

Bretagne, Finistère
Brest

Le port de Brest (Brest)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA29133480
Date de l'enquête initiale : 2020
Date(s) de rédaction : 2020, 2022, 2023
Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Les ports de Bretagne
Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : port
Précision sur la dénomination : port de commerce ; port de réparation navale ; port de pêche ; Terminal conteneurs ; Terminal EMR

Compléments de localisation

Milieu d'implantation :
Références cadastrales :

Historique

Le port de Penfeld : un espace devenu exigu

Jusqu'en 1865, le trafic du port de commerce s'effectue au port de Penfeld. Les navires marchands stationnent dans la partie aval de la Penfeld où 170 mètres de quai leur sont réservés : quai Jean Bart côté Recouvrance et quai Tourville, côté Brest. La difficulté majeure réside dans l'obligation de laisser le chenal d'accès prioritairement à la marine militaire. La fonction militaire du port prévalant, le développement du port de commerce n'est pas possible. Les observateurs tels Jacques Cambry en 1795 ou Jules Michelet en 1831 soulignent l'exiguïté d'un port très fréquenté.

"Ici, les bâtiments pressés ne peuvent être déplacés sans des dispositions préliminaires qui demandent un grand travail et toute l'habileté d'un officier de port intelligent ; dans les temps de grands armements, toutes les passes sont obstruées ; il règne dans le port un embarras, une confusion, une mal propreté [...]. Les querelles se multiplient sur les cales étroites et serrées. Les bâtiments pressés se touchent ; un incendie en dévorerait la presque totalité.[...] Le quai [côté Brest] est large, marchand, presque toujours couvert de vins, d'eau-de-vie, des objets nécessaires à la consommation ; on y débarque avec facilité ; ses cales sont sans cesse obstruées par la quantité d'individus qui traversent de Brest à Recouvrance, de Recouvrance à Brest, au moyen de bateaux mal faits, trop petits, dangereux, mais qu'on est forcé d'employer pour ne pas gêner, par un chaland ou par [...] la multitude incroyable de bâtiments qui se rendent en rade ou qui viennent de la rade au port. [...] Choquet [du Lindu] et ses prédécesseurs [ont fait de Brest] une énorme masse de pierre : je m'y sens étouffé, je n'y suis pas à mon aise." (J. Cambry, Voyage dans le Finistère ou État de ce département en 1794 et 1795)

Jules Michelet confirme ce sentiment en 1831 : "Tout cela dans un port serré, où l'on étouffe entre deux montagnes chargées d'immenses constructions. Quand vous parcourez ce port, c'est comme si vous passiez dans une petite barque entre deux vaisseaux de haut bord ; il semble que ces lourdes masses vont venir à vous et vous allez être pris entre elles. L'impression générale est grande mais pénible." (Tableau de la France)

170 ans de projets pour créer le port de Porstrein

Ainsi, dès la fin du 17^e siècle, il est projeté d'établir le port de commerce à l'extérieur de la Penfeld, laissant celle-ci à l'usage exclusif de la Marine.

- 1683 : projet Vauban ; digues formées d'anciens navires coulés et garnis d'enrochements ; port situé à Porstrein.
- 1769 : projet de Blondeau : port de commerce à Laninon.
- 1785 : projet Trouille situé à Porstrein ; un bassin communiquant avec la Penfeld par le nord du château.
- 1788 : projet Blaveau et des Fours ; début d'exécution des travaux en 1788-1789.
- 1792 : reprise des travaux ; modifications du projets par l'adjonction de quais, forme de radoub.

-1800 : projet Delorme ; modification de l'orientation de la passe d'accès au bassin.

-1807 : projet Tarbés ; premier projet présentant plusieurs bassins (3) ; 11 hectares.

Chacun des projets proposent une augmentation de la superficie du bassin passant de 3 à 12 hectares.

-1810 : second projet Trouille ; formes de radoub implantées sur des terre-pleins ; communication entre Penfeld et Porstrein par un canal contournant le château ; proposition passe Est.

-1822 : projet Lamblardie ; reprend le projet de Blaveau.

-1823 : même projet repris par Rabourdin ; bassin de 4 hectares ; projet de construction des Rampes reliant la place du château à la rue de Paris en longeant les fortifications desservant ainsi l'anse de Porstrein.

En 1836, le directeur général des Ponts et Chaussées M. Le Grand demande au préfet du Finistère un nouveau projet de création du port de Porstrein. Alors que le Conseil Général du Finistère et la Chambre de commerce de Brest demande la création de ce port à des fins de services transatlantiques, le projet n'est présenté qu'en 1847 (rédigé par M. Le Helloco). La Révolution de 1848 empêche la réalisation du projet d'un bassin de 16 hectares.

L'étude est reprise en 1855 par M. Garet et est présentée par l'ingénieur en chef Le Pord. Le port de commerce actuel est issu de ce projet.

Un projet portuaire et urbain

Ce dernier projet, estimé à 16 millions de Francs, prévoit : une passe à l'Ouest-contrairement aux autres projets proposant une passe soit Sud-Est soit Est ; un bassin de 26.5 hectares ; 3 000 mètres de quais ; 19 hectares de terre-pleins ; 1 forme de radoub.

Le soutien à hauteur de 1 millions de Francs de la ville de Brest a contribué à la décision ministérielle de valider le projet de port de Porstrein (5 avril 1856). Celui-ci présenté et modifié par les ingénieurs Maitrot de Varenne et Carcaradec, selon les règles administratives de l'époque, sert de base au décret du 24 août 1859 (création du port Napoléon). Le décret du 26 avril 1862 concerne les aménagements intérieurs et fixe la dépense à 16 millions. Le plan qui accompagne le décret de 1862 intègre les liaisons ferrées entre le port de Penfeld, le port de Porstrein et la ligne de chemin de fer Brest-Paris dont l'inauguration a lieu le 25 avril 1865.

Prenant alors pleinement conscience du potentiel de développement d'un port connecté à un réseau ferré continental, les édiles demandent une modification du projet : la superficie des bassins sur la zone dénommée "port à marée" est augmentée et l'extension vers l'Est du bassin à flot est demandée. Le port que nous observons aujourd'hui est celui validé par décret du 17 mars 1869 (ingénieurs Maitrot de Varenne, Planchat et Fenoux).

Le nouveau port, implanté sur une ancienne grève, n'est ni coupé de la ville ni considéré comme une simple adjonction : les rampes d'accès contournant les fortifications, l'escalier monumental (1867) et la création d'un jardin public sur le lieu actuellement nommé "parc aux chaines" font du port, lors de sa création, un projet participant au développement urbain de la ville de Brest.

Port de cabotage vs port Atlantique

En 1839, date où s'établirent les premières lignes de vapeurs transatlantiques, Brest souhaite obtenir une concession de services postaux. L'objectif de créer et de développer une ligne de paquebots entre Brest et les Etats-Unis d'Amérique est présent dans la demande d'un port de commerce pour Brest, à Paris, par les députés Bizet, Pesron et Kerjégu, en 1843 ; la présence de la liaison ferroviaire Paris-Brest étant un des arguments en faveur du site brestois. Avant même la fin des travaux du port de Porstrein, Brest devient une escale des paquebots de la ligne Le Havre-New-York de la Compagnie Générale Transatlantique ; l'escale est supprimée en 1874, avant que le port de commerce ne soit opérationnel.

