

**LORIENT**  
PORT CENTER  


**Carnet  
de  
Bord  
2019**



À la rencontre des activités maritimes et portuaires  
de la Rade de Lorient

# édito

## Il était une fois la rade de Lorient...

Difficile à croire, mais il y a 350 ans, de la lande et de la vase couvraient l'emplacement de Lorient et de ses quais. Pourtant, ce territoire entre terre et mer, très peu habité sur le littoral Atlantique, présentait de nombreux atouts. Le Roi Louis XIV et son ministre Colbert ont eu du flair. Ils ont vu juste quand ils ont choisi la lande du Faouëdic pour y installer le premier chantier naval de la Compagnie des Indes Orientales. Il s'agit du berceau de Lorient, une ville qui s'est très vite développée. Aujourd'hui tu peux situer ce quartier au premier coup d'œil grâce à la Tour de la Découverte et à la Maison de l'Agglomération qui culminent au cœur de l'Enclos du Port. L'architecture à la peau bleutée de la Maison de l'Agglomération évoque les liens très forts qui unissent depuis toujours Lorient à la mer.



À ce titre, il est juste de dire que la rade a toujours représenté le cœur palpitant de Lorient. Ce vaste plan d'eau, protégé des tempêtes et des invasions par l'île de Groix et par la Citadelle de Port-Louis a toujours constitué un espace idéal pour y développer des activités portuaires sur-mesure.

Autour de la rade, tu verras de nombreux sites portuaires et de nombreux navires bien différents les uns des autres. Une chose est sûre, Lorient est une ville qui a les pieds dans l'eau et le nez au vent. Embarque avec la sympathique mouette rieuse qui te guidera à la rencontre des hommes et des femmes qui travaillent tous les jours avec l'océan.

# Aux origines, une ville-port nommée L'Orient

## 1664- 1770 : Lorient, la ville de la Compagnie des Indes

L'histoire de Lorient est toute récente, puisque la ville a aujourd'hui 353 ans. En 1664, le Roi Louis XIV demande à un de ses ministres, Colbert, de créer la Compagnie des Indes pour développer les échanges commerciaux avec l'Asie. C'est à Port-Louis que la direction et les entrepôts de la Compagnie s'installent. Le chantier naval, pour construire les bateaux sera créé au bord du Scorff au lieu-dit le Faouëdic. Le premier navire à sortir du chantier, Le Soleil d'Orient, donnera le nom de la future ville : Lorient.

En 1690, la Marine Royale implante un port militaire à Lorient. Mais différentes guerres perturbent les activités de commerce et entraînent la faillite de la première Compagnie des Indes.

En 1719, un banquier écossais, John Law rachète la Compagnie des Indes permettant à Lorient de connaître jusqu'en 1770 une ère de grande richesse.

En 1770, le commerce avec les Indes se poursuit, mais le Roi rachète les chantiers navals et Lorient devient alors un arsenal royal (construction de navires de guerre).

## 1770-1914 : Lorient, la ville de l'arsenal

Le XIXème siècle est le siècle des innovations et des révolutions technologiques (machine à vapeur, électricité...). Lorient devient un grand port de construction de bateaux militaires (des cuirassés) et une ville de plus de 50 000 habitants.

## 1914-1939 : Lorient, la ville-portuaire

En ce début de XXème siècle, Lorient reste un port militaire mais développe un port de commerce à Kergroise (1921) et un port de pêche extrêmement moderne à Keroman (1927).

## 1939-1945 : Lorient, ville détruite au cœur de la bataille de l'Atlantique

Pendant la seconde Guerre mondiale, Lorient, occupée par les Allemands se trouve au cœur de la bataille de l'Atlantique. Les Allemands font construire une base des sous-marins pour accueillir et réparer leurs sous-marins.

En 1943, la ville est détruite par les armées alliées de la France à plus de 90%.

Après la guerre, la base des sous-marins, laissée intacte, est tout de suite réutilisée par les Français. La Marine Nationale y reste jusqu'en 1997.

## 1945-1992 : Lorient, ville reconstruite et ports dynamiques

Après la deuxième Guerre mondiale, Lorient et ses ports doivent être reconstruits. L'arsenal, le port de commerce de Kergroise et le port de pêche de Keroman bénéficient d'une économie dynamique : c'est la période « des 30 glorieuses » et de Lorient la « ville aux 5 ports ».



## 1993-2019 : Lorient, ville portuaire en mutation

Les années 90 plongent Lorient et ses ports dans une crise économique. Mais comme beaucoup de villes portuaires, Lorient trouve de nouvelles solutions pour se développer, ainsi aujourd'hui, l'arsenal est devenu Naval Group, le port de pêche est devenu le premier port de pêche de France, le port de commerce est modernisé et la base des sous-marins abandonnée par la Marine devient un pôle de la course au large mondialement connu.

