

FRANÇOIS LE BRISE

F.LB. - UN ARMEMENT LORIENTAIS

PARMI NOUS, CERTAINS ONT CONNU LE « PETIT » FRANÇOIS LE BRISE.

Il faisait partie de la série de quatre petits navires à diverses, des 1.650 t, trois cales, machine à l'arrière et passerelle au milieu, vitesse 12 noeuds,. Ils étaient destinés à renforcer à partir de 1952, de Marseille et de Caen, les lignes de la Navale Caennaise sur



l'Algérie et à ouvrir l'hiver la ligne Casablanca-Dieppe.

L'un des quatre avait été financé¹⁾ en majorité par la Société des Bois & Charbons François Le Brise, de Lorient, on lui donna donc le nom de *FRANÇOIS LE BRISE* et il portait sur sa cheminée la marque « FLB ».

Il resta en service quatre ans avant d'être vendu en mai 1956 à la « Transat », qui le mit sur sa ligne russe de la Baltique. Il fut remplacé par un « *AMALTHÉE* », qui répondait

TOUTE SOCIÉTÉ : COMMERCE, ARMEMENT, PORTE UN NOM. CELLE QUI NOUS INTÉRESSE PORTE CELUI DE SON FONDATEUR, FRANÇOIS (MARIE) LE BRISE.

mieux aux attentes des chargeurs, car mieux ventilé, plus rapide.

La marque « FLB » ne reste pas longtemps absente d'une cheminée. Un an plus tard, en juillet 1957, elle réapparaît sur le *FRANÇOIS LE BRISE* (2), un sister-ship du *PHÉBÉ* (2). C'est un caboteur, du type « fer à repasser », qu'on voit sur les phosphates de Tunisie, les charbons de la Baltique, avec naturellement des Rotterdam-Caen et quand il le fallait des Caen-Flixborough ; une navigation plus proche du métier original : « Bois & Charbons » que pratiquait à Lorient François Le Brise.

Après neuf ans de gestion commune, la Société François Le Brise rachète les parts de la Navale Caennaise dans le navire, puis le vend, en 1969, à l'armateur norvégien de Stavanger, OH Mehling.

C'en est fini de la présence des navires « *FLB* » sur les mers, mais pas des intérêts de la maison François Le Brise dans le maritime et de sa coopération avec la Navale Caennaise. La Société François Le Brise reste quirataire dans un certain nombre de navires caennais ; pour ne citer que le *TY-PHÉE*, *L'ATHÉNÉ*, le *CALYMÉNÉ*, et possiblement d'autres.

Une présence à bas bruit jusque dans les années 1980 ; avant que tout ne passe dans la grande lessiveuse du rachat de la Navale Caennaise.

Que pouvons-nous savoir de lui ?

C'est qu'il naît en 1846, à Lorient, dans un milieu du petit commerce ; son père est marchand, sa mère²⁾ tient un débit de boissons. La famille est originaire de Ploërmel.

Le 23 août 1869, il se marie avec une D^elle Marie Joséphine Le Dantec, fille de Michel Le Dantec, directeur de l'école communale

1. L'apport de la Sté des Bois & Charbons François Le Brise correspond plus ou moins aux réparations de guerre dues pour la perte de l'ARMENIER pendant la guerre de 1939-1945.; La répartition des quirats est de 7/12^e pour François Le Brise, 5/12^e pour la Navale Caennaise;
2. Est-ce le « CAFÉ au CABOTAGE », qui jouxte les bureaux de François Le Brise sur les quais du bassin du Commerce ?

de la ville de Lorient. Il a vingt-trois ans et se déclare commerçant.

A-t-il été mobilisé pendant la guerre de 1870-1871 ? On pourrait le supposer, car on retrouve un Le Brise (François) enrôlé caporal à la 7^e Cie - Port-Louis - du 31^e Mobile - régiment du Morbihan. Mais, ce n'est pas sûr !

Bois & CHARBON, ARMATEUR

Jusque dans les années 1880, les importations¹⁾ de charbon du port de Lorient sont négligeables. Les touchées de voiliers en provenance des ports du Pays de Galles, de Cardiff, Swansea, peuvent par an presque se compter sur les doigts des deux mains.



