

[Accueil](#)

[Histoire](#)

[Architecture](#)

[Equipements maritimes](#)

Le port de pêche de Keroman

Le port de pêche de Keroman

Le premier port de pêche industriel français a été créé à Lorient grâce à la volonté, le dynamisme et l'intelligence d'hommes exceptionnels : Henry Verrière (1876-1965), Louis Nail (1864-1920)...

Henry Verrière (1876-1965), polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, auteur et réalisateur du projet du port de pêche ainsi que du frigorifique. Il sera aussi directeur général de la société gestionnaire du port. Déjà, dans son journal de 1904, il écrivait :

« Vers cette époque [1904], je me promenais fréquemment à pied dans les environs immédiats de Lorient et je m'arrêtais volontiers sur la petite pointe rocheuse située devant une sorte de café paré du nom pompeux de Casino de la Perrière ; cette pointe de la Perrière (sur laquelle s'élève aujourd'hui le Frigorifique) 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. Cette vue me conduisit à une étude de la création d'une nouvelle

Société de Pêche qui s'installerait à cet endroit ».

« ... d'Héricourt, ami personnel de Louis NAIL, Député-Maire de Lorient, revient à Lure et un soir que nous faisons les cent pas dans la rue et que nous évoquions Lorient et le passé, il me dit, à brûle-pourpoint : « NAIL est fort ennuyé de ne trouver personne pour construire un Port de Pêche à Lorient ». Mon sang ne fit qu'un tour et je répondis :

- Mais moi je connais quelqu'un qui saurait faire cela.
- Qui donc ?
- Moimême.
- Tiens, mais c'est vrai, je n'y pensais pas ; voulezvous que j'en parle à Nail ?
- Ce sera fait dès mon retour à Paris ».

« Je voyais déjà se dessiner les grands traits de mon œuvre future qui se précisèrent à tel point dans mon esprit que la première chose que je fis en arrivant un après-midi à Lorient, vers le 20 Juin [1918], avant même d'aller à l'hôtel, fut - ayant mis mes bagages à la consigne - de prendre le tramway qui me conduisit à cette pointe de la Perrière où, jadis, je rêvais de voir les chalutiers et qui marque l'extrémité sud de la petite baie de Keroman, séparée au nord, par une étroite langue de sol, de la rivière Le Ter qui débouchait dans la rade en longeant le pays de Kernével : les lieux étaient bien tels que mes souvenirs et la carte et la carte hydrographique me les avaient représentés. C'est dans cette baie de Keroman que je construirais le Port, et c'était sur les rochers de la pointe de la Perrière que j'établirais le Frigorifique... Quand je revins de la Perrière à l'hôtel où j'allais demeurer, j'avais chaud au

cœur et j'étais à l'unisson de cette belle journée comme le sont souvent, en Bretagne, les premières de l'été... Je venais de passer quelques moments inoubliables lorsqu'assis sur ces rochers de la Perrière où j'étais venu souvent jadis et regardant cette belle entrée de la rade, porte ouverte sur la pleine mer d'où arriveraient, plus tard, tant de navires chargés de poissons, j'avais eu la vision de ce que j'allais faire surgir dans cette baie déserte de Keroman... »

Extraits du Journal d'Henry VERRIERE, ingénieur des Ponts et Chaussées

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, qui a voulu qu'un port soit construit dans sa ville et qui, plus généralement, a œuvré pour le développement de la pêche hauturière.

Alphonse Rio (1873-1949), capitaine au long cours, député puis sénateur du Morbihan et sous-secrétaire d'Etat aux Ports, Marine marchande et Pêche, qui défendra le projet après la mort accidentelle de Louis Nail. Lorient lui doit aussi la création de l'Hôpital maritime.

Fernand Bouisson (1874-1959), député des Bouches-du-Rhône, commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande, qui fera voter, le 19 juin 1920, la loi dite des « 200 millions », sur le développement de la flotte de pêche et sur l'organisation de la pêche maritime, celle qui permettra de financer la construction du port de pêche de Lorient.

