

Table des matières

PRÉFACE	7
AVANT-PROPOS	9
INTRODUCTION	11

I. Le port et la ville de la Compagnie des Indes 15

Les Compagnies des Indes et l'économie du privilège :

le commerce asiatique (1664-1770)	15
<i>Le modèle Compagnie des Indes</i>	<i>15</i>
<i>De l'intervention de l'État à l'administration par l'État en France</i>	<i>16</i>
<i>Le commerce privé, une forme d'émancipation</i>	<i>19</i>

Lorient, port-mondial, tête de réseau de comptoirs et coffre-fort du luxe 21

<i>Lorient, un choix de recours, mais un choix définitif</i>	<i>22</i>
<i>D'un chantier à la cité marchande portuaire</i>	<i>24</i>
<i>L'établissement du réseau de comptoirs dans l'océan Indien</i>	<i>30</i>
<i>Le hub français du commerce asiatique et un port du commerce européen</i>	<i>34</i>

Lorient et la réussite improbable d'une ville-port 42

<i>La réussite d'une implantation</i>	<i>42</i>
<i>La construction d'un pouvoir municipal sous la tutelle de la compagnie</i>	<i>46</i>
<i>Une ville au profil particulier</i>	<i>50</i>
<i>La culture océan Indien</i>	<i>63</i>

II. De l'âge d'or lorientais à la fin d'un monde (1770-1820) 75

Nouveau profil portuaire, nouvelle élite négociante (1770-1794) :

l'âge d'or de Lorient?	75
------------------------------	----

<i>Port militaire et port du commerce des Indes, le retour au statut hybride</i>	75
<i>La guerre d'Indépendance américaine ou l'ouverture d'une nouvelle frontière</i>	80
<i>Gagner la paix et conjuguer l'océan Indien avec l'Atlantique</i>	84
<i>Une ville nouvelle, le temps des négociants</i>	90
La fin d'un monde (1789-1815)	96
<i>Le port de Lorient dans la tourmente révolutionnaire et la fin du grand commerce</i>	96
<i>Lorient port de guerre sous la Révolution et l'Empire</i>	106
Le temps des incertitudes sur l'avenir portuaire lorientais (1815-1830)	111
<i>L'expulsion du commerce du port militaire et la marginalisation du commerce maritime lorientais</i>	111
<i>Les utopies lorientaises : pas de trafic et un port impraticable</i>	113
<i>De l'incertitude sur le redémarrage du port-arsenal à la récurrence de l'interrogation sur sa pérennité</i>	117

III. Lorient, quatrième port-arsenal français : innovation technologique et développement (1820-1914)

Le port arsenal (1820-1870)	126
<i>La place de Lorient dans la construction navale militaire française</i>	126
<i>La métamorphose du port-arsenal</i>	129
<i>Les contraintes de la transformation physique et les problèmes du franchissement du Scorff et de l'espace nautique</i> ...	137
<i>Les ingénieurs de l'arsenal de Lorient</i>	145
Le temps des cuirassés (1870-1914)	149
<i>Les hésitations de la Marine</i>	149
<i>Les modifications du paysage portuaire et le rôle des élus lorientais</i>	152
<i>Le port dans la ville, entre Préfecture maritime, Hôtel de ville et Parlement</i>	159
<i>Du bourg des chantiers de Caudan à la commune de Lanester</i>	162
Le nouvel avenir marchand et halieutique (1890-1914)	164
<i>La dynamique du trafic bois-charbon</i>	165
<i>Quand Lorient capte à son profit l'activité pêche</i>	175
<i>Quand les ports orientent le redéploiement de la ville hors les murs</i>	185

IV. Du modèle portuaire idéal

à la destruction de Lorient (1914-1945)

Le port-arsenal (1914-1939)	191
<i>Le port pendant la Première Guerre mondiale</i>	191
<i>D'une mort programmée à la lente résurrection</i>	196