Le Bassin du Commerce de Lorient du temps des voiliers. Des bricks, des chasse-marée. Archives Lorient.

LE PREMIER NAVIRE QU'ON CONNAISSE ÉTANT LA PROPRIÉTÉ DE FRANÇOIS (MARIE) LE BRISE EST LE BRICK C.G.M DE 135,55 Tx.

Il a été construit à Chantenay en 1868, il l'acquiert en 1888. Plus exactement 54/100^e des parts, car il en partage la propriété avec la famille Joubert d'Hennebont - 26/100^e - et le capitaine au cabotage Victor Mellin, de Ploemeur - 20/100^e.

L'année suivante, il achète une goélette ; la *THÉOPHILE* - parfois nommée *THÉOPHILE-MARIE* - de 112,15 Tx. Elle a été construite à Rezé en 1857.

Une remarque ! Ces voiliers ne sont pas

Plus certaine est sa qualité, quelques années plus tard, de négociant et d'armateur, puisqu'il est mentionné dans l'Annuaire de la Marine de Commerce française de l'année 1886, où il est enregistré dans les rubriques armateur, entrepreneur de lestage, commissionnaire en rouges, négociant et commissionnaire en charbons.

Par exemple, en 1873, il n'est sorti que douze cargaisons de Cardiff pour Lorient, pour un total de 2.171 t. Soit une cargaison moyenne de 180 t par navire ; celle que peut porter un brick, une goélette, des bâtiments de 20 à 30 m, qui sont seuls autorisés à accoster dans le bassin à marée du Commerce.

Dans le voisinage, il y a bien les Forges d'Hennebont, plus gourmandes, mais elles ont leur propre port et utilisent leurs propres navires²⁾.

C'est ce que font aussi les autres villes et ports du Morbihan, chacune et chacun étant ravitaillé par quelques bricks, lougres, barques pontées, qui trafiquent en direct avec les ports anglais ou gallois.

tout jeunes, ils sont âgés de 20 et 30 ans.

Il les destine au charbon, mais aussi avant



Stocks de poteaux de mine, en attente d'être chargés. Archives Lorient; Archives Lorient

1. Dans ces années, on compte environ une quarantaine de touchées par an en provenance du Pays de Galles, les 2/3 à destination d'Hennebont.;
2. Un porte un nom très singulier : « CIRAGES FRANÇAIS ». L'explication : l'actionnaire principal des Forges d'Hennebont est la Sté des Cirages Français.

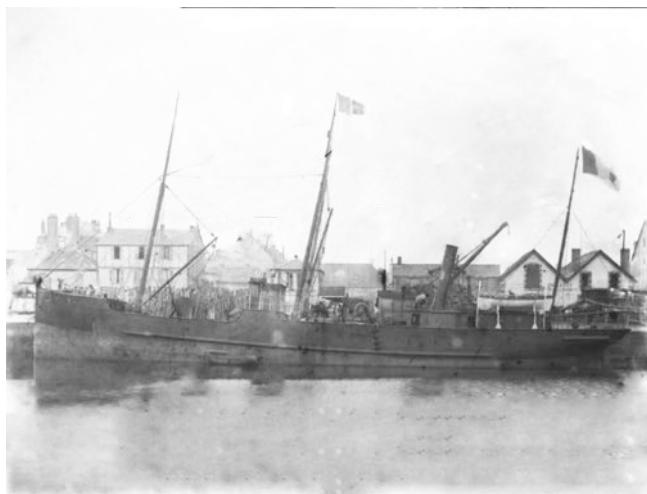
tout, à l'exportation des poteaux¹⁾ de mine en pin, dont les mines anglaises ont un énorme besoin. Ce bois est retiré en grandes quantités de la forêt de Floranges, descend jusqu'à Lorient par le Blavet, puis par le train.

On constate que les besoins de Lorient en bon charbon de chauffe de Cardiff aug-

mentent à partir de 1890 ; mais pas énormément. Le moment de la flambée de la demande n'est pas encore arrivé.

En attendant, pour assurer la régularité du flux d'envoi des poteaux de mines, il constate que les voiliers ne sont pas suffisants et qu'il lui faut passer au navire à vapeur.

