

ACTE UN, MUSIQUE! Mars 2010

Création graphique de livrets d'information organisant documents d'archives, images, textes d'Histoire, documents juridiques... afin de sensibiliser, dans un panorama complet mais non-exhaustif, au patrimoine en danger à Brest, Finistère, France... sur les falaises de Poullic al Lor...

UN GRAND MERCI A CYBERACTEURS!! <http://www.cybaracteurs.org/>

Sources qui nous ont permis de travailler à l'élaboration collective de livrets d'information:

Mise à disposition gracieuse du dossier d'instruction des plaignants qui ont attaqué le permis de construire en justice dès février 2007 (papiers administratifs, correspondances, rapport de la DRAC...)

[Le mystérieux passé de Porstrein](#), document écrit et présenté par Mr René Le Bihan au Cercle Naval le 24 avril 2009 (texte passionnant à lire absolument)

[Industries près du Cours Dajot](#), extrait du site «Nos souvenirs d'hier» <http://www.lebouguen-lesbaraques.infini.fr>

Documents, textes récoltés en vrac aux Archives de la Marine (exemple: Cahiers de l'Iroise)

[Brest face à la mer](#) «trois siècles de marine et d'arsenal» Bernard Cros, Jacques Littoux – Ed. Le Télégramme, 2005

[Le vieux Brest à travers ses rues](#) recueil d'articles écrit par Louis Delourmel – «dépêche de Brest et de l'Ouest» à la rubrique “les rues de Brest”, publiés tout au long de l'année 1922 - Ed. de Paris, 1923_

[La vie à Brest de 1848 à 1948](#), J.Foucher, GM.Thomas (deux tomes) – Ed. de la Cité, 1975

[Le vieux Brest et ses cartes postales](#)J.Foucher, GM.Thomas – Ed. de la Cité, 1969

[Au temps de la voile dans la rade de Brest](#) Françoise Pelennec, Jean-Charles Trédunit – Ed. Coop Breizh, 1998

[Ports de Brest](#) «“les racines du futur”, 150 ans d'histoire», Alain Boulaire – Ed. Nouvelles du Finistère, 1995

[Brest «souvenirs...souvenirs»](#), Annie Henwood, René Le Bihan – Ed. Palantines, 1996

[Gens de Bretagne](#) «1880 – 1960» Christian Bougeard – Ed. du Chêne/Hachette, 2009

[Brest et les peintres du XVII siècle à nos jours](#), Ed. Musée des Beaux-Arts de Brest (catalogue d'exposition), 2008

[Brest en flânant](#), GM Thomas – Ed. de la Cité, 1984

[Secrets et vertus des plantes médicinales](#) – Ed. Sélection Reader's Digest, 1977

Sites internet auxquels nous avons fait allusion ou nous ayant également nourri(e)s:

www.portde.info www.Tela-Botanica.org www.finistere.equipement.gouv.fr

www.espaceeducatif.ac-rennes.fr <http://wikipedia.org/> www.archi.fr

<http://brestvieethistoire.blogs.letelegramme.com/>

UN PASSÉ MYSTÉRIeux À PORSTREIN

Tout porte à le croire, on tend, depuis deux tiers de siècle, à associer le Brest d'hier à la formule "dont il ne reste rien", qui avait, dans l'émotion, caractérisé la ville de l'après-guerre. Néanmoins, sitôt que l'on cherche, on découvre des traces oubliées, voire inconnues. Ainsi en est-il, entre les gares et les terre-pleins du port, de constructions envahies par la végétation, à deux pas des "jardins verticaux" récemment dégagés par la communauté urbaine, alors qu'ils furent fréquentés dès le XVIII^e siècle. Bref, il s'agit, dans le quartier Poullic-al-Lor, de l'ancienne falaise, à proximité immédiate d'une grosse maison protégée par l'État. Construite par et pour l'entrepreneur Armand Marc, c'est le seul édifice privé que l'on sache dessiné par l'urbaniste Jean-Baptiste Mathon qui notamment conçut, entre 1943 et 1948, le plan de renouveau du Brest détruit par la guerre. Longtemps abandonnées, ces parcelles, qui prolongent vers l'ouest les importants travaux menés il y a peu, ont excité la curiosité de quelques voisins ou curieux et déclenché l'exploration des terrains. Sur place, dans les buissons, autant que dans les livres et les dossiers.