En 1907, se crée le comité d'étude de Brest-Atlantique. Voies ferrées (Paris-Brest), Canal de Nantes-à-Brest et Nantes-à-Lorient et l'ensemble des connexions fluviales et ferroviaires nationales et européennes intègrent les réflexions de développement du port de Brest à l'international (réflexions portées par l'amiral de Cuverville sénateur du Finistère de 1901 à 1912). Il y avait aussi la volonté de penser ce développement en lien avec Nantes et Saint-Nazaire dans une logique de réseau et non de concurrence. Quant à Claude Casimir-Perier (écrivain et fils du président de la République Jean Casimir-Perier), il propose, dans un ouvrage "Brest port transatlantique européen, projet de réorganisation des services maritimes et des chemins de fer français", de faire du port de Brest la porte d'entrée de la France vers les liaisons transocéaniques suite à l'ouverture du canal de Panama inauguré en 1914. Ce projet prévoyait une dizaine de bassins connectés aux voies ferrées, une gare maritime, une gare de marchandises et le comblement de l'anse de Saint-Marc et du Moulin-Blanc.

Georges Millineau, architecte et urbaniste de la ville de Brest, a dessiné à l'encre en 1913 ce port transatlantique : une ville nouvelle complète le projet portuaire. Là encore, on voit combien le projet portuaire est associé au projet urbain.

En dépit de ces projets, Brest est considéré comme un port de cabotage au début du 20^e siècle.

En 1913, Brest est le 19^e port commercial de France. C'est un port de cabotage : 5^e pour la réception et 15^e pour les expéditions. Le cabotage n'est pas que régional : la compagnie brestoise Chevilotte et la Compagnie Worms gèrent des liaisons avec Bordeaux et d'autres ports français. Les bassins du port accueillent essentiellement des unités dédiées au cabotage. Celui-ci est en forte augmentation à partir de 1915 : 695 000 tonnes puis 1 159 000 tonnes en 1917.

Nouvelle impulsion en 1917

C'est au port de Brest que les soldats américains débarquent sur le continent européen lors de l'entrée en guerre des U.S.A. en 1917.

Afin de répondre au mieux à la logistique de guerre, l'armée américaine apporte des modifications importantes au port de Brest : hangars, dépôts, prolongement de quai, augmentation de la profondeur du 5^e bassin, développement des voies

ferrées. Ces évolutions impactent l'activité commerciale du port : chevaux, œufs, céréales, coton, charbon, acier...autant de matières nécessaires au fonctionnement de plusieurs services de la guerre. Vins et bois cèdent la place au pétrole, produits chimiques, métaux, houilles qui deviennent majoritaires dans les transactions commerciales du port durant la Première Guerre mondiale.

La Première Guerre mondiale positionne Brest comme porte d'entrée de l'Europe. Dans les années 1920, l'absence d'hinterland du port de Brest lui fait perdre sa place dans les liaisons transatlantique au profit du Havre. Cependant, son positionnement géographique, la possibilité pour les navires à fort tirant d'eau d'être accueillis, préfigurent d'autres orientations mises en place au cours du 20e siècle.

Histoire de câbles et de communication

Depuis l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique, Brest, ses édiles et sa chambre consulaire souhaitent se rapprocher du continent américain. Si l'argument géographique de la proximité de la pointe bretonne à New-York n'a pas permis de réaliser, économiquement et sur la durée, le projet Brest-Atlantique, il a permis le déploiement depuis le 19e et jusqu'à nos jours des télécommunications.

Le premier câble sous-marin de télécommunication est posé entre le cap Gris-Nez (entre Boulogne-sur-Mer et Calais) et le cap Southerland (Angleterre) en 1850 : câble co-axial il fonctionne 11 minutes. En août 1858, 4 200 km de câbles sont posés entre Valentia (Irlande) et Trinity Bay (Terre-Neuve). La ligne fonctionna 20 jours. Pour mémoire, le télégraphe n'est inventé qu'en 1876.

Le premier câble transatlantique sous-marin reliant la France (Plouzané, site du Minou) aux États-Unis d'Amérique est posé en 1869 par la Société du Câble Transatlantique Français. En 1879, la Compagnie Française des Câbles Télégraphiques s'installe au Déolen (Locmaria-Plouzané ; fermeture de la station en 1962) : un câble s'y déploie pour rejoindre l'île de Saint-Pierre, pour relier Cap-Cod (sud de Boston). Le câble est en cuivre, dans du caoutchouc (gutta-percha), d'une longueur de 5 800km posé à 4 000 m de fond. La compagnie française des câbles télégraphiques (CFCT) installe en 1898 un câble reliant Brest à New-York.

Dans un contexte de forte concurrence sur une nouvelle technologie, une parcelle de 937 m² du nouveau port de Brest est attribuée au service des câbles sous-marins (Ministère des finances, télégraphes et postes) en 1879. Située à proximité du 5e bassin, cette parcelle permet au centre de pose et de réparation des câbles d'avoir accès à la mer et aux navires : la voie maritime étant la seule possible pour transporter les câbles de section et de poids importants. Le poste câblé du port de Brest existe toujours, aujourd'hui implanté au 6e bassin.

Une zone industrielle, un port de réparation navale

Georges Lombard, président de la chambre de commerce et d'industrie en 1948 : Notre port [...] ne doit pas être comme par le passé une ville maritime mais une zone territoriale aménagée pour la réception, l'évacuation, la manipulation et même la transformation des marchandises. Notre port devra avant tout être une zone industrielle, son but n'étant pas de plaire aux yeux, mais de procurer du travail aux ouvriers, de rendre service aux usagers, en contribuant à la richesse de notre ville, de la Région et du pays."

En 1926, la société d'études Brest-Port pétrolier obtient l'autorisation d'implanter une raffinerie. La commission nautique refuse que les pétroliers accostent au 5e bassin pour des raisons de sécurité ; stationnement sur duc d'albe à proximité de la digue sud est préconisé, des pipe-lines reliant les navires à la raffinerie. Le coût du projet porté par Pechelbron-Ouest (Pelchelbronn-Brest port pétrolier) oriente le choix d'implantation à Donges (décision 1933 ; réalisation 1935). Au début des années 1970, un second projet de raffinerie est proposé en lien avec le site irlandais de île Whiddy (1968). Le risque de pollution de la rade et de la ressource en eau potable associé au risque d'explosion ont mis fin à un projet au coût jugé élevé par les compagnies pétrolières.

Le port de Brest bénéficie des plans mis en place par la France durant les décennies d'après-guerre. La zone industrielle portuaire est créée, l'anse de Saint-Marc est comblée et de nouvelles infrastructures s'implantent en lien avec des activités commerciales et de réparation (quai charbonnier, poste hydrocarbures, formes 2 et 3, quai multimodal). Le dernier des projets étant celui du pôle Energies marines renouvelables (EMR). Cimenterie, usine de triturations, silos, conteneurs complètent le paysage portuaire de Brest visible depuis la ville, les communes limitrophes et la ligne de chemin de fer Paris-Brest.

