

Autrement Lorient

La trajectoire d'une ville-port du XVII^e siècle aux années 1980

En 1988 était publiée l'*Histoire de Lorient* mais elle fut difficile à écrire, tant les insuffisances de la recherche étaient criantes¹. Depuis, et ce n'est pas une simple formule, la recherche universitaire, notamment à l'université de Bretagne-Sud², et les travaux des sociétés savantes ont comblé des lacunes, même si certaines périodes ou certains aspects restent encore à découvrir ou à redécouvrir. Mais il est désormais possible de prendre de la hauteur par rapport à cette masse de connaissances disponibles pour envisager une grande synthèse qui permette de comprendre la trajectoire de cette ville-port. C'est l'essai proposé avec comme fil conducteur le concept d'économie du privilège. Ce concept dont la dénomination semble connotée très Ancien Régime constitue le cadre dans lequel s'est fait le développement de Lorient jusqu'aux années 1980³.

Lorient et l'économie du privilège

Sous l'Ancien Régime, nous ne sommes pas dans un État de droit mais dans un État de privilèges qui touchent la société comme les institutions, et bien évidemment l'économie qui nous intéresse ici. Il s'agit d'un cadre protecteur et d'un carcan mis en place par l'État. L'État réglemente les finances, dirige directement ou par délégation en exerçant ses droits régaliens, en prenant appui sur le secrétariat d'État à la Marine et aux Colonies pour promouvoir une politique d'expansion en octroyant des monopoles ou en délivrant des privilèges exclusifs collectifs. Sous la dénomination commode de colbertisme, l'État a construit une politique de projection océanique avec un volet militaire, sous la responsabilité de la Marine, et un volet économique

1. NIÈRES, Claude (dir.), *Histoire de Lorient des origines à nos jours*, Toulouse, Privat, 1988.

2. LE BOUËDEC, Gérard, SOUBEIROUX, Catherine, « Lorient, une trajectoire maritime, les apports récents de la recherche », dans Gilles GOSSET, Bernard GARNIER, Alain HUGON, Leïla MAZIANE, Élisabeth RIDEL (éd.), *Des Galères méditerranéennes aux rivages normands. Recueil d'études en l'honneur d'André Zysberg, Cahier des Annales de Normandie*, n° 36, Caen, 2011, p. 267-281.

3. LE BOUËDEC, Gérard, « Les Compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège », dans Guillaume GARNIER (dir.), *L'économie du Privilège*, Francfort, Klosterman, 2015, p. 465-494.

et commercial avec les compagnies de commerce maritime. Quand l'Ancien Régime s'achève, l'État renforce le périmètre d'action de l'institution Marine qui est alors une institution majeure, au moins jusqu'à la fin du XIX^e siècle, son champ d'action dépassant très largement celui de la guerre maritime. L'économie maritime est demeurée un secteur d'économie mixte. L'État reste, certes, le législateur, mais aussi un dispensateur de commandes de navires, de subventions notamment aux grandes compagnies de paquebots, de financement des grands programmes portuaires selon un principe de répartition défini par la loi : les infrastructures sont à la charge de l'État, les superstructures relevant des chambres de commerce. Dire que Lorient relève de l'économie du privilège sur plus de trois siècles signifie que Lorient s'est développé sous la tutelle de l'État, sans que cela soit nécessairement un handicap.

Lorient produit d'une économie du privilège

Les Compagnies des Indes

Il ne faut pas les considérer comme une exception, car le privilège constitue la règle de fonctionnement de l'économie d'Ancien Régime. Que doit Lorient aux Compagnies des Indes⁴ ? Le choix de l'implantation du chantier de construction navale, validé et renforcé par la seconde Compagnie et la troisième. Les interruptions au profit des Malouins de 1706 à 1719 ou du commerce privé entre 1770 et 1785 ne remettent pas en cause une réalité majeure. Cette confirmation que Lorient est et demeure le port français du commerce asiatique explique que le chantier-bourg se transforme en ville-port du grand commerce mondial.

La Marine

Commerce et guerre étant indissociables, la Marine est présente dès les origines et tout au long du XVIII^e siècle⁵ :

-
4. HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989 ; *Id.* (dir.), *Les flottes des Compagnies des Indes, 1600-1857*, V^e journées franco-britanniques d'histoire de la Marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996 ; *Id.*, LE BOUÉDEC, Gérard, *Les Compagnies des Indes*, Rennes, Éditions Ouest France, 1999, 2^e édition, 2001, 3^e édition, 2005, 4^e édition, 2010 ; ESTIENNE, René (dir.), *Les Compagnies des Indes*, Paris, Gallimard/Ministère de la Défense/DMPA, 2013, *Id.*, *Les armements au long cours de la deuxième Compagnie des Indes*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1996 ; MÉNARD-JACOB, Marie, *Les jours et les hommes de la première Compagnie royale des Indes orientales (1664-1704)*, thèse d'histoire moderne, dactyl., LE BOUÉDEC Gérard (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2012 ; GUIHUR, Évelyne, *Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions étrangères (1660-1791)*, dactyl., thèse d'histoire moderne, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2011 ; LE BOUÉDEC, Gérard, NICOLAS, Brigitte, *Le goût de l'Inde*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008 ; LE BOUÉDEC, Gérard (dir.), *L'Asie, la mer, le monde, au temps des Compagnies des Indes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.
5. LE BOUÉDEC, Gérard, *Le port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, 4 vol. et un atlas, Paris, Librairie de l'Inde, 1994 ; *Id.*,

À partir de 1685, la militarisation progressive du site et de la Compagnie fait de la Marine le pilier du site lorientais, qui prend en main, au moins jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, le destin incertain du site. Durant les guerres du XVIII^e siècle, celles de Succession d'Autriche et de Sept Ans, la Marine réinvestit les cales de la compagnie au point d'y placer ses constructeurs pour transformer les vaisseaux de la compagnie en vaisseaux de guerre.

En 1770, elle devient pour longtemps le propriétaire du port-arsenal⁶, même si elle se fait discrète lors du dernier quart de siècle du grand commerce lorientais. Les guerres de la Révolution et de l'Empire scellent la fin du temps de Lorient port marchand mondial. La Marine règne alors en maîtresse sur Lorient jusqu'aux années 1890 et demeure le moteur de l'économie lorientaise au moins jusqu'aux années 1980 et encore aujourd'hui.

Lorient a vécu dans cette proximité avec l'État qui par son budget finance les plans d'équipement et le plan de charge du port-arsenal. Mais on oublie trop souvent que l'État est aussi un acteur majeur des programmes portuaires civils, que ce soit celui qui se construit au Faouëdic à partir de 1848 avec son bassin à flot, ou le port en eau profonde de Kergroise et sans le plan des 200 millions promulgué le 19 juin 1920, dont Lorient obtint le quart, Keroman n'aurait pas vu le jour. Il ne faudrait pas oublier son intervention dans la reconstruction des ports et de la flotte des chalutiers en acier entre 1947 et 1952 et ensuite par les aides apportées à la construction des chalutiers pêche-arrière.

La permanence de l'État et le développement de Lorient

Or cette permanence de l'État est décisive pour assurer la pérennité de cette invention improbable qu'est Lorient et favoriser son développement.

Sous l'Ancien Régime, la Marine est toujours là pour l'épauler lors des ratés ou des ruptures du modèle Compagnie des Indes. Quand la première Compagnie des Indes s'effondre, c'est la Marine, pourtant mal en point, qui prend le relais et jette les fondations institutionnelles de la ville, la portant à bout de bras jusqu'au renouveau consécutif à la création de la compagnie de Law. En 1770, elle est encore là pour reprendre les installations de la compagnie dans cette période de doute et d'incertitude, avant que le commerce privé ne redonne de l'élan aux échanges avec l'océan Indien.

Mais ce qui est essentiel c'est qu'en 1815, alors que l'on s'interroge en haut lieu sur l'intérêt de conserver le site de Lorient, la Marine assume l'héritage de la

LAVILLE Aymeric, BOISSON Pascal, « Le port de Lorient de 1770 à 1939 », dans *La Bretagne et la mer*, Encyclopédie de Bretagne, t. VI, 2013, p. 376-385.

6. BEAUCHESNE, Geneviève, « Le port de Lorient après sa cession au roi, 1770-1789 », *Revue historique des armées*, n° 2, 1980, p. 33-62.

seconde Compagnie des Indes qui avait bâti un équipement et une infrastructure de qualité qu'elle se trouve contrainte, dès lors, d'adapter aux exigences de la révolution technologique de la vapeur et du fer, repoussant toujours l'échéance d'une fermeture qui revient régulièrement dans l'actualité lorientaise. La Marine, ayant toujours à l'esprit cette éventualité de la réduction du périmètre de son implantation, contribue, non seulement en ne mettant pas son veto au renouveau du port de commerce et à l'implantation du port de Kéroman, mais encourage leur développement, notamment en finançant 15 % des investissements de Kergroise. Ainsi cette diversification des activités portuaires s'est faite avec l'assentiment de la Marine et le soutien de l'État⁷.

C'est ce qui explique sans doute cette impression que Lorient sait rebondir et qu'au fond du trou il y a toujours un ressort qui la relance. Lorient profiterait d'une dynamique de continuité.