DES RUINES SOUS LES FEUILLES

Las, les traces écrites, textes ou plans, n'abondent guère ; les ouvrages semblent plus muets que le site. Recouverts de plantes aussi denses que variées, ces espaces seraient-ils oubliés de tous ? Non, certains ont lu un plan détaillé de 1790, d'autres connaissent une table portant la marge du célèbre plan en relief achevé en 1811 que conservent les Invalides, d'autres ont examiné une toile de Jules Noël, peinte vers 1874. Un petit musée normand l'expose désormais. On y montre un aménagement en terrassettes portant des vergers, des boqueteaux ; on y représente un long immeuble à trois niveaux. Celui-là que l'on observe encore, à l'abandon, depuis la bordure nord de la rue Amiral-Troude. Aujourd'hui, si l'on progresse dans les fourrés, évitant les ronciers, écartant les herbes hautes et se faufilant sous les branches, celles des fruitiers ou celles des arbres sauvages, on atteint des murets de schiste, divers escaliers et des parallélépipèdes dont on remarque le tracé sur le plan de la ville et du port de Brest dressé en 1875, bref des immeubles actuellement délabrés, ou bien leurs ruines, parfois réduites à un tas de moellons, à une cheminée de briques.

A l'évidence, des témoins d'un bâti assez dense, bien des fois remanié ; partout domine le réemploi, d'impose la récupération. Par chance, les multiples interventions récentes de techniciens, voire d'experts et celles, foncièrement utilitaires, des squatters voisins en quête de bois d'usage, ont dégagé du végétal des sentes et ici des parois insoupçonnées, là des ouvertures ignorées. Bien sûr, la magie du lieu diminue à mesure qu'augmente sa lisibilité. Néanmoins, les interrogations demeurent. Que sont ces trouées maçonnées, aux voûtes de mortier ? Sans aucun doute, des fours à chaux. Le tableau de Jules Noël confirme qu'il existait, à la fin du premier tiers du XIX^e siècle, une anse en pied de falaise. On pouvait y débarquer et cuire le calcaire chargé à Plougastel. Aussi pensera-t-on que les épais corbeaux de granite blanc, alignés face à la rade, au rez-de-chaussée de l'une des grandes maisons, soutenaient autrefois une solide plate-forme où recevoir les blocs.

OUBLIÉE, L'INDUSTRIE D'AUTREFOIS

Incontestablement, à la jonction de la ville et de la mer, aujourd'hui de la gare et du port, on se trouve, en présence de vestiges d'une installation industrielle. Récemment, un effondrement fortuit permit d'accéder sous le plus grand four et d'y découvrir un tunnel voûté de briques rouges, afin d'attiser le foyer pris dans le haut mur de moellon. Qui s'y aventure et retourne vers la rade, éclaire deux grosses plaques de fonte, naguère mobiles, permettant de réguler l'aération du conduit. Mais le souterrain ne s'ouvre plus au sud : obturant l'ouverture, un épais mur de schiste longe désormais un sentier, protégeant la terrasse du glissement. Si l'on entre dans le corps des deux fours accolés, on observe la fraîcheur des parois. Leur utilisation dut être éphémère, s'il y en eut : le temps écoulé aurait pu décaper la suie, en effacer les marques, néanmoins ni la pierre, ni le mortier ne conservent de traces visibles à l'œil, celles d'une chauffe habituelle au grand feu. Pour quelle raison a-t-on mené puis délaissé ces gros travaux de soutènement d'une falaise instable par de grands murs en gneiss local ? Oui, on s'interroge, d'autant plus fort qu'à peu de distance vers l'est, juste sous la villa Mathon moderne, on devine bientôt une autre construction, dans un angle de hautes parois maçonnées. Il ne s'agit plus d'un four à chaux mais d'une installation à sole et réverbère, semblable à un four à pain, bien improbable en ces lieux.

Tout conduit à penser à un four à pouzzolanes factices. Car en 1833, parut à l'Imprimerie royale un rapport écrit en 1830 par M. Petot, ingénieur au port (entendons l'arsenal), sous les ordres du directeur des travaux hydrauliques, Trotté de la Roche. Ces Recherches sur la Chaufournerie faites au port de Brest opposaient, entre autre, la cuisson du calcaire compact dans un foyer à bois, pour obtenir de la chaux, et le travail du gneiss décomposé, broyé en noix, torréfié dans un four à réverbère pour recueillir un gravier propice au ciment romain, ainsi nommé par analogie à celui utilisé dès l'Antiquité, pour lier des mortiers très résistants, obtenus sur cette base volcanique et capables de durcir dans un milieu aqueux. Repérée dans la région de Naples, cette poudre rougeâtre se révélait particulièrement précieuse pour la construction de quais et de digues, de jetées et de bassins, sans parler de celle des phares que le XIX^e siècle développait, tant en mer que sur les côtes exposées. Le projet de création d'un vaste port à Brest et le balisage de la pointe de Bretagne ne pouvaient d'évidence que faire exploser la demande de cette denrée rare, qu'elle fût naturelle et importée ou factice et produite à partir du gneiss local. La Marine royale, pour ses besoins particuliers, fit étudier et construire un tel four sur son propre domaine. L'initiative privée pouvait ici la relayer.

UNE LUTTE BIEN INÉGALE

Malheureusement, l'entreprise se trouva promptement étranglée par des travaux colossaux ; On en rêvait depuis longtemps. Brutalement réveillés par l'action en haut lieu du baron Lacrosse et conduits avec une énergie inhabituelle, ils modifièrent radicalement l'aspect de la ville : sur terre, on prolongerait vers Brest la voie ferrée venant de Paris. Un temps arrêtée à Guingamp car il fallait creuser des tunnels près de Plouaret, enjamber d'un viaduc la vallée de Morlaix et négocier avec le Génie militaire l'implantation à Brest de la gare terminus. Sur ce point, le site de Keruscun eut, un

temps, la préférence ; le choix limitait les terrassements d'infrastructure. Les élus, ceux de la Ville comme ceux de la Chambre de commerce, insistèrent avec succès pour rapprocher le nouvel établissement du rempart ; signe évident de commodité. Et l'on éventa le parc de Kerstears, isolant le château de son accès; on barra le vallon du Douric qui, depuis 1841, menait à l'usine à gaz, en bordure de l'anse dite Poullic-al-Lor. On remplit ensuite l'ouverture du vallon étroit de Kerjean-Vraz qui descendait vers l'anse du Moulin-Grivart (sur la droite de la toile de Jules Noël, sa retenue d'eau est visible), ménageant un vaste terre-plein entre la future rue Choquet de Lindu et la voie ferrée, afin d'y implanter des abattoirs rationnels.

Enfin, on charria terre et rochers pour aplanir une plate-forme étendue et y poser les voies de trafic et de garage, édifier la gare et le service des messageries. On mesure, sans peine, l'ampleur de tels travaux. Du côté mer, resurgissait, dans le même temps, un projet datant du XVIII^e siècle : celui que conçut l'ingénieur Blaveau. Ancien major du Génie, il travailla sur instructions de Castries, ministre de la Marine, à un plan de port conquis sur la rade et le présenta en 1788. L'époque ne lui fut guère favorable mais son idée, reprise autour de 1857. Comme on menait de pair ces deux opérations majeures, notre zone des fours se trouvait de moins en moins accessible. Fut longtemps coupé le chemin de Poullic-al-Lor par où devaient arriver, pour la chauffe, les volumineux charrois de fagots ou de copeaux (sur le tableau cité, on remarque, au sommet de la côte, le hangar qui les aurait accueillis) ; de surcroît, pour alimenter le four à sole, on avait accroché à la pente dominante d'étroites rampes de pierres empilées, afin d'en faciliter le transport ; elles demeurent d'une réelle fraîcheur, visiblement peu empruntées.

UN FRAGILE ESSAI DE SURVIE

En effet, on remblayait avec force les grèves, séparant à jamais la falaise de son accès à l'eau salée. D'ouest en est, de la ville vers l'Élorn, disparurent les trois anses, autrefois fréquentées par les barques au bornage : celle de Porstrein, du Moulin-Grivart et de Poullic-al-Lor. Il importait de stabiliser au plus vite les remblais en terre-pleins, pour y placer la voie des trains de marchandises, ceux qui dérivent au Rody de la ligne de Paris, se séparant là du trafic voyageurs. Ceci non seulement pour les besoins du futur port civil mais encore pour accéder au domaine militaire, car on perçait vers l'arsenal un tunnel sous les emprises du château et on équipait de rails les quais de la Penfeld. Bientôt, la rue du Chemin de fer longea la falaise (même si on ne la nomma officiellement qu'en 1873). Le destin avait frappé ; trop tard venue, la chaufournerie avait vécu, privée d'un accès commode à la matière première qui traversait la rade sur l'eau, éliminée du marché local par des produits plus performants que le rail acheminait en grande quantité, sans réel souci des distances.