Période(s) principale(s) : 2e moitié 19e siècle (), 20e siècle (), 1er quart 21e siècle ()

Description

Terminaux marchandises diverses :

4 quais ; 2 magasins généraux de 14 000m²

Terminal multi-vrac :

3 quais de déchargement (700m de linéaire en quai, tirant d'eau jusqu'à -13 m)

7 magasins de stockage

8 silos verticaux

1 station chargement/déchargement rail/route

Capacité de stockage de 160 000 tonnes

Terminal multi-modal :

600 m de linéaire de quai (côte -11.50m)
20 hectares de superficie
4 grues mobiles
1 passerelle RoRo
350 prises électriques pour les conteneurs frigorifiques
Embranchement ferroviaire (gabarit B+Paris)
Terminaux hydrocarbures :
appontement pétrolier
appontement gaz
Possibilité d'accueillir deux navires simultanément
Un nouveau terminal EMR :
40 hectares de surfaces pour accueillir les industriels
quai de 400 m adapté au chargement et déchargement d'éléments de grande taille et de masse importante.
16 grues mises en œuvre sur appontements spécialisés
712 000 visiteurs aux fêtes maritimes en 2016
3 compagnies avec des lignes conteneurs régulières
1 gare de marchandises
Connexion territoriale entre les îles du Ponant : 260 000 voyageurs annuels en 2019
3 900 m linéaires de quais
18 postes à quai
1 criée : 2 112 tonnes de pêche (2019)
14 paquebots en escale (2017) ; 11 855 passagers
3 formes de radoub
2 quais de réparation à flot
2 250 places aux ports de plaisance
Des services portuaires complets : douanes, capitainerie, poste inspection frontalier, services vétérinaires.
45 695 EVP (équivalent vingt pieds) en 2017

Eléments descriptifs

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la région

Le port de Brest

L'Inventaire des patrimoines culturels du port de Brest :

L'étude patrimoniale du port de Brest réalisée dans le cadre de l'Inventaire régional des patrimoines culturels des ports de Bretagne permet d'aborder les différentes techniques de constructions dans le domaine du génie portuaire (maçonnerie, béton armé, poldérisation...), les évolutions des activités marchandes et commerciales (charbon, vins, alimentations pour bétails, hydrocarbures, ferrailles, pêches, plaisance, câbliers, énergies marines renouvelables), des modes de stockage des marchandises (hangars, silos, conteneurs...) ainsi que leurs transports (fret maritime, routier, ferroviaire). Par l'observation et la description des évolutions on étudie l'histoire du port, des techniques, de l'économie en inscrivant en permanence les activités portuaires à l'hinterland et au foreland, en intégrant le port à la ville de Brest, à son urbanisme et à l'ensemble des réseaux de mobilités.

Tout au long de l'enquête et des analyses patrimoniales et historiques proposées, les notions de changement d'usage et réaffectations sont abordées (dépôts devenus bureaux ; voies ferrées devenues pistes cyclables ; zone de stockages transformées en parking...) mais aussi les changements d'affectation du parcellaire sur cette zone portuaire qui, en plus de 150 ans, s'est développée d'Ouest en Est le long de la falaise, par la création de terre-plein. L'emprise sur la mer, hauteurs et volumes de l'immobilier implanté le long des quais ou des réseaux routiers parcourant ou contournant le port, impactent fortement un paysage urbain, maritime et portuaire de ce fait en constante évolution. L'Observatoire photographique du paysage (OPP) de l'extension du polder de Brest a contribué à cette analyse : la diversité des points photographiques choisis démontrant la centralité du port dans le paysage de la rade de Brest.

Pour rendre compte de l'étude, le choix a été fait de séparer le **port de commerce** situé en contre-bas de la ville de Brest de la **zone portuaire actuelle** dont l'accès est interdit au public (rue de Kiel). Ainsi, les dossiers traitant des cinq premiers bassins historiques du port et des édifices qui s'y trouvent sont liés au dossier "**port de Porstrein, puis Napoléon, puis de commerce**". Les dossiers traitant de la zone de réparation navale et des activités commerciales sont liés au dossier "**port de Brest**".

A ce jour, 30 dossiers d'étude ont été rédigés dans le cadre de l'opération d'Inventaire des patrimoines culturels du port de Brest.

Un port régional multi-activités :

Port de commerce (conteneurs, agro-alimentaire, matières premières pour alimentation animale, granulats, béton, produits hydrocarbures), de pêche, de réparation navale, de plaisance et de transports de passagers, activités de sécurité maritime, d'accueil de croisières, base de missions océanographiques et scientifiques (IFREMER), site des Energies marines renouvelables (EMR) et base de Orange Marine, le port de Brest est un port multi-activités. 1er port de Bretagne, 15e de France, le port de Brest se déploie sur plus de 220 hectares de polder, à l'abri au cœur de la Rade de Brest (180km²). Transféré à la Région Bretagne en 2007, dans le cadre de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, le port de Brest est un ancien port d'intérêt national. La gestion du port est concédée à la Société portuaire de Brest (Région Bretagne, Chambre de commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne Ouest, Brest métropole). Certaines infrastructures ou bâtiments sont gérés par des entreprises privées (Guyot, Damen, Piriou...).

Références documentaires

Documents d'archive

- **Mouvements de navires, port de Brest, de 1813 à 1822**
Mouvements de navires, port de Brest, de 1813 à 1822
Archives municipales de Brest : 3O1 ; 3O2 ; 3O3
- **Ports, Brest**
Archives départementales du Finistère, 4 S 152-169
Archives départementales du Finistère : 4 S 152-169
- **Travaux du port de Brest 1810-1940**
Travaux du port de Brest 1810-1940
4 S 158-163
- **4 S SUP : port de Brest**
4 S SUP : port de Brest
Archives départementales du Finistère : 4S 1-45 ; 11-12 ; 23-26 ; 31-32 ; 37-40
- **1009 W : ports, port de Brest**
1009 W : ports, port de Brest
Archives départementales du Finistère : 1009 W9-1009 W 350

Bibliographie

- **Voyage dans le Finistère.**
CAMBRY, Jacques. **Voyage dans le Finistère.** Brest, 1835.
- **Ports maritimes de la France de Ouessant au Pouliguen**
Ports maritimes de la France de Ouessant au Pouliguen, Ministère des travaux publics (coll.), Paris, 1879.
- **Ports de Bretagne Atlantique, de Brest à Bourgneuf-en-Retz**
LOZAC'H, Alain. Ports de Bretagne Atlantique, de Brest à Bourgneuf-en-Retz. Ed. Coop Breizh, Spézet, 2008.
Région Bretagne, antenne portuaire (Brest)
- **L'arrivée du chemin de fer à Brest ou les effets d'une logique stratégique**
Christophe Le Bollan. L'arrivée du chemin de fer à Brest ou les effets d'une logique stratégique in Revue d'histoire des chemins de fer, n°38, 2008.
URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/420> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.420>
- **Schéma de référence portuaire de Brest, Brest Port 2040**
Schéma de référence portuaire de Brest, Brest Port 2040. ADEUPA, novembre, 2019.

- **Modélisation des ports de Brest, Rosario et Mar del Plata**

Rohou Bruno. Modélisation des ports de Brest, Rosario et Mar del Plata en tant que macro-systèmes technologiques complexes : application de la modélisation des connaissances pour l'histoire des sciences et des techniques". Thèse soutenue en décembre 2018.
Université de Bretagne Occidentale

Périodiques

- **Compte-rendu analytique des travaux de la Chambre de Commerce de Brest de 1865 à 1869**

Compte-rendu analytique des travaux de la Chambre de Commerce de Brest de 1865 à 1869. Ed. JP Gadreau, Brest, 1869.
Bibliothèque nationale de France

