construire un nouveau port de pêche. Le maire de Lorient Louis Nail (maire de 1904 à 1912) confie le projet à Henry Verrière, ingénieur des ponts et chaussées. Ce dernier choisit Keroman comme lieu d'implantation. Coût total : 320 millions de francs, dont 60 millions de francs versés par l'État. Critiqué car très coûteux, le projet est défendu à la Chambre des députés par Alphonse Rio, élu du Morbihan, puis sous-secrétaire d'État à la Marine marchande.

Un frigorifique est mis en service en 1921 pour la fabrication de pains de glace qui étaient concassés et livrés à bord des bateaux. À l'époque, le casino Laperrière perd sa vue sur la rade, et devient moins attrayant... Les Lorientais qui avaient pris l'habitude de se baigner à proximité, aux « Bains Bois », se déplacent à présent jusqu'à Larmor-Plage.

15 810 tonnes en 1928 ; 28 455 tonnes en 1939



Tout beau, tout neuf, le port de pêche de Lorient-Keroman est inauguré le 17 juillet 1927, en présence de Fernand Bouisson, président de la Chambre des députés, et André Tardieu, ministre des travaux publics. Le slipway (plan incliné permettant de mettre les bateaux à l'eau) est mis en service en 1932. Le charbon est entreposé sur le môle sud-est, qu'on appelle encore aujourd'hui « quai à charbon » et qui a été rebaptisé en 2015 "quai Michel Tonerre", en hommage au célèbre chanteur lorientais.

L'équipement est très novateur pour l'époque, et dope l'activité des pêcheurs. Lorient devient le premier port de pêche de la façade atlantique. La production débarquée passe de 15810 tonnes en 1928, à plus de 28 455 tonnes en 1939. Les équipages montent de 1460 à 1997 hommes. Quais, halle au poisson, magasins à marée, voie ferrée... Tout est pensé pour faciliter la vie des acteurs du port. 60 maisons de mareyage s'y implantent, ainsi que des ateliers de transformation, des conserveries, des entreprises de construction navale et de maintenance.

Sources bibliographiques :

- Archives municipales de la Ville de Lorient
- Leclère André et Lucette, Collection « Les Cartes postales anciennes nous parlent de Lorient » (9 volumes), Art Média, 1991 à 2007, Liv'Éditions, Lorient
- Lukas Yann, « Lorient, histoire d'une ville », Editions Palantines, Quimper, 1997
- Fléjéo Roland, article « Port de pêche de Lorient-Keroman » paru dans « Le Télégramme »
- Source iconographique : Archives municipales de la Ville de Lorient

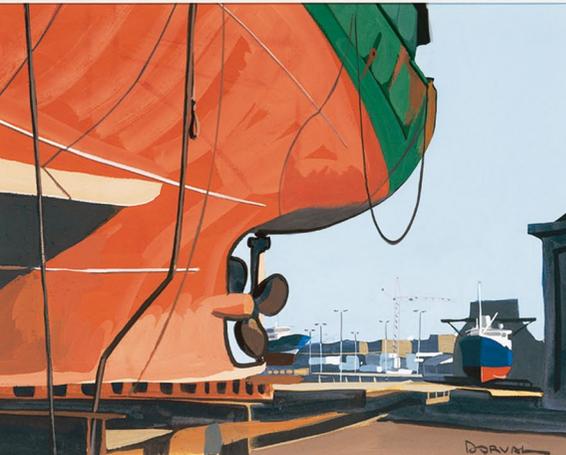


© Yann MINH. www.perso.hol.fr/~ynguyenml

Ville de Lorient

Slipway Glacière

Anse de la Perrière



**Art
&
Histoire**

Sommaire

La naissance de la pêche industrielle p 4-5

La technique du froid p 6

Le chalutage vapeur p 7

Les créateurs p 8

Déplacer le port p 9

Le site de Keroman p 10-11

Le projet Verrière..... p 12-13

La glacière..... p 14-15

La construction du port p 16-17

La glacière en fonction . p 18-19

Le succès p 20-21

Le slipway p 22-23

La base de Keroman ... p 24-25

Le renouveau du port .. p 26-27

Dans la continuité... p 28-30

Crédit photo, Bibliographie p 31

Préface



« La Cathédrale ».
Tableau de Mathieu Dorval, 1999

Le port de pêche de Keroman, né de la volonté de l'Etat d'accompagner le développement de l'industrie des pêches dans le courant du 20ème siècle, présente des infrastructures emblématiques de cette période, celles issues du progrès scientifique et technique fulgurant qu'ont connu nos aïeux dès la fin du 19ème siècle.

Mais, fort heureusement - car c'est un signe de vitalité économique - les acteurs portuaires continuent de modeler Keroman, au gré des besoins, de l'évolution des activités et des métiers. De nouveaux outils viennent remplacer ceux qui ont atteint l'âge de l'obsolescence. Ainsi en a-t-il été du slipway, qui s'en est allé bien discrètement, cédant la place à un puissant élévateur à bateaux. Ainsi devrait-il en être également du frigorifique ; bien que cette «grande glacière», comme l'appellent les Lorientais, fasse preuve de bien des résistances.

Il n'y a rien d'anormal à voir ces ouvrages finir leur vie en passant le relais à de nouveaux équipements, chacun en résonance avec les sciences et les techniques de son temps. Il n'y a rien d'anormal donc, dans un site où la vie n'est pas figée, à les voir disparaître.

Mais ces éléments importants sont également les marques rémanentes d'une quête incessante de connaissances et de progrès. Il convenait donc de collecter le sillage qu'ils laissent dans les mémoires .

C'est à cette tâche que s'est attelé Claude Chrestien. Et le résultat va au-delà de nos espérances. Claude, fin connaisseur de l'histoire lorientaise, a su faire sortir des foyers, descendre des greniers, émerger des mémoires, les images et les mots de ceux qui ont façonné le port de pêche. Il a su mêler différentes sensibilités, celles des arts plastiques et celles des sciences et des techniques, nous guidant sur des chemins encore insuffisamment empruntés, ceux de la culture scientifique, technique et industrielle.

Ce livret est une façon de maintenir vivants ces ouvrages d'art dans la mémoire collective des Lorientaises et des Lorientais. Que tous ceux qui y ont contribué soient ici remerciés.

Patrick DANIEL,
Adjoint au Maire de Lorient, Délégué à la Culture.

«Sleepway» (le slipway de nuit)
photo Yann Minh, 1991



Durant le siècle écoulé, le port de Lorient est le théâtre où se joue le passage de la pêche traditionnelle à la pêche industrielle. Témoins muets de cette révolution : l'ancien slipway et le bâtiment que l'on appelle la Glacière, vont pourtant avoir un rôle déterminant dans l'essor qui permet à Lorient d'accéder définitivement au rang de grand port moderne. C'est l'industrie sardinière qui ouvre la voie. Grâce à la sardine, la fin du XIX^e siècle est une période faste et lucrative pour la marine à voile sur tout le littoral breton. Les nouveaux procédés de conservation tels que l'appertisation font éclore un grand nombre de conserveries sur toute la côte.

Pourtant c'est une pêche saisonnière et bien trop aléatoire. Les périodes d'euphorie alternent avec de longues crises aux effets dramatiques telles que celle qui ira de 1880 à 1887 ou la crise quasiment fatale de 1902 à 1908. Pour remédier à cette instabilité, les marins s'initient à d'autres pêches, recherchent des bateaux plus puissants pour aller plus vite et plus loin, utilisent enfin de nouvelles techniques telles que le chalutage.

Le thonier Dundee fera alors la réussite économique de l'île de Groix. Et Lorient s'impose peu à peu comme lieu de vente du poisson en créant une agence en 1856 et en construisant la première criée en 1889 sur l'estacade proche du bassin à flot. Les bases d'une pêche moderne sont ainsi posées : axée sur la diversification, l'innovation et l'organisation efficace des lieux de vente et d'expédition.