Emile Marcesche (1868-1949), créateur d'une société importatrice de charbon, de la Compagnie Armorique de Chalutage à Vapeur (1904), future « Compagnie lorientaise de Chalutage à Vapeur », fondateur de l'Union générale des Commerçants lorientais (1906), de la grande Cidrerie de Lorient (1917), des Kaolins d'Arvor (1918), promoteur de la première Caisse d'Allocations familiales de France et d'une Banque populaire, vice-président de la Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan, de 1917 à 1920, puis son président jusqu'en 1938, qui a soutenu fermement le projet, lequel sera financé en partie par la Chambre, qui en fera le point d'honneur de sa politique de développement économique du Morbihan.

Henri Estier (1864-1928), armateur marseillais, fondateur de la Société de Travaux et Industries maritimes, est le seul candidat à se présenter pour l'exploitation du port de pêche de Lorient. Il crée la Société du Port de Pêche de Lorient, filiale de la S.T.I.M.

André Tardieu (1876-1945), ministre des Travaux publics qui portera le projet à son terme en 1927.

La genèse du projet

L'idée d'un port en eau profonde remonte au XIXe siècle. En 1883, le Maire de Lorient demande en effet à l'entrepreneur Hersent de dresser un projet. Jugé trop coûteux, il sera remanié et soutenu, en vain, par Paul Guieysse, député du Morbihan.

Au début du XXe siècle, l'Etat prend conscience de la faiblesse structurelle de sa flotte et décide de s'équiper d'un grand port de pêche moderne capable de rivaliser avec ceux des pays voisins. Lorient

pose immédiatement sa candidature.

Le choix de Lorient

Les atouts sont indéniables. Lorient, bien situé par rapport aux lieux de pêche entre l'Irlande et l'Espagne, est déjà un centre important de la pêche de poisson frais, dotée de chalutiers à vapeur en plein développement, mais aussi de la pêche thonière. Il rassemble le quart des bateaux de pêche français.

C'est aussi un centre portuaire organisé pour la vente des produits de la mer. L'industrie de la conserve est en outre très développée et les bassins ostréicoles voisinant très productifs.

Enfin Lorient dispose d'une main-d'œuvre qualifiée à la fois dans le domaine de la pêche et celui de la construction et des réparations navales.

Les projets en concurrence

En 1916, un projet est présenté par une commission d'étude composée de délégués du Conseil municipal, de la Chambre de Commerce, d'armateurs et d'ingénieurs. Il propose de relier l'Estacade au quai de Kergroise en construction par un quai de 800 mètres en bordure duquel serait creusé un bassin. Estimé trop onéreux, il est rejeté.

En 1917, c'est au tour de la Compagnie des Chemins de Fer de Paris-Orléans, intéressé par le trafic engendré par le développement du chalutage à vapeur, d'établir un projet : le creusement d'un bassin de 450 mètres de long sur 80 mètres de large dans la vasière de la Perrière, avec une cale de carénage au fond du bassin et 7 000 m² de magasins. Il sera considéré trop difficile à réaliser.

Il est décidé de faire appel à l'ingénieur Verrière qui présente son projet le 25 juillet 1918. Les meilleures conditions sont réunies.

L'enquête d'utilité publique ouverte le 4 octobre 1919 met en concurrence le projet de Verrière qui préconise un port à Keroman, et celui du capitaine de frégate Le Goïc qui propose de relier le quai de Kergroise à l'Estacade. C'est celui d'Henry Verrière qui est retenu.

Le projet d'Henry Verrière : une bourse aux poissons placée sur une gare

Il prévoit l'aménagement de l'anse de Keroman pour un coût de 25 millions et un frigorifique pour 5 800 000 francs.

C'est un port à marée sans écluse, accessible à toute heure, comprenant deux bassins dont un grand pour les navires de fort tonnage avec, au fond, un slip pouvant tirer des chalutiers de 55 mètres.

Au total, 1 530 mètres de quais, une largeur d'entrée de 114 mètres, un plan d'eau de 7,90 ha donnant accès à des portes de déchargement, à une halle de vente, à des magasins sur les quais desservis par une voie ferrée.

L'installation d'usines de conserves est prévue, ainsi qu'un bureau de poste et une banque. Le môle sud, édifié sur pilotis, comporte 5 silos de 80 tonnes pour le stockage et la manutention du charbon destiné aux chalutiers.