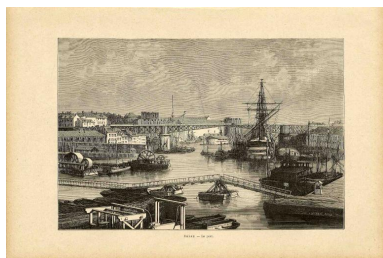
- **Patrimoines brestois**

Brest, métropole et ville. Patrimoines brestois, n°26, été 2015

Liens web

- Port de Brest, site de la CCI : <http://www.brest.port.fr/fr/>
- Pierre de Fermat : câbliez : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/video-le-pierre-de-fermat-l-etonnant-poseur-et-reparateur-de-cables-sous-marins-d-orange-marine-c1f11732-e0cb-4a25-85ee-7f958019fec8>
- L'Observatoire Photographique du Port de Brest : extension du polder : <https://bretagne-environnement.fr/OPP-port-brest-region-bretagne-ressource>
- Brest 1944-1964 : 20 ans de développement : <https://www.cinematheque-bretagne.bzh/base-documentaire-ce-brest-dont-il-ne-restait-rien-426-4597-0-1.html?ref=519778d48903dd67f8018267a0e75b70>
- Port de Commerce de Brest (1970 environ) : <https://www.cinematheque-bretagne.bzh/base-documentaire-port-de-commerce-de-brest-et-vivier-d-audierne-426-1563-0-1.html?ref=519778d48903dd67f8018267a0e75b70>
- Port de Brest (1947) : <https://www.cinematheque-bretagne.bzh/base-documentaire-en-pays-breton-426-11866-0-1.html?ref=519778d48903dd67f8018267a0e75b70>
- Port de commerce de Brest (1950 environ) : <https://www.cinematheque-bretagne.bzh/base-documentaire-au-port-de-commerce-426-13752-0-10.html?ref=519778d48903dd67f8018267a0e75b70>
- Peron Pierre, le port de Brest, estampe, 1950 : <https://musee-breton.finistere.fr/fr/search-notice/detail/sdm0lvh567ghz76dtzc55rmjm5012qq6jf7f3zg1y3vuerzs9q>
- Charles-Paul Furne et Henri Tournier, ports au pied des remparts, 1857-1858 : <https://musee-breton.finistere.fr/fr/search-notice/detail/2000-8-1-66-bre-f57fc>
- Mouvements de navires au port 1781-1791, 1813-1822 : https://archives.mairie-brest.fr/4DCGI/Web_FondsListeRegistres/6630/ILUMP15063
- Les mouvements des navires du port de Brest 1820-1822 : https://archives.mairie-brest.fr/4DCGI/Web_RegistreArt3O3/ILUMP28132
- L'explosion de l'Océan Liberty en juillet 1947 (INA) : <https://player.ina.fr/embed/AFE85002635?pid=1055538&key=a9af834da6647e5b81fab24193e1a5b2&autoplay=1>
- Port de Brest en 1909 : https://recherche.archives.finistere.fr/viewer/viewer/medias/collections/FI/0007FI/FRAD029_7FI_00073.jpg
- Ports maritimes de France : plan général du port de Brest (1869) : https://recherche.archives.finistere.fr/viewer/index.php/show/full//medias/collections/O/02O/2O0267/FRAD029_2O_00267_01_01.jpg

Illustrations



Lithographie de Blanchard, le port militaire de Brest, Penfeld en 1898
IVR53_20232905852NUCA

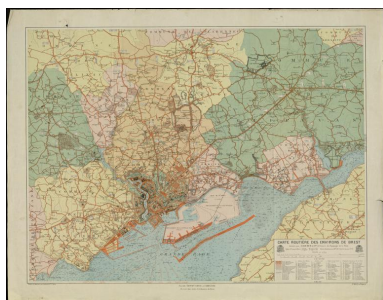


Port de Brest en 1909, gravé et imp. par Simon, Val-de-Grâce

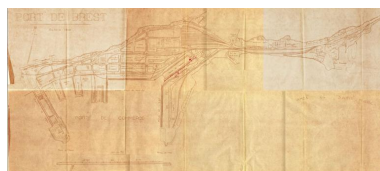


Projet de Georges Milineau : Brest transatlantique, daté de 1913

IVR53_20232905859NUCA

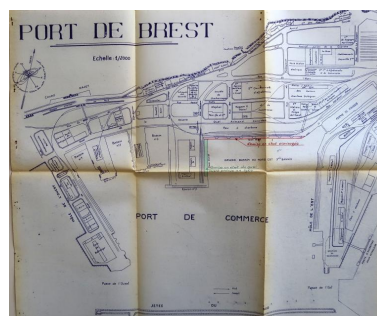


Carte routière de Brest et ses environs, J. Ogueur, 1919 : projection des différents projets de développement urbain
IVR53_20232905885NUCA



Plan du port de Brest (1946)
IVR53_20202905283NUCA

IVR53_20202905279NUCA



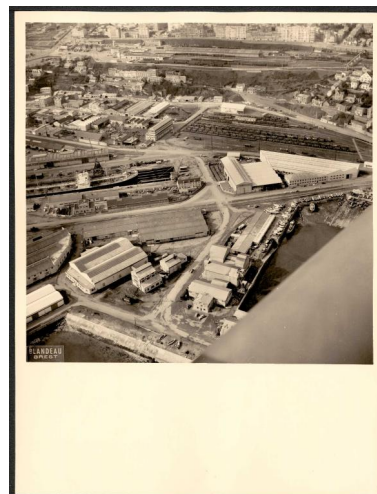
Plan du port de Brest (novembre 1960)
Repro. Erwana L'Haridon
IVR53_20222906318NUCA



Anse de Porstrein avant les travaux du port de commerce (av. 1860)
IVR53_20232905855NUCA



Zone industrialo-portuaire, vers début 1960
IVR53_20232905879NUCB



Vue aérienne, Forme 1, environnement portuaire et urbain en 1970 (photo Blandeau, Brest)
Phot. Blandeau
IVR53_20232905880NUCB



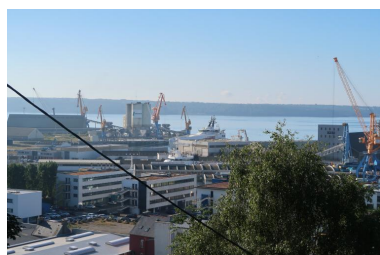
Vue du port de Brest en 1974
Repro. Erwana L'Haridon
IVR53_20212905830NUCA



Vue aérienne des bassins 5 et 6 et QR 2 (14/12/78)
Repro. Erwana L'Haridon,
Phot. Gernot
IVR53_20212905844NUCA



Vue aérienne du port de Brest entre la jetée Ouest, la digue Sud et la jetée Est (1978)
Repro. Erwana L'Haridon,
Autr. Gernot
IVR53_20212905845NUCA



Bassin 6, quai sud en cours
de construction (1977)
Repro. Erwana L'Haridon,
Phot. Gernot
IVR53_20212905889NUCA



5e bassin (quai Ouest),
grues protégées au titre des
Monuments historiques,
digue sud et développement
urbain (interface-ville-port)
Phot. Erwana L'Haridon
IVR53_20212957818NUCA

Port de commerce, vue
générale, depuis le GR34
Phot. Erwana L'Haridon
IVR53_20212905900NUCA

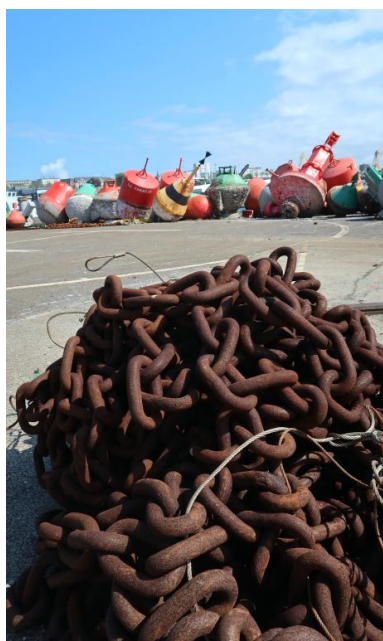


Le port, depuis l'avenue
Salaün Penquer
Phot. Erwana L'Haridon
IVR53_20212959902NUCA