Page publicitaire extraite de « *Illustration économique et financière* », 1927. Col AML

LA NAISSANCE DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE



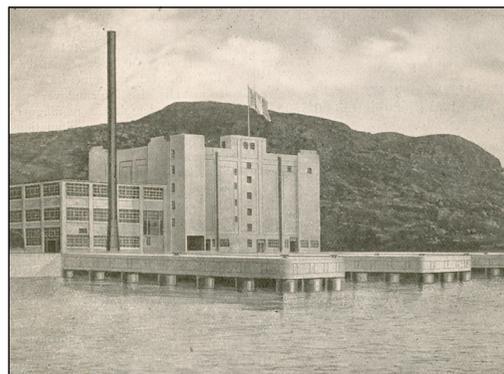
Port de pêche début XX^e siècle - Col AML



Larmor-Plage début XX^e siècle - Col AML

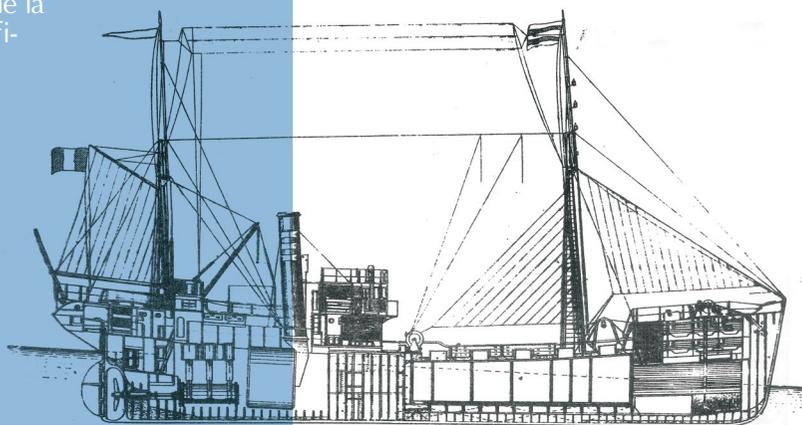
Les problèmes de ravitaillement durant le premier conflit mondial conduisent la France à réfléchir à une «chaîne du froid transatlantique». Suivant l'exemple canadien qui, en 1915, organise la première chaîne de congélation de poisson afin de fournir les armées. Le poisson viendrait de St-Pierre et Miquelon où serait bâti un équipement frigorifique, un deuxième similaire le serait à Lorient. Pour assurer la liaison entre les deux sites, deux cargos sont transformés pour le transport des produits congelés : le «Réfrigérant» et la «Glacière».

Le projet est prometteur et en avance sur son temps. Cependant la population n'est pas encore prête à consommer du poisson congelé. L'idée générale est donc abandonnée mais les deux bâtiments seront effectivement construits, tant l'innovation qu'ils apportent paraît nécessaire. Les toutes dernières techniques de conservation par le froid y sont employées. C'est le procédé Ottesen qui est choisi ici. Toutefois c'est la fabrication de la glace artificielle qui en fera tout l'intérêt.



Le Frigorifique de Saint-Pierre et Miquelon, 1919. Col AD 56

Coupe de chalutier à vapeur.
source : revue «La Pêche maritime»



CHALUTIER DE 45 METRES

1 machine à vapeur de 500 HP

| | | | |
|---------------------------------|---------|--------------------|--------|
| Longueur entre perpendiculaires | 45 m. » | Puissance indiquée | 500 H |
| Largeur au fort | 7 m. 60 | Surface de chauffe | 140 M |
| Croix au pont avant | 4 m. 20 | Timbre | 12.5 t |
| Tirant d'eau arrière | 4 m. 70 | Déplacement | 650 T |
| Vitesse en charge à 120 tours | 10 m. 5 | Port en lourd | 342 T |

Source : «La Pêche Maritime»

LA TECHNIQUE DU FROID et LE CHALUTAGE À VAPEUR

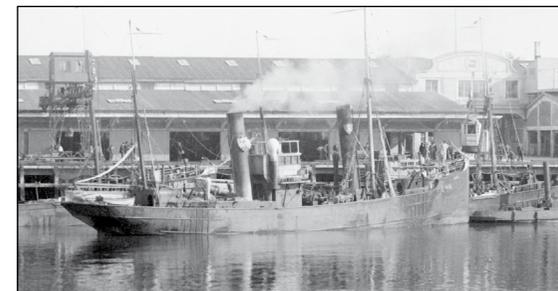


En 1895, s'ouvre une école de formation des marins à Groix. L'un de ses directeurs, M. Guillard, sera le promoteur fervent du chalutage à vapeur dont les expériences ont débuté en 1837 à Arcachon. Des bateaux plus puissants capables d'atteindre des sites riches en poissons et d'utiliser les premiers chaluts à panneaux, le «chalut loutre» inventé en 1894 qui permet de doubler le volume de capture.

C'est en 1900 qu'un premier chalutier moderne fait son apparition à Lorient. Ce navire, appelé «l'Éclaireur» a été acheté en Angleterre. Symbole d'un nouveau départ économique pour Lorient, il intéresse rapidement les entreprises de charbonnage lorientaises qui commencent à investir dans l'armement de pêche. A l'image d'un Emile Marcesche qui crée en 1904 la «Compagnie Lorientaise de Chalutage à Vapeur».

De même la Compagnie de Chemin de Fer Paris-Orléans y voit un intérêt pour développer son secteur de transport de la marée. En 1906 une voie est ouverte à partir de la criée lorientaise.

Chalutier à vapeur à quai,
années 30 - Col AML



Si le premier port de pêche industriel français a pu naître à Lorient c'est grâce à la conviction et l'intelligence d'hommes de qualité.

En premier lieu : **Louis Nail** (1864-1920), avocat, député-maire et successivement sous-secrétaire d'Etat à la Marine, puis à la Marine marchande et ministre de la Justice. Il défend ardemment le projet lorientais et au delà, s'attache au développement de la pêche hauturière. Malheureusement il décède accidentellement en octobre 1920 sans voir son oeuvre réalisée. Depuis, le port de pêche de Lorient porte son nom.

Ce sera à **Alphonse Rio** (1873-1949), capitaine au long cours, député puis sénateur du Morbihan et sous secrétaire d'Etat aux Ports, Marine marchande et Pêche, de prendre avec succès la relève de la défense du projet Keroman. Lorient lui doit également la création de l'Hôpital maritime.

Emile Marcesche (1868-1949) est une figure incontournable de l'économie lorientaise. Créateur précoce d'une société importatrice de charbon en 1897, il voit toute l'importance du secteur pêche et développe la Compagnie Lorientaise de Chalutage à Vapeur. Prolifique, il fonde également l'Union Générale des Commerçants Lorientais (1906), la grande Cidrerie de Lorient (1917), les Kaolins d'Arvor (1918). Promoteur de la première Caisse d'Allocations Familiales de France et d'une Banque Populaire, il est vice-président de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan de 1917 à 1920 avant d'en prendre la présidence jusqu'en 1938. Fervent défenseur du projet, il en fera le fer de lance du développement économique du Morbihan.

LES CRÉATEURS



Louis Nail



Henry Verrière (1876-1965), polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, il est envoyé en poste à Lorient de 1902 à 1910. Durant cette période il développe l'idée novatrice d'un grand port s'appuyant sur les exemples étrangers, au travers d'articles dans le «Nouvelliste du Morbihan». Rappelé sur Paris, ce n'est qu'en 1918 que Louis NAIL lui propose d'en établir le projet. C'est la cohérence et l'efficacité de sa proposition qui fera de Lorient un succès.