Le site de la rade, premier atout pluriel

C'est un site protégé, situé sur l'Atlantique qui permet d'accéder directement aux routes océaniques, moins vulnérable que les ports de la Manche ou de la pointe occidentale bretonne. C'est sur cette base que Lorient rendit des services à la France jusqu'aux guerres de la Révolution et de l'Empire. Et en 1815, cet argument militaire va à nouveau être mis en avant pour conserver le port-arsenal. Si entre 1815 et 1940, la menace militaire a disparu, ce sont les Allemands qui vont, en construisant la plus importante base de sous-marins de l'Atlantique, rappeler l'intérêt stratégique du site et de la situation pour mener une nouvelle bataille de l'Atlantique.

Le site du port arsenal offre des espaces aménageables, certes après poldérisation, pour le développement des infrastructures portuaires et industrielles.

L'espace nautique de Bretagne méridionale permet à Lorient de servir de base d'essai pour la mise au point des navires à vapeur à roue puis à hélices équipées de machines construites à Indret et au Creusot. Dans l'entre-deux-guerres, ses deux bases de vitesse sont régulièrement saluées pour assurer les essais, et elles contribuèrent sans aucun doute au rétablissement en 1939 du port-arsenal de plein exercice et à la récupération de la préfecture maritime.

Il ne faut pas pour autant cacher que les accès de la rade et du port souffrent d'insuffisances et qu'il fallut procéder à plusieurs campagnes de déroctage et surtout de curage qui d'ailleurs procurèrent les matériaux de poldérisation des rives droite et gauche du Scorff. Mais, au début du *xx*^e siècle, les sites de Kergroise et Keroman plus en aval sur la rade offrent toujours la possibilité d'implanter un port en eau profonde et un accès sans écluse aux chalutiers et aux sous-marins.

7. LE BOUÉDEC, Gérard, « Modèles de développement et politique d'aménagement portuaire et urbain à Lorient de 1666 à 1939 », dans Anne-Lise PIETRI-LÉVY, John BARZMAN, Éric BARRÉ (dir.), *Environnements portuaires*, Rouen, Publications des universités de Rouen et du Havre, 2003, p. 139-149.

*Le second atout de l'implantation, c'est d'être au cœur d'un bassin de main-d'œuvre maritime*⁸

Au temps des compagnies, le quartier de Port-Louis-Lorient est une pépinière de marins même s'ils sont issus de la petite pêche sardinière. Mais l'offre d'embarquement crée le marin long-courrier. Et si au temps de la marine à vapeur et cuirassée, le service de la Marine est considéré dans les ports de pêche comme une contrainte que l'on rejette ou dont on veut réduire la durée, à Lorient, l'esprit long-courrier se retrouve dans la professionnalisation par renouvellement des périodes de levée. Ainsi dans la seconde moitié du XIX^e siècle, Lorient est un bassin de recrutement de marins d'État que le sénateur Audren de Kerdrel met en avant pour mettre en garde l'État contre toute fermeture du port militaire qui entraînerait, dit-il, la disparition d'un réservoir de 600 marins et officiers dont la Marine ne peut se passer.

Mais c'est aussi un réservoir de main-d'œuvre ouvrière pour les ateliers et chantiers de construction navale qui va s'enrichir d'apports extérieurs. C'est ainsi que se construit une colonie ouvrière qui par l'apprentissage se renouvelle et se fortifie de génération en génération, assurant la transmission des savoirs et des savoir-faire, mais obligeant la Marine à tenir compte de cette réalité dans l'élaboration de ses plans de charges afin de conserver ce potentiel.

Quand le commerce de l'Inde cesse, la pêche et le cabotage agroalimentaire constituent les seules offres d'embarquement. Depuis la fin du XVIII^e siècle, Port-Louis s'est spécialisé dans la pêche sardinière. Mais c'est avec le développement des conserveries, qui se substituent aux presses à partir de 1835, que l'explosion de la demande en poissons bleus favorise la croissance des flottilles de chaloupes, des communautés de pêcheurs par intégration des paysans pêcheurs dans les ports de la rade à Port-Louis, Ploemeur, Étrel et Groix. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, Lorient n'est qu'un port de commerce au service de la logistique de la pêche pour importer la roque, les huiles ou exporter les boîtes de conserve, et un marché aux poissons. L'invention du chalutage à vapeur lorientais par les industriels charbonniers n'aurait pu réussir si les quartiers maritimes de Doëlan à Auray n'avaient pu fournir ces marins, qui rechignent certes au début à monter à bord des chalutiers de la pêche industrielle.

8. GUILLEVIC, Catherine, *L'impact de l'implantation d'une ville nouvelle sur sa terre d'accueil, Lorient en Bretagne-Sud, XVII^e-XVIII^e siècles*, dactyl., thèse d'histoire moderne, Gérard LE BOUËDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2009, publiée sous le titre : *L'impact d'une ville nouvelle dans la Bretagne du XVIII^e siècle : Lorient et la Compagnie des Indes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, 398 p.

L'économie du privilège place Lorient dans une dimension mondiale

Le Lorient de la Compagnie des Indes et la première mondialisation des échanges

Le port de Lorient est un *hub*, véritable entonnoir des matières premières nationales et européennes nécessaires pour préparer les armements vers l'Afrique, les Indes et la Chine et un nœud du commerce planétaire ultra-marin. Lorient est ainsi au centre d'une toile de flux interconnectés. Les produits asiatiques sont acquis en transférant en Asie les piastres des mines américaines espagnoles qui sont la contrepartie des exportations *via* Cadix de textiles européens et notamment des toiles de lin bretonnes. Les thés chinois et les cafés, moka ou bourbon, ne se boivent que sucrés et dans de la vaisselle en faïence ou porcelaine. Or, l'exploitation de l'or blanc se fait dans des plantations esclavagistes aux Antilles et bientôt aux Mascareignes approvisionnées par un commerce de traite des noirs auquel Lorient participe et qui a l'avantage d'offrir des débouchés à certaines pièces de coton très prisées par la nouvelle élite coloniale, d'autant que, jusqu'en 1759, règne en France la prohibition des Indiennes. Mais nous savons aussi par des travaux récents quelle est la vraie dimension de Lorient, un coffre-fort d'un milliard de livres en valeur au minimum, comme centre de diffusion des innovations en matière d'habillement de soie et de coton et de consommation de boissons sucrées et de porcelaine. Comme dans tous les ports de cette envergure, les activités légales et illégales se côtoient et souvent se confondent. La culture de la fraude et de la contrebande se développe dans une ville où pourtant se superposent les institutions censées les réprimer⁹. Mais le millefeuille des juridictions de la compagnie, de la Marine, du seigneur, des justices ordinaires et extraordinaires nuit à leur lisibilité¹⁰.

La mondialisation, c'est la guerre

Une cible lors de la seconde guerre de Cent Ans et lors de la Seconde Guerre mondiale

Lorient souffre de la guerre. Avec son potentiel maritime marchand et militaire, elle est une des pièces maîtresses du front maritime et donc une menace dans les batailles de l'Atlantique. Lorient est, au temps des Compagnies des Indes, une

9. MARGOLINE-PLOT, Eugénie, *Les pacotilles d'Indiennes, la boutique et la mer, organisation, structures et logiques d'une économie parallèle en Bretagne au XVIII^e siècle*, dactyl., thèse d'histoire moderne, Gérard, LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2014.

10. LE BOUÉDEC, Gérard, « Police et migrants d'une ville portuaire : Lorient au XVIII^e siècle », dans Marie-Claude BLANC-CHALEARD, Caroline DOUKI, Nicole DYONET, Vincent MILLIOT (éd.), *Police et migrants France, 1667-1939*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2001, p. 219-234.

cible des Anglais dans la première bataille de l'Atlantique. La ville-port, et c'est une des caractéristiques de Lorient, subit des blocus à répétition : asphyxiée sous Louis XIV, assiégée et bombardée en 1746, à nouveau victime du blocus anglais entre 1759 et 1762 quand la perfide Albion occupe Belle-Île, elle n'aura de répit que lors de la guerre d'Indépendance américaine, avant de subir les foudres de la *Navy* pendant les guerres interminables de la Révolution et de l'Empire. Lorient vit sans la menace de la guerre pendant plus d'un siècle entre 1815 et 1940. Brutalement, la rade de Lorient est occupée et transformée en machine de guerre sous-marine allemande contre les alliés qui la détruisent sous les tapis de bombes. L'échelle des pertes humaines et des destructions n'a rien à voir avec ce que Lorient avait connu au XVIII^e siècle.

La guerre d'Indépendance américaine, une chance pour Lorient

Effectivement la guerre d'Indépendance américaine, qui se déroule de l'autre côté de l'Atlantique, mais qui se prépare de ce côté-ci de l'océan, est une aubaine pour Lorient qui s'impose en raison de son statut d'arsenal mixte militaire et commercial. Il est choisi par les Américains avant la déclaration officielle de la guerre et il devient une base de l'approvisionnement des insurgés et d'armement de la flotte corsaire de John Paul Jones. Les retombées sont substantielles mais finalement éphémères. L'instrumentalisation de Lorient par le contrôleur général Calonne conduit à une surévaluation des capacités du port, si bien que la ligne transatlantique avec New York et le port franc sont des échecs. Néanmoins, en 1782, Lorient obtient enfin deux institutions qu'elles convoitaient depuis plusieurs décennies, une amirauté et un consulat de commerce¹¹.