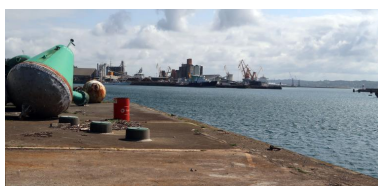
Port de commerce, port historique
de Porstrein, depuis le cours Dajot
Phot. Erwana L'Haridon
IVR53_20212905901NUCA



Le port de Brest, les rampes
d'accès au port, le Naval
Monument (mémorial
américain) depuis le cours Dajot
Phot. Erwana L'Haridon
IVR53_20212959903NUCA



Parc à Balises
Phot. Erwana L'Haridon
IVR53_20232905818NUCA



Port de Commerce depuis
le site des Phares et Balises
Phot. Erwana L'Haridon
IVR53_20232905819NUCA



Début du parcours de
valorisation du polder
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900344NUCA



Sculpture "Mémoires" dédiée
aux victimes de l'esclavage
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900345NUCA



Activités industrialo-portuaire :
énergies marines renouvelables
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900346NUCA



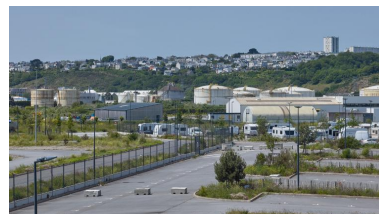
Vers un nouveau paysage
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900356NUCA



Les falaises de l'anse de Saint-Marc
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900361NUCA



Les falaises de l'anse de Saint-Marc
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900362NUCA



Paysage industriel et urbain de Brest
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900384NUCA



Périmètre SEVESO : stockage de
produits pétroliers raffinés liquides
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900385NUCA



Zone SEVESO :
stockage à haut risque
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900386NUCA



Bâtiment Damen : réparation navale
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900387NUCA



Citernes, magasins de
stockage, silos à proximité de
la plate-forme multimodale
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900388NUCA



Usine de trituration,
citernes et godets colorés
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900389NUCA



Mise en valeur de patrimoines
industriels : godets de grue
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900390NUCA



Usine de trituration
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900391NUCA



Vues des activités des 5e et 6e bassin
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900421NUCA



Paysage portuaire : activités
du quai est du 5e bassin
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900446NUCA



5e bassin et activités
industrialo-portuaires
Phot. Bernard Bègne
IVR53_20232900447NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Les ports de Bretagne (IA29132231)

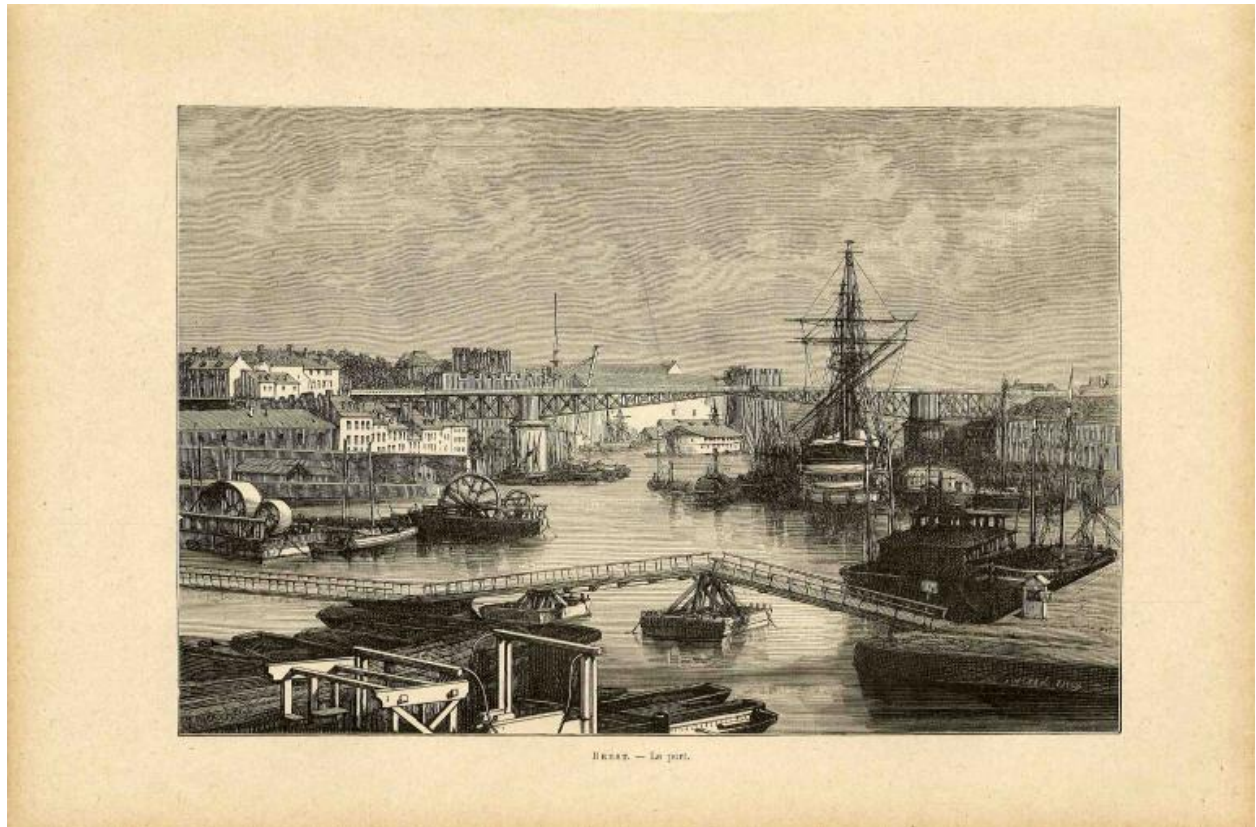
Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

6e bassin, infrastructures et activités, port de commerce (Brest) (IA29133641) Bretagne, Finistère, Brest
Forme de radoub n°2, quai de réparation n°1, port de commerce (Brest) (IA29133545) Bretagne, Finistère, Brest
Forme de radoub n°3, quais de réparation n°4 et 5, port de commerce (Brest) (IA29133577) Bretagne, Finistère, Brest
Les grues et l'outillage du port de Brest (IM29005744) Bretagne, Finistère, Brest
Port dit de Porstrein, puis dit port Napoléon, port de commerce (Brest) (IA29133515) Bretagne, Finistère, Brest
Quais de réparation 2 et 3, puis quais plate-forme multimodale ou terminal conteneurs et passerelle Ro-ro, port de commerce (Brest) (IA29133643) Bretagne, Finistère, Brest
Tableau et dessin, port de commerce de Brest de Lucien-Victor Delpy (IM29005753) Bretagne, Finistère, Brest, 1 place 19e R.I.