DÉPLACER LE PORT

En ce début de siècle, l'essentiel de l'activité du port de Lorient se situe le long du bassin à flot. Les échanges commerciaux, notamment de charbon et de bois de mine, ont pris un tel essor que le site est devenu bien trop à l'étroit. Il est nécessaire de le déplacer s'il veut survivre. La possibilité d'un port en eau profonde du côté de Kergroise a déjà été étudiée en 1883. Soutenu par Paul Guieysse, député du Morbihan mais également polytechnicien et hydrographe de la Marine, le projet sera jugé trop coûteux.

En 1910, l'Etat décide de s'équiper d'un grand port de pêche capable de rivaliser avec ceux des pays voisins. La loi dite des «200 millions» proposée par Fernand Bouisson en permettra le financement.

Les atouts de Lorient pour en bénéficier sont indéniables. Bien située sur l'Atlantique, déjà organisée pour la vente et le transport des produits de la mer, Lorient rassemble déjà le quart des bateaux de pêche français. La ville dispose également d'une main d'oeuvre qualifiée pour la pêche tout comme la construction et la réparation navale. Plusieurs projets seront mis en concurrence. En 1916 un projet remanié pour Kergroise est de nouveau rejeté. En 1917 c'est au tour de la Compagnie de Chemin de Fer Paris-Orléans, intéressée par le trafic potentiel, d'établir un projet qui sera jugé trop difficile à réaliser.

C'est en définitive la proposition d'Henry Verrière sur Keroman qui sera retenue après l'enquête d'utilité publique de 1919.





Col. AML

La grande idée de Verrière a été de prévoir le port non pas à Kergroise qui posait des problèmes d'envasement mais à Keroman sur l'anse de la Perrière. La réalisation du port modifie profondément le paysage et l'usage qu'avaient les Lorientais de ce site. Lieu de promenade, c'est toute une activité estivale qui progressivement va disparaître. Accessible par tramway, on y trouvait les «Bains Bois», sorte de plage organisée, un Casino d'où l'on assistait aux régates, non loin de là on se baladait dans le bois du château de Keroman. On y trouvait également un phare, un moulin et plusieurs propriétés de belle facture. Pourtant, aucune expropriation ne sera déclarée pour l'établissement du Port. Ce ne sera qu'après les bombardements de la deuxième guerre mondiale que seront effacées les traces d'une vie balnéaire à la Perrière.



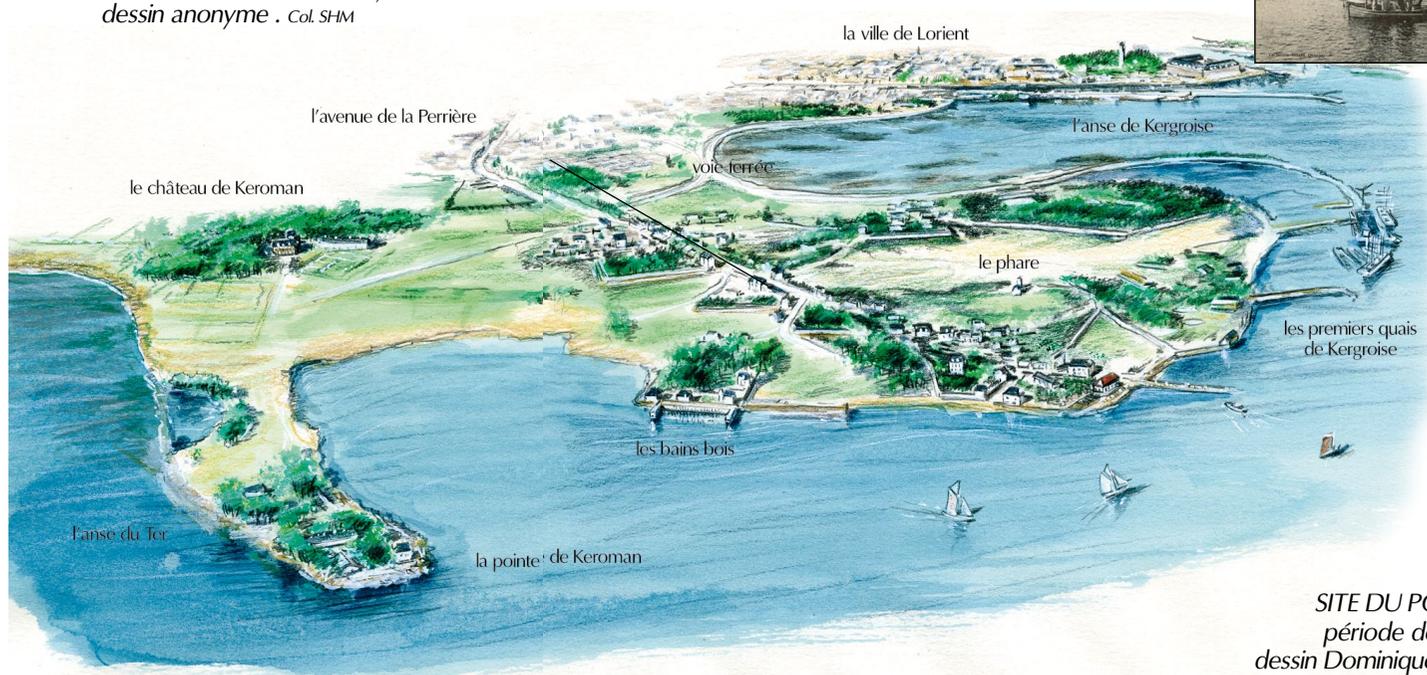
Les Bains Bois en 1903. Col. AML



Le château de Keroman en 1830, dessin anonyme. Col. SHM



La baie de Keroman en 1830, dessin anonyme. Col. SHM



Col. AML

LE SITE DE KEROMAN

Extraits du journal d'Henry Verrière

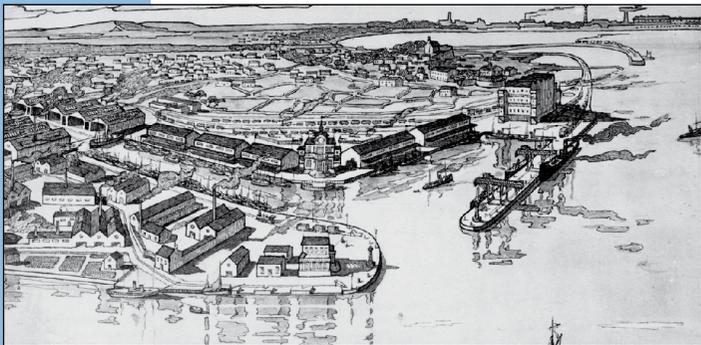
« Vers cette époque (1904), je me promenais fréquemment à pied dans les environs immédiats de Lorient et je m'arrêtais volontiers sur la pointe rocheuse située devant le casino de la Perrière ; cette pointe donnait immédiatement accès à de grandes profondeurs d'eau où je voyais, moyennant la construction d'un appontement, un mouillage excellent pour les chalutiers à vapeur qui, à marée basse, échouaient dans le port de Lorient ».

« Je voyais déjà se dessiner les grands traits de mon oeuvre future. Cette pointe de la Perrière qui marque l'extrémité sud de la petite baie de Keroman, séparée au nord par une étroite langue de sol de la rivière du Ter, qui débouchait dans la rade en longeant le pays de Kernével.

C'est dans cette baie de Keroman que je construirais le port, et sur le rocher de la pointe de la Perrière, j'établirais le Frigorifique ».

