

Journée d'étude

« *Histoire du paysage industriel portuaire en France. Une étude de cas : le port de Brest* »

Centre F. Viète (Univ. Nantes) & CRBC (UBO)

UBO - 2 avril 2008
Faculté V. Segalen
Salle des thèses

Contacts :

P. Jarnoux : philippe.jarnoux@univ-brest.fr

S. Laubé : sylvain.laube@bretagne.iufm.fr

S. Sire : stephane.sire@bretagne.iufm.fr

RÉSUMÉS DES INTERVENTIONS

(dans l'ordre de passage)

« *Logiques de l'espace et logiques de production dans l'arsenal de Brest sous l'Ancien Régime* »

Philippe JARNOUX (UBO, CRBC)

L'historiographie de l'arsenal de Brest est abondante et s'appuie sur une longue tradition mais elle s'est surtout concentrée sur la mesure précise de la construction navale et sur les aspects directement militaires. En revanche, le monde ouvrier, en tant que tel, est moins bien connu et les processus de fabrication ont été encore moins étudiés.

Au-delà d'un regard historiographique, l'objet de cette communication est de mettre en relation contraintes topographiques et organisation de la production. Il s'agit d'essayer de savoir si les responsables de l'arsenal ont pensé l'organisation de la construction navale en fonction de l'espace dont ils disposaient et qu'ils devaient aménager ou si, au contraire, l'aménagement progressif de l'espace portuaire et la régulation de ses circulations internes se sont seulement fait au gré des nécessités immédiates et des aléas techniques.

« *Paysages industriels et Réalité Virtuelle* »

Eric MAISEL (CERV)

Nous montrons ici comment la Réalité Virtuelle peut contribuer à une meilleure compréhension, en particulier par le grand public, des sites industriels. Ceci au moyen de mécanismes d'immersion et d'interaction. Ce propos sera illustré par la maquette virtuelle des Capucins.

« Des forges de la Villeneuve aux ateliers des Capucins. L'évolution de l'espace à l'arsenal de Brest - XVIII^e –XIX^e siècle »

Catherine ABEGUILE-PETIT

La gestion de l'espace est un constant problème dans l'histoire des arsenaux de Marine car les lieux militairement stratégiques ne sont pas toujours les mieux adaptés au développement industriel. L'espace que l'arsenal de Lorient gagne, difficilement aussi, par l'aménagement de polders, les ingénieurs du port de Brest l'obtiennent d'abord en creusant la roche qui enserrait étroitement le port de part et d'autre de la Penfeld. Sur cet espace conquis par le travail des forçats, Choquet de Lindu établit de remarquables constructions qui donnent sa caractéristique au port de Brest pendant le XVIII^e siècle. Mais bientôt, l'étroitesse des berges de la rivière, qui ralentit le développement de l'arsenal et limite les choix énergétiques, fait envisager une autre solution. En 1767, s'ouvrent les forges de la Villeneuve, implantées sur les bords de la Penfeld, mais à 4 km du port ; c'est un établissement pionnier en France dans le traitement des métaux ferreux et non-ferreux. L'usine a été le premier établissement brestois à franchir le pas vers la mécanisation en recourant à l'énergie hydraulique. Une véritable communauté industrielle s'y établit mais la trop grande autonomie de l'établissement inquiète les administrateurs du port et, de surcroît, dès le milieu du XIX^e siècle, la rentabilité de l'hydraulique est remise en cause. L'usine ferme des portes en 1881, laissant de nombreux témoins bâtis de son existence. A cette date, un autre site a brillamment pris la relève : les ateliers des Capucins, dont la construction a débuté en 1840. Après de multiples tâtonnements et interrogations, il s'avère que, pour s'étendre, l'arsenal doit désormais gagner de la hauteur.