C'EST AINSI QUE FRANÇOIS LE BRISE
ACHÈTE, EN 1893, SUR CALE DANS UN
CHANTIER DE GLASGOW, UN PETIT
VAPEUR À COQUE EN BOIS DE 41M, QU'IL
NOMME F.L.B. ; IL DOIT PORTER TOUT
JUSTE 300 T.



F.L.B.

Construit par les chantiers John H. Glamour & Co de Glasgow - Lancé le 27/7/1892 sous le nom de NORSEMAN pour John Macfarlane & Co de Glasgow - Acquis sur le chantier - Vapeur à coque en bois à hélice - 270 grt - 103 nrt - L 41,65 m - l 6,82 m - TE 3,05 m - Machine 3 cyl. 37 nhp - environ 250 ch - par Muir & Houston Ltd Glasgow - Vendu à Normande de Navigation à Vapeur, Le Havre, en 1904 - Sources : Shipping & Shipbuilding. UK / Archives Lorient.

Ce qu'il avait entrevu en 1890, la montée des tonnages des charbons commence à se produire en 1898, il doit renforcer son offre de transport ; le F.L.B. N'est plus suffisant. Il doit trouver du tonnage.

Il y est d'autant incité qu'il voit surgir cette année-là la concurrence d'un nouvel arrivant : la maison Jotte-Latouche - Marcesche²⁾.

1. Les poteaux de mine - qui sont comptés à l'unité - proviennent de Bretagne, mais surtout des Landes par Bordeaux et du Portugal.;
2. Il possède en 1898, deux petits voiliers : la *LOUIS-MARIE*, une goélette, et le *SAINT-MICHEL*, un dundee. Il faudra attendre 1902 pour voir arriver l'*ARVOR*, un petit steamer de 650 t.
3. Pendant la même semaine sortaient pour Caen : de Cardiff 1 navire avec 1.748 t, de Port-Talbot 2 navires avec 1.999 t.

Émile Marcesche en est l'animateur et veut couvrir les mêmes métiers que François Le Brise : négociant, usinier, et armateur au commerce, et plus tard à la pêche. Il veut faire même plus : en ouvrant une agence de courtage au pays de Galles.

C'est ainsi qu'il fait construire aux Chantiers de la Seine - Claparède Frères - à Argenteuil (Seine & Oise), un vapeur plus important que le F.L.B. - il porte 600 t -, qu'il nomme **COAT-COAL**. C'est un nom singulier, qui mêle dans un langage breton-an-



COAT-COAL

Construit par les Chantiers de la Seine des Frères Claparède, Argenteuil (S & O) - Lancé le 12 août 1898 - Essais de consommation, le 12 avril 1899 - Port en lourd env. 600 t - L 55 m - l 8 m - Creux 5 m - TE 3,50 m - Machine compound de 450 ch - Vitesse 10 nds - Perdu en mer, en route de Lorient sur Cardiff, dans la nuit du 15 au 16 septembre 1906 - Un seul survivant. Archives Lorient.

glaient les noms des deux marchandises qu'il devra transporter : le bois et le charbon.

De 1899 à 1913, les statistiques³⁾ des tonnages de charbons et agglomérés déchargés à Lorient - celles des navires qui débarquent leurs cargaisons à Hennebont en

sont exclues - précisent qu'en 14 ans Lorient a été touché à 485 reprises par des navires en provenance de Cardiff, 286 de Swansea et 411 de Barry Docks, ce qui fait en moyenne sur la période 85 touchées en provenance de la Manche de Bristol an avec probablement une progression vers la fin de la période.

Pour confirmer cette tendance, il suffit de lire la chronique maritime de LA DÉPÈCHE DE BREST du 12 septembre 1913 qui détaille les expéditions de charbon de la semaine précédente des ports de la Manche de Bristol vers les ports français. On y lit que le marché est atone, qu'à destination de Lorient trois navires ont chargé 1.743 t à Cardiff, un navire et 321 t à Newport et un navire et 658 t à Port-Talbot. Soit un total de cinq navires dans la semaine avec un tonnage total de 2.722 t et un chargement moyen de 544 t.

Toujours pour faire face à la demande François Le Brise achète, en 1903, en seconde main, l'*ARBETAY*. C'est un vapeur qui peut porter environ 1.000 t. Il est long de 67 m, ce qui lui permet tout juste d'entrer dans

C'EST UNE CROISSANCE TRANQUILLE, QUI EST INTERROMPU PAR LA PERTE TRAGIQUE DU COAT-COAL LE 15 SEPTEMBRE 1906.

Ce jour le vapeur disparaît dans le mauvais temps, dans le NW d'Ouessant, en route de Lorient sur Cardiff, avec un chargement de poteaux de mine. Sur son équipage de 12 hommes embarqués, on ne compte qu'un seul survivant, le second capitaine Laurent Texier. Il a la chance d'être récupéré par un cargo norvégien après être resté 33 heures dans l'eau. Sa famille apprendra la bonne nouvelle que huit jours plus tard, quand ce navire le déposera à la fin de son voyage, à Savone.

Il est remplacé rapidement, moins d'une année plus tard, en août 1907, par le *SCORFF*, d'un tonnage légèrement supérieur, satisfaisant toujours aux contraintes nautiques du port de Lorient.

le bassin du Commerce. Il remplace le doyen *F.L.B.*, qui est rapidement vendu à un armement havrais.



ARBETAY - à droite -

Construit en 1888, chez William Simons & Co - Renfrew (London Works) - Lancé le 12 juillet 1888 - Livré à A & AY Mackay - Passé chez PJ Turnbull, Glasgow, en 1897 et acquis par la Sté Bois & Charbons François Le Brise en 1903 - 1.098 grt - 635 nrt - L 68,20 m - l 10,21 m - Creux 3,98 m - Machine compound 3 cyl. 106 nhp (environ 750 ch) - 1 hélice - Perdu le 14 octobre 1912, sur les rochers de Penzance. Source : Shipping and Shipbuilding. UK



SCORFF

Construit en 1907 chez Scott & Sons, Bowling - Lancé le 16 août 1907 pour le compte de Sté Bois & Charbons François Le Brise, Lorient - 665 grt - 306 nrt - L 55,50 m - l 8,67 m - Creux 3,42 m - Machine compound 3 cyl. 99 nhp - env. 700 ch - 1 hélice -

Vendu en 1934 à A. Benato & Cie Genoa - Devenu VIRGINIA - Motorisé en 1937 ; diesel de Manheim Motorwerke - Dernier propriétaire : Giuseppe Looz, Napoli - Naufragé le 5 décembre 1966.

PENDANT CE TEMPS, ON NE SAIT PAS
QUAND ET POURQUOI CELA A
COMMENCÉ, LA DISCORDE RÈGNE AU SEIN
DES ASSOCIÉS DE LA SOCIÉTÉ BOIS ET
CHARBONS - FRANÇOIS LE BRISE.

Le « fondateur » François Le Brise, à qui avaient été octroyées 215 actions, sur un total de 650 au moment de la constitution de la société, qui en a vendu et continue à en vendre - il lui reste 143 actions, le 25 mars 1906 -, n'est plus majoritaire aux yeux des autres associés¹⁾. Il est contesté par leur ensemble et malgré cela veut conserver le pouvoir.

Le différend est porté jusqu'au Tribunal commercial de Lorient le 6 décembre 1907

EN 1912, C'EST AU TOUR DE L'ABERTAY
DE SUBIR LES ALÉAS DE LA MER.

Heureusement, avec une fin moins tragique pour les hommes, puisque tous sont récupérés sains et saufs. Le cargo s'est simplement mis au sec, le 14 octobre, sur les cailloux du côté de Penzance ; bien rangé à côté d'un gros long-courrier qui l'a précédé. Son capitaine Jean Georges, inscrit au quartier de Vannes, qui s'était vu félicité peu de temps auparavant pour la bonne tenue de son navire, se voit jugé en 1913 par le tribunal maritime de Caen. En fin d'année, le marin Berthou du *SCORFF* a moins de chance. Alors que le navire fait route dans la tem-

CETTE ANNÉE, BOIS ET CHARBONS
FRANÇOIS LE BRISE DÉPOSE AUPRÈS DE
L'ADMINISTRATION UNE DEMANDE
D'AUTORISATION POUR CONSTRUIRE DANS
LE QUARTIER LA PERRIÈRE, ENTRE LE
BASSIN DE KEROMAN ET LE QUAI DE
KERGROISE, UNE USINE D'AGGLOMÉRÉS.

Elle est destinée à la fabrication de briquettes qu'utilisent les chalutiers à vapeur, de plus en

1. Malheureusement, nous n'avons pas pu établir leur liste. Il s'agit probablement de négociants, de propriétaires-rentiers, de membres de professions libérales, d'officiers de Marine, de leurs veuves.
2. Autant les documents, les articles de journaux sont rares sur François Le Brise et la société « Bois & Charbons », autant ils sont nombreux, bien documentés sur Émile Marcesche. Ce dernier occupe une grande part de la vie entrepreneuriale et sociale de Lorient. On peut le comparer à un Pierre Allaingillaume (voir bulletin AANC 2021) ;

et à la Cour d'appel de Rennes le 23 décembre 1909. Les deux juridictions donnent tort à François Le Brise.

On ne connaîtra pas l'origine et la teneur du ou des désaccords qui opposent François Le Brise et les autres actionnaires. Nous supposons que des choix à prendre concernant la politique de l'entreprise devant l'entreprise d'Émile Marcesche²⁾ sur le commerce du charbon et la vie économique lorientais, n'y sont pas étrangers.

Quels qu'ils soient, ils ne persisteront pas très longtemps ; François Le Brise décède le 15 février 1911, à l'âge de 65 ans. On ne lui connaît pas d'enfants.



Les bureaux de la Sté Bois & Charbons François le Brise et le café «Au CABOTAGE» - immeuble à droite -, sur les bords du Bassin du Commerce. Archives Lorient.

pête de Barry-Dock sur Lorient, il est enlevé par une lame.

plus nombreux. Le premier a été mis en service en 1898, ils étaient sept en 1904 et seize avant la déclaration de guerre de la Grande Guerre. Sur les 220.000 t de charbon importées à Lorient, près d'un tiers - 60 à 70.000 t - sont transformées en briquettes ou pas, sont destinées aux chalutiers à vapeur.

L'usine²⁾ est stratégiquement placée entre le port de pêche et le quai à pondéreux en projet en eau profonde de Kergroise, qui



Le **BLAVET** sortant du bassin du Commerce. Archives Lorient

BLAVET

Construit en 1913 par les Ateliers et Chantiers de Bretagne, La Prairie du Duc, Nantes - Lancé le 6 août 1913 pour le compte de la Sté Bois & Charbons François Le Brise - 1.510 tpl - 2.025 tjb - 503 tjin - L 65,00 m - l 10,50 m - Creux 5,20 m - TE 4,38 m - Machine compound 3 cyl. 780 ch - 1 hélice - 2 cales - Capacité des cales 1.627 m³ - water-ballasts et peaks 240 tx - Soute à charbon 100 tx - Mâts de charge et treuils à vapeur 1.500 kg - État-major et équipage 15 hommes.

affranchira les prochains charbonniers des contraintes du bassin du Commerce : lon-

gueur et proximité d'une activité sale avec le centre de la ville.

Le **BLAVET** est commandé et construit aux Chantiers de Bretagne, à Nantes. Il est livré le 6 août 1913. Si sa longueur de 65 m l'autorise à entrer dans le bassin du Commerce, ses formes plus ramassées lui permettent de charger plus de charbon. On lit que sur un voyage de Cardiff sur Lorient il a pris un chargement de 1.254 t. Laurent Texier, le rescapé du **COAT-COAL**, en prend le commandement.

Ce qu'on remarque, c'est que dans la relation par la presse des cérémonies du baptême du **BLAVET** à Lorient, à l'issue de son premier voyage, il n'est à aucun moment cité le nom de François Le Brise. On y apprend seulement que c'est M. Oisan, le directeur, qui reçoit les invités, que la marraine est M^{me} Le Hénaff, le parrain est M. Beaubois ; il est présenté comme propriétaire à Quimperlé.

