PORT DE PÊCHE

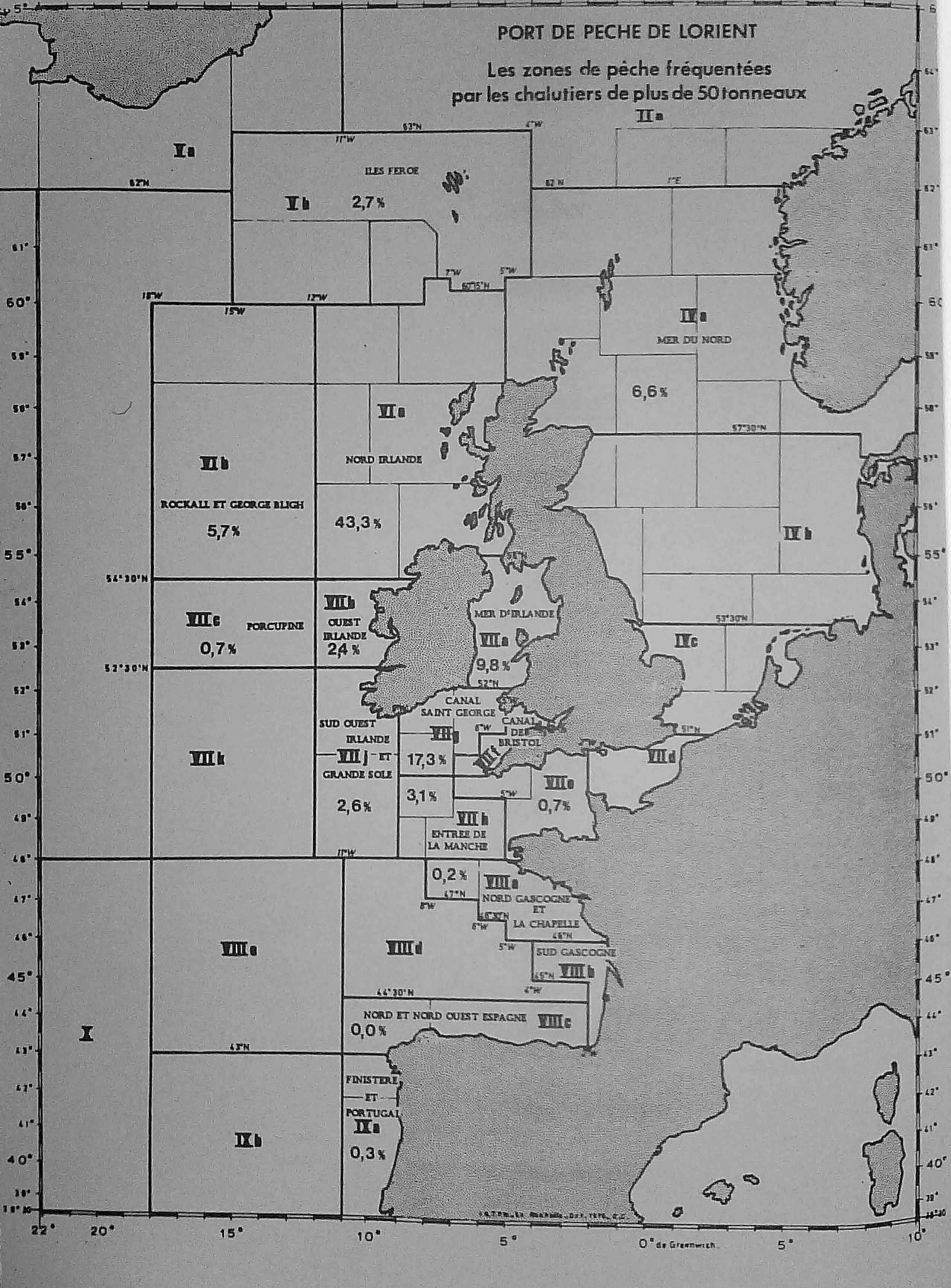
DE

LORIENT — KÉROMAN

1927 - 1977

PORT DE PECHE DE LORIENT

Les zones de pêche fréquentées par les chalutiers de plus de 50 tonneaux



LE PORT de PECHE de LORIENT

I - UN PEU d'HISTOIRE

Au début du siècle, le PORT de PECHE de LORIENT se trouvait relégué dans une étroite partie de l'avant-Port de Commerce, où quelques dizaines de mètres de quais lui étaient réservés.