C'est véritablement une « cité du poisson » qui est conçue sur un territoire limité au sud et au sud-ouest par le rivage de la mer, en bordure de la rade et de la rivière du Ter ; à l'est par l'avenue de la Perrière (axe de la porte du cimetière de Carnel).

Le nouveau port de pêche de Lorient à Keroman

Le Chantier

La réalisation du port de pêche modifie profondément le paysage et l'usage de ce site par les Lorientais. C'est toute une activité estivale, avec ses bains de mer, son casino, ses régates, ses bois et allées de promenades, qui progressivement va disparaître.

Dés 1918, l'ouverture officielle du chantier est inaugurée par Fernand Bouisson ainsi que la pose de la première pierre du frigorifique. En mars 1919, le marché de ce dernier est passé avec la Compagnie du Froid sec. Construit sur une plate-forme rocheuse découverte à marée basse, un remblaiement de grande ampleur est nécessaire.

Les travaux du port de pêche démarrent à l'automne 1919. Entretemps, un concours pour la construction du môle sud est ouvert. Situé à une distance variant de 100 à 350 mètres du rivage et à des profondeurs de 8 mètres, le quai ne peut commencer qu'après la fin du déblaiement, soit en janvier 1921.

Inauguré le 20 août 1920, dans le cadre de la quinzaine du poisson, le frigorifique n'est mis en service que le 11 février 1922. Cette même année, les principaux travaux sont terminés : le môle sud-ouest est achevé, le môle sud et le quai de cent mètres qui lui fait suite, ainsi que les autres quais qui entourent le grand bassin en cours d'achèvement.

Le 23 octobre 1923, l'Etat concède les voies de desserte du port de pêche et du frigorifique à la Compagnie des Chemins de Fer de Paris-Orléans dont la pose des voies débute en 1926. Les travaux s'avèrent plus coûteux que prévu et le slipway ne peut être commencé qu'en 1928. il est mis en service le 9 novembre 1932.

L'inauguration du port Nail

Fernand Buisson et André Tardieu inaugurent le port de pêche le 17 juillet 1927.

Dressée près du frigorifique, l'estrade reçoit de nombreuses personnalités et une plaque commémorative est apposée sur le frigorifique. Le « Kergroise » de la Compagnie lorientaise de Chalutage est le premier bateau de pêche à rentrer dans le port le jour même de l'inauguration.

En outre, la première pierre de la nouvelle Chambre de Commerce est posée par le Ministre des Travaux publics le même jour.

L'exploitation

Le 17 juillet 1927, c'est aussi la remise officielle du port au concessionnaire Henri Estier qui a signé la convention avec l'Etat, quelques mois auparavant. Cette concession est reprise par la C.C.I.M. en 1973, puis par la S.E.M. Lorient-Kéroman en 1994.

Quant au frigorifique, il est concédé successivement à la Compagnie générale de Pêche maritime et d'Approvisionnement en Poisson (1921-1924), à la Chambre de Commerce (1924-1927), à la S.P.L.L. (1927-1972), à la C.C.I.M. (1973-1993) et à la S.E.M. Lorient-Kéroman depuis 1994.

Le Slipway

C'est le premier ouvrage de ce type en France capable d'accueillir sur cale 150 navires par an. Sa technique, due à l'ingénieur anglais Gordon Glover, emprunte au chemin de fer : un ber sur rails hissé par des treuils conduit le navire sur une plaque tournante qui l'oriente vers la voie disponible. Le système qui fera école, s'affranchit des cales de radoub et de la marée.

La capacité d'accueil augmentera provisoirement d'un garage en 1932 à deux en 1933, puis trois en 1951, quatre en 1957, jusqu'à sept dont trois sont construits entre 1959 et 1974. Sa capacité technique s'échelonne de 250 à 1 300 tonnes : un garage de 250 tonnes, un de 350, deux de 750, un de 890, un de 1 300 tonnes et un de 600 tonnes réservé aux Chantiers et Ateliers de la Perrière à partir de 1956.

Enfin, le Slipway nécessite un entretien très régulier : changement du câble principal tous les 4 ans, inversion tous les 2 ans. En 1993, tous les boulons ont été changés.