SITE DU PORT DE PÊCHE,
période de 1870 à 1914,
dessin Dominique Richard, 2003

Le projet que l'ingénieur Verrière présente en 1918 frappe par son ampleur. La taille de ses bassins et la longueur de ses quais placent ainsi Lorient au niveau des plus grands ports du monde. Mais c'est surtout la qualité de son organisation et l'innovation de ses équipements qui en font toute sa modernité. C'est une véritable «cité du poisson» qui est conçue ici. Selon ses vœux, elle devra avoir le fonctionnement d'une «bourse aux poissons placée sur une gare».

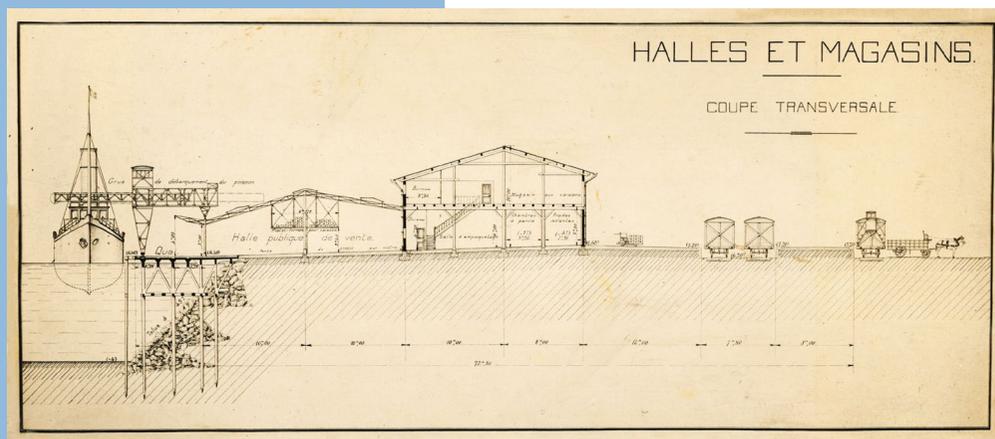


Dessin illustrant le projet, 1918. Col. AML

Au total, 1 530 mètres de quais, une largeur d'entrée de 114 mètres, un plan d'eau de 7,90 ha avec un bassin réservé aux vapeurs et un bassin long pour les voiliers. L'installation d'usines de conserves est prévue ainsi qu'un bureau de poste et une banque. Sur le môle sud, un concasseur déverse le charbon sur un tapis roulant qui mène aux cinq silos de livraison destinés aux chalutiers.

Les techniques les plus en pointe seront utilisées : des grues sur portiques roulants, des chariots électriques, tapis roulants... le frigorifique en étant l'élément le plus emblématique.

Le projet est basé sur la rapidité. Du quai de débarquement on passe à la halle de vente puis aux magasins de mareyeurs qui eux même ouvrent directement sur la gare de chemin de fer. Tel qu'il le décrit, nulle part ailleurs les chalutiers ne seront aussi rapidement déchargés, ravitaillés en glace et en charbon et mis aussi vite en état de reprendre la mer.



Extrait du projet, 1918. Col. AML

LE PROJET VERRIERE



Version du projet, 1919. Col. AD 56

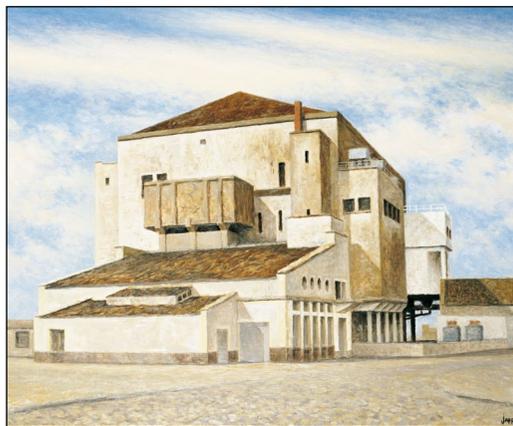
Voyant tout le parti qu'on pouvait en tirer, les principes de la chaîne de froid sont intégrés au projet de Verrière. Les deux frigorifiques prévus sont ainsi mis en construction simultanément en 1918. L'un à St Pierre et Miquelon et le plus important des deux, à Lorient. Ce bâtiment de 5 niveaux répond à une double vocation : conservation du poisson et production de pain de glace et de neige artificielle. La capacité de stockage en chambre froide est de 2 000 tonnes pour la pêche et de 1 500 tonnes pour la glace.

Confiée à la Compagnie du Froid-Sec, sa réalisation se révèle des plus spectaculaires. Il aura fallu près d'un millier de tonnes de béton pour sa construction. Semblant jetée sur la mer, les arches de sa fondation reposent sur un rocher à fleur d'eau.

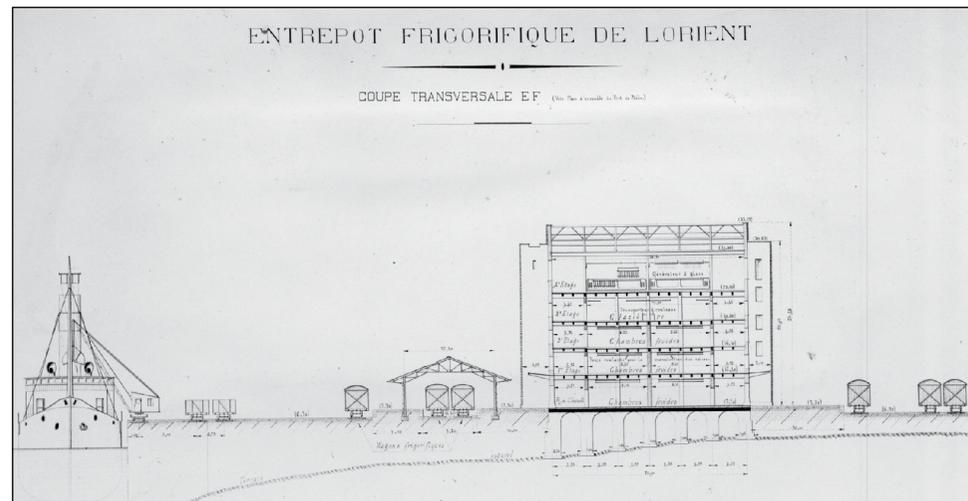
La structure principale est en béton armé mais les murs sont constitués d'une maçonnerie de pierre des plus imposantes. Bien qu'il s'agisse d'un bâtiment purement fonctionnel, la ligne architecturale est soignée. La composition des façades est empreinte d'un style art-déco. Un crénelage souligne alors la ligne de toiture de tuile rouge. Celle-ci sera remplacée après guerre, durant la reconstruction.

Le bâtiment sera inauguré le 29 août 1920 dans le cadre de «la semaine du poisson» mais son entrée en service s'effectue en février 1922.

LA GLACIERE



«La grande Glacière, côté rue»,
tableau Jean-Paul Jappé, 2001. Col. particulière



Extrait du projet d'Henry Verrière, 1918. Col. AML



Inauguration du Frigorifique, le 28 août 1920.
Col. SEM-CEPA



Construction du Frigorifique, mars 1920. Col. SEM-CEPA

Premier bâtiment construit et inauguré en 1920, le frigorifique va servir de point d'appui à la réalisation des quais de la criée et du môle d'approvisionnement à charbon. Ces digues faites d'une structure de béton armé bâtie sur la mer seront ensuite consolidées par du remblaiement. Le terre plein enfin constitué, la pose des voies ferrées desservant le port débute en 1926. De même, la première criée et les magasins de mareyeurs sont construits. Le chantier, par son ampleur et les techniques de pointe utilisées, va marquer son époque. Fortement critiqué à ses débuts, le projet une fois réalisé étonne par son aspect hors du commun et sans équivalent sur le territoire. C'est le 17 juillet 1927 que le ministre André Tardieu inaugure enfin le port lors de fêtes mémorables. Il porte le nom de « port Louis Nail » en hommage à son initiateur qui est décédé avant de voir son oeuvre réalisée. Le « Kergroise » de la Compagnie Lorientaise de Chalutage sera le premier navire à y accoster. Et ce même jour verra la pose de la première pierre de la nouvelle Chambre de Commerce sur le quai des Indes. Alors que les premiers bateaux commencent à débarquer leur pêche à Lorient, c'est bien une nouvelle ère qui commence.