Il n'était fréquenté que par 3 chalutiers à vapeur, la flottille étant composée en majeure partie d'embarcations à voiles et à rames pratiquant la pêche à la ligne et aux casiers à proximité des côtes, ainsi que d'embarcations pontées, à voiles, jaugeant de 3 à 18 tonneaux, appelés à l'époque chaloupes, pratiquant la pêche côtière au chalut à perche et la pêche au thon.

Après la première guerre mondiale, le nombre de petites embarcations diminue, les chaloupes, d'un type très lourd, font place à des voiliers plus sveltes et plus rapides, les "dundees" dont la jauge varie entre 30 et 50 tonneaux, navires spécialisés dans la pêche au thon dans le Golfe de Gascogne.

Certains, la campagne du thon terminée, arment au chalut à perche et le nombre de chalutiers à vapeur augmente : 20 sont à cette époque en service et l'on relève quelques essais timides de motorisation : 8 navires sont équipés de moteur.

Les conditions de débarquement sont toutefois déplorables. Déchargé par les moyens du bord, le poisson doit traverser la rue pour entrer sous la criée située en pleine ville, à proximité de l'actuel bâtiment de la Direction Départementale de l'Equipement. Les installations s'avèrent trop exigüës.

Pour faire face au développement de la pêche, l'on cherche alors une zone susceptible de permettre la création d'un port de pêche moderne, séparé du Port de Commerce.

Sous l'impulsion du Ministre RIO, le Commissariat à la Marine Marchande envisage, en 1918, la création en France de Ports spécialisés pour la pêche, analogues aux grands ports de pêche étranegrs comme en Angleterre : GRIMSBY, HULL et ABERDEEN, ou en Allemagne : BREMERHAVEN et CUXHAVEN ou en Hollande : IJMUIDEN.

A la suite d'une enquête d'utilité publique, LORIENT fut retenu pour devenir ce port de pêche moderne spécialisé et les raisons de ce choix furent les suivantes :

1 - au point-de-vue géographique, LORIENT se trouve au saillant breton de la Côte européenne et commande une étendue marine considérable, s'étendant du Golfe de Gascogne à l'Irlande,

2 - au point-de-vue économique, la possibilité d'exercer toutes sortes de pêche et de trouver une population de pêcheurs suffisante, LORIENT étant au centre d'un littoral bordé de très nombreux petits ports de pêche,

....

3° - au point-de-vue nautique, la situation de la Rade de LORIENT est exceptionnelle parce qu'elle offre aux bateaux un abri absolument sûr et un tirant d'eau important : LORIENT est le seul Port en eau profonde, de Brest à l'embouchure de la Loire.

Cette situation éminemment favorable plaideit en faveur de LORIENT et il était tout-à-fait justifié d'envisager l'avenir avec optimisme.

Ce fut M. Henry VERRIERE - alors Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées du Morbihan qui fut désigné, en Juin 1918, par les Pouvoirs Publics, pour étudier la construction du Port de Pêche de LORIENT. De par ses fonctions, M. VERRIERE connaissait parfaitement les lieux et le point de la Rade de LORIENT sur lequel il fixa son choix fut l'Anse de Keroman comme offrant des conditions très favorables et suffisamment distante du Port de Commerce. Le Port de Pêche put ainsi être construit, partie sur des terrains non bâtis et par conséquent de valeur relativement faible, et partie sur le rivage de la mer.

*

Les travaux, commencés en 1919, ont été achevés au début de l'année 1927.

*

Immédiatement, le succès vint couronner cette initiative brillante qui n'avait cependant pas manqué de soulever des critiques. Sous l'impulsion de son créateur, l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées Henry Verrière - devenu Administrateur Délégué de la Société d'Exploitation - le Port de Pêche voyait son trafic quadrupler entre 1927 et 1930. En dépit de la crise sévère qui frappait l'industrie des pêches, à partir de 1932, LORIENT conservait la place de second Port de Pêche français, dépassant DIEPPE et LA ROCHELLE qui le distançaient largement avant l'ouverture du nouveau Port de Pêche.

Après la crise des années 1930, la progression reprend et le trafic dépasse 33.000 tonnes à la veille de la seconde guerre mondiale.