Vive la guerre ou le risque de guerre

Au XIX^e siècle, la marine de guerre est l'arme des conflits à répétition de la question d'Orient, avec notamment la guerre de Crimée, les conflits autour de l'Italie qui revendique son unité contre l'Autriche-Hongrie, de l'expédition aventureuse au Mexique, et bien évident des conquêtes coloniales avant de devenir une des armes majeures de la course aux armements entre des puissances européennes qui ne se résument plus comme avant à une confrontation franco-anglaise. Or, cette longue période où la marine ne fut jamais aussi essentielle coïncide avec les évolutions technologiques de la construction navale en bois et à voile vers celle en fer et à

11. LE BOUËDEC, Gérard, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », dans Olivier CHALINE (dir.), *Les Marines de guerre pendant la guerre d'Indépendance*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2013, p. 265-279, *Id.*, GILLOUARD, Audrey, « Le réseau américain dans les ports français pendant la guerre d'Indépendance américaine », dans Christian BORDE et Christian PFISTER (éd.), *Histoire navale, Histoire maritime, Mélanges en l'honneur de Patrick Villiers*, Dunkerque, Université du Littoral, 2012, p. 135-140.

vapeur, puis au blindage et l'artillerie rayée de flanc puis de tourelle. Malgré les hésitations dues aux tergiversations des théoriciens de la « Jeune École » qui prônent notamment l'usage du torpilleur, c'est le cuirassé qui s'impose, y compris sur les cales de Lorient plus habituées aux frégates¹².

Dans l'entre-deux-guerres, le plan de charge de Lorient montre une spécialisation imposée dans les constructions neuves d'unités légères. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'héritage de la base de sous-marins, la décolonisation et la guerre froide confortent le site de Lorient qui devient dans la période post-guerre froide le chantier des frégates furtives du type Lafayette, puis des frégates multi-missions (FREMM). Le port-arsenal est le miroir des mutations de la flotte de guerre et de ses missions.

Du grand commerce ultramarin au charbon et au merlu : un grand tournant d'un substitut de mondialisation

La disparition du grand commerce est difficile à accepter et la création de la chambre de commerce en 1807 est conçue comme un moyen de reconquérir cet horizon lointain. Dans cette quête impossible d'*ersatz* de Compagnies des Indes sous forme de demandes vaines de têtes de lignes transatlantiques, la chambre de commerce réussit à obtenir au milieu du siècle la construction, qui dura un quart de siècle, d'un port de commerce sur le Faouëdic, avec un bassin à flot et un port d'échouage, démesuré initialement par rapport à la réalité du mouvement du port mais qui va se révéler d'une grande qualité quand le trafic des pondéreux, le charbon à l'import et les bois de mines à l'export, fait décoller le port. Quand l'orgueil devient anticipation !

C'est la houille qui réinsère durablement Lorient dans les circuits du cabotage européen avec le Pays de Galles, d'autant que le trafic charbonnier bénéficie de la forte demande de la flotte de chalutiers à vapeur. La révolution du pêche-arrière dans les années 1960 entraîne les chalutiers lorientais sur des zones de pêches situées plus au nord, comme Nord-Écosse, Shetlands et Féroé que les navires de commerce lorientais n'avaient pas fréquentées dans les siècles précédents.

Lorient n'est plus un port d'envergure mondiale, mais la construction de Kergroise et Kerroman placent Lorient dans les vingt premiers ports français et son port de pêche va accéder au trio de tête avant de pouvoir contester à Boulogne la première place, du moins en valeur.

Mais avec la flotte militaire, les Lorientais restent présents sur toutes les mers du globe et en particulier l'océan Indien.

12. LE BOUÉDEC, Gérard « Les mutations techniques des arsenaux bretons au XIX^e siècle », dans Claude GESLIN (dir.), *La vie industrielle en Bretagne, une mémoire à conserver*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2001, p. 95-106.

Lorient port d'innovation et ville de progrès

Lorient, des chantiers de prototypes

Le navire est un concentré d'innovations à toutes les époques. Ce sont les vaisseaux de la Compagnie des Indes, du 600 aux 1 200 tonneaux au XVIII^e siècle. Au XIX^e siècle, l'ingénieur Reech, directeur de l'école du Génie maritime fut un des grands ingénieurs savants des vapeurs à roue. L'arsenal sortit en 1842 le premier navire mixte à hélice, la *Pomone*, le premier cuirassé en fer, la *Couronne*, en 1861. Pour prendre des exemples récents, les chantiers de La Perrière ont sorti le premier chalutier pêche-arrière en 1961, le *Paris-Bretagne*, le voilier *Talofa*, plus grande coque en aluminium de l'époque, le chalutier-école *El Mohitt* et trois des *Pen Duick* d'Éric Tabarly, et l'arsenal doit largement dans les vingt dernières années sa réputation aux frégates furtives, notamment du type *Lafayette*. Cela signifie un gros capital de savoir et de savoir-faire en matière de construction, notamment du côté de DCNS¹³ avec la présence à Lorient de DCNS ingénierie.

Lorient, ville de progrès mais aussi ville arrogante

Lorient a le sentiment d'incarner le progrès économique et technique, mais aussi l'innovation en matière culturelle et politique.

La capitale économique du Morbihan et de la Bretagne-Sud

Lorient se targue d'être la capitale économique du Morbihan, le pôle industriel et maritime de la Bretagne-Sud, une vitrine de la révolution industrielle. N'est-elle pas le siège de la chambre de commerce de Lorient, dont le président fut aussi maire de Lorient jusqu'en 1848 ? Même si on ajoute dans l'intitulé « et du Morbihan », cela ne change pas fondamentalement et Émile Marcesche incarne cette supériorité économique dans l'entre-deux-guerres, comme Henri Ducassou dans les 1960-1970 et il fallut attendre Janic Vigo dans les années 1980 pour que le curseur se déplace vers Vannes.

Des Lorientais citoyens de monde arrogants

Cette ville, dont les habitants parlent de Chandernagor, de Pondichéry et Canton au XVIII^e siècle quand l'horizon des ruraux du centre Bretagne est parfois borné aux paroisses voisines et au marché local, exprime cette arrogance vis-à-vis de son

13. Jusqu'en 1961, la DCAN, c'est-à-dire la Direction des constructions navales, est au service exclusif de la Marine. La dissociation statutaire entre la DCAN, puis DCN, et la Marine puis la transformation de la DCN en société anonyme en 1991 ont pour objectif de l'orienter vers le marché international. En 2007, elle acquiert la branche activités navales du groupe Thales. Dès lors, les trois lettres DCN ne font plus référence à Direction des constructions navales et l'ajout du S est une simple référence à services.

territoire d'implantation réduisant les paroisses puis les communes de sa première périphérie, Ploemeur, Port-Louis et Caudan à l'état de villes-satellites ou de banlieue.

Cette arrogance s'exprime aussi vis-à-vis d'Hennebont et de Vannes. Ville sans nobles ni ordres religieux et quasiment sans officiers de justice et de finance, elle représente le dynamisme des nouvelles élites négociantes face à ces deux villes conservatrices dominées par les ordres anciens. Ville des Lumières, avec ses loges franc-maçonniques et sa chambre de lecture que fréquentent les négociants américains, elle est exemplaire à la pointe du combat révolutionnaire dans un Morbihan antirévolutionnaire et chouan¹⁴.

Lorient et les relations avec le pouvoir politique

Il est difficile pour Lorient de ne pas être du côté du mouvement mais aussi du pouvoir en place, car l'économie du privilège dépend de l'État, et comme le disait en substance le préfet maritime aux ouvriers du port sous le Second Empire, « vous ne pouvez pas voter contre le gouvernement qui vous donne de l'emploi ». Sous le régime censitaire, les électeurs lorientais ont toujours envoyé au parlement des officiers généraux ou des ingénieurs de Génie maritime. Lorient fut successivement monarchiste, républicaine, bonapartiste, mais elle s'affirma très tôt républicaine sous la Troisième République et elle fut représentée par des députés d'envergure comme Ratier, Guieysse ou Nail, quand le reste du département restait monarchiste.

La place des acteurs locaux

Le cadre de l'économie du privilège, sous la tutelle de l'État, n'est pas incompatible, on l'a vu, avec une certaine réussite, ce qui pose bien sûr la question de la place qu'occupent les acteurs locaux dans cette trajectoire lorientaise. Comment exister quand tout semble se décider ailleurs, à Versailles puis à Paris, notamment dans les ministères. Quelle est la marge de manœuvre des acteurs locaux dans les décisions, ne se réduit-elle pas à leur seule mise en œuvre, quel est le profil de cette élite lorientaise ?