Auteur(s) du dossier : Erwana L'Haridon

Copyright(s) : (c) Région Bretagne



Lithographie de Blanchard, le port militaire de Brest, Penfeld en 1898

Référence du document reproduit :

- **Le port de Brest, Penfeld, 1898**
Le port de Brest, Penfeld, 1898
Archives départementales du Finistère : 11 Fi 119

IVR53_20232905852NUCA

(c) Archives départementales du Finistère

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Port de Brest en 1909, gravé et imp. par Simon, Val-de-Grâce

Référence du document reproduit :

- **Port de Brest 1909**
Port de Brest 1909
Archives départementales du Finistère : 7 Fi 73

IVR53_20232905859NUCA

(c) Archives départementales du Finistère

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Projet de Georges Milineau : Brest transatlantique, daté de 1913

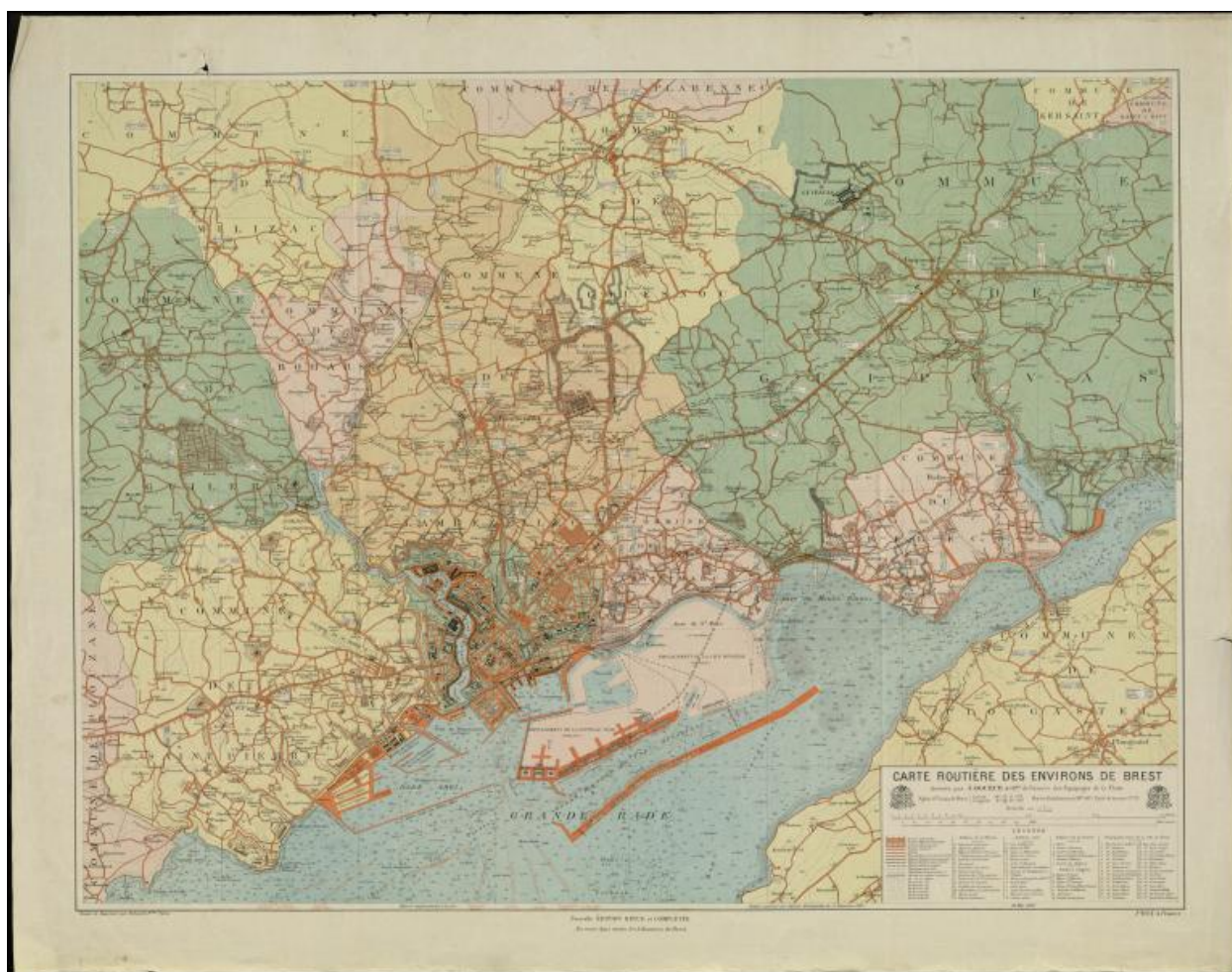
Référence du document reproduit :

- **Brest transatlantique 1913**
Projet d'un port transatlantique à Brest, Georges Milineau, 1913
Archives municipales de Brest

IVR53_20202905279NUCA

(c) Archives municipales de Brest

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Carte routière de Brest et ses environs, J. Ogueur, 1919 : projection des différents projets de développement urbain

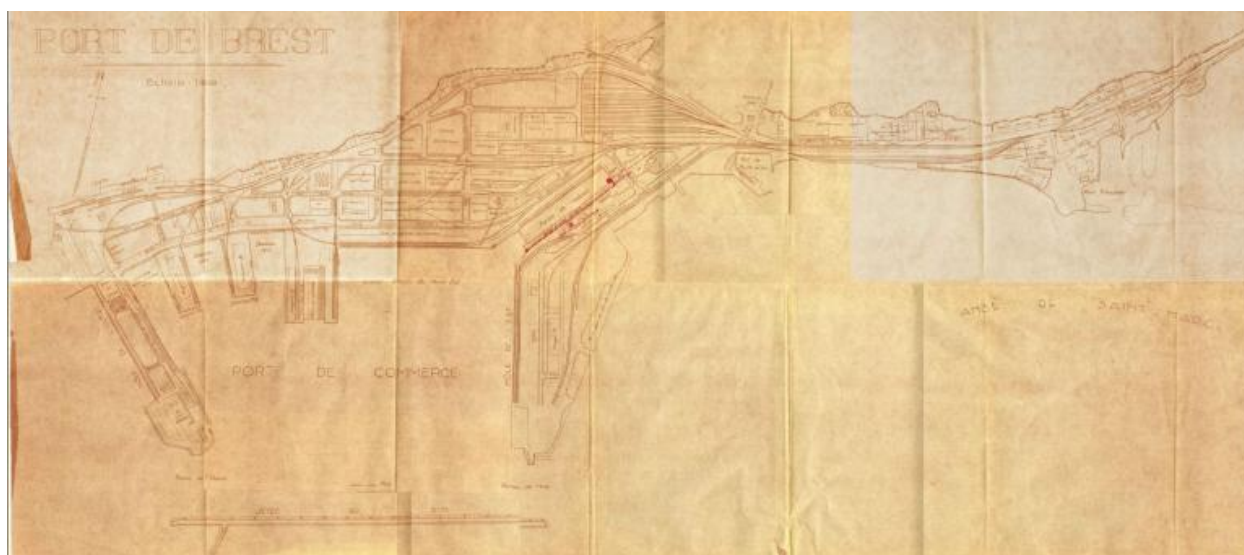
Référence du document reproduit :

- **Carte routière de Brest et ses environs, 1919**
Série 5Fi755, Carte routière de Brest et ses environs, 1919.
Archives municipales de Brest : 5Fi755