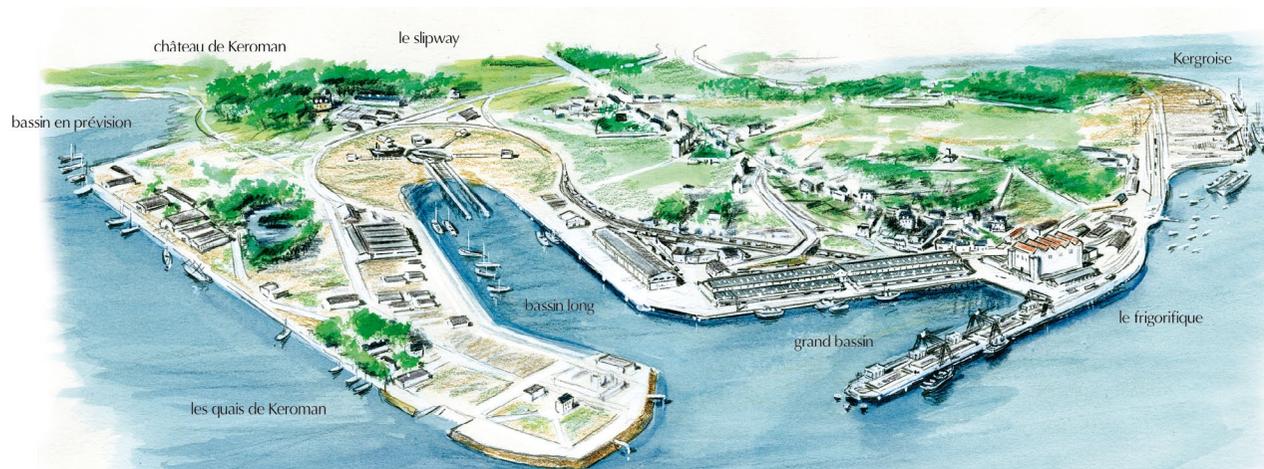
LA CONSTRUCTION DU PORT

LE SITE DU PORT DE PÊCHE, période de 1919 à 1929

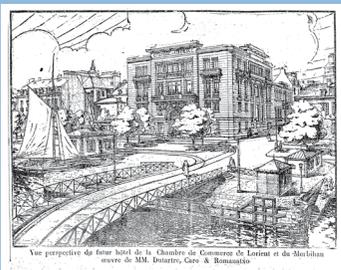


Début du remblaiement, 1920.
Col. part.

LE SITE DU PORT DE PÊCHE, période de 1929 à 1941



Construction des quais, 1922
Col. part.



Extrait du *Nouvelliste du Morbihan* du 19 juillet 1927. Col. Médiathèque

Le fonctionnement de la glacière se fait de haut en bas. Au dernier étage, on fabrique les pains de glace. Dans des grands bacs à saumure, des séries de mouleaux sont remplis d'eau douce, puis réfrigérés à -10°C , pendant une douzaine d'heures. A l'aide d'un pont roulant, les rames de mouleaux sont soulevées puis démoulées sur une table. Les pains de glace de 25 kgs ainsi constitués descendent aux niveaux inférieurs à l'aide d'un toboggan pour être soit stockés, soit concassés par les broyeurs. Cette glace pilée est acheminée sur tapis roulant vers les bateaux ou par wagons jusqu'aux halles et magasins des mareyeurs. Le fonctionnement est continu, 7 jours sur 7.

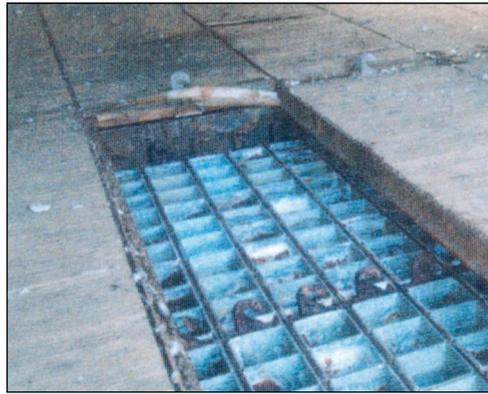
La capacité de production de glace est de 120 tonnes/jour en 1922. Elle est portée à 240 tonnes en 1951 puis 450 tonnes/jour dans les années 1970.

Une autre technique sera mise en place à partir de 1965 pour la fabrication de la glace en paillettes. L'eau ruisselle sur un cylindre refroidi à -21°C , elle se fige puis une fraise brise la glace sur les parois. Stockée cette fois en silo, elle s'écoule directement dans des chariots pour la livraison.

En 1986 une nouvelle unité de production de 50 tonnes/jour est mise en service sur le quai sud.



Démoulage de pains glace, 1922. Col. SEM-CEPA

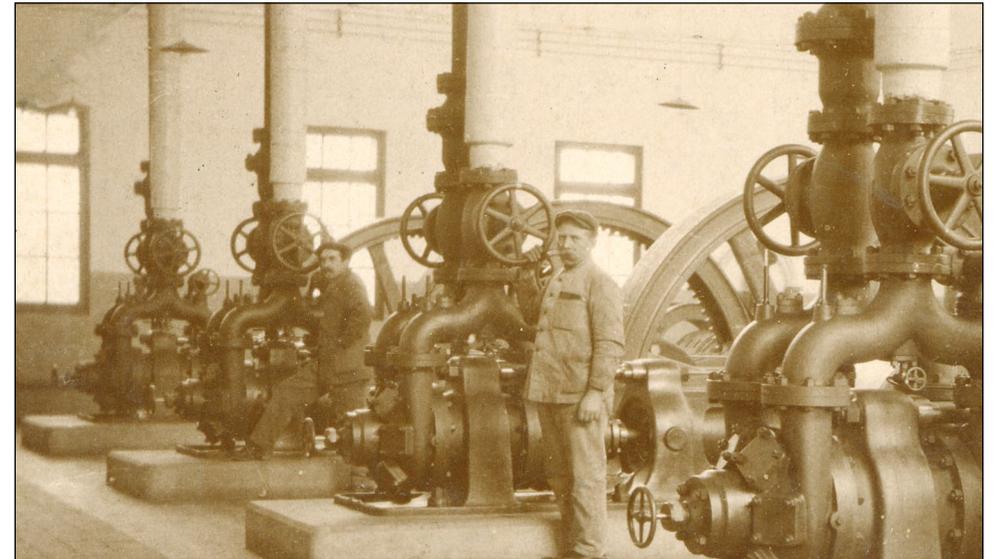


Rames de mouleaux. Col. SEM-CEPA



Arrivée de glace dans les wagonnets. Col. SEM-CEPA

LA GLACIÈRE EN FONCTION



Salle des machines du Frigorifique, 1922. Col. part.



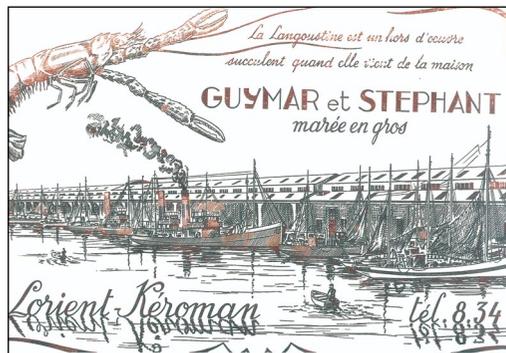
Les pains de glace sont amenés au broyeur.