L'évolution et la transformation de Lorient et de ses ports se poursuit et l'aventure maritime continue...



Riantec

Gâvres

Groix

Port-Louis

Locmiquélic

Lanester

Larmor-Plage

Lorient

# La rade de LORIENT

# Je fais rouler des bateaux...

À Keroman, à côté du port de pêche, l'aire de réparation navale accueille de nombreux navires pour des escales hors de l'eau. Sur ce vaste terre-plein à ciel ouvert, l'équipe de manutentionnaires du port s'affaire toute la journée autour de l'élévateur à bateaux. De couleur bleue, cette drôle de grue aux dimensions très impressionnantes fait la particularité des lieux. Son rôle : prendre en charge les navires, les hisser en l'air avant de bien les positionner sur la terre ferme. Rencontre avec Frédéric Savary qui dirige l'ensemble de ces manutentions\* de haut vol !

## Comment fonctionne cette grue pour lever les bateaux ?

« Cette grue sur quatre pieds est équipée de très gros pneus pour avancer et se placer de chaque côté des quais, au-dessus du bassin d'où sortent les bateaux. Grâce à son système de sangles très souples positionnées sous l'eau, elle peut s'adapter à tous les formes de coques. Cette grue soulève tout ce qui flotte : des vieux-gréements\*, des bateaux de pêche, de très grands voiliers de plaisance, des trimarans\* de course au large... Elle supporte aussi des bateaux très lourds, comme les navires à passager de l'île de Groix de 650 tonnes. Cet élévateur à bateaux (un « travel lift » en anglais) est le plus gros de France. Mis en service en 2002, il s'agit d'un outil unique, conçu et construit spécifiquement pour le site de Lorient Keroman. Il soulève 250 bateaux par an en moyenne. »

## Qui travaille avec toi autour de la grue ?

« Nous sommes sept personnes. Trois d'entre-nous avons le rôle de chef de manœuvres. Nous avons la capacité de diriger au sol toutes les manutentions menées sur le site. Les conducteurs de la grue s'appellent des pupitreurs. Ils sont deux, ils pilotent la machine à tour de rôle depuis une petite cabine surélevée. L'équipe se complète de deux agents de terre-plein, qui nous assistent et entretiennent le site. Pour manœuvrer la grue, nous travaillons au minimum à cinq personnes. L'équipe intervient au grand complet pour les plus gros bateaux. Des plongeurs peuvent également être appelés en renfort pour vérifier que tout est parfaitement en place sous un navire avant de le hisser. Ces plongeurs sont souvent d'anciens nageurs de combat de la Marine Nationale. Ce sont les meilleurs... »

## Comment devient-t-on grutier ?

« Ce type de grue en forme de grand portique n'a rien à voir avec celui que l'on rencontre sur un chantier de construction en bâtiment. Un élévateur à bateaux est un outil très spécifique. Il exige une formation sur mesure, sous la forme d'un apprentissage progressif à travers des essais. On estime qu'il faut trois ans pour qu'un agent devienne pupitreur. Il maîtrise parfaitement sa machine quand il ressent toutes les vibrations et la façon dont elle se comporte. Ce métier portuaire demande beaucoup d'attention et de précision. Il reste d'ailleurs ouvert et adapté aux filles, de plus en plus nombreuses à travailler sur les espaces portuaires. »



## Lexique\*

**Une manutention** désigne une opération qui consiste à manipuler, déplacer des marchandises, des objets ou des machines. L'aire de réparation navale de Lorient-Keroman est dédiée aux manutentions de navires.

**Un vieux-gréement** désigne un navire ancien ou une réplique de ce dernier.

**Un trimaran** désigne un bateau à trois coques avec deux flotteurs situés de part et d'autre d'une coque centrale plus volumineuse.

# Patron pêcheur... De père et mer

Florent Le Boulay a 29 ans. Il est patron pêcheur, un métier qu'il exerce à bord du Men Gwen, un chalutier\* de 18,50 mètres de long. Il pratique la pêche côtière\* dans le golfe de Gascogne\*. Ses spécialités : la langoustine et les poissons de qualité comme le saint-pierre, la sole, la lotte... Rencontre à bord de son navire amarré au quai de Keroman, le port de pêche de Lorient.