14. LE BOUÉDEC, Gérard, « La culture océan Indien dans le pays de Lorient au XVIII^e siècle », dans Jacques WEBER (dir.), *Les relations entre la France et l'Inde de 1673 à nos jours*, Paris, Les Indes savantes, 2002, p. 221-232 ; LE BOUÉDEC, Gérard, « Franc-maçonnerie et négoce dans le port de la Compagnie des Indes », *Cahiers de la Compagnie des Indes*, n° 2, mars 1997, p. 55-61 ; *Id.*, « Delaville-Leroux, porte-parole du lobby négociant lorientais aux États généraux », dans Robert CHAGNY (dir.), *Aux origines provinciales de la Révolution, actes du colloque de Vizille, juin 1988*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1990, p. 309-319.

*Les pouvoirs politiques**Une communauté de ville au service de la compagnie des Indes*

Au XVIII^e siècle, les offices municipaux de maire, de lieutenant du maire appartiennent à la Compagnie des Indes qui y place ses hommes et qui veille à ne pas laisser de place au monde, certes très faible à Lorient, des officiers de finance et de justice et du clergé. La communauté de ville ne doit pas gêner le développement du commerce de l’océan Indien et doit assurer le traitement social des ratés du modèle ou durant les périodes de guerre¹⁵.

Néanmoins la représentation négociante de l’après-guerre de Sept Ans et du début des années 1770, qui reste constituée pour l’essentiel de correspondants et de sous-traitants, sentant bien que la Compagnie s’essouffle, veut montrer qu’elle existe. Un programme immobilier de front de rivière le long du Faouëdic naît ainsi dès avant la fin des années 1770 pour concurrencer le péristyle¹⁶.

L’illusion d’une gouvernance locale

Faut-il alors considérer que la nouvelle municipalité présidée par Esnoul-Deschatelets, qui rachète l’office de maire en 1774, a plus d’autonomie et de marge au niveau politique ? Du moins le maire en est-il persuadé. En réalité, les négociants qui s’installent à Lorient pour profiter de l’ouverture de l’océan Indien ne se mêlent guère de politique locale, sinon en cofinçant la construction du théâtre à l’italienne dont ils sont les premiers spectateurs. Plus intéressant est le jeu politique durant la guerre d’Indépendance américaine. Jean-Marie Esnoul-Deschatelets s’investit dans la négociation avec Calonne, le contrôleur général, pour que Lorient obtienne les fruits de son engagement dans l’aide aux Insurgés américains et plus globalement de la part prise dans la guerre d’Indépendance américaine. Il est convaincu que le port franc, la liaison transatlantique Lorient-New York, les sièges d’amirauté et de consulat de commerce sont en partie le résultat de ses allées et venues auprès du contrôleur général Calonne.

En réalité, ces décisions sont prises à Versailles sous la pression des Américains et des négociants d’un véritable lobby franco-américain. Le port franc était déjà prévu dans le traité franco-américain de 1778. Jean Marie Esnoul-Deschatelets n’en prend conscience que lors de son ouverture et de la création de la troisième

15. KERLOC’H, Marianne, *Les élites municipales de Lorient (1738-1789)*, dactyl. mémoire de maîtrise, Gérard LE BOUËDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2001.

16. Le péristyle est la forme architecturale de prestige de la façade côté Scorff des magasins des Indes. Envisagé puis abandonné lors de l’élaboration en 1732 des plans par Jacques Gabriel, il est repris en 1739, revu et aménagé par l’ingénieur-constructeur Gervais Guillois. Voir Gérard LE BOUËDEC, « La seconde compagnie des Indes et Lorient », dans *Jacques Gabriel, un architecte du roi dans les grandes villes de la façade atlantique, 1720-1750*, Catalogue de l’exposition au Musée du Château des ducs de Bretagne à Nantes, 2002, p. 97-108.

Compagnie à monopole des Indes. Les décideurs au plus haut niveau n'avaient pas mesuré, faute d'avoir fait un réel diagnostic sur le profil du port de commerce de Lorient, que ces cadeaux étaient empoisonnés. Voilà comment s'installe un climat pré-révolutionnaire. La seule chose néanmoins à retenir, c'est qu'à la faveur du desserrement de la tutelle de la Compagnie des Indes, le pouvoir municipal est plus visible¹⁷. Lorient est en pointe en 1789. Les divers avatars de l'Ancien Régime économique et politique l'ont conduit à prendre cette position, mais son attaque contre le monopole de la troisième Compagnie et le port franc ne doit pas faire perdre de vue que la demande de liberté des échanges doit être interprétée comme une volonté de réappropriation au nom du particularisme lorientais de l'ensemble des échanges avec l'océan Indien et même l'Amérique. La rhétorique généreuse sur la liberté économique, y compris la fin de l'esclavage dans les plantations antillaises et aux Mascareignes, se brise sur les intérêts d'une économie du privilège, y compris coloniale, dont Lorient ne veut pas se départir. Elle va se trouver en difficulté en apparaissant trop girondine, mais après l'épisode montagnard, plus à l'aise avec la convention thermidorienne. Ensuite et jusqu'en 1870, le pouvoir municipal suit les vicissitudes politiques nationales.

Le maire et le préfet maritime

Au temps de la domination quasi exclusive de la Marine au XIX^e siècle, la ville-port fonctionne sous l'autorité du ministre de la Marine. Les interrogations récurrentes sur l'avenir du port-arsenal hantent la municipalité car la ville dépend du plan de charge et des investissements dans les infrastructures que la Marine doit faire. Alors le discours de la chambre de commerce qui rêve d'ouvrir un nouveau chapitre du grand commerce est peu audible, mais on a vu qu'il permet néanmoins la construction du port du commerce du Faouëdic.

17. LE BOUÉDEC, Gérard, « La constitution des communautés marchandes et la place des « étrangers » dans la gouvernance des villes marchandes : l'étude du cas de Lorient de 1735 à 1789 », dans ÉRIC GUERBER, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), *Les gens de mer et leur intégration dans la société politique des cités portuaires*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 269-281 ; LE BOUÉDEC, Gérard, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », dans Olivier CHALINE (dir.), *Les Marines de guerre...*, op. cit., p. 265-279 ; LE BOUÉDEC, Gérard, GILLOUARD Audrey, « Le réseau américain dans les ports français pendant la guerre d'Indépendance américaine », dans Christian BORDE et Christian PFISTER (éd.), *Histoire navale, Histoire maritime...*, op. cit., p. 135-140 ; MORICE, Marie-Laure, *L'échec du port franc de Lorient : 1784-1790*, dactyl., mémoire de maîtrise, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2004 ; CATROU, André, *Les élites consulaires de Vannes au XVIII^e siècle (1710-1792)*, dactyl., mémoire de maîtrise, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, université de Bretagne-Sud, 2005 ; CATROU, André, *Les élites consulaires au XVIII^e siècle, d'une approche globale à l'étude des cas de Vannes, Morlaix, Caen, Alençon*, dactyl., thèse d'histoire moderne, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2013.

Il faut bien dire que le maire d'alors est nommé et que la vie politique en régime censitaire est plus qu'encadrée et que pour la députation on se garde bien d'élire un civil. Le suffrage universel ouvre de nouvelles perspectives, mais déclenche une peur du vote ouvrier. En regroupant tous les ouvriers inscrits sur les listes électorales dans le secteur du port, on neutralise le poids de l'électorat ouvrier, ce qui permet sous l'Empire d'avoir avec Le Méloré de La Haichois un député-maire très napoléonien jusqu'en 1869. Mais il faut comprendre qu'être maire de Lorient n'est pas simple. Quand un ministre de la Marine vient à Lorient, c'est à la préfecture maritime qu'il se rend. Le maire ne fait pas le poids face au préfet, patron de l'arsenal et chef de l'arrondissement maritime. Face à l'amiral comte de Gueydon, préfet de 1858 à 1861, qui fut auparavant gouverneur de la Martinique, car la Marine avait jusqu'en 1898 la tutelle sur les colonies, le maire n'était pas en position de force.

Le maire et le député

Député-maire, voilà sans doute le modèle que Lorient préfère. À la mort du premier député-maire lorientais en 1869, « la candidature officielle » de Dupuy de Lôme au seul poste de député ne fait pourtant pas débat. Elle soulève l'enthousiasme et l'espoir pour le développement du port-arsenal. Mais il faut sans doute lire différemment cette entrée en politique. En effet, ce succès coïncide avec une nouvelle étape de la carrière de Dupuy de Lôme aux Messageries maritimes. Ce proche du pouvoir, qui avait toutes les qualités requises pour entrer en 1869 à son conseil d'administration où l'on traite notamment de choix stratégiques en matière de construction de navires, avait besoin d'être élu pour parfaire sa candidature et la vacance du siège de Lorient était une occasion sans risque. Voilà de quoi casser le mythe du retour du fils prodigue revenu défendre les intérêts du port-arsenal de Lorient¹⁸.

Après Simon Ratier en 1880, malgré la présence de Dupuy de Lôme et d'Audren de Kerdrel au Sénat, Lorient manque de relais à la chambre des députés pendant une dizaine d'années. C'est entre 1890 et 1920 avec Pierre Paul Guieysse et Louis Nail que Lorient dispose d'un réel poids politique.