*photo
Maryvonne Couëdo, 1985*

Les nouveaux équipements et l'organisation proposée par Verrière se révèlent d'une grande efficacité. Keroman devient rapidement un grand complexe industriel qui profite à la ville et à la région. Plusieurs grandes industries s'installent à proximité du port et les armements de pêche se multiplient. Le trafic est en nette augmentation et la flottille se renouvelle progressivement. Ainsi le «moteur» détrône peu à peu le «vapeur». La Société du Port de Pêche de Lorient ouvre en 1929 un cours de conduite de ces nouveaux navires. En 1938, sur les 182 chalutiers lorientais on ne compte plus que 54 bateaux fonctionnant à la vapeur. Plus petits que les gros vapeurs en acier, les nouveaux chalutiers sont pourtant bien plus efficaces et le tonnage de poisson débarqué augmente fortement.

Ainsi cette révolution technologique dont Alphonse Rio a été un éminent promoteur, va permettre au port de Lorient de passer sans dommage la crise des années 30. En effet, le nombre de mareyeurs, qui était selon Verrière le gage du succès, ira croissant. Parallèlement le développement des moyens de communication va contribuer à ce succès. Lorient innove tout particulièrement en organisant des convois de wagons isothermes vers l'étranger, imitée bientôt par d'autres ports français.

LE SUCCÈS



Col AML



Le port en 1927.
Cliché Entreprises photo aériennes Paris - Le Bourget. Col AML

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS



P.O. PUBLICITÉ N° 14-1930

CHIFF. ANDRÉAS MEYER

PORT DE PÊCHE DE LORIENT LE QUAI DE DÉCHARGEMENT DU POISSON

IMP. L. DANIEL LILLE

Col. AML

L'activité du port a déjà démarré, pourtant il reste à construire l'un de ses atouts essentiels. Le slipway est mis en chantier en 1928. Il doit permettre de desservir à tout moment, quelle que soit la marée, les futurs chantiers de construction et de réparation.

La volonté de le rendre utilisable en permanence oriente Verrière vers l'idée d'un ingénieur anglais Gordon Glover qui imagine un slipway en étoile desservant plusieurs lieux de carénage. A l'image des garages de locomotives pour les chemins de fer. Capable d'accueillir sur cale 150 navires par an, c'est le premier ouvrage de ce type à être réalisé, et l'idée est aussi révolutionnaire qu'efficace.

Utilisant la technique de construction métallique rendue célèbre par Gustave Eiffel, le pont central est basculant et tournant. Le navire posé sur un ber est hissé sur rails par deux gros treuils. Arrivé sur le pont, il bascule à l'horizontale. Il est ensuite orienté vers la voie disponible et tiré à l'aide de treuils annexes.

Il sera mis en service en novembre 1932. C'est le chalutier «L'Amérique» de près de 300 tonnes qui est choisi pour effectuer les premiers essais. Le «Men Gwen» de l'armement Gautier en sera le premier utilisateur.

Sa capacité d'accueil ira d'un garage en 1932 jusqu'à sept voies de différentes capacités qui s'échelonnent de 150 à 1300 tonnes pour des navires d'une longueur de 60 mètres.

Cet équipement nécessite un entretien régulier. Ainsi le câble principal est changé tous les 4 ans. En 1993 l'ensemble des boulons de la structure a été changé.

LE SLIPWAY



Construction du Slipway, 1929.
Col. SEM-CEPA



Chalutier en carénage
photo Maryvonne Couëdo. Col part.



Vue aérienne du port de pêche, 1965.

Col. SEM-CEPA

MODE D'UTILISATION DU SLIPWAY

Phase 1 - Hissage de navire sur le plan incliné. La pente est de 6,25%. Le chariot sur lequel repose le navire s'appelle le ber. Le slipway a une capacité maximale de 1 300 tonnes (dont le ber de 100 tonnes).



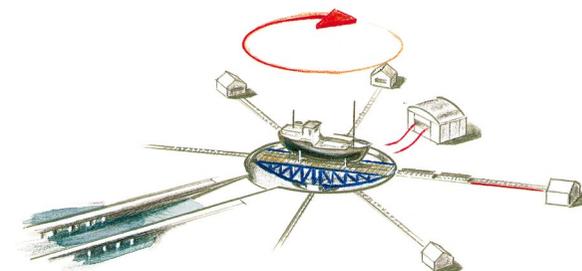
Phase 2 - Passage du bateau en hissage sur le pont basculant.



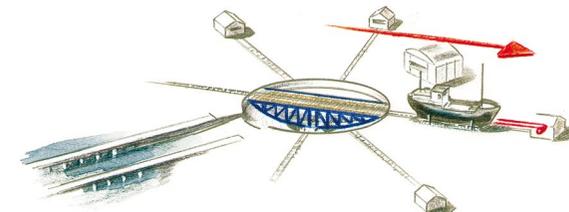
Phase 3 - Basculement du pont à l'horizontale. Désaccouplement du treuil principal au ber.



Phase 4 - Giration du pont vers sa voie de garage et alignement sur la voie concernée. Les voies ont des capacités différentes de 250 à 1300 tonnes.



Phase 5 - Accès du ber et du navire sur la voie de garage ; ensuite, les bateaux sont mis à disposition des entreprises d'entretien et de réparation.



Dessin Dominique Richard

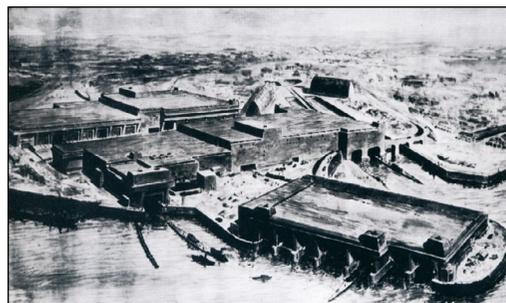
Les mêmes atouts qui avaient séduit les créateurs du port vont attirer les forces d'occupation. Ce site protégé et idéalement placé sur l'Atlantique abrite désormais la plus importante base de sous-marins construite par le IIIe Reich. Ce qui aura pour conséquence de fixer le triste sort lorientais en 1943.

Les Allemands utilisent le slipway dès 1940. Ils renforcent l'équipement pour pouvoir hisser leurs sous-marins et aménagent 4 voies de garage. En attendant la construction de la base, 2 dom-bunkers à forme ogivale destinée à dévier les bombes sont alors construits. Les «cathédrales» marquent désormais l'entrée du site.

Si l'implantation de la base absorbe les terrains d'extension du port de pêche, le projet allemand était encore plus important. Deux blocs supplémentaires qui devaient enjamber le bassin long resteront inachevés.

En janvier 1943, le slipway tout comme la salle des machines du frigorifique est anéanti par les bombardements. L'activité portuaire est totalement arrêtée.

L'état du site après guerre. Col. part.

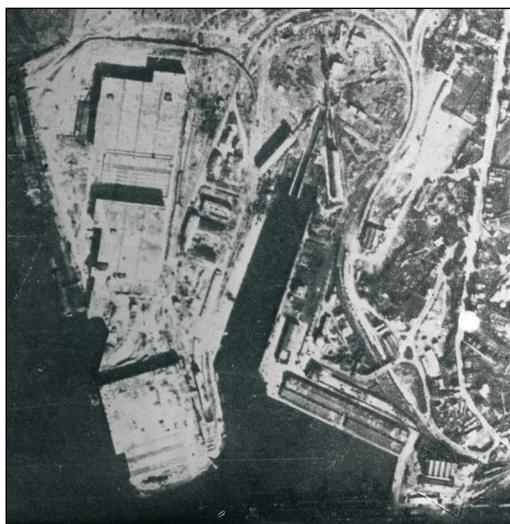


Col. SHM

Dessin du projet de base de sous-marins de Keroman, extrait de «Die deutschen Uboot Bunker und Bunker werften» de Sönke Neitzel.