« Le port de Brest en tant que paysage industriel au XIX-XX^e siècle : une interprétation du point de vue de l'histoire des techniques »

Sylvain LAUBÉ et Stéphane SIRE (CFV et UBO)

Au travers de trois objets techniques majeurs de l'enceinte portuaire brestoise avant-guerre (dont des traces subsistent encore dans le paysage actuel), cette communication vise à présenter les thématiques et méthodologies de recherche développées au Centre F. Viète concernant le port de Brest et son arsenal du point de vue de l'histoire des techniques.

Le pont tournant de Recouvrance (1861-1944), le pont transbordeur (1909-1947) et l'ensemble du môle du viaduc avec sa grue-revolver (1866-1947) constituent en effet des éléments du paysage industriel à expliciter historiquement par leur cycle de vie : la demande sociale/économique/industrielle qui a conduit à leur construction ; leur construction et le contexte technologique et scientifique qui a amené au choix final de ces solutions techniques ; les usages et les évolutions techniques ; les raisons de leur disparition ; traces et mémoires.

Nous terminerons par présenter l'intérêt des outils informatiques tels que la constitution de base de données et la modélisation 3D cinématique pour la recherche en Histoire des Sciences et des Techniques

« Images de l’Arsenal de Brest au XIX^e siècle »

Nicolas MEYNEN (UBO, CRBC)

Lieu éminemment stratégique de Brest, l’Arsenal est au cœur même de la ville un territoire militaire où convergent les savoir-faire et les techniques modernes nécessaires à la réalisation de bâtiments de guerre tels que les navires de ligne en bois jusqu’en 1850 puis cuirassés.

On pourrait penser que la fonction d’armement implique une grande discrétion sur l’occupation du site et sur l’éventail des activités qu’y développe l’industrie nationale, mais l’iconographie du XIX^e siècle, particulièrement riche, nous ferait mentir.

L’ensemble des documents dégagés se révèle dans toute la diversité des techniques graphiques, avec de toute évidence une qualité esthétique inégale. Qu’ils soient dessins, estampes, photographies, planches de beaux ouvrages ou illustrations de guides touristiques, cartes postales et plans, comment documentent-ils l’Arsenal ?

« Ville et port : liens fonctionnels ou symboliques ? »

Patrick DIEUDONNÉ (UBO, Institut de Géo-Architecture) :

Depuis les premières implantations sur les rives de la Penfeld jusqu’à la conquête de la quasi-totalité du littoral communal, l’espace portuaire a entretenu avec l’espace urbain des relations variables. La ville, d’abord vue comme une sorte d’annexe nécessaire d’une activité maritime d’abord militaire, est devenue au fil du temps une entité autonome. Il faut déjà souligner que cette indépendance ne s’est concrétisée que tardivement dans le paysage monumental, avec la reconstruction d’une mairie et d’une place proportionnées aux dimensions de l’agglomération. L’activité industrielle et portuaire brestoise ne peut cependant pas être perçue au travers d’une relation strictement fonctionnelle avec la ville. L’organisation spatiale, les pratiques urbaines qui s’en saisissent, et l’image de la ville qui en résulte ont suivi des évolutions parallèles et parfois contradictoires donc nous tenterons de décrire les contours dans la seconde partie du XX^e siècle.

« Brest : Le plateau des Capucins »

Bruno FORTIER (Architecte)

Les murs de la Penfeld entourent, vers Recouvrance, un vaste promontoire où la Marine, vers 1850, avait créé d’importants ateliers. Le site est magnifique, si bien que la communauté urbaine a décidé d’y installer un équipement majeur et un nouveau quartier. Nous l’avons fait en imaginant là ce qui pourrait être une vitrine pour ce que Brest compte d’artistes, de chercheurs et, comme hier, d’aventuriers. Une place, à mi-niveau, permettra de gagner le cœur des Ateliers jusqu’à une rue centrale où trois grands pôles (Art et Design, Images et Sons, Sciences et Techniques de la Mer) s’afficheront dans des vitrines panoramiques et colorées.