Le retour à la Chambre des députés d'un député de Lorient en la personne de Pierre Paul Guieysse en février 1890 peut donc paraître comme un soulagement pour les autorités lorientaises qui retrouvent un défenseur de leurs intérêts à la Chambre. Ce polytechnicien, ingénieur hydrographe, fils du commissaire de la Marine Guieysse,

18. BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise, *Les Messageries maritimes, l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2007, notamment le chapitre 15. L'auteur – qui cite le mémoire de maîtrise de TROECH, Isabelle, *Dupuy de Lôme, ingénieur du Génie maritime (1816-1885)*, Paris, Université de Paris-Sorbonne, 1986 – permet de corriger ou de compléter le portrait classique de Stanislas Dupuy de Lôme et de revoir la version lorientaise qui relève pratiquement du panégyrique.

est un véritable savant, titulaire de la chaire d'égyptologie à l'École des hautes études, membre suppléant du Collège de France, président de l'Institut des actuaires français, un républicain très convaincu et défenseur de la République contre les monarchistes qui se présentèrent contre lui. Car il faut le dire, après avoir été conseiller général (1881-1889), il fut le député de Lorient pendant vingt ans de 1890 à 1910, époque où les maires défilent à grande vitesse à l'hôtel de ville. C'est le plus long bail à l'Assemblée d'un député lorientais, il fut même quelques mois (de novembre 1895 à mars 1896) ministre des Colonies dans le cabinet Bourgeois, mais il échoua toujours dans sa conquête de la Mairie. Et finalement c'est ce qui différencie Guieysse de Nail. Le cumul des mandats locaux et nationaux est alors une nécessité. Les élections de 1910 voient la défaite de Guieysse face au maire de Lorient, Louis Nail. Le puissant élu local, maire de Lorient, président du conseil général du Morbihan, devient député et très vite s'impose comme spécialiste des dossiers Marine et finances au parlement. Il est successivement rapporteur du programme naval au parlement en 1911, du budget du ministère des Finances en 1913 et de celui de la Marine en 1915, sous-secrétaire d'État à la Marine, chargé de la Marine marchande, sous les présidences du Conseil de Briand et Ribot, du 29 octobre 1915 au 4 juillet 1917, ministre de la Justice et vice-président du Conseil dans le gouvernement Clemenceau du 10 janvier 1917 au 18 janvier 1920. C'est à n'en pas douter l'homme politique lorientais qui eut le plus de poids dans la défense des dossiers lorientais. Mais, pour le mesurer, il faut se souvenir que Lorient se diversifie avec le développement de son port marchand et la réussite de l'implantation du chalutage à vapeur mais reste exclusivement dans le champ maritime donc proche de l'État. Louis Nail a défendu avec succès les deux équipements essentiels pour la survie du port arsenal, la forme de construction et le troisième bassin et il est le porteur du projet Kéroman, en tant que sous-secrétaire d'État chargé de la Marine marchande, puis ministre de la Justice et vice-président du Conseil. Sa mort accidentelle en 1920, quelques mois après son élection lors des élections législatives de 1919, est un coup dur, mais Lorient va pouvoir compter non sur un député-maire lorientais, mais sur Alphonse Rio, député-maire de Quiberon en 1919, mais qui occupe les mêmes fonctions de sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, dans les cabinets Briand et Poincaré du 17 janvier 1921 au 26 mars 1924, et qui défend avec talent le dossier Keroman en 1923 contre une cabale ourdie ou soutenue par les députés conservateurs de la région lorientaise Robic et surtout Sevène, ami d'Émile Marcesche. Il est ensuite, au Sénat, le président de la commission Marine qui bloqua tous les textes visant à réduire encore plus la place de l'arsenal de Lorient et favorisa à la veille de la Seconde Guerre mondiale¹⁹ le rétablissement d'un port arsenal de plein exercice avec sa préfecture maritime perdue en 1920.

19. LE BOUÉDEC, Gérard, « L'État et les ports bretons de Brest et de Lorient de Colbert au xx^e siècle », dans Gilbert NICOLAS (dir.), *La construction de l'identité régionale : les exemples de la Saxe et de la*

Dans l'ensemble, la défense du port militaire fait consensus, même si en 1920, lors du lancement du projet de privatisation, Marcesche n'eût pas été mécontent de mettre la main sur le bassin n° 1 pour le maritime marchand. Dans le dossier du port de pêche, porté par les politiques, le président de la chambre de commerce, industriel du charbon, armateur de vapeurs charbonniers et de chalutiers à vapeur, promoteur précoce du chalutage à vapeur, a un comportement ambigu voire même coupable quand la chambre de commerce ne se porte pas candidate lors du lancement de l'appel d'offres de la concession en 1925, ce qui surprend le Marseillais Henri Estier, de la Société des travaux et industries maritimes, qui est le seul postulant, en créant la Société anonyme du port de pêche de Lorient. La SPPL va la conserver jusqu'en 1973. Il ne faut pas sous-estimer sans doute que le monde économique maritime et portuaire qui avait dû pendant des décennies de frustration se contenter de vivre à l'ombre de l'arsenal et en plus faire chorus pour le défendre, retrouvait une certaine arrogance avec ce développement combiné du charbon et du merlu.

Il est clair que Louis Nail entre 1900 et 1920 est une référence majeure quand on veut replacer l'action de Jean-Yves Le Drian qui dut affronter comme député-maire le dossier complexe du désengagement de la Marine, la fermeture de la base, la crise de la pêche avec l'échec de la reprise de Jégo-Quéré par Pescanova, le changement de concessionnaire et la crise des dockers. Louis Nail, même s'il ne faut pas oublier la guerre 1914-1918, s'est trouvé dans une dynamique de combat pour construire la survie du port militaire et doter Lorient d'un port de pêche à la Grimsby ou Scheveningen, alors que Jean-Yves Le Drian menait un combat en pleine rupture de l'économie du privilège avec la nécessité de reconvertir et d'inventer un nouveau cadre de développement.

La chambre de commerce et d'industrie, le troisième pouvoir

Lorient fut d'abord une ville entreprise et nous avons vu que l'entreprise avait organisé le pouvoir municipal. Au XIX^e siècle, le pouvoir des entreprises met du temps à s'affirmer. La chambre de commerce, créée en 1807²⁰, constitue le troisième

Bretagne XVIII^e-XX^e siècles, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2001, p. 43-54 ; LE BOUÉDEC, Gérard, NOFFICIAL Sébastien, « Les élus locaux et nationaux lorientais et la défense du port arsenal de Lorient de 1848 à 1914 », *Colloque Marine et Politique*, Lorient, 18-19 octobre 2012, à paraître ; LAVILLE, Aymeric, *L'arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1926)*, dactyl., mémoire de master 1, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2009 ; LAVILLE, Aymeric, *L'arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, dactyl., mémoire de master 2, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2010.

20. AUDRAN, Karine, *Les négociants lorientais sous la Révolution et l'Empire*, dactyl., mémoire de maîtrise, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2000 ; AUDRAN, Karine, *Les négoce portuaires sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégie : Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient, 1789-1815*, dactyl., thèse d'histoire moderne, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), Lorient, Université de Bretagne-Sud, 2007.

pouvoir, plus visible à partir du dernier tiers de XIX^e siècle. Ce n'est pas un hasard si la dynamique retrouvée des ports marchands coïncide avec l'arrivée à la présidence du premier grand entrepreneur armateur industriel lorientais, Émile Marcesche, qui va régner sur la chambre dans l'entre-deux-guerres depuis son palais du commerce et de l'industrie inauguré en 1932, lequel ressemble à s'y méprendre au siège de son groupe rue Carnot, dont la première pierre avait été posée par André Tardieu, ministre des Travaux publics, en 1927 lors de l'inauguration de Keroman. Or, ce pouvoir économique reste essentiel pendant les « Trente glorieuses » et il suffit de lire l'ouvrage monumental sur la chambre de commerce écrit par Yvonig Gicquel²¹ pour comprendre qu'Henri Ducassou, qui incarne avec son entreprise de BTP la renaissance de Lorient après la guerre, est le second grand président (1960-1976), qui devint aussi président de la chambre régionale (1968-1972 et 1974-1976), vice-président du conseil économique et social de Bretagne, membre du Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons (CELIB), et mena le combat pour que la chambre prenne enfin en main la destinée du port de pêche. Jusqu'en 1981, quand un ministre venait à Lorient, ce n'est ni à l'amiral ni au maire qu'il rendait visite en premier, mais au président de la chambre de commerce.

Les ingénieurs et les entrepreneurs

Les bâtisseurs

Ce sont d'abord les bâtisseurs de la cité marchande de la Compagnie des Indes et la ville elle-même, de Saint-Pierre et Guillois, ingénieurs-architectes-entrepreneurs issus des grands cabinets royaux Gabriel et Hardouin. En fait, la mise en œuvre des plans de Gabriel pour la cité marchande de la compagnie, corrigés d'ailleurs par d'Espréménil, est assurée par de Saint-Pierre et Guillois qui consacrent trente ans de leur vie à conduire les travaux du port-arsenal de la Compagnie et de la ville nouvelle et, à ce titre, doivent être considérés comme les vrais bâtisseurs du Lorient du XVIII^e siècle²². Avec un peu d'audace, on peut risquer le parallèle avec l'après-guerre où Georges Toury, l'architecte, et Ducassou, l'un des plus gros entrepreneurs de BTP, sont les acteurs majeurs de la reconstruction de Lorient.