## Comment es-tu devenu pêcheur ?

« Je suis issu d'une famille de marins pêcheurs. La première fois que je suis allé en mer avec mon père, j'avais sept ans. J'ai toujours su que j'allais devenir pêcheur. J'ai attrapé le virus très tôt. Je suis sorti du lycée professionnel à 19 ans et j'ai commencé comme matelot sur le pont. À 20 ans, j'ai passé mon diplôme de chef mécanicien. Ensuite, j'ai fait mes premiers remplacements comme mécanicien ; puis comme patron à bord de ce bateau qui a longtemps appartenu à mon père. Il y a trois ans, j'ai racheté ce navire, je suis devenu à mon tour patron pêcheur. »

## Qui travaille avec toi ?

« En tant que patron, je m'occupe de la conduite du navire et de la pêche. Mon équipe se compose de cinq personnes. Mais quand on part en pêche en mer, on embarque le plus souvent à quatre. Mon second, Cyril, a 50 ans. Cela fait 20 ans qu'il travaille à bord de Men Gwen, il a commencé du temps de mon père. Il connaît le bateau par cœur : il est mécanicien et c'est lui qui me remplace aux commandes du navire quand je me repose. Mon deuxième mécanicien, Maxime, a 27 ans, on se connaît depuis l'école de pêche. Il assure le suivi de la machine. Il contrôle le moteur, il fait de la prévention. À bord, il y a aussi mon cousin Laurent, il a 42 ans. Alexandre, 32 ans, est le petit dernier du bateau. Il est matelot et intervient sur le pont. Avec les autres, il met le filet à l'eau et le remonte 45 minutes plus tard environ. Puis, il trie la pêche : les poissons dans les caisses jaunes et bleues du port de Keroman, les langoustines dans des viviers afin qu'elles soient toujours vivantes quand on les débarque au port. »

## Comment vivez-vous à bord ?

« On fait tout ensemble : on travaille, on mange, on vit ensemble. Avec Men Gwen, on essaye de faire des marées à la semaine et de disposer de nos week-end. En général, on revient toutes les nuits au port pour déposer nos prises de la journée à la vente. Puis, on reprend aussitôt la mer. On ne dort pas tous les soirs chez soi quand on est pêcheur. On ne voit pas nos familles pendant plusieurs jours. Mais aujourd'hui, heureusement, grâce au téléphone qui équipe les bateaux, on prend plus facilement des nouvelles de la terre. »

## Qu'est-ce qui est le plus difficile dans ce métier ?

« Dans la pêche, c'est la mer qui commande. Il faut toujours rester à l'écoute de la météo et s'adapter. Pour nous, au quotidien, la journée commence dans la nuit. On fait route au moteur jusqu'au petit jour. Puis, on jette à l'eau le premier filet. Cela s'appelle faire un coup de chalut. En une journée sur l'eau, on en fait quatre ou cinq en moyenne. À bord d'un chalutier, le travail est très intensif. Il faut toujours qu'une partie de l'équipage soit disponible pour les manœuvres sur le pont et faire marcher le bateau. Forcément, on ne peut pas dormir tous en même temps. On fait des petites siestes de quelques heures, chacun à notre tour. Ce rythme est fatiguant. Il nous impose de prendre régulièrement et à tour de rôle, une semaine de congés à terre pour bien nous reposer. »

## Qu'as-tu attrapé dans tes filets lors de ta dernière campagne de pêche ?

« On a pris un peu plus de 300 kg de lottes, de soles, de merlus, de limandes, de rougets et de saint-pierre. On a également pêché 300 kg de langoustines. Ce n'est pas beaucoup pour celle qu'on appelle « la demoiselle ». Elle est capricieuse ! Elle n'aime pas les changements de vent, elle n'aime pas quand il fait trop chaud, ni trop froid. Elle n'est jamais facile à traquer. La langoustine se mérite sur les étals du poissonnier ! »



## Qu'est-ce qui te plaît le plus dans ton métier ?

« J'aime bien être en mer, passer du temps à la barre au poste de navigation et choisir mes zones de pêche. Au large, j'éprouve une certaine forme de tranquillité qui me plaît. Le Men Gwen, c'est ma deuxième maison, j'y passe plus de temps que chez moi. J'ai aussi la chance de voir beaucoup de levers et couchers de soleil à l'horizon. J'apprécie mon bureau avec sa vue panoramique sur l'océan. Le Men Gwen reste aussi une entreprise comme les autres. C'est donc toujours une belle satisfaction quand on fait des bons coups de chalut... Et que la pêche est bonne ! »