IVR53_20232905885NUCA

(c) Archives municipales de Brest

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

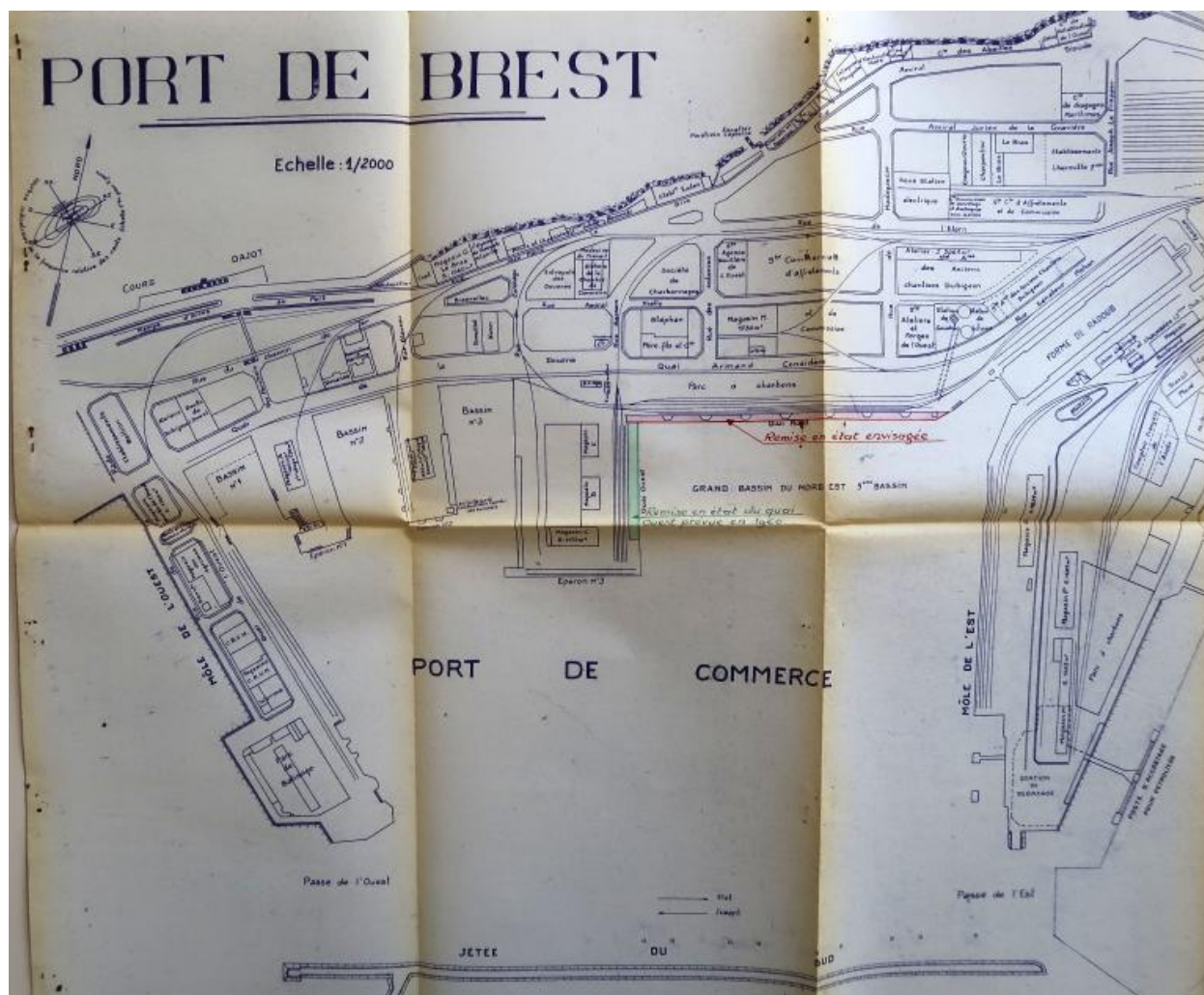


Plan du port de Brest (1946)

IVR53_20202905283NUCA

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du port de Brest (novembre 1960)

Référence du document reproduit :

- **Archives Région Bretagne**
Région Bretagne (Service des archives) : 314W339 ; 951W101 ; 591W114 ; 13Fi 994 à 996

IVR53_20222906318NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Erwana L'Haridon

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Anse de Porstrein avant les travaux du port de commerce (av. 1860)

Référence du document reproduit :

- **L'anse de Porstrein et le "Petit Jardin", avant le commencement des travaux du port de commerce en 1860**

L'anse de Porstrein et le "Petit Jardin", avant le commencement des travaux du port de commerce en 1860
Archives départementales du Finistère : 4 Fi 785

IVR53_20232905855NUCA

(c) Archives départementales du Finistère

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Zone industrialo-portuaire, vers début 1960

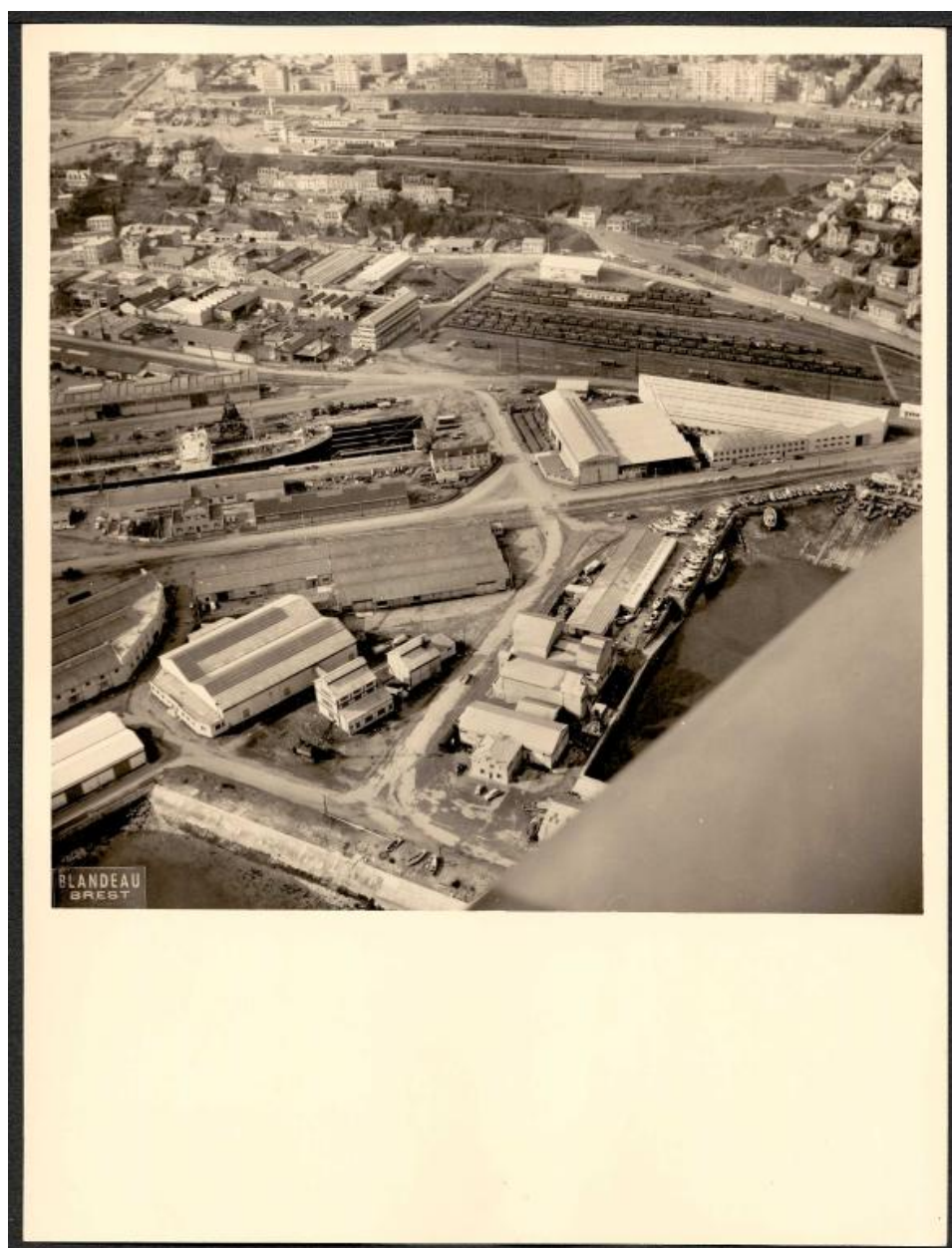
Référence du document reproduit :

