Artefact

Techniques, histoire et sciences humaines

10 | 2019

Les débuts du Conservatoire des arts et métiers

Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*

Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017

Sébastien Martin

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/artefact/4353>

DOI : 10.4000/artefact.4353

ISSN : 2606-9245

Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

Édition imprimée

Date de publication : 15 octobre 2019

Pagination : 244-248

ISBN : 978-2-8107-0650-1

ISSN : 2273-0753

Référence électronique

Sébastien Martin, « Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours* », *Artefact* [En ligne], 10 | 2019, mis en ligne le 06 août 2020, consulté le 27 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/4353> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.4353>

Ce document a été généré automatiquement le 27 novembre 2020.

Artefact, *Techniques, histoire et sciences humaines* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*

Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017

Sébastien Martin

RÉFÉRENCE

Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, 398 p.

- ¹ Dans la typologie urbaine, il est des villes qui occupent une place à part : Lorient est de celles-là. La cité bretonne est en effet une ville portuaire où, comme ailleurs sur le littoral, la présence de l'élément marin et l'ouverture au monde qu'autorise l'océan produisent une urbanité fort différente de celle des villes « terriennes ». Lorient doit en outre son existence à la volonté de l'État monarchique de se doter, au XVII^e siècle, d'infrastructures portuaires nécessaires à la puissance sur mer, et la ville partage conséquemment avec Rochefort la singularité de procéder du port alors que l'inverse est le plus souvent la règle. Lorient est pour ainsi dire une ville nouvelle improbable – pour reprendre le mot des auteurs – car rien ne prédestinait vraiment la rive droite de la rivière Scorff à accueillir un ensemble urbain tel que celui qui naît rapidement à l'ombre du chantier naval initial. En 1666, le choix du site breton est à replacer dans le puissant mouvement d'appropriation du littoral que relance alors la monarchie française selon une triple logique économique, politique et militaire. Logique économique tout d'abord, car Lorient répond à la nécessité de doter le royaume d'infrastructures destinées à soutenir la politique commerciale inspirée du mercantilisme que doit mettre en œuvre la toute jeune Compagnie des Indes créée

en 1664. Logique politique ensuite : comme Rochefort et au Havre, il est vident que l'entreprise vise s'assurer de la fidlit d'une province dont l'attachement la couronne passe par une imposante prsence quel qu'en soit le prix payer. Ici, l'investissement de la lande de Faoudic par le roi dclenche d'ailleurs un contentieux avec les Rohan-Gumen dont le rglement n'interviendra qu'en 1783 comme le soulignent les auteurs. Enfin, logique militaire, parce que la cration de ce chantier de construction navale constitue l'une des facettes du rattrapage dcrt par Colbert pour doter la France d'une marine de guerre permanente la hauteur des ambitions du Roi Soleil. Au regard des deux derniers points, l'tat doit naturellement disposer d'arsenaux et de ports militaires sa main. Ainsi nat Lorient.