Sous l'occupation allemande, toute la zone Ouest du Port, la Pointe de Keroman ayant été expropriée, une Base Sous-Marine, monolithe colossal de 1.500.000 m^3 de béton s'incrustait dans le sol rocheux et amputait ainsi la Concession, d'une superficie de 18 Ha. Entre-temps, les bombardements dont le nombre total a été évalué à 400 environ, tant par bombes explosives que par bombes incendiaires, se succédèrent presque jusqu'à la Libération.

Le Port partagea le triste sort de la ville aux 4/5 anéantie dans les nuits tragiques des 15 et 16 Janvier 1943.

Ce fut alors l'exode .....

Le Port, atteint dans ses oeuvres vives :

slipway éventré,
salle des machines du frigorifique écrasée,
bassins obstrués,

était abandonné par les bateaux de pêche réfugiés dans d'autres ports.

A la libération, en Juin 1945, le Port présentait un aspect désolant. Cependant, il fallait reprendre coûte que coûte l'activité plus nécessaire que jamais.

Le matériel, qui avait pu être - en dépit du danger - soustrait aux réquisitions allemandes et sauvé des bombardements - était remonté en ordre de marche.

Malgré des difficultés de toutes sortes, en moins d'un an de travail acharné, le Port rouvrait ses bassins aux chalutiers lorientais et à tous ceux des ports voisins.

L'activité reprenait sa marche ascendante puisque le tonnage total de poisson débarqué est en augmentation régulière d'année en année.

LORIENT reprenait alors sa place de Second Port de Pêche de FRANCE, par l'importance de son tonnage et de Premier par la variété des espèces pêchées.

II - DESCRIPTION du PORT

Le Port de Pêche de LORIENT est tourné vers le Sud-Ouest, c'est-à-dire, vers le large.

Sa superficie totale est de : 65 Ha. dont 8 Ha. environ en plan d'ea

a/ Infrastructure portuaire

Le Port proprement dit, comprend 2 bassins et le plan d'eau ainsi formé est séparé, d'une part, de la Rade par le môle Sud-Est construit sur pilotis et qui servait, avant la guerre, au stockage et à la manutention du charbon destiné aux chalutiers à vapeur et de la rivière du Ter, d'autre part, par la Presqu'île de Keroman, terminé par le môle Sud-Ouest qui avait donné lieu, avant 1939 à un lotissement important permettant l'installation d'industries connexes de la pêche (Ateliers de réparations - dépôts d'hydrocarbures - usines de traitement des déchets de poisson - chantiers de construction navales - usines de conserves - etc.....)

Malheureusement, toute la presqu'île de Keroman est actuellement occupée par la Base Sous-Marine dont nous parlerons plus loin.

Le Grand-Bassin, dragué à la cote (-4,00) permet à tous les types de chalutiers d'entrer au Port et à toutes marées.

Orienté Est-Ouest, il est bordé à l'Est, par un quai de 70 mètres en arrière duquel se trouve le frigorifique et, au Nord, par un quai de 250 mètres, réservé aux opérations de déchargement du poisson, vente et de mareyage.

Le Bassin Long continue le plan d'eau dans la direction Nord-Sud et se raccorde au Grand-Bassin par un Pan Coupé.

Le Quai Est de ce Bassin Long a une longueur d'environ 300 mètres et comporte les mêmes installations (Halles de vente - magasins de marée).

La longueur totale des quais est de 1.855 mètres dont 700 mètres réservés au débarquement et à la vente du poisson ; le reste, à l'avitaillement et aux réparations.

Tous les quais sont bordés de prises de courant électrique et les quais de criée comportent un réseau de distribution d'eau douce et d'eau de mer. Une grue mobile, d'une puissance de 10 tonnes, peut circuler sur tous les quais et permet les opérations de manutention de toute nature.

Deux remorqueurs : l'un d'une puissance de 300 CV,
l'autre, construit en 1974, d'une puissance de 700 CV., à propulsion "Voith-Schneider",

permettent de déplacer les chalutiers et d'effectuer toutes les manoeuvres des navires dans le Port.

b/ Halles de déchargement et vente du poisson

Les chalutiers entrant au Port sont amarrés à leur poste de vente et au fur et à mesure de leur ordre d'arrivée.

Le poisson est mis à terre dans des bacs en plastique dont le contenu est déversé sur des tapis roulants ou des tables, à l'aide de treuils hydrauliques et de portiques, pour être trié par tailles, espèces et qualités et mis dans des caisses également en plastique, d'une contenance de 50 kg.