- **Zone industrialo-portuaire de Brest vers 1960**
Zone industrialo-portuaire de Brest vers 1960
Archives municipales de Brest : 2Fi03529

IVR53_20232905879NUCB

(c) Archives municipales de Brest

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne, Forme 1, environnement portuaire et urbain en 1970 (photo Blandeau, Brest)

Référence du document reproduit :

- **Zone industrialo-portuaire, année 1960**
Archives municipales de Brest, 2Fi03338, Zone industrialo-portuaire, année 1960
Archives municipales de Brest : 2Fi03338

IVR53_20232905880NUCB

Auteur de l'illustration : Blandeau

(c) Archives municipales de Brest

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du port de Brest en 1974

Référence du document reproduit :

- **Photographie port de Brest**
Photographie port de Brest
Région Bretagne, antenne portuaire (Brest)

IVR53_20212905830NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 1974

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne des bassins 5 et 6 et QR 2 (14/12/78)

Référence du document reproduit :

- **Photographie port de Brest**
Photographie port de Brest
Région Bretagne, antenne portuaire (Brest)

IVR53_20212905844NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Erwana L'Haridon, Auteur de l'illustration : Gernot

Date de prise de vue : 1978

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du port de Brest entre la jetée Ouest, la digue Sud et la jetée Est (1978)

Référence du document reproduit :

- **Photographie port de Brest**
Photographie port de Brest
Région Bretagne, antenne portuaire (Brest)

IVR53_20212905845NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Erwana L'Haridon

Auteur du document reproduit : Gernot

Date de prise de vue : 1978

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bassin 6, quai sud en cours de construction (1977)

Référence du document reproduit :

- **Photographie port de Brest**
Photographie port de Brest
Région Bretagne, antenne portuaire (Brest)

IVR53_20212905889NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Erwana L'Haridon, Auteur de l'illustration : Gernot

Date de prise de vue : 1977

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Port de commerce, vue générale, depuis le GR34

IVR53_20212905900NUCA

Auteur de l'illustration : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Port de commerce, port historique de Porstrein, depuis le cours Dajot

IVR53_20212905901NUCA

Auteur de l'illustration : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



5e bassin (quai Ouest), grues protégées au titre des Monuments historiques, digue sud et développement urbain (interface-ville-port)

IVR53_20212957818NUCA

Auteur de l'illustration : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port, depuis l'avenue Salaün Penquer

IVR53_20212959902NUCA

Auteur de l'illustration : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le port de Brest, les rampes d'accès au port, le Naval Monument (mémorial américain) depuis le cours Dajot

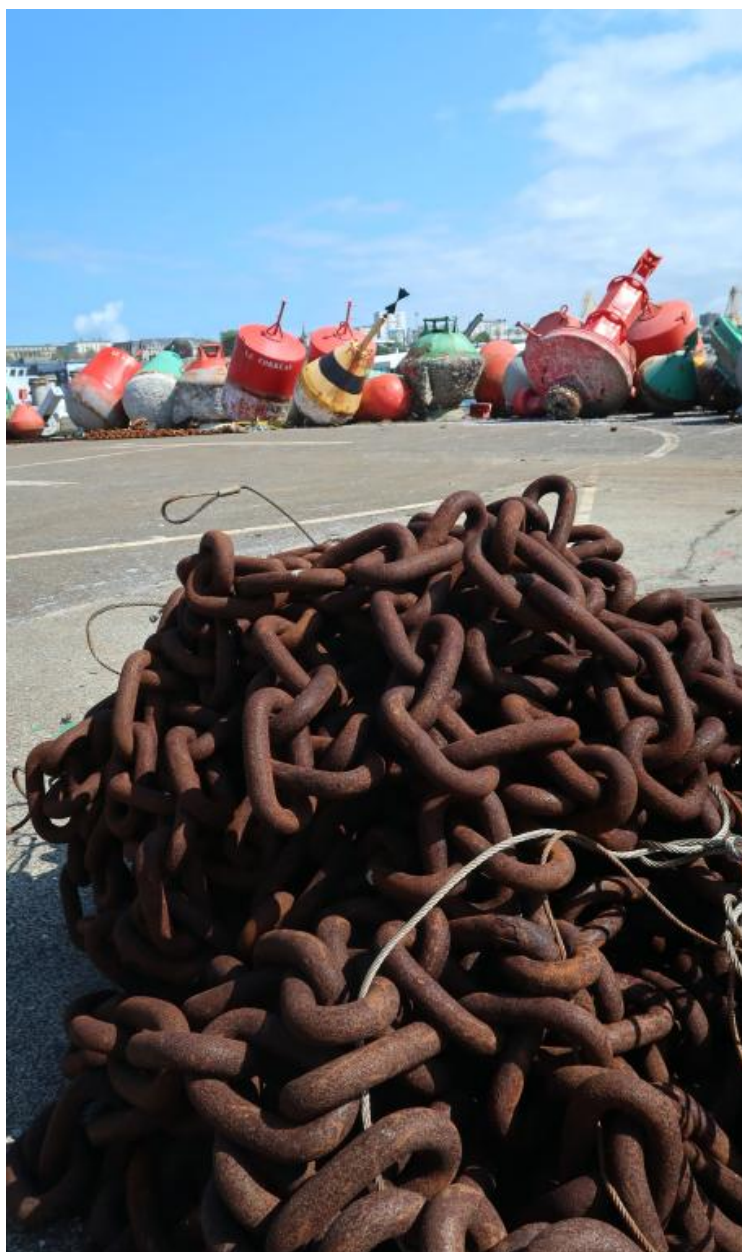
IVR53_20212959903NUCA

Auteur de l'illustration : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Parc à Balises

IVR53_20232905818NUCA

Auteur de l'illustration : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 05/2023

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Port de Commerce depuis le site des Phares et Balises

IVR53_20232905819NUCA

Auteur de l'illustration : Erwana L'Haridon

Date de prise de vue : 05/2023

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Début du parcours de valorisation du polder

IVR53_20232900344NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Sculpture "Mémoires" dédiée aux victimes de l'esclavage

IVR53_20232900345NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Activités industrialo-portuaire : énergies marines renouvelables

IVR53_20232900346NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vers un nouveau paysage

IVR53_20232900356NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les falaises de l'anse de Saint-Marc

IVR53_20232900361NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les falaises de l'anse de Saint-Marc

IVR53_20232900362NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Paysage industriel et urbain de Brest

IVR53_20232900384NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Périmètre SEVESO : stockage de produits pétroliers raffinés liquides

IVR53_20232900385NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Zone SEVESO : stockage à haut risque

IVR53_20232900386NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bâtiment Damen : réparation navale

IVR53_20232900387NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Citermes, magasins de stockage, silos à proximité de la plate-forme multimodale

IVR53_20232900388NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Usine de trituration, citernes et godets colorés

IVR53_20232900389NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Mise en valeur de patrimoines industriels : godets de grue

IVR53_20232900390NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Usine de trituration

IVR53_20232900391NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vues des activités des 5e et 6e bassin

IVR53_20232900421NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Paysage portuaire : activités du quai est du 5e bassin

IVR53_20232900446NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



5e bassin et activités industrialo-portuaires

IVR53_20232900447NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation