

Introduction

Quand Denis Langlois débarque sur la presqu'île du *Féandik* en août 1666, c'est pour tracer sur les terres de Rohan-Guéméné, paroisse de Ploemeur, les limites initiales du chantier de construction navale de la première Compagnie des Indes. Ce chantier, où la Marine va prendre de plus en plus de place à partir de 1685, devient le port des départs et des retours de la flotte de la première Compagnie des Indes. Il se transforme peu à peu en un « bourg-chantier » où les cabanes des ouvriers, des artisans, et des gargoniers, cohabitent avec les installations de la Compagnie, derrière le mur de l'enclos, jusqu'au moment où la décision d'expulser cette population la contraint à s'installer près du village de Kervérot. Ce bidonville du lieu-dit « Orient », érigé en paroisse en 1709, est le berceau de la future ville de Lorient qui disposera, en 1738, de ses instances municipales. À partir de 1719, la nouvelle dynamique insufflée par la seconde Compagnie va transformer le site en une cité marchande, unique en France, qui regroupe un chantier de construction, un port et ses ateliers, un magasin des Indes, un hôtel des ventes et des casernes. Ce développement s'accroît dès 1732 quand la Compagnie fait poser la première pierre du magasin-hôtel de vente et s'engage dans trente années d'investissements. C'est encore sous son impulsion, et sous la direction de ses ingénieurs-architectes-constructeurs, que débute, en 1736, le grand programme urbain qui va transformer « l'embryon

urbain » en ville nouvelle adossée à la cité marchande portuaire.

En 1770, la cessation des activités de la Compagnie ne changera rien. La Marine reprend en main le port, comme elle l'avait fait déjà entre 1703 et 1719, lors de la faillite de la première Compagnie, en faisant cohabiter ses activités avec celles du commerce privé de l'océan Indien, Lorient restant le port obligatoire pour les retours et les ventes des marchandises asiatiques. Cette dualité d'usages portuaires lui vaut d'avoir été retenu par les insurgés américains, durant la guerre d'Indépendance, dans le cadre de l'alliance franco-américaine. Même si c'est éphémère, le port franc et la liaison mensuelle transatlantique avec New York vont donner au « port-ville » une nouvelle dimension, comme si Lorient, qui redevient en 1785 le port d'une troisième Compagnie des Indes, allait s'ériger en porte d'entrée des États-Unis d'Amérique. Il est vrai que la ville voit s'installer une nouvelle élite négociante en provenance d'autres ports français et de l'étranger, avec notamment une communauté germano-suisse et américaine. Ville attractive, ville des Lumières, ses revers de conjoncture en feront aussi une ville révolutionnaire modèle, dans un département du Morbihan qui va rapidement résister et « chouanner ».

Sous la Révolution et l'Empire, alors que Lorient redevient une cible sur le front maritime, le temps du commerce asiatique se clôt définitivement. Son ave-

nir militaire reste quant à lui très incertain. En fait, tout va dépendre du port-arsenal et des choix de la Marine qui en est le propriétaire. C'est le seul poumon de la ville car il est encore trop tôt, et surtout irréaliste, pour que la toute nouvelle Chambre de commerce puisse porter de nouveaux projets ultramarins et recréer des ersatz de Compagnie des Indes. Lorient continue donc à se référer à ses installations militaires, oubliant que le quai de l'Aiguillon est la seule infrastructure marchande à laquelle elle puisse prétendre. Or, à une époque où l'on ne pratique pas encore la friche industrielle, surtout quand les installations sont de la qualité de celles héritées de la Compagnie des Indes, Lorient va souvent, pour ne pas dire toujours, s'engager avec réticence dans la voie de l'adaptation technologique alors même que pointe le défi d'intégration des navires à vapeur.

Le modèle monolithique, naval et industriel, d'une « ville-port-arsenal » appuyée sur les mêmes bases territoriales qu'au XVIII^e siècle, va perdurer jusqu'aux années 1880. Le site reproduit, autour de l'entreprise de guerre maritime, les conditions économiques d'un nouveau seuil de développement sur une base sociale avant tout ouvrière, avec une élite de ville de sous-préfecture. Pourtant au milieu du XIX^e siècle, bien avant le plan Freycinet la Chambre de commerce, qui refuse ce modèle centré autour du seul port-arsenal, obtient de l'État de pouvoir construire un port marchand, avec un bassin à flot et un port d'échouage sur les rives du Faouëdic. Celui-ci paraît alors démesuré pour un port de cabotage régional, mais après deux décennies de travaux laborieux en raison de problèmes techniques et financiers, il offre des conditions favorables pour accueillir un trafic de charbon. Dans un contexte de reconfiguration des trafics de pondéreux, ce schéma est porteur d'avenir. Cette récréation portuaire, adossée au port-arsenal qui se développe de façon décisive sur la rive gauche du Scorff, s'insère dans un mouvement continu d'extension des aires portuaires entamé en amont de la rive droite, dès les années 1770, par l'installation au Blanc des chantiers privés d'Arnoux Dessaulsays.