21. GICQUEL, Yvonig, *La chambre de commerce de Lorient, deux siècles d'économie du Morbihan, 1807-2007*, Spézet, CCI du Morbihan/Coop-Breizh, 2008.

22. LE BOUÉDEC, Gérard, « Les hommes de Gabriel à Lorient : Louis de Saint-Pierre et les Guillois » dans Hélène ROUSTEAU-CHAMBRON (dir.), *Jacques V Gabriel et les architectes de la façade atlantique*, Paris, Picard, 2004, p. 135-143 ; LE BOUÉDEC, Gérard, « La seconde Compagnie des Indes et Lorient », *Catalogue de l'exposition Jacques V Gabriel...*, op. cit., p. 97-108.

Les ingénieurs des constructions navales et des travaux maritimes

Ce sont tout d'abord les ingénieurs des chantiers de la Compagnie des Indes et de la direction des Constructions navales, mais aussi les ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés à la direction des travaux hydrauliques (maritimes). Les conditions de l'exercice de leur métier leur donnent-elles une certaine marge pour exprimer leur talent ?

C'est évident pour le père et le fils Cambry qui règnent sur les chantiers de construction des flottes de la Compagnie pendant vingt-cinq ans²³. C'est tout aussi évident pour un Reibell qui fut ingénieur puis directeur des Travaux maritimes pendant vingt ans entre 1815 et 1835. L'observation de la trajectoire de ces ingénieurs montre que certains éclipsent les autres, y compris leur directeur, comme Reibell sous la direction de Martret de Préville, ou plus tard Bourdelles, qui fut par la suite un des grands ingénieurs des phares et balises, sous celle de Noyon²⁴.

En fait, au XIX^e siècle, jusque vers 1860, les arsenaux fonctionnent largement en circuit fermé et chaque arsenal est devenu un conglomérat vertical auquel le conseil des travaux laisse une certaine initiative pour des programmes qui contribuent à la construction d'un savoir et d'un savoir-faire internes à la Marine qui lui permet ensuite de piloter le développement de l'innovation, ce qui signifie que certains ingénieurs s'illustrent comme des savants ou des concepteurs innovants tels Reibell dans les services hydrauliques, Guieysse, Fauveau, Reech et Audenet aux constructions navales. Il est aussi évident que Lorient n'a pas la dimension de Brest et de Toulon et que le cadre contraint par la hiérarchie des arsenaux pouvait frustrer des ingénieurs qui par la suite poursuivent leur carrière professionnelle dans le réseau des établissements de la Marine et qui voulaient lors de leur séjour à Lorient démontrer leur talent. En effet, dans le milieu étroit des arsenaux, tous les dossiers montent à Paris et sont traités par un groupe restreint dans les conseils des travaux ou des constructions navales et à la direction des ports. Il faut se faire connaître, et obtenir la protection de certains membres bien placés dans la hiérarchie. Il fallait savoir profiter de certaines circonstances où l'audace permettait de franchir ou de contourner les obstacles souvent infranchissables des procédures rigides du cheminement d'un dossier. Ainsi, alors que les autorités étaient hésitantes quant à l'avenir de Lorient, Reibell put construire en régie le bassin 1 en treize ans, peut-être à la faveur du bas coût de la main-d'œuvre issue du bagne pour les excavations, concevoir un atelier de la mâture à toit suspendu, qui resta unique à l'échelle nationale, avant de faire une carrière brillante à Cherbourg où il mena à son

23. BEAUCHESNE, Geneviève, *Historique de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1980.

24. LE BOUËDEC Gérard, « Les ingénieurs des Travaux maritimes et l'industrialisation de l'arsenal de Lorient de 1815 à 1870 : édifier un arsenal capable de répondre aux besoins d'une marine de guerre en pleine mutation technologique », dans Jean DHOMBRES (dir.), *La Bretagne des savants et des ingénieurs 1825-1900*, Rennes, CCSTI-Ouest-France, 1994, p. 81-97.

terme la construction de la grande digue préalable à la construction de l'arsenal et de devenir un inspecteur général écouté. Un siècle plus tard Henry Verrière, un autre ingénieur des Ponts et Chaussées affecté une première fois en Morbihan et notamment à Lorient entre 1902 et 1910, revient en 1918 à la demande de Louis Nail, député de Lorient et vice-président du Conseil, pour concevoir le nouveau port de pêche de Keroman dont il devient ensuite le directeur jusqu'en 1934²⁵.

Dans les années 1840-1850, l'ingénieur Reech, directeur de l'école du Génie maritime implantée à Lorient, s'affirma comme un grand spécialiste de machines à vapeur à roue comme celle qui équipa le second *Brandon*, et sous sa direction l'expérimentation fut menée sur une machine à vapeurs combinées. Armand Guieysse s'était spécialisé dans le traitement des bois dans les parcs pour lutter contre les tarets. L'ingénieur du génie maritime Audenet fut le constructeur de la frégate cuirassée la *Couronne* et à l'origine de l'atelier des bâtiments en fer sur la rive de Caudan. Il incarne aussi le passage possible entre les arsenaux et les chantiers privés des grandes compagnies de navigation, puisqu'il quitta le service des ports-arsenaux après le lancement de la *Couronne* pour rejoindre à Saint-Nazaire les chantiers de la Compagnie générale transatlantique. Près d'un siècle auparavant le constructeur Caro, qui avait exercé sur les chantiers de la Compagnie des Indes, devint l'un des constructeurs d'Arnoux Dessauls, propriétaire du Chantier du Blanc, en amont de l'arsenal rive droite et dirigea la construction de la flotte que la troisième Compagnie des Indes, qui en était dépourvue, affréta puis acheta.

Les sollicitations extérieures sont restées limitées jusqu'au milieu du XIX^e siècle et nous avons dit que l'innovation est largement interne aux arsenaux, y compris dans des établissements dédiés à la technologie de la vapeur comme Indret, ou intégrée par copie des achats extérieurs, ce qui offrait des marges d'initiatives locales. Avec le développement industriel des entreprises métallurgiques et de la technologie de la vapeur, les arsenaux deviennent de plus en plus des entreprises de montage qui ont donc recours à une sous-traitance extérieure, mais qui restent largement absentes de l'Ouest. L'effet industrialisant de l'arsenal est donc limité et l'on n'observe pas comme autour de Toulon, avec La Seyne et La Ciotat, l'émergence d'un grand pôle de technologie de la construction navale. C'est justement dans un tel environnement que Dupuy de Lôme fait une carrière brillante parallèlement dans la Marine et dans la compagnie des Messageries maritimes et les chantiers de la Méditerranée.

Les entrepreneurs

Ce serait bien évidemment faire une erreur que de considérer que le temps du commerce de l'Inde ne fut pas celui des entrepreneurs, mais il était évident que

25. LE BOUÉDEC, Gérard, LE BRIGAND, Dominique, *Lorient-Kéroman, du port de pêche à la cité du poisson*, Rennes, Marine éditions, 2015.

le poids de la Compagnie ne favorisait par leur émancipation d'une dépendance voire d'une tutelle. Nicolas Arnoux-Dessauls fut le plus gros entrepreneur lorientais de la seconde moitié du XVIII^e siècle, à la fois constructeur, armateur, négociant mais qui ne put se développer qu'en travaillant pour la troisième Compagnie qui le conduisit de l'endettement à la faillite et à la saisie de ses biens²⁶.

Dans les années 1860-1880, émerge un milieu entrepreneurial local d'une envergure nouvelle. Il existait déjà au moins culturellement. En effet, les générations issues du noyau négociant de la période post deuxième Compagnie constituent le creuset obligatoire pour tout nouvel arrivant à Lorient par association, mariage et partage d'une culture de veille²⁷. Les entrepreneurs sont d'abord des négociants-roguistes-conserveurs²⁸. Au milieu du siècle, le Morbihan est le premier producteur de conserves de sardines et les usines prolifèrent sur les rives de la rade. Lorient n'est pas port de pêche, mais avant tout un port de commerce qui importe le sel, la roque et les huiles et qui exporte les conserves. Il devient un pôle capitalistique autour de deux familles dont la réussite contribue ensuite à l'avenir halieutique de Lorient : la dynastie des Ouizille, banquiers, conserveurs et armateurs, issue de la région parisienne et dont la première génération entra dans la famille Bardou au début du XIX^e siècle, et Frédéric Delory dont la réussite insolente fut brisée par la maladie et qui fut le pionnier des délocalisations des conserveries au Portugal et en Afrique du Nord lors de la crise sardinière à partir de 1880. Les Ouizille se retrouvèrent à la tête d'un grand groupe industriel qui regroupa les affaires des deux familles et qui contribua au financement du *self-made-man* qu'est Émile Marcesche²⁹.

En effet, un second secteur entrepreneurial se développe autour du charbon et du bois qui sont les produits clefs qui portent le développement du port de commerce. Dès les années 1870, de vieilles familles comme Mery et Besné, qui avaient tenté dans les années 1820 l'aventure de la métallurgie à l'anglaise avec la famille Boy, sont présentes dans ce trafic des pondéreux. Mais la plus grosse entreprise c'est la société Le Brise. C'est dans le commerce de charbon que le professeur de sciences

26. LE BOUËDEC, Gérard, « Les négociants lorientais et les Compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement (1750-1794) », dans Philippe HAUDRÈRE (dir.), *Les flottes des Compagnies des Indes...*, op. cit., p. 133-148.