Le poisson - vendu par lots de 3 - 6 ou 9 caisses et plus - est transporté par des tracteurs électriques vers les magasins de mareyeurs attenant aux Halles de vente.

Le Port de Pêche de LORIENT possède 700 mètres de criées permettant de recevoir jusqu'à 900 tonnes de poisson par jour, correspondant à la pêche de toute la flotte.

c/ Magasins de mareyeurs et installations diverses

Ces magasins qui - comme tous les bâtiments - appartiennent au Concessionnaire - sont loués aux mareyeurs. Contigus aux halles de vente, ils sont tous pourvus d'éclairage électrique, de cana-

....

lisations d'eau douce et d'eau de mer et beaucoup sont équipés de glacières et de fabriques individuelles de glace ; ils comportent un rez-de-chaussée et un étage. Leur superficie totale au sol est de : 10.700 m².

Le poisson, une fois livré aux mareyeurs, est conditionné et emballé par les employés de marée. Il est ensuite dirigé vers le terre-plein situé derrière les magasins de marée où il est chargé dans des camions isothermes pour être expédié vers l'extérieur.

Trois usines de transformation absorbent un fort tonnage de poissons communs pour la mise en filets, la fumaison, la conserve et l'exportation.

Une véritable chaîne continue relie ainsi la cale du chalutier jusqu'aux centres d'éclatement de toutes les régions de France.

Les chalutiers vidés de leur cargaison et les cales nettoyées sont ensuite remorqués vers le quai de 70 mètres ou le quai du Môle, en vue de leur approvisionnement en combustibles liquides, en glace et en vivres, avant de reprendre la mer pour une nouvelle marée.

Les chalutiers qui ont besoin d'effectuer des réparations sont dirigés vers les quais du Bassin Long.

Des ateliers privés, installés sur les terrains voisins de ces quais, sont chargés de ces travaux de réparation pour le compte des armements.

d/ Slipway

Au fond du Bassin Long, se trouve le slipway à pont basculant et pivotant, doté de 7 voies de garages dont une réservée aux constructions neuves.

Cette installation permet aux chalutiers de la flottille d'être mis à sec sur les voies de garage pour être carénés ou réparés. Elle permet d'accueillir les plus grosses unités actuellement en service dans la limite de 60 mètres de longueur, 11,50 m de largeur 1.300 tonnes en poids.

Aux abords du slipway, sont installés des chantiers de construction de bateaux de pêche dont le lancement peut être réalisé à l'aide du slipway lui-même et des entreprises de peinture et carénage.

FRIGORIFIQUE

L'usine frigorifique, édifiée sur le terre-plein Est du quai de 70 mètres, est un grand entrepôt de 50 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur, sur 4 étages, qui abrite une fabrique de glace et un centre de surgélation et de stockage de produits congelés.

....

Fabrique de glace

Au 4ème étage, sont installés 3 bacs à glace d'une capacité unitaire de 60 t/jour et un bac de 80 t/j, qui fabriquent de la glace en pains de 25 kg.

Le 3ème étage est complètement aménagé en chambres de stockage des pains de glace de 25 kg et peut contenir un stock total de 600 tonnes.

Le 2ème étage comporte également une chambre de 460 m³ servant de glacière, et peut contenir 250 tonnes de glace en pains.

En plus de la fabrique de glace en barres dont il vient d'être question, le Port de Pêche est doté de 3 tours de glace divisée :

. une tour de 50 t/j. composée de deux machines automatiques SABROE

. une tour de glace de 28 t/j. composée de deux machines SABROE

. une tour de glace de 100 t/j. composée de 4 machines SABROE

Ces tours de glace fabriquent de la glace en "écaille" qui est de plus en plus demandée par les mareyeurs pour le glaçage du poisson à expédier.

La production journalière de toutes les fabriques de glace énumérées ci-dessus peut être de l'ordre de 450 t/j.

Cet ensemble constitue l'un des plus importants ensembles frigorifiques de France. La puissance installée dépasse 3.000.000 frigories/heure et la production de glace peut dépasser 100.000 t/an.