AU MOMENT DE LA DÉCLARATION DE GUERRE DES EMPIRES CENTRAUX CONTRE LA FRANCE, LE 3 AOÛT 1914, LA SOCIÉTÉ DES BOIS ET CHARBONS FRANÇOIS LE BRISE ARME DEUX NAVIRES : LE **SCORFF** ET LE **BLAVET**.

Ils continuent les voyages qu'ils effectuaient avant la guerre, des rotations entre le Pays de Galles, Cardiff, Swansea et Lorient.

Le **SCORFF** traverse les quatre ans sans dommages.

Ce n'est pas le cas du **BLAVET**¹⁾, qui, le 1^{er} octobre 1916, ne peut échapper à l'attaque d'un sous-marin allemand.

Il est 13 h 30, le **BLAVET** est à 24 milles dans le S13E de Longships, en route à 8 nds vers Ouessant, vent de SSE fraîchissant et faible visibilité, n'excédant pas 2 milles et demi, quand un sous-marin émerge à ¾ de mille sur son avant. Le cargo essaie d'abord de s'enfuir en modifiant sa route.

1. On peut consulter à ce sujet le site internet www.wrecksite.eu qui répertorie les positions des épaves de navires dans les eaux occidentales et relate les motifs de leur perte.



Les docks et les «spouts» du port de Cardiff. Le navire amarré sur coffre ressemble fort au **SCORFF** : allure, tonnage et cheminée.

Au bout de vingt minutes, le cargo reprend son cap initial ; c'est pour trouver le même sous-marin, qui fait surface à ¾ de mille sur son avant, qui lui intime de stopper, en marquant la semonce de deux coups de canon.

Puis le sous-marin s'approche et ordonne à l'équipage du **BLAVET** d'abandonner le navire et de se rendre à son bord. Une fois l'opération exécutée, le sous-marin, utilisant

le canot du cargo, envoie une équipe de sabordage, qui razzie les instruments de navigation : compas, montre, baromètre, et place les engins explosifs. L'opération prend plus d'une heure, avant que le cargo ne sombre.

Au retour de l'équipe de démolition, les hommes du **BLAVET** doivent reprendre place dans le canot et sont abandonnés à

**AU LENDEMAIN DE LA GRANDE GUERRE,
LA SOCIÉTÉ BOIS ET CHARBONS
FRANÇOIS LE BRISE SE RETROUVE
QU'AVEC LE SEUL SCORFF,**



Briquettes de chauffe sortant de l'atelier de fabrication. Archives Lorient.

C'est au moment où la reprise des importations de charbon devient essentielle, encore plus importante qu'avant le conflit.

En effet, c'est l'époque où la flotte chalutière à vapeur de Lorient va atteindre son

**À L'ENTRÉE DE LA 2^E GUERRE MONDIALE,
LE SEUL NAVIRE QUI RESTE À LA SOCIÉTÉ
BOIS & CHARBONS FRANÇOIS LE BRISE
EST L'ARMENIER.**

Il est réquisitionné par la Marine française et est transformé en dragueur de mines.

En 1940, au moment de l'armistice, il est en Angleterre, à Cardiff. Il est réquisitionné

leur sort. Ils voient le même sous-marin couler de la même façon le **CAP MAZAGAN**, un petit vapeur de l'armement morlaisien Le-couvre F. Ils croisent un brick russe, qui à leur approche prend peur.

À 22 heures, le dundee anglais **ALABAMA** les recueille et les dépose à Falmouth.

âge d'or, allant jusqu'à représenter la moitié du tonnage français, avec des besoins croissants de charbon.

Il faut donc trouver un navire. C'est l'**ARMENIER**¹⁾, construit par les chantiers J. Drewes & Co NV, de Gideon (Hollande), pour le compte du Lloyd Royal Belge S.A, Anvers, livré en 1922, que la Société Bois & Charbons François Le Brise acquiert le 30 novembre de la même année.

À part quelques rares nouvelles de chargements, d'incidents nautiques, tel celui quand le **SCORFF** doit se mettre à l'abri à cause de la tempête sous l'île Lundy, peu de faits sont rapportés sur la société dans la vingtaine d'années qui séparent les deux conflits mondiaux.