27. LE BOUËDEC, Gérard, « Les négociants lorientais, 1740-1914 », dans Sylvia MARZAGALLI, Hubert BONIN (éd.), *Négoce, Ports et océan, 16^e-20^e siècle. Mélanges offerts à Paul Butel*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 95-112.

28. DUBOIS Xavier, *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne-Sud au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, ouvrage issu d'une thèse soutenue à l'université de Bretagne-Sud en 2002 et intitulée *Les systèmes sardinières en Bretagne-Sud au XIX^e siècle*.

29. BOISSON, Pascal, *Émile Marcesche, 1868-1939, Capitaine d'industrie à Lorient*, Lorient, Archives de Lorient, coll. « Histoire et Mémoire », 2012, ouvrage issu de la thèse soutenue en 2010 à l'Université de Bretagne-Sud sous la direction de Gérard Le Bouëdec, sous le titre *Émile Marcesche (1868-1939), une trajectoire entrepreneuriale*.

angevin Émile Marcesche, bien intégré familialement dans le milieu des notables lorientais, se lance. Il comprend vite que la marge de croissance du commerce charbonnier, qu'il valorise dans son usine de briquettes, faute d'un arrière-pays industriel d'envergure, dépend d'une autre activité en plein développement en Europe, le chalutage à vapeur. Le négociant qui s'est fait industriel devient armateur avec une flotte de cargos et de chalutiers à vapeur. Avec une implantation à Cardiff au Pays de Galles il contrôle largement les échanges nationaux bois contre charbon, et dès 1911, il dirige la Compagnie lorientaise de chalutage à vapeur qui fédère quatre armements. Il obtient qu'un appontement pour les chalutiers soit aménagé sur la rive droite du Faouëdic. Mais après la guerre, il diversifie son groupe en direction de l'industrie agroalimentaire et de l'exploitation du kaolin. C'est l'armement Edmond Gautier qui s'affirme comme le premier armement à la veille de la Seconde Guerre mondiale et qui le reste jusqu'aux années 1960.

C'est en effet dans le nouveau port de Keroman que le monde de l'entreprise va apparaître dans sa diversité mais au service de la filière du poisson : entreprises d'armement, de mareyage, de transformation du poisson et des services industriels et tertiaires au monde de la pêche, jusqu'au chantier de construction navale avec l'Entreprise de mécanique créée en 1937 et qui devint en 1956 les Chantiers de La Perrière. Mais c'est vrai que l'on retient plutôt les gros armements comme DLR (Dudufant, L'Hostelier et Rouello) dans les années 1960, puis Jégo-Quéré dans les années 1970-début des années 1990, qui furent les plus gros armements lorientais et français et que représente parfaitement Jean-Maurice Besnard. Il est à l'origine du développement de la pêche industrielle à Lorient. Dans les années 1970, son groupe Jégo-Quéré qui emploie 400 personnes, comprend, outre l'armement proprement dit, quatre autres armements, les Pêcheries de l'Atlantique, les sociétés d'armement Pêcheries de l'Atlantique, Gautier et Avry, les Pêcheries de l'océan et la Société d'armement nord-atlantique. Il contrôle une filiale de commercialisation, Europêche, un atelier de réparation navale et une usine de transformation. À la tête de la première flotte de chalutiers pêche-arrière, il est l'inventeur des bases avancées en Écosse et au Pays de Galles et de la pêche des espèces de grandes profondeurs. Mais ce monde entrepreneurial de la pêche est fragile en terme capitalistique et la durée de vie de nombre de ces entreprises est relativement limitée³⁰.

30. LE BOUÉDEC, Gérard, LE BRIGAND, Dominique, *Lorient-Keroman...*, *op. cit.*

Conclusion

Lorient fut pendant trois siècles sous la tutelle de l'État, que ce soit les Compagnies des Indes ou la Marine. Le maire de Lorient ne fut qu'une créature de la Compagnie, et demeura jusqu'à la fin du XIX^e siècle dans l'ombre du préfet maritime. À Lorient, la défense de l'arsenal fit toujours consensus, quelles que soient les divergences politiques. Les élus de la ville comme ceux de la chambre de commerce étaient toujours prêts à monter à Paris pour le défendre au ministère. Néanmoins en 1920 Émile Marcesche, le président de la chambre de commerce, rompt momentanément avec cette tradition. Alors qu'un projet de privatisation de l'arsenal est envisagé en 1920, il n'hésite pas à faire part de son intérêt pour le bassin 1, plutôt que de faire chorus avec les élus lorientais pour protester contre cette fermeture éventuelle de l'arsenal militaire. Quelle hérésie ! L'État est le dispensateur des richesses et de l'emploi et donc le maître de l'avenir de Lorient devenu une véritable colonie ouvrière forte d'un grand savoir-faire.

Une fois ce cadre admis, il est possible d'identifier les marges de manœuvres des acteurs locaux. En fait, chacun guette les périodes de conjoncture favorable : la construction à marche forcée de la cité marchande et la ville sous l'autorité de cabinets versaillais laisse toute latitude à deux ingénieurs qui vont y consacrer leur vie, le contexte de la guerre d'Indépendance qui permet à Lorient de s'illustrer dans l'aide aux Insurgés, la course aux innovations de la marine militaire qui offre des possibilités d'expérimentations avec des prototypes que ce soit des équipements industriels ou des navires, le besoin en produits alimentaires qui plaide en faveur de la construction d'une frigorifique ou d'un plan de financement d'un port de pêche au moment de la Première Guerre mondiale. La dynamique des acteurs doit être toujours observée à l'aune de la construction d'une carrière dans laquelle le séjour à Lorient est un tremplin pour un autre poste ailleurs. Mais gare aux renversements de conjoncture qui imposent l'arrivée des ingénieurs du roi pour construire les flottes de la Compagnie lors de la guerre de Sept Ans, qui conduisent à la faillite d'un armateur-constructeur qui avait cru faire fortune avec la troisième compagnie des Indes, qui viennent rappeler à Lorient que son arsenal n'est que le quatrième dans la hiérarchie et que son programme et son plan de charge doivent être revus à la baisse quand ce n'est pas l'existence même du port-arsenal qui se trouve menacée. Lorient est ainsi pris entre une dynamique de la tension et celle d'une résilience, que l'on appelle rebond.

Aussi la tentation de l'émancipation est perceptible mais pas facile à mettre en œuvre. La communauté de ville sent bien que l'avenir de la compagnie n'est pas assuré après la guerre de Sept Ans et les négociants qui la composent veulent au moins montrer, à travers un projet immobilier qui serait le pendant du péristyle, qu'ils ont de l'ambition pour leur ville-port. Mais trop sûr de lui, le maire émancipé de la Compagnie en 1774 ne se rend pas compte qu'il n'est pas dans une négociation

avec Calonne pour obtenir pour sa ville les retombées de la guerre d'Indépendance américaine, mais qu'il est manipulé par le pouvoir. Lorient devient alors une ville révolutionnaire qui veut abolir les privilèges de la troisième Compagnie des Indes et du port franc. Il faut attendre les années 1890-1926 pour que des élus nationaux de Lorient devenus ministres – l'homme fort est alors Louis Nail – pèsent assez lourd pour obtenir la construction d'infrastructures (troisième bassin, forme de construction) qui assure la pérennité de l'arsenal quand celui de Rochefort est fermé.

Seul le champ halieutique offre une vraie échappée belle aux acteurs locaux pour se construire un avenir où l'État n'intervient qu'en cours de trajectoire. La réussite halieutique repose sur l'existence d'une dynamique ancienne du secteur pêche et d'un réservoir de gens de mer permanent entre Auray et le Finistère, sur une culture négociante de veille qui puise ses racines dans la Compagnie des Indes qui permet à des hommes doués d'un sens de l'anticipation de saisir les opportunités pour réussir autour du charbon et du chalutage la greffe de la pêche industrielle, de ministres (entre 1915 et 1926) pour faire affecter sur Lorient les crédits d'un plan de 200 millions dont ne veulent ni La Rochelle ni Douarnenez pour construire un port de pêche. Et voilà l'État qui reste présent depuis lors en soutenant la reconstruction de la flotte après guerre ou sa modernisation par la suite. Il n'empêche que c'est autour de la pêche industrielle que Lorient disposa dans la durée d'une véritable élite entrepreneuriale mais qui demeura fragile.