La glace utilisée pour conserver le poisson à bord des chalutiers est transportée par convoyeur aérien permettant de livrer directement 100 tonnes à l'heure dans les cales des bateaux ou par chariots électriques pour de plus petites quantités. Les magasins de marée sont également ravitaillés en glace, par trains de bennes de 500 kg. Toutes les qualités peuvent être fournies :

glace en barres de 25 kg
ou broyée plus ou moins finement
ou en "paillette"

Equipements de surgélation et de stockage

Le rez-de-chaussée de l'entrepôt est doté de deux équipements de congélation rapide à - 45° c. comprenant chacun :

. un surgélateur à 4 cellules permettant de congeler à coeur du poisson ou des produits agricoles (petits pois, haricots, etc..)

....

Capacité d'un surgélateur : 160 tonnes environ par mois,
soit : 36 tonnes/semaine
de 6 jours actifs dont :

- un jour de pointe avec 8 tonnes maximum
- 4 jours moyens avec 6 tonnes

et - un jour creux avec 4 tonnes

Les produits surgelés peuvent être stockés en chambres de conservation à -18° à -20° c. réparties comme suit :

. rez-de-chaussée	: 4 chambres de 100 m³	.....	400 m³
. 1er étage	: 4 chambres de 230 m³	.....	920 m³
. 2è étage	: 1 chambre de	.....	460 m³
			1.780 m³

Les marchandises congelées et entreposées dans les chambres froides sont maintenues sous températures dirigées de 0 à -20°. Le trafic est d'abord composé de poisson mais il comprend également des denrées diverses comme les produits agricoles (petits pois, haricots verts), de la volaille, des abats, des légumes et des produits laitiers.

***

Le vaste programme d'équipement poursuivi prévoit encore la construction d'une gare routière destinée à améliorer les conditions de transport par camions isothermes qui prend une place de plus en plus grande dans l'expédition du poisson : 80 %. du tonnage total est expédié par la route, 20 % par voie ferrée.

Mais l'effort de modernisation et d'équipement doit surtout porter sur l'infrastructure et l'aménagement complet du plan d'eau qui permettrait d'augmenter de 200 mètres environ la longueur des quais disponibles en prolongeant de 200 mètres le quai Ouest du Bassin Long.

Actuellement, il est possible de débarquer et de vendre dans de bonnes conditions un maximum de 6 à 800 tonnes de poisson par jour. Si les apports étaient également répartis sur 300 jours ouvrables, ce sont quelque 150.000 tonnes par an qui pourraient, théoriquement, être traitées.

La pratique de l'ETALEMENT des APPORTS - mise en place au Port de LORIENT en 1976, assure un meilleur équilibre de l'exploitation des tonnages et une meilleure commercialisation du poisson.

III - ORGANISATION du PORT

Le Port de Pêche de Keroman, depuis son ouverture le 18 Juillet 1927, fonctionne sous le régime de la Concession.

De cette date au 31 Décembre 1972, l'Etat en avait donné la gérance à la Société du Port de Pêche de LORIENT.

Depuis le 1er Janvier 1973, le nouveau Concessionnaire est la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan à LORIENT (C.C.I.M.).

Aux termes du Cahier des Charges, la C.C.I.M. doit assurer l'exploitation du Port, des terrains, de l'usine frigorifique, des ouvrages et outillages portuaires établis par l'Etat lui-même ainsi que le service de la vente publique du poisson. En outre, le Concessionnaire doit assurer l'entretien des ouvrages portuaires, tant en ce qui concerne les plans d'eau que les bâtiments, le fonctionnement du frigorifique et de tous les annexes portuaires.

En contre-partie des obligations énumérées ci-dessus, la C.C.I.M., à l'exclusion de toutes autres personnes, a le droit de procéder à la vente publique du poisson dans l'étendue des terrains faisant partie de la Concession et est, en outre, autorisée à percevoir des taxes, redevances et locations définies par le Cahier des Charges et les soins de l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées chargé du contrôle.

De 1927 à 1977, l'ensemble des installations a triplé, la longueur des criées portée de 250 à 620 mètres, la superficie des magasins de mareyeurs de 4.000 à : 10.700 m², le nombre de garages du slipway porté de 2 à 7, la capacité de production du frigorifique de 120 à : 450 t/j, avec création d'un centre de congélation et d'entreposage de produits congelés, etc.....

Un personnel permanent de 200 ouvriers et employés est attaché à l'exploitation du Port de Pêche. Il s'y ajoute les équipes de déchargement dont l'effectif varie avec celui des chalutiers rentrés et peut atteindre certains jours plusieurs centaines.