Salle des machines, 1943. Col. part.



LA BASE DE KEROMAN et LE RENOUVEAU



*Avenue de la Perrière après les bombardements, 1945.
Col. Part.*



*Chalutiers sur le Slipway, 1967.
Col. AML (D.R.)*



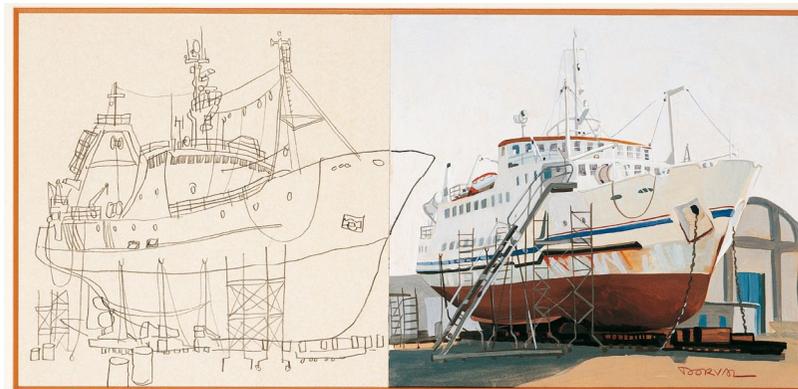
Le slipway. Col Alstom-Leroux Naval

A l'heure de la reconstruction, la reprise des activités du port devient un enjeu national. Les quais sont rapidement remis en état. Le frigorifique endommagé est en partie rebâti. Il est remis en fonctionnement le 17 juin 1946 et augmente ses capacités, notamment grâce à l'ingéniosité de Pierre Gaudibert présent dès l'origine de l'établissement. Une nouvelle criée le long du bassin long va être construite. Le slipway retrouve sa destination première et est réutilisé en 1951.

La base de Keroman impose une réorganisation du port. L'avenue de la Perrière devient l'axe central du site qui se développe désormais sur le remblaiement de l'anse de Kergroise. De nombreuses entreprises connexes à la pêche peuvent désormais s'y installer. Ce sera le cas de la société des moteurs Bolinder, ce qui semble démontrer que la motorisation des navires de pêche est inéluctable.

Le port entame ainsi une deuxième vie. On notera que dès 1948, on retrouve les chiffres d'activité des meilleures années d'avant-guerre. Et au fil des nombreux apports techniques, son aspect continue à évoluer. Les chalutiers vapeurs ont pratiquement disparu. On voit les premières coques soudées en 1949, les premiers treuils hydrauliques, les premiers radars, les chaînes de débarquement avec tapis roulant en 1956, le convoyeur de glace. Le fait marquant de la fin des années 50 sera l'expansion du transport routier. La gare tend donc à disparaître. Par contre de nouveaux lieux sont nécessaires. La mise en service des premiers grands pêche-arrière entraîne une nécessaire modernisation du secteur du traitement du poisson débarqué. Les métiers liés au port de pêche sont alors en pleine mutation.

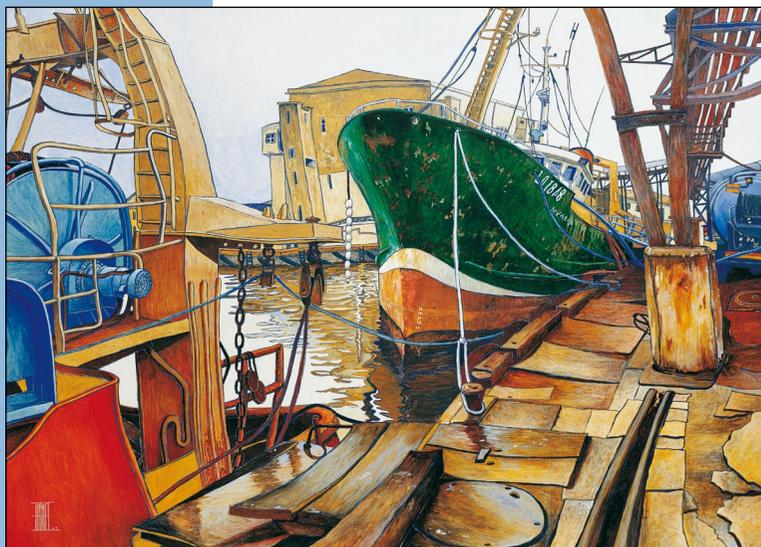
LE RENOUVEAU DU PORT



Bateau en carénage, tableau Mathieu Dorval, 1998.

Col. Ville de Lorient

Les Chantiers et Ateliers de la Perrière ouvrent en 1957, et utilisent la voie de l'un des dombunkers. De nouvelles générations de bateaux défilent alors sur le slipway. Ainsi le «Paris -Bretagne» premier pêche -arrière français à pont couvert en 1961. En 1966, on voit le premier pêche-arrière avec rampe. Montent également sur le slipway des voiliers tout aussi novateurs tels que ceux d'Eric Tabarly. Quelques navires militaires ou de transport de passagers auront pu marquer les mémoires de ceux qui se promènent sur le site.



«L'Appareillage», tableau Pascal Taguet, 2001.
Col. Ville de Lorient



Col. Alstom-Leroux Naval

Le Pen-Duick IV, «Manureva», le 13 mai 1968.



Carénage, 1967. Col AML (DR)

Ainsi, l'activité du port pousse à une continue modernisation. Comme l'avaient toujours souhaité ses créateurs, au début du XX^e siècle.

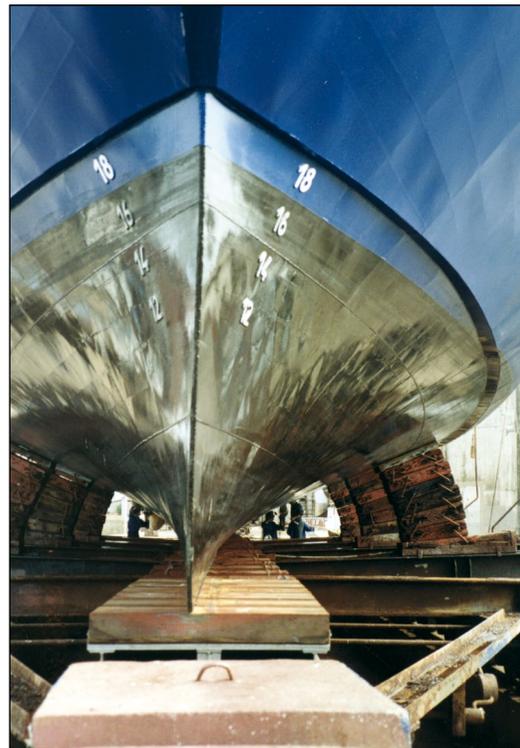
Et c'est bien dans le même esprit, qu'en 2001, le slipway laisse la place à son digne successeur : l'Elidra 650. L'élévateur à bateaux le plus performant de ce type fonctionnant en Europe. Il permet de lever quasiment en permanence des bateaux d'un tonnage allant jusqu'à 650 tonnes.

La fabrication de la glace devient plus facile et moins coûteuse. Les premiers générateurs de glace paillette apparaissent. La fabrication des pains de glace prend fin en 1985 alors que les bateaux s'équipent de machines à glace suivis par les mareyeurs conformément à la norme européenne. Ceci rend peu à peu caduque l'utilisation de la « glacière ». Il y a peu, elle a donc poussé son dernier souffle.

