

# 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> .....	15
<i>De l'intervention de l'État à l'administration par l'État en France</i> .....	16
<i>Le commerce privé, une forme d'émancipation</i> .....	19

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

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

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

## 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
<b>La fin d'un monde (1789-1815)</b> .....	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
<b>Le temps des incertitudes sur l'avenir portuaire lorientais (1815-1830)</b> .....	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
<b>III. Lorient, quatrième port-arsenal français : innovation technologique et développement (1820-1914)</b> .....	123
<b>Le port arsenal (1820-1870)</b> .....	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
<b>Le temps des cuirassés (1870-1914)</b> .....	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
<b>Le nouvel avenir marchand et halieutique (1890-1914)</b> .....	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
<b>IV. Du modèle portuaire idéal à la destruction de Lorient (1914-1945)</b> .....	191
<b>Le port-arsenal (1914-1939)</b> .....	191
<i>Le port pendant la Première Guerre mondiale</i> .....	191
<i>D'une mort programmée à la lente résurrection</i> .....	196

<b>Du Faouëdic à Kergroise</b> .....	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
<b>Le nouveau port de pêche de Keroman</b> .....	207
<i>La construction d'un port : un espace modèle unique (1920-1927)</i> .....	207
<i>Croissance et crise : Keroman, nouvel épïcêtre de la vie économique, sociale et politique lorientaise</i> .....	214
<b>Les ports et la ville en guerre</b> .....	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
<b>V. Reconstruction et nouvelles dynamiques portuaires (1945-1992)</b> ....	233
<b>Lorient et la Marine nationale à l'heure de la Guerre froide</b> .....	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
<b>L'histoire particulière de Kergroise</b> .....	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
<b>Les « trente glorieuses » de Keroman</b> .....	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
<b>Une ville reconstruite, entre ancrage social et rupture urbaine</b> .....	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

<b>VI. Le temps des reconversions et des défis (1993-2016)</b> .....	299
<b>Keroman et la construction d'un nouvel avenir : les marchands s'emparent du port</b> .....	299
<i>De l'épuisement du système au krach des années 1992-1995 : la fin des grands armements industriels</i> .....	299
<i>Intermarché, de Pérel 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
<b>La recherche d'un avenir pour le commerce et la navale civile</b> .....	305
<i>La création du site portuaire du Rohu</i> .....	305
<i>De la Perrière au Rohu, la construction navale civile</i> .....	306
<i>Les nouvelles chimères de la chambre de commerce</i> .....	308
<b>Des restructurations de la Défense aux nouveaux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle :</b>	
<b>évolution et adaptation du modèle économique étatique</b> .....	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
<b>Le remodelage du paysage urbain et la diversification</b>	
<b>de l'économie maritime vers le nautisme</b> .....	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
<b>CONCLUSION – 350 ans d'activités maritimes et de recomposition portuaire et urbaine</b> .....	345
<i>BIBLIOGRAPHIE</i> .....	353
<i>REMERCIEMENTS</i> .....	371
<i>INDEX DES NOMS DE LIEUX</i> .....	373
<i>INDEX DES NOMS DE PERSONNES</i> .....	380
<i>TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX</i> .....	387

Jihočeská vědecká knihovna  
 v Českých Budějovicích  
 (1)