Au XIX^e siècle, l'extension de l'arsenal poursuit cette même orientation à la faveur de la poldérisation de la Prée aux vases qui permet la construction de nouveaux ateliers. Mais c'est sur la rive gauche du Scorff que se dessine clairement l'avenir de l'arsenal. Le site de Caudan voit d'abord se multiplier le nombre de ses cales, et surtout accueille, en 1858, les ateliers des bâtiments en fer pour la construction de la frégate cuirassée *La Couronne*. Devenu dual et bien implanté sur les deux rives reliées par un pont intérieur, l'arsenal est alors le moteur du développement urbain depuis la rive droite vers Kerentrech, et à partir de la rive gauche, où le bourg des chantiers va grossir aux portes de l'arsenal jusqu'à s'émanciper de Caudan pour devenir la commune de Lanester. Du côté du port du Faouëdic, les choses bougent. C'est le début de près d'un siècle de développement portuaire et urbain. Sur la rive droite du port de commerce, le contre quai paraît bien étriqué face aux paluds de Carnel. À l'étroit entre rivières et fortifications, la ville cherche pour sa part de nouveaux espaces, côté sud, et lance le programme de polder urbain de la « Nouvelle ville » : son aménagement va faire cohabiter immeubles et bâtiments d'entreprises qui se développent sur les nouveaux espaces aménagés de la rive droite du port.

Dans la première décennie du XX^e siècle, c'est le port lui-même qui se trouve confronté à une certaine saturation, notamment dans son aire d'échouage, quand les caboteurs charbonniers aux tirants d'eau de plus en plus importants viennent se mêler aux chalutiers à vapeur développant une activité halieutique nouvelle qui n'a pas encore son propre port. C'est une question cruciale car cet encombrement au confluent du Scorff et du Faouëdic gêne les mouvements du port-arsenal confronté, malgré les curages et déroctages des passes et chenaux, à quelques difficultés d'accès des frégates et vaisseaux de plus en plus lourds. La seule issue consiste à créer des ports en eau profonde en aval de la rade, avec le soutien de la Marine. Cela oblige à sortir des espaces portuaires initiaux pour se déployer dans l'anse de Kergroise pour le port de commerce, et vers la presqu'île

de Keroman pour la pêche. Il faudra finalement trente ans pour que le quai de Kergroise, projet porté par la Chambre de commerce, devienne opérationnel en 1920. Entre 1920 et 1927, sous l'impulsion d'hommes politiques lorientais d'envergure nationale, le port de pêche industriel est créé *ex nihilo* grâce au « plan des 200 millions » de l'État.

La ville d'avant 1940, à laquelle les plus anciens lorientais témoignent une affection toute particulière du fait des destructions, présente une géographie portuaire caractéristique du dynamisme maintenu de ses ports. Naguère centré sur le site initial des Compagnies des Indes, le port-arsenal s'étend désormais sur les deux rives du Scorff reliées entre elles, depuis 1864, par le pont Gueydon et enjambées par le pont de chemin de fer construit deux ans plus tôt. L'avenir de Lorient est pourtant toujours en question, surtout depuis la construction de l'arsenal de Cherbourg. La réalisation d'un troisième bassin sur la rive gauche et, plus encore, celle de la grande forme de construction sur l'emplacement de la fosse aux mâts à Lanester, achevée au sortir de la Première guerre mondiale, garantissent l'avenir de l'arsenal quand Rochefort est condamné dès 1927. Le combat se poursuit pendant l'entre-deux-guerres pour faire face à la menace de privatisation ou de déclassement du port arsenal comme simple site de construction neuve. La présence de la Marine sur l'île Saint-Michel, au cœur de la rade, mais aussi en amont du pont de chemin de fer, avec un parc à bois et la poudrière du château de Tréfaven, sans oublier le polygone d'essais balistiques de Gâvres, complètent les aménagements portuaires. La création d'une zone industrialo-portuaire, entre le vieux port de commerce et le nouveau port de Kergroise qui s'est hissé à la quatorzième place au niveau national, est une nouveauté tandis que le port de pêche met à disposition de la communauté portuaire ses bassins, ses quais, ses criées, ses ateliers de mareyage et sa gare. En moins de trente ans, Lorient est devenu le second port de pêche français ! Cette nouvelle dynamique portuaire va alors orienter le développement urbain, dont la ligne de tramway dessine l'axe de glissement par la rue Carnot, la rue de Carnel, La

Perrière, autrement dit depuis la Nouvelle ville vers Keroman, la rue de Carnel communiquant par l'avenue de la Marne avec Merville.

Avec l'occupation allemande et la bataille de l'Atlantique menée par les *U-Boote* contre les convois alliés, Keroman devient dramatiquement l'espace portuaire central lorientais. La construction de la base des sous-marins sur la rive gauche du Ter, va condamner l'aire d'extension qui avait été prévue pour le port de pêche. Lorient devient surtout une cible stratégique majeure, avec pour conséquences les bombardements de 1943 qui entraînent la destruction totale de la ville et de ses ports.