En effet, cette économie du privilège, cette économie mixte maritime présente certaines faiblesses récurrentes. La dépendance à l'État est un combat, car l'État manifeste à intervalles réguliers³¹ des velléités de réduire son engagement, voire de se retirer du port arsenal, ce qu'il ne fit pas jusque dans les années 1980. Mais quelle réussite d'avoir obtenu en 1920 que le plan des 200 millions permette la construction de Keroman ! Malgré la diversification intervenue à l'aube du xx^e siècle, le profil de Lorient reste très marqué par sa dimension de port-arsenal, ce qui a deux conséquences majeures. D'une part, si l'on observe les autres villes-ports, on mesure bien que ce n'est pas un moteur suffisant pour imprimer un développement démographique aussi important que dans les villes-ports de commerce et, par exemple, aucune, sauf Brest, mais difficilement, n'a pu atteindre la dimension de métropole. D'autre part, la société lorientaise a un sommet trop étroit, il y a donc un déficit au niveau des élites. En fait, Lorient est plus ouvrière que ville de marins et la représentation de cette ville ouvrière rouge, très syndiquée, qui défilait aussi bien pour protester contre les menaces qui pesaient sur le plan de charge de leur entreprise de guerre que pour défendre « le mouvement pour la paix » a sans doute été défavorable alors que se développait une économie tertiaire qui s'est plutôt implantée sur Vannes.

31. L'avenir de l'arsenal ou du port arsenal est régulièrement remis en question. Ces dates, sans être exhaustives, permettent de mesurer la récurrence des interrogations : 1719, 1771, 1815, 1831, 1851, 1871, 1920, 1931.

Sous les Compagnies des Indes, Lorient ne fut jamais le siège social. Il n'est qu'un sas par où transitent les hommes, les marchandises et l'argent. Le capital est extérieur et donc le commerce de l'océan Indien ne permet guère une accumulation du capital. Cette faiblesse capitalistique lui est opposée quand la ville présente sa candidature pour devenir tête de ligne transatlantique au milieu du siècle. On peut aussi le mesurer avec la construction du groupe Marcesche lorsqu'il devient Société anonyme avec des alliances financières là encore extérieures. C'est aussi une des faiblesses des deux gros armateurs DLR et Jégo-Quéré qui ont recours essentiellement aux banques et sont victimes de leur surendettement.

En ce qui concerne le site, nous ne sommes pas passés du temps des atouts à celui des faiblesses. Ainsi alors que les insuffisances de ses qualités nautiques sont stigmatisées au milieu du XIX^e siècle, d'une part, parce qu'il ne peut plus accueillir une flotte, d'autre part, parce que les navires rencontrent des difficultés d'accès dans les passes et dans la rade, le site de Keroman est considéré au début du XX^e siècle comme très adapté pour construire un port de pêche industriel avec accès direct sans écluse et sa situation idéale par rapport aux zones de pêche. Il faut revenir à l'origine sur cette invention de Lorient en pleine première mondialisation. Lorient n'est qu'une plate-forme où s'articulent les flux européens et ultramarins. Un Singapour du XVIII^e siècle. Lorient n'a que des avant-pays et il n'est pas pensé en termes d'arrière-pays. En fait, il apparaît comme un avant-port du complexe nantais et un port-arsenal auxiliaire de Brest. Ce sont ces liaisons qui contribuent à sa pérennité. Cette position de *hub* n'est pas un problème au XVIII^e siècle. Mais par la suite on mesure le caractère artificiel de son implantation. En effet, les choses changent au XIX^e siècle, un port devient non plus un centre d'impulsion mais une porte d'entrée et de sortie du commerce extérieur et doit être bien relié par voie d'eau, chemin de fer à un arrière-pays qui est d'autant plus large que le réseau de transport est dense et profond. D'autre part, un port qui était un sas se transforme en zone industrielle métallurgique, chimique et agroalimentaire.

Lorient est d'abord un port d'importation, et le reste encore aujourd'hui, les thés, cafés, soies, coton, épices sont remplacés par le charbon, puis le pétrole et le soja. Quand le port franc de Lorient est créé en 1784 pour permettre aux Américains de vendre leur tabac, ces derniers ne trouvent pas de fret de retour et repartent faire le plein en Angleterre et finalement ne viennent plus à Lorient. Les produits des Indes seuls possibles sont alors aux mains du monopole d'une troisième Compagnie des Indes. Au milieu du XIX^e siècle, Lorient n'est qu'un port de cabotage qui permet d'approvisionner son arrondissement, y compris en roque, sel et huile pour l'industrie sardinière. Les arrivages de matières premières pour l'arsenal se font directement au port militaire.

Le port de Lorient présente toujours une balance commerciale déficitaire, mais à l'ère charbonnière, Lorient offre avec les bois de mines enfin un fret de

retour. L'entrée dans les vingt premiers ports français dans la première moitié du xx^e siècle est due à la croissance du trafic charbonnier qui est lui-même stimulé par la demande considérable des chalutiers à vapeur. Les charbonniers avaient compris que l'approvisionnement d'un arrière-pays peu industrialisé malgré la création des forges de Lochrist et des nombreuses conserveries sur le littoral ne suffisait pas et qu'il fallait trouver un moteur de croissance, mais le chalutage à vapeur cesse au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Dans la durée, la question de l'arrière-pays, et des liaisons par chemin de fer et par route, est restée un obstacle d'autant que le centre de gravité s'est déplacé depuis le xix^e siècle de la façade maritime atlantique vers le nord-est industriel de l'Europe. Tous les ports bretons peuvent rêver, mais ils ne seront jamais Anvers, Amsterdam ou Hambourg, et même pas Le Havre. En fait, nous sommes dans une zone blanche entre Le Havre et Tanger sur la route des conteneurs et des pétroliers, sauf quand ils ont des avaries.

Si l'on observe le modèle lorientais entre 1945 et 1990, on s'aperçoit qu'il fut mis en place entre 1880 et 1920, quand Lorient passa d'un modèle monolithique portuaire à un triptyque. Lorient s'est mis à marcher sur trois pieds, le port militaire, le port de matières premières de Kergroise et le port de pêche de Keroman. La guerre, selon le principe schumpetérien de la destruction créatrice, anéantit Lorient et lui offre la possibilité de prolonger son ancien modèle de développement. La guerre froide a renforcé le port-arsenal complété par une base de sous-marins³² et la base aéronavale de Lann Bihoué, à proximité de Lorient, le pétrole et les produits agroalimentaires ont transformé les équipements portuaires et le port de pêche a atteint des sommets, l'argent coulant à flot pendant les Trente glorieuses, car il y eut vraiment les Trente glorieuses des ports de Lorient. Bref, Lorient n'a pas su anticiper, mais a essayé de faire vivre le plus longtemps possible un modèle qui s'épuisait.

Alors, faut-il incriminer les formations dispensées à Lorient ? Cette question devint récurrente alors que la ville était au plus mal dans les années 1980, et la création de l'Université fut alors considérée comme essentielle dans le plan de relance de Lorient. Non, si l'on considère que jusqu'en 1980 Lorient reste une ville de l'économie mixte maritime. Si l'on remonte deux siècles en arrière, on peut constater que Lorient avait un bon tissu scolaire, a soutenu le développement des classes préparatoires dans son collège qui devint lycée pour accéder aux grandes écoles surtout militaires, que ses écoles d'apprentis de l'arsenal formaient les ouvriers de la construction navale, qu'après la Seconde Guerre mondiale le centre François Toullec comme la chambre de commerce et d'industrie (Cci) formèrent les officiers et techniciens de bord comme les acteurs commerciaux de la filière halieutique, que

32. CÉRINO, Christophe, LUKAS Yann, *Keroman, base de sous-marins, 1940-2003*, Plomelin, Éditions Palantines, 2002.

la dimension technique était présente à Étrel, au lycée Colbert et que les premiers pas du supérieur se firent dans un institut universitaire de technologie (IUT) industriel.

Oui, car l'épuisement du modèle était évident et il aurait fallu anticiper, c'est-à-dire oser dire qu'il fallait réorienter le développement lorientais.

En effet, au début des années 1980, cette économie du privilège, cette économie mixte maritime, moteur du développement et de la réussite de Lorient s'effondre, c'est la fermeture de la base, la réduction du périmètre de la Marine, le changement de statut de DCN, la crise durable du port de Keroman, le tout dans un contexte social très agité. Il fallait inventer un nouveau modèle de développement, une nouvelle culture économique sans l'État, et donc avec d'autres acteurs. Quel défi !

Gérard LE BOUËDEC
professeur émérite d'histoire maritime, Université de Bretagne-Sud

RÉSUMÉ

En 1988 était publiée l'*Histoire de Lorient* mais elle fut difficile à écrire tant les insuffisances de la recherche étaient criantes. Depuis, et ce n'est pas une simple formule, la recherche universitaire, notamment à l'université de Bretagne-Sud, et les travaux des sociétés savantes ont comblé des lacunes, même si certaines périodes ou certains aspects restent encore à découvrir ou à redécouvrir. Mais il est désormais possible de prendre de la hauteur par rapport à cette masse de connaissances maintenant disponibles pour envisager une grande synthèse qui permette de comprendre la trajectoire de cette ville-port. C'est l'essai que je propose en prenant comme fil conducteur le concept d'économie du privilège. Ce concept dont la dénomination semble datée très Ancien Régime constitue le cadre dans lequel s'est fait le développement de Lorient jusqu'aux années 1980, c'est-à-dire sous la tutelle de l'État. Ville improbable, elle s'est appuyée sur ses ports pour s'affirmer et incarner l'innovation et le progrès. Néanmoins, quand tout semble se décider ailleurs, à Versailles puis à Paris, il est légitime d'identifier les acteurs politiques et économiques locaux et de s'interroger sur leur place et leur marge de manœuvre dans la trajectoire lorientaise.