La manœuvre au Slipway

- 1) Entrée dans la darse,
- 2) Amarrage à la passerelle babord,
- 3) Mise en place des bras de centrage horizontaux qui permettent de centrer le bateau dans la darse,
- 4) Vérification sous l'eau et renforcement des attinages latéraux (seulement pour les cas particuliers),
- 5) Perche pour tirer les bras de centrage, puis guide, lors de la manœuvre de la descente du chariot appelé le ber (qui peut avoir de 2 à 6 bras)
- 6) Quand le bateau touche, le pupitreur vérifie si le bateau gîte ou pas ; si la gîte est nulle (le bateau est échoué), on enlève les calages latéraux. Une fois le calage fini, et que le bateau sort, on évacue le personnel.
- 7) Ajustement du calage à la sortie de l'eau sur le ber,
- 8) Démaillage du câble de déhalage,
- 9) Hissage du navire sur le pont basculant et tournant,
- 10) Le chariot est arrivé à extrémité du pont : phase d'autorisation du basculement,
- 11) Des agents attendent que le pont se mette à l'horizontale,
- 12) Le bateau bascule,
- 13) Une fois le pont à l'horizontale, verrouillage de la poutre mobile,

enlèvement de la « grenouille » principale (= le timon qui a la forme d'une grenouille),

14) On fait tourner le pont vers la voie du garage concerné. Une fois le ber dans l'axe, on verrouille à nouveau les vérins de calage de direction. On amène le timon verrouillé vers la voie de garage.

La chaîne du froid

Durant le 1er conflit mondial, le problème du ravitaillement conduit la France à concevoir une chaîne du froid transatlantique. Ce projet comprend la construction de 2 frigorifiques, l'un à St Pierre et Miquelon, l'autre à Lorient et la transformation de 2 bateaux d'origine anglaise en cargos frigorifiques : « Le Réfrigérant » et « la Glacière » pour assurer la liaison entre les 2 ports.

Cependant, ce dispositif ne connaîtra pas la phase opérationnelle ; les frigorifiques étant livrés bien après la guerre, la demande n'est plus la même et une chaîne de poisson congelé apparaît peu rentable.

Aussi, en août 1922, les 2 cargos sont-ils vendus et en juin 1923, l'exploitation des 2 frigorifiques dissociée.

L'activité de celui de St Pierre et Miquelon sera irrégulière et cessera en 1972.

A Lorient, Henry Verrière, voyant tout le parti qu'on pouvait tirer d'un outil aussi moderne, avait rapidement fait modifier le projet de cette unité de froid pour mieux l'intégrer au futur port de pêche.

La Glacière

Cet imposant bâtiment de 4 étages construit en pierres et reposant sur des arches en béton conservera longtemps son style art-déco. Il a une double vocation : conservation du poisson et production de glace.

La production se fait de haut en bas. Au dernier étage, on fabrique les

pains de glace dans de grands bacs à saumure à - 10° contenant des mouleaux de 25 litres. Soulevés par un pont roulant puis démoulés, les pains descendent aux niveaux inférieurs dans des chambres froides où ils sont empilés sur palette. Ils sont ensuite broyés puis acheminés sur tapis roulant jusqu'aux bateaux et par wagonnets jusqu'aux halles et magasins des mareyeurs.

Une autre technique sera mise en place à partir de 1965 pour fabriquer de la glace en paillettes : on fait ruisseler de l'eau sur un cylindre refroidi à - 21°. Elle se fige sur le cylindre et une fraise brise la glace sur les parois. Elle est stockée cette fois en silo muni de trappe. Un mât intérieur permet l'écoulement direct dans des chariots pour la livraison. Ce système fonctionne toujours aujourd'hui.

Le rez-de-chaussée et le 1er étage de la glacière sont destinés à la conservation du poisson. La capacité de stockage pour le poisson est de 2000 tonnes et pour la glace de 1200 tonnes.

La capacité de production de glace est portée de 120 tonnes/jour (1922) à 240 tonnes en 1951 puis à 450 tonnes/jour dans les années 70.

En 1986, une nouvelle unité de production de glace de 50 tonnes/jour est mis en service sur le quai sud. La production actuelle est de 100 tonnes/jour.