Par ailleurs, les mareyeurs et leurs employés, les transporteurs routiers et les ateliers de réparations, constructions et industries annexes de la pêche emploient plusieurs centaines de personnes.

Le matériel que possède le Port de Pêche pour assurer toutes les opérations complexes dont il est chargé s'accroît et se diversifie avec les progrès de la mécanisation des manutentions.

Il comprend, notamment, 40.000 caisses de poisson et 400 bacs de déchargement en plastique,

15 chaînes de débarquement avec treuils et tapis roulants,

30 treuils,

3 portiques de déchargement et une centaine de tables de triage,

....

12 chariots transpalettes
30 chariots-porteurs pour la livraison du poisson
20 chariots électriques
20 bennes diverses pour la manutention et le transport de la glace.

Une grue mobile de 10 tonnes et deux remorqueurs de 700 CV. et 280 CV. sont à la disposition des Usagers et un atelier équipé de machines modernes pourvoit à l'entretien courant du parc de matériel comme des réseaux divers d'eau, d'électricité et de prises de courant.

CONCLUSION

D'une conception hardie dont la réussite a démontré la clairvoyance, le Port de Pêche de LORIENT constitue un pôle essentiel de la vie économique de la région. Tout en assurant le développement continu de l'industrie des pêches, il a pu dégager les ressources nécessaires à l'extension des installations. A l'issue du plan d'extension en cours d'achèvement, celles-ci permettront d'envisager l'avenir avec optimisme jusqu'au seuil de 120.000 tonnes de poisson débarqué par an, soit presque le double du trafic actuel.

Au-delà, les possibilités d'extension sur place se trouvent compromises par l'implantation d'une base sous-marine dans le Ter.

Mais quelles seront alors les méthodes de pêche et les besoins portuaires : il est difficile d'en préjuger. Toutefois, le passé étant le plus sûr garant de l'avenir, l'on peut être certain que le Port de Pêche de LORIENT saura faire face aux conditions nouvelles pour conserver la place qu'il a su prendre dans la Pêche française.

* * *

MAREES

En règle générale, un chalutier en exploitation normale effectue, dans l'année, 20 à 22 marées, d'une durée moyenne de 10 à 15 jours.

Les "côtiers" font des marées de un à six jours de mer.

* * *

....

ACHEMINEMENT de la MAREE

Avant la guerre, le trafic de la marée par route était pratiquement inexistant : il se faisait par chemin de fer.

Quelques années après la Libération, les camions isothermes font leur apparition, d'abord timidement, puis - d'année en année - leur nombre s'accroît.

A l'heure actuelle, l'on compte au Port de Pêche de LORIENT une trentaine d'Entreprises de Transports de marée, par camions isothermes.

L'on peut estimer que le tonnage de poisson transporté par route est de l'ordre de 80 % du tonnage total de poisson débarqué.

De son côté, la S.T.E.F. a mis en service des wagons-isothermes qui prennent le poisson en charge à Keroman.

***

INSPECTION SANITAIRE et QUALITATIVE

La totalité des apports de la Pêche est soumise à l'Inspection Sanitaire pratiquée par le Service Vétérinaire, en application de la loi du 8 Juillet 1965.

Cette inspection - assurée par un Docteur-Vétérinaire assisté de quatre Préposés - intéresse également les magasins de marée,
l'établissement frigorifique,
les exportations,
et les importations

Elle a permis de classer le Port de LORIENT au tout premier rang sur le plan de la QUALITE, et d'en faire à ce sujet le Port de référence pour l'organisation de l'Inspection en France.