Les possibilités du site permettaient encore d'y aménager une aiguade. Aussi prépara-t-on, accolé au flanc sud du four à pouzzolanes factices, le captage et le stockage d'eaux descendues du secteur sud-ouest de Saint-Martin et des franges du quartier Saint-Michel-Sanquer, deux espaces qui se construisaient alors. Sans doute, fonctionna-t-elle de façon suivie, à voir l'enchevêtrement des installations, le compartimentage et la juxtaposition des bassins, les pieds-droits des passages ou la

succession des murets affaissés, alimentant les terres-pleins et les quais du port, si longtemps en construction ? Il y a quelques semaines, un visiteur, par ailleurs impliqué dans la vie sociale du port, dénicha sous un roncier un fragment de terre cuite qui, c'est certain, provenait d'une forte jarre. Pas à pas, les travaux d'infrastructure dotèrent le domaine conquis sur la rade, de canalisations, jusque sur les quais, et d'un réseau de bornes-fontaines. L'aiguade tomba alors dans un oubli profond, les bassins se chargèrent de boue et le terrain tout entier entra dans une torpeur durable, celle d'un jardin clos de murs, à cent mètres de la ville active. Plus tard, les bombes puis les obus frappèrent les hauts murs que l'on rapiéça sommairement. Venu le temps de la Reconstruction, une rénovation du bâti fut envisagée, on engregea des matériaux neufs, on en récupéra d'autres. Las, les difficultés d'accès, la nature ingrate du terrain, la vanité de l'effort vinrent à bout d'une évidente volonté de restauration. et l'abandon se prolongea.

• • •

À Porstrein, on est certes éloigné du château de la Belle au bois dormant. Néanmoins, quand on s'aventure dans ce dédale de pierres et d'arbres, on se sent absorbé par un réel mystère, comme si l'on entrait dans un monde parallèle, au destin avorté. Tous ceux qui tentent l'expérience, au mépris des glissades, quittent ces fourrés et ces ruines avec le sentiment d'avoir exploré un passé sans âge précis, un isolat que le hasard et la nature ont durablement protégé. Il est clair que l'on ne sort pas indemne de cette brève aventure car on vient d'accéder à une réalité peu soupçonnée, celle d'un temps qui demeure l'un des moins connus du passé brestois, à savoir le siècle qui suit la fin, autour de 1750, des grands travaux de fortification et de construction de la ville qu'avait décidés Vauban, cent ans ternes qui s'achèvent lorsque les élus du Second Empire, engageant l'État à soutenir les projets locaux, ceux du pont mobile sur la Penfeld, du nouveau port marchand sur la rade puis des gares, sans oublier l'urbanisation hors-les-murs, fassent vigoureusement entrer la cité endormie dans le mouvement et la modernité.

René Le Bihan

avec l'aimable autorisation de l'Association bretonne,

L'APPEL:

dès mars 2010,
le Collectif des Epineux de Poullic lance une pétition et diffuse ses infos...

Collectif des Epineux de Poullic

L'URBANISME RASE, BREST SE DEFEND Sauvegarder le Machupicchu des Ronciers

A: Monsieur le Maire de la Ville de Brest, Président de Brest Métropole Océane,
Copie à: Mesdames, Messieurs, les Vices-Présidents de BMO,
Maires des communes,
Départements, Régions, Europes,

Nous demandons que soient immédiatement abandonnés les projets de démolition et de construction immobilière sur les falaises de Poullic al Lor et au 7/9 rue Porstrein Lapierre.

Nous savons que ce terrain, au dessus du port de Brest, a des particularités botaniques, historiques et sociales de qualité, propres à être étudiées pendant de longues années.

Le Tribunal Administratif de Rennes vient d'autoriser la construction, signalant pourtant que le site contient des vestiges d'intérêt patrimonial et qu'ils doivent être préservés. Malheureusement, le promoteur n'a mis aucun plan de sauvegarde à l'étude.

Qui sera là pour empêcher que les bulldozers détruisent **tout** ?

Aidez-nous! Ecrivez-nous, levez-vous, soyez présents... à [vertedentdure\[at\]gmail.com](mailto:vertedentdure[at]gmail.com)

Nom/Prénom

Code postal

Contact(mail)

Signature