Sauf, peut-être, le décès de la veuve de François Le Brise, née Maria Le Dantec, le 17 octobre 1924. Elle laisse dans son testament la belle somme de 200.000 F à la ville de Lorient - 100.000 F pour ses hôpitaux et 100.000 F pour la création de prix de vertu. Ce geste conduit la ville à rebaptiser, en décembre 1924, la rue de la Liberté en rue François Le Brise.

par le MOWT - Ministry of War Transports - et sert pendant cinq ans comme navire de service et navire cible.

À l'issue de la guerre, en avril 1945, il est jugé en si mauvais état que la Marine britannique préfère le mettre au sec sur la plage de Littlehampton - près de Portsmouth - et le dépecer.

1. N'ai pas trouvé - ni photo, ni fiche - des caractéristiques de ce navire.

AINSI FINIT LA PARTIE LORIENTAISE TRÈS SUCCINCTE DE L'ARMEMENT FRANÇOIS LE BRISE,

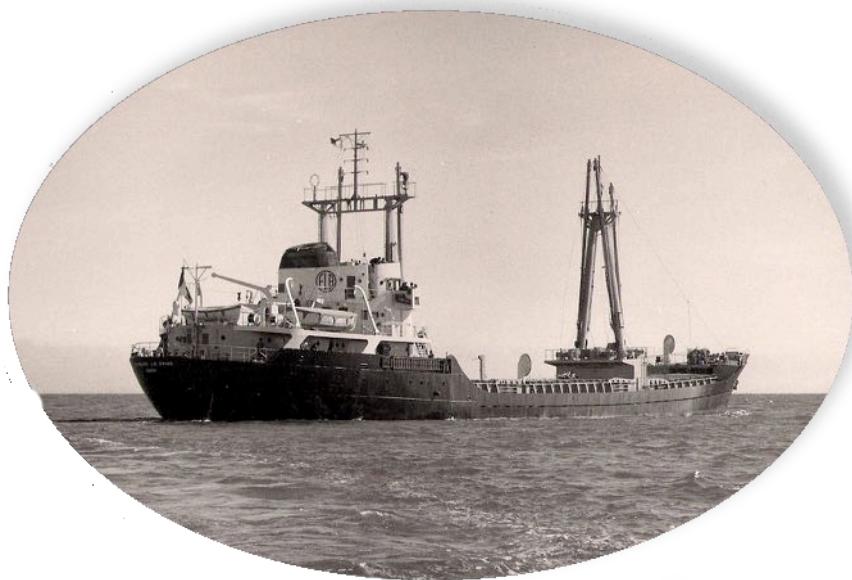
Un armement témoin de l'histoire de dizaines de négociants, usiniers locaux, qui en même temps étaient des - très - petits armateurs. À l'exception de quelques-uns, après le boom d'un petit siècle du charbon dans l'industrie, les chemins de fer, la navigation à vapeur, ils n'ont pu résister à son déclin et n'ont pu trouver d'autres trafics ; la marche étant trop haute pour leurs petits moyens.

La rédaction de cet article n'a pu être réalisée que grâce aux travaux, qu'il faut citer :

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938, de Michel Perrin. On y retrouve les noms des navires, de leurs capitaines, dont l'origine et le patronyme ne sont pas inconnus à la Navale Caennaise : Couëdel, Fardel, Coturel, etc. ;

*Annales de géographie n°201 - Le nouveau port de pêche de Lorient, chalutage et charbon (1927), par C. Robert Muller ;
L'ensemble portuaire de Lorient, de Federico J. Martinez-Roda, Revue Noroises n°119 ;
Abrégé d'histoire de Lorient, de la fondation (1666) à nos jours (1939) ;
L'armement charbonnier Marcesche (1898-1939), par Pascal Boisson ;
Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939), par Pascal Boisson ;
Les Archives photographiques de la ville de Lorient.
Et toujours les rubriques maritimes dans le quotidien Ouest-Éclairs (1912-1944) - devenu Ouest-France - qu'on trouve sur www.gallica.fr.*

F. CHAILLER



FRANÇOIS LE BRISE (2), chargé, sortant de Caen.
Archives AANC.