***

PORT de PECHE de LORIENT-Keroman

TRAFIC ANNUEL du POISSON

années	tonnage	valeur en F	années	tonnage	valeur en F
1928	15.810	45.124.000	1960	49.138	71.514.000
1929	16.586	45.946.910	1961	49.811	76.375.000
1930	19.577	59.288.542	1962	51.060	85.850.000
1931	23.374	57.918.302	1963	57.000	92.314.500
1932	19.760	53.059.553	1964	60.000	92.314.000
1933	21.533	55.082.799	1965	61.750	100.448.400
1934	22.996	51.566.136	1966	61.500	97.000.000
1935	22.655	48.535.788	1967	56.200	94.000.000
1936	26.980	58.894.192	1968	56.864	97.000.000
1937	30.432	76.366.448	1969	58.348	107.241.244
1938	33.066	98.758.116	1970	60.606	121.252.430
1939	28.455	106.190.689	1971	60.635	132.015.035
1940	18.369	131.221.581	1972	62.914	147.369.085
1941	13.940	145.851.524	1973	74.446	185.492.035
1942	9.740	95.706.059	1974	78.169	233.693.619
1943	années de guerre		1975	69.862	216.820.031
1944	Port		1976	75.400	269.221.000
1945	détruit				
1946	7.805	166.994.721			
1947	15.913	528.983.755			
1948	25.363	1.666.693.755			
1949	30.578	2.394.693.003			
1950	32.060	2.550.653.390			
1951	32.562	3.234.803.277			
1952	35.867	3.906.709.825			
1953	38.025	4.147.036.146			
1954	38.896	4.790.670.065			
1955	43.239	5.234.630.170			
1956	43.790	5.660.856.051			
1957	45.000	5.950.340.000			
1958	46.512	6.422.224.600			
1959	49.503	7.032.811.236			

PORT de PECHE de LORIENT-Keroman

PRODUCTION ANNUELLE de GLACE

*

1927	.....	18.314 t	1960	.....	74.066 t
1928	.....	27.208	1961	.....	76.891
1929	.....	26.411	1962	.....	74.162
1930	.....	35.476	1963	.....	78.500
1931	.....	37.660	1964	.....	82.000
1932	.....	34.301	1965	.....	82.956
1933	.....	37.967	1966	.....	85.000
1934	.....	37.938	1967	.....	80.000
1935	.....	36.833	1968	.....	70.000
1936	.....	41.865	1969	.....	70.000
1937	.....	48.241	1970	.....	68.000
1938	.....	52.596	1971	.....	69.200
1939	.....	46.806	1972	.....	68.000
1940	.....	30.831	1973	.....	77.200
1941	.....	28.271	1974	.....	70.950
1942	.....	22.371	1975	.....	68.020
1943	.....	) Années de guerre	1976	.....	74.800
1944	.....	)			
1945	.....	) Port détruit			
1946	.....	9.973			
1947	.....	26.866			
1948	.....	42.198			
1949	.....	53.933			
1950	.....	54.915			
1951	.....	51.181			
1952	.....	54.531			
1953	.....	53.585			
1954	.....	56.033			
1955	.....	60.893			
1956	.....	59.367			
1957	.....	65.000			
1958	.....	66.382			
1959	.....	73.340			

EFFECTIFS des CHALUTIERS de LORIENT-Keroman

TONNAGE de JAUGE brute

(Situation au 1er Janvier de chaque année)

1927	.....	7.245 tx	1960	.....	24.132 tx
1928	.....	10.050	1961	.....	24.115
1929	.....	10.597	1962	.....	25.216
1930	.....	13.607	1963	.....	28.118
1931	.....	15.831	1964	.....	34.500
1932	.....	15.511	1965	.....	35.980
1933	.....	16.459	1966	.....	36.970
1934	.....	16.116	1967	.....	36.516
1935	.....	16.631	1968	.....	37.030
1936	.....	18.120	1969	.....	36.435
1937	.....	17.559	1970	.....	32.657
1938	.....	17.639	1971	.....	30.120
1939	.....	18.825	1972	.....	30.340
1940	.....	11.943	1973	.....	30.284
1941	.....	7.062	1974	.....	31.450
1942	.....	7.853	1975	.....	30.600
1943	.....	) années de guerre	1976	.....	29.600
1945	.....	) Port détruit			
1946	.....	7.173			
1947	.....	10.100			
1948	.....	15.713			
1949	.....	21.561			
1950	.....	22.050			
1951	.....	22.810			
1952	.....	23.190			
1953	.....	23.892			
1954	.....	23.849			
1955	.....	23.035			
1956	.....	23.446			
1957	.....	24.133			
1958	.....	25.548			
1959	.....	25.92[illegible]			

C.C.I.M

PORT DE PÊCH

DE LORIENT

KEROMAN

SLIPWAY

BASE

Anse de Kerolay

le TER

Plan d'eau de la Base Sous-Marine

SOUS

MARINE

BASSIN LONG

GARE ROUTIERE

SNCF

GRAND BASSIN

RADE DE LORIENT

Echelle 1/5000e