La reconstruction relance le modèle portuaire d'avant-guerre et impulse le développement d'une nouvelle ville. Par ailleurs, le basculement rapide dans la Guerre froide contribue à soutenir l'activité du port-arsenal qui intègre, dès 1945, la base de sous-marins de Keroman. Quant au port de Kergroise, il se reconvertit dans le pétrole et les matières premières agro-alimentaires animales qui entraînent la construction d'un nouveau quai avec des équipements modernes. Le port de pêche de Keroman, qui vit « ses Trente glorieuses », talonne celui de Boulogne lorsqu'il atteint en 1974 un sommet de production de 78000 tonnes. Il se lance dans une course à l'innovation qui va porter ses chalutiers « pêche-arrière » dans les eaux des Féroé, des Shetlands et des Hébrides. Après une première alerte, le 60^e anniversaire du port, en 1987, peut encore laisser croire que les 100000 tonnes restent à portée de mains. Mais finalement l'année 1987 est assez symbolique d'un certain retournement, voire d'une rupture, dans les trajectoires portuaires.

Au seuil des années 1990, le lancement des restructurations de la Défense, avec la fermeture emblématique de la base de sous-marins, n'est que le prélude d'un processus, redouté depuis le XIX^e siècle. Si elle conserve une solide implantation à Lorient, avec la base aéronautique navale de Lann Bihoué, l'école des fusiliers-marins et la base des commandos, la Marine abandonne son port et son arrondissement. Dans le même temps, l'arsenal d'État, dont le chantier n'a pas cessé de

se moderniser depuis la reconstruction, est transformé en société DCNS. Si elle reste le fournisseur principal de la Marine nationale, l'entreprise doit aussi chercher des clients à l'export et imaginer des modèles de diversification adaptés à une nouvelle dynamique industrielle, alors que s'installe à Lorient, DCNS Ingénierie. Après une période de difficultés et d'adaptation à la fin des années 1990, le site est conforté dans son rôle de constructeur des navires de petits et de moyens tonnages intégrant des innovations à la pointe de la technologie. En 1992-1994, le port de Keroman connaît pour sa part un véritable « krach » qui scelle la fin des armements industriels lorientais Jégo-Quééré et Lucas. À Kergroise, sans réelles perspectives de croissance, la barre des trois millions de tonnes semble infranchissable. Sans arrière-pays industriel, Lorient n'a pas trouvé de levier de développement, si ce n'est qu'en fournissant du charbon aux chalutiers à vapeur dans les années 1900-1935, ou en saisissant les opportunités d'un élevage intensif breton nourri au soja et au sorgho du Brésil et d'Asie du Sud-Est. Nul ne peut nier que ces difficultés portuaires coïncident avec la dépression qui frappe la ville de Lorient et globalement son bassin d'emploi.

Alors Lorient peut-elle survivre sans ses ports et devenir une « ville littorale comme les autres », où la contemplation du paysage et des activités maritimes aseptisées suffirait à façonner un avenir post-portuaire industriel ? Après avoir réussi dans un temps record la reconversion de son ex-base de sous-marins, en développant un pôle de course au large de premier ordre, la décennie 2010

ouvre Lorient vers de nouveaux horizons maritimes. Confortée dans son implantation par le développement de ses bases aéronautique et de fusiliers-marins-commandos, la Marine reste solidement ancrée à Lorient, tandis que DCNS construit les frégates européennes multimissions, les corvettes *Gowind* et bientôt les frégates de taille intermédiaire. Dans un contexte pourtant particulièrement difficile, le port de pêche de Keroman, qui n'a plus rien à voir avec celui de 1974, est le port breton qui se porte le mieux. Il le doit assurément au groupe Intermarché et à son armement Scapêche, le premier de France, mais également à la vitalité de la pêche artisanale, et à sa base logistique qui lui permettent de traiter 100 000 tonnes de poissons, même si 75 % sont importées.

En 2014, l'inauguration sur le site du péristyle du nouvel Hôtel de l'Agglomération n'a pas été sans interpeller l'historien. Quand les élites lorientaises firent construire le quai de l'Aiguillon et le front de rivière du Faouëdic au XVIII^e siècle, c'était pour répondre à ce qui était la vitrine architecturale du port de Lorient, le péristyle du magasin des Indes en face des pontons de déchargement des navires venant de l'océan Indien, devenus ensuite le ponton de l'Amiral. Trois siècles plus tard, en choisissant d'installer les nouveaux lieux de décision et d'administration d'un territoire de plus de 200 000 habitants, au cœur même du site originel de l'histoire portuaire lorientaise, le symbole d'un territoire qui a su extraire de la mer la matrice de son développement n'est-il pas à nouveau affirmé ?