Du Faouëdic à Kergroise	202
<i>Un nouvel espace portuaire</i>	202
<i>Un port avant tout charbonnier</i>	204
Les entreprises portuaires entre Le Faouëdic et Kergroise	205
Le nouveau port de pêche de Keroman	207
<i>La construction d'un port : un espace modèle unique (1920-1927)</i>	207
<i>Croissance et crise : Keroman, nouvel épice de la vie économique, sociale et politique lorientaise</i>	214
Les ports et la ville en guerre	221
<i>La base navale des U-boote et le cœur décisionnel de la bataille de l'Atlantique</i>	222
<i>Entre chantiers de fortifications et forces sous-marines : un territoire militarisé et colonisé</i>	227
<i>La destruction de la ville et la poche de Lorient</i>	230
V. Reconstruction et nouvelles dynamiques portuaires (1945-1992)	233
Lorient et la Marine nationale à l'heure de la Guerre froide	233
<i>Une base navale secondaire mais très polyvalente</i>	234
Une capacité navale et décisionnelle : le port militaire et l'arrondissement maritime	235
Des forces sous-marines : la BSM de Keroman	236
Une capacité aéronavale : la BAN de <i>Lann Bihoué</i>	238
Une force de fusiliers-marins et de commandos	240
<i>Des missions opérationnelles autour de la Guerre froide et de la dissuasion nucléaire</i>	241
<i>La contribution de l'arsenal de Lorient à la reconstruction des forces navales françaises</i>	244
La relance de la réparation et de la construction navales (1945-1950)	245
La renaissance de la production d'armement naval (1950-1975)	245
L'étalement des programmes et le temps des incertitudes (1975-1992)	248
Le chantier des sous-marins : cinquante années d'excellence de réparation navale (1945-1995)	252
L'histoire particulière de Kergroise	253
<i>La croissance vers les records : un port d'importation</i>	253
<i>Du charbon aux hydrocarbures</i>	255
<i>Le port agro-alimentaire</i>	258
Les « trente glorieuses » de Keroman	266
<i>De la reconstruction à la biennale des pêches en 1962</i>	266
<i>Cap au Nord et vers les sommets (1963-1975)</i>	270
<i>De l'euphorie à la crise</i>	273
Une ville reconstruite, entre ancrage social et rupture urbaine	280
<i>Genèse de la refondation d'une cité (1943-1948)</i>	280
<i>La reconstruction de la trame urbaine (1949-1962)</i>	289
<i>Le développement d'une cité nouvelle (1963-1995)</i>	293
<i>Économie maritime, industrie navale et politique</i>	296

VI. Le temps des reconversions et des défis (1993-2016)	299
Keroman et la construction d'un nouvel avenir : les marchands s'emparent du port	299
<i>De l'épuisement du système au krach des années 1992-1995 : la fin des grands armements industriels</i>	299
<i>Intermarché, de Pétreil à la Scapêche</i>	301
<i>De l'approvisionnement à quai à l'approvisionnement par camion :</i>	
<i>Lorient, plateforme logistique d'une cité du poisson</i>	302
La recherche d'un avenir pour le commerce et la navale civile	305
<i>La création du site portuaire du Robu</i>	305
<i>De la Perrière au Robu, la construction navale civile</i>	306
<i>Les nouvelles chimères de la chambre de commerce</i>	308
Des restructurations de la Défense aux nouveaux enjeux du XXI^e siècle :	
évolution et adaptation du modèle économique étatique	312
<i>Le lancement des restructurations : problèmes, enjeux, impacts immédiats et opportunités (1993-2002)</i>	312
<i>Un nouvel horizon pour la construction navale</i>	317
<i>La Marine nationale et le choix de la spécialisation</i>	322
Le remodelage du paysage urbain et la diversification	
de l'économie maritime vers le nautisme	325
<i>Trente années de développement du nautisme et de la plaisance à Lorient</i>	325
<i>Lorient – la Base : la création d'un pôle de course au large de premier ordre à Keroman</i>	330
<i>Un paysage urbain rénové</i>	335
CONCLUSION – 350 ans d'activités maritimes et de recomposition portuaire et urbaine	345
BIBLIOGRAPHIE	353
REMERCIEMENTS	371
INDEX DES NOMS DE LIEUX	373
INDEX DES NOMS DE PERSONNES	380
TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX	387