Il n'en demeure pas moins que c'est ce monument moderne qui cristallisa, un jour, l'idée de créer ici un port d'un genre nouveau, drainant près d'un siècle d'activité intense. Un témoin fascinant qui ne pouvait qu'attirer le regard de nombreux artistes qui se sont imprégnés de l'activité portuaire. Leurs oeuvres transmettent à jamais la poésie de ces lieux hors du commun.



La Glacière et les magasins de marée.
photo Maryvonne Couëdo, 2002

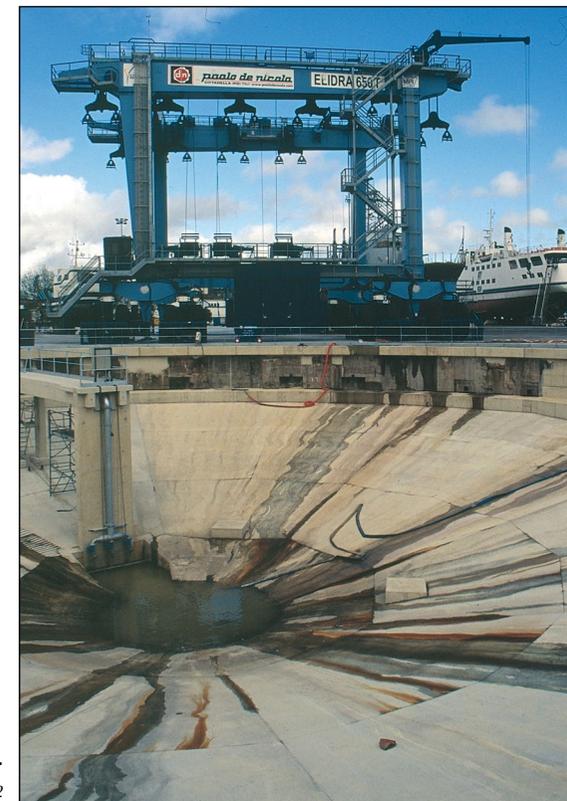


Coque acier de la vedette André Colin sur le ber, 1995. Col. Alstom - Leroux Naval

DANS LA CONTINUITÉ

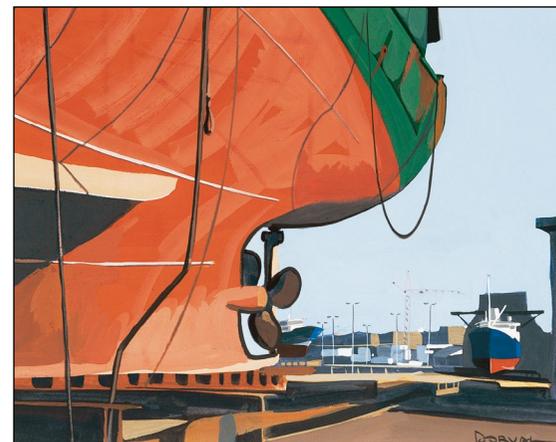


Col. Alstom-Leroux Naval

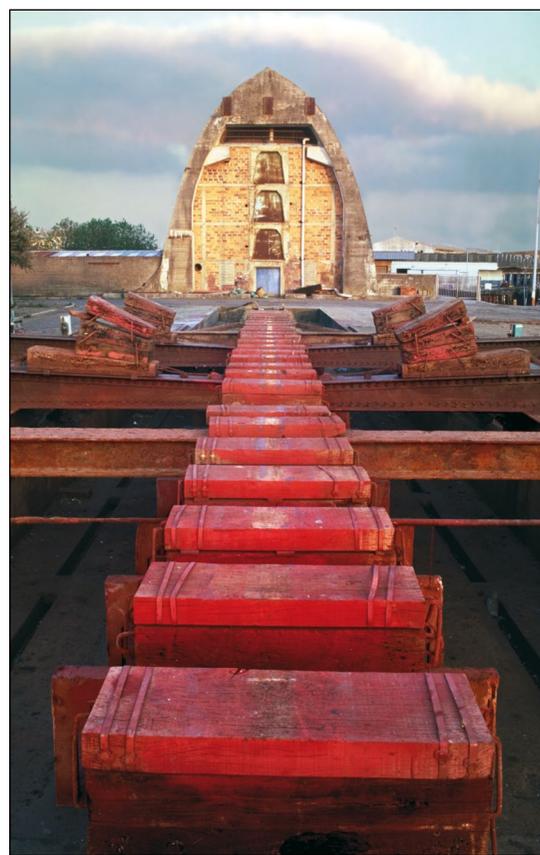


le nouvel élévateur à bateaux.

photo Maryvonne Couëdo, 2002



Carène du Ducouédic, tableau Mathieu Dorval, 1998. Col. Part.



«Métaphores» (cales d'attinage), photo Yann Minh, 1991



La Glacière en 2000, photo Robert le Gall. Col. SHM

Ce livret est un accompagnement de l'exposition «Slipway, Glacière, Art et Histoire» présentée dans le hall de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan du 25 mars au 29 mai 2003. Initiée par Claude Chrestien et proposée par la Ville de Lorient en partenariat avec la C.C.I.M., sa réalisation a été assurée par les Archives municipales avec le concours de Dominique Richard, Alysés et des Ateliers municipaux.

Rédaction : Dominique Richard et Patricia Drénou

Crédit photos et illustrations :

Collections publiques : Archives départementales du Morbihan (A.D. 56) : fonds de la C.C.I.M. et de la D.D.E. (1337W) ; Archives municipales de Lorient (A.M.L.) ; SEM Lorient Keroman-C.E.P.A. ; Service historique de la Marine à Lorient (S.H.M.) ; Audelor ; C.C.S.T.I ; Médiathèque.

Collections privées : Alstom Leroux Naval, J.Bernard, CGT Dockers, C.Chrestien, G. Devismes, J-G Diard, A. Gadal, M. Gautier, J-P Goulven, T. Guinot, R. Hervio , A. Kerguelen, G. Le Bouar, M. Le Bras, L. Le Carrer, A. Leclère, M. Le Vély, B.Le Verre, R. Le Vu, J-C Minondo, M. Roger, M. Scanvic, P. Theffo.

Photos : D. Boucher, B. Bouleis, M. Couëdo, S. Cuisset, J. Grand Colas, G. Hersant, A. Lanoe, G. Le Cam, R. Le Gall, Y. Minh, H-G Rul, H. Therouanne, C. Thomas, Entreprises photo aériennes Paris-Le Bourget .

Peintures et dessins : M. Baduel, G. Boucard, L-V Delpy, M. Dorval, D. Faurie, S. Gallot, C. Gefflot, J. Gefflot, A. Guernalec, Guinod, F. Jacob, J-P Jappé, J-F Langeo, G. Lorgeoux, A. Midy, D. Richard, P. Taguet.

Conception et réalisation : Imprimerie municipale, mai 2003

Pour en savoir plus :

Histoire générale :

Mémoire de l'Industrie en Bretagne, Editions Apogée, 2001.
 Les lumières de Lorient, 333 ans de vie urbaine et portuaire, Ville de Lorient, 2000.
 Lorient, histoire d'une ville, Editions Palantines, 1999.
 Lorient, années Cinquante, une ville de caractères, Ville de Lorient, 1995.
 Histoire de Lorient, sous la direction de Claude Nières, Editions Privat, 1988.

Histoire du Port de Pêche :

60^e anniversaire du port de pêche de Lorient-Keroman, François Frey, CCIM, 1987.
 Histoire de la Chambre de Commerce de Lorient, 1920-1931, de la chambre de commerce de Lorient à l'inauguration du nouvel hôtel consulaire, Franck Houzé, U.H.B., Rennes 2, 1985.



Col. Alstom-Leroux Naval

