

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
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)	123
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)	191
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 épïcêtre 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 Lann Bihoué	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 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
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
<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)