Le succès

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 entreprises d'armement à la pêche se multiplient. Le trafic est en nette augmentation et la flotille se

renouvelle progressivement, accompagnée par l'ouverture en 1932 d'un cours de conduite de navires à moteur organisé par la Société du Port de Pêche de Lorient.

Ainsi, de 1928 à 1938, le nombre de bateaux à moteur passe de 4 à 114 et le tonnage du poisson débarqué double dans la même période, attirant un nombre de croissant de mareyeurs.

Le succès du port de pêche de Lorient a été possible grâce au développement des moyens de communication. Lorient innove tout particulièrement en organisant des wagons isothermes vers l'Italie, imité bientôt par Boulogne.

Quelques chiffres le prouvent :

	1928	1938
- Chalutiers	56 (1927)	79
- Bateaux à moteur	4	114
- Tonnage global	10 050	17 639
- Tonnage du poisson	15 810	33 066
- Tonnage glace	27 208	52 596
- Mareyeurs	29	60

Le renouveau

La seconde guerre mondiale aura des conséquences immédiates sur le port de pêche. Les Allemands utilisent le slipway dès 1940 en attendant la construction de la base de sous-marins. Ils renforcent l'équipement pour pouvoir hisser leurs sous-marins de 250 tonnes (de type II). Ils construisent 4 voies supplémentaires et 2 dombunkers pour le carénage à l'abri. Leur forme ogivale était destinée à dévier les bombes.

Quant au frigorifique, après avoir été tout d'abord jugé trop repérable et menacé de destruction, il sera finalement utilisé par les Allemands qui feront augmenter sa capacité de stockage.

En janvier 1943, le slipway est complètement détruit par les

bombardements ainsi que la salle des machines du frigorifique. L'activité portuaire est totalement arrêtée.

La construction de la base des sous-marins met fin au grand projet d'Henri Verrière qui avait prévu une extension du port de pêche sur le Ter en particulier pour le pôle formation et recherche. En outre, en juillet 1943, commence la construction des 4 blocs K4 destinés à doubler les 2 premiers du côté du port de pêche jusqu'au bassin long. C'est pourquoi, il est assèché derrière une digue. La recrudescence des bombardements alliés mettra un terme à ce chantier.

À la libération, la tâche est immense. Le 17 juin 1946, c'est le 1er coup de pioche de la reconstruction du port. La glacière est remise en route grâce, entre autre, à l'ingéniosité de Gaudibert qui était déjà présent à l'origine de l'établissement.

Le Slipway, quant à lui, est remis en service en 1951.

La relance de l'activité portuaire ne va pas tarder et la modernisation des équipements ne jamais cesser jusqu'à nos jours parallèlement à la révolution technologique des bateaux de pêche, à celle du transport de la marée ainsi qu'à l'évolution de la pêche dans le secteur de la transformation du poisson.

La continuité

A partir de 1985, les bateaux de pêche s'équipent de machines à glace suivis en 1996 par les mareyeurs conformément à la norme européenne.

Aussi la production de la glacière va-t-elle considérablement chuter mais se maintenir entre 9 et 12 000 tonnes par an de 1987 à aujourd'hui.

L'équipement apparaissant surdimensionné, la SEM Lorient Keroman décide-t-elle en 2002 de supprimer la production de glace dans cet

établissement et de construire 2 nouvelles unités plus adaptées sur le port.

Quant au slipway, une modernisation de l'outil s'avère nécessaire dans les années 90.

En 1996, la SEM prend le parti de créer un outil différent capable de lever un grand nombre de bateaux simultanément d'un tonnage allant jusqu'à 650 T.

Le chantier débute en mai 2001 et sera livré en janvier 2002. Le 1er bilan d'exploitation de l'année 2002 est très positif puisque 2 fois plus de bateaux ont été pris en charge avec un gain de temps.

L'élévateur à bateaux « Elidra 650 » est le plus grand équipement de ce type fonctionnant en Europe (coût 11,5 millions d'euros).

Le port de pêche de Lorient maintient ainsi sa réputation de complexe toujours à la pointe de la modernité comme l'avaient souhaité ses créateurs au début du XXe siècle.