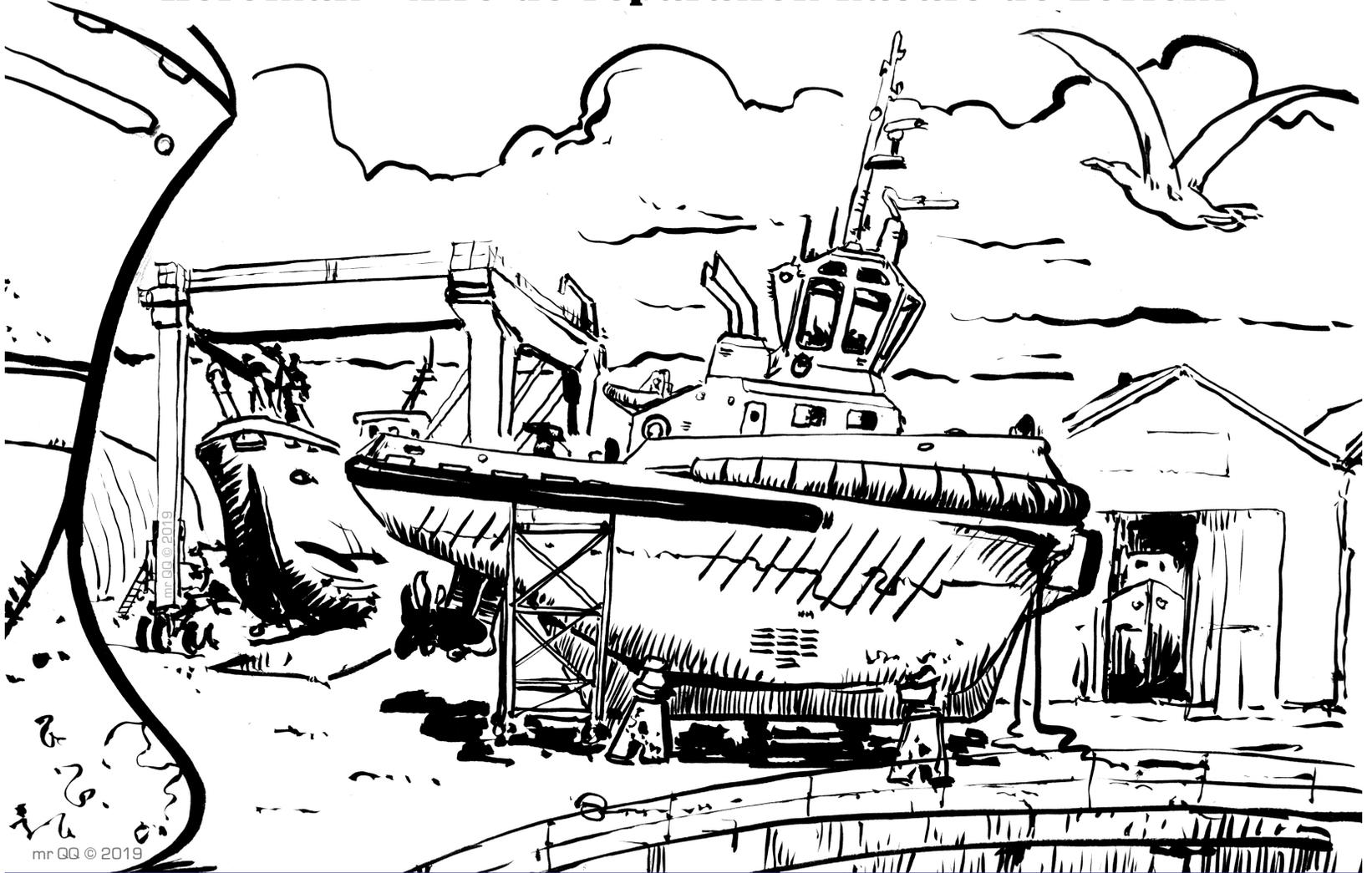
## Lexique\*

**Le chalutier** désigne un navire de pêche à la traîne qui tire le chalut, c'est à dire un filet de forme conique (ou en forme de chaussette).

**La pêche côtière** est pratiquée par des navires de 12 à 20 mètres qui s'absentent du port pour des marées d'un à cinq jours. Environ quatre bateaux lorientais sur dix pratiquent la pêche côtière. Les chalutiers débarquent leurs prises entre minuit et 3h00 du matin.

**Le golfe de Gascogne** est une partie de l'océan Atlantique Nord située entre la Bretagne et le nord-ouest de l'Espagne. Sa limite conventionnelle est une droite joignant la bouée d'Ar-Men, au large de l'île de Sein et le cap Ortegal en Galice.

# Keroman - Aire de réparation navale de Lorient



[www.lorientportcenter.com](http://www.lorientportcenter.com)