- 2 Christophe Crino et Grard Le Boudec convient donc le lecteur une histoire urbaine courte, mais qui n'en est pas moins trs dense et originale comme en tmoigne le plan de l'ouvrage articul autour de la triple trajectoire de la ville : Lorient, port et ville de la Compagnie des Indes (1re partie : Le port et la ville de la Compagnie des Indes ; 2 partie : De l'ge d'or lorientais la fin d'un monde) ; Lorient, port arsenal et ville de la Marine (3 partie : Lorient, quatrime port arsenal franais ; 4 partie : Du modle portuaire idal la destruction de Lorient) ; Lorient, port modle de rsilience et ville bretonne (5 partie : Reconstruction et nouvelles dynamiques portuaires ; 6 partie : Le temps des reconversions). Ce choix, qui a le mrite de ne pas enfermer le propos dans une approche rgionaliste et dans une perspective strictement monographique cantonne la conjoncture des activits portuaires et l'volution du paradigme des transports maritimes, n'offre pas pour autant une histoire parts gales entre le port et la ville, celle-ci tant envisage pour elle-mme de manire finalement assez ponctuelle ; dsquilibre d'autant plus regrettable que les dveloppements en question sont des plus suggestifs, spcialement au sujet de la mono activit si caractristique d'une ville arsenal mme s'il s'agit ici d'une infrastructure vocation commerciale. Envisager Lorient comme un organisme vivant – une ville-port-entreprise – permet par exemple de lire la prcocit des logiques prindustrielles si caractristiques des mobilisations navales de l'poque moderne, comme les invitables tensions avec les structures de l'Ancien Rgime qu'implique la socit organique laquelle donne naissance l'organisation du travail au sein d'un tel cadre. Comme le soulignent les auteurs, une fois la Compagnie des Indes remplace par la Marine, la situation ne change gure l'poque contemporaine, si ce n'est qu'ici le rapport initial entre ville et travail portuaire se prolonge dans les luttes sociales et forge, partir du XIX sicle, la conscience politique de Lorient la rpublicaine, le passage de la gauche radicale la gauche socialiste n'impliquant pas la disparition de toute conscience ouvrire. Bien au contraire. Sur ce point, la belle iconographie propose par les auteurs a toute sa pertinence car elle donne voir en chair les Lorientais et les Lorientaises, encore que ces dernires soient largement sous-reprsentes – y compris sur les clichs de la Grande Guerre – par rapport leur place relle dans l'histoire. Cette iconographie traduit nanmoins de belle manire les trois registres de reprsentations qui font l'identit actuelle de la ville port : exotisme de l'Inde, haute technicit de la Navale, innovation urbaine des diles d'aujourd'hui.
- 3 L'un des apports de l'ouvrage est videmment d'offrir, trente ans aprs la premire histoire de Lorient parue en 1988, une connaissance renouvele, faisant cho aux problmatiques actuelles, et solidement taye par les travaux mens l'universit de Bretagne-Sud – mais pas seulement – dont fait tat l'ample bibliographie propose la

fin du volume (plus de 400 rfrences dont 120 pour Grard Le Boudec). Si de nombreux aspects de l'histoire lorientaise – la culture matrielle, la spacialisation des activits portuaires, l'industrie de la pche, le traumatisme de l'empochement – en profitent pleinement, on pourra regretter que certains n'aient pas t davantage investis par les auteurs. Pensons l'interculturalit, aux circulations, ou aux dynamiques sociales. Ainsi le « gigantesque acclrateur de destin » qu'est Lorient au XVIII sicle reste-t-il encore questionner au-del de l'lite ngociante et d'une poigne d'agents de la Compagnie des Indes, dont la prosprit ne saurait soutenir la gnralisation toute la population lorientaise. Il reste donc encore beaucoup apprendre sur Lorient, et les sujets d'tude ne manquent pas pour qui voudrait s'en saisir.

- 4 Derrire une prsentation en apparence classique, l'ouvrage interroge en ralit le concept de ville portuaire avec toutes les difficults que cela implique, spcialement lorsqu'il s'agit de cerner la trajectoire d'une entit ne *ex nihilo* de la volont d'un tat monarchique engag dans un processus marqu de territorialisation de la souverainet. Plus qu'un fil conducteur, l'tat occupe Lorient une place de choix. Chacun pourra le comprendre ds les premires pages de l'ouvrage : il est ici le principal agent du dveloppement portuaire et des dynamiques urbaines, relguant les ngociants et les acteurs traditionnels de la ville loin derrire. Dans cette perspective, les auteurs insistent avec raison sur la « libration », en 1993, de l'emprise urbaine longtemps occupe par la base sous-marine de Kroman. L'vnement signe d'une certaine manire la fin d'un tat hgmonique, mme si la place toujours aujourd'hui prpondrante de *Naval Group* (ex-DCNS) et de la base aronavale perptue une certaine tradition en la matire et ne plaide pas vraiment en faveur d'une disparition totale de la mono activit militaro-industrielle, quoi qu'en disent les auteurs. Si la pche a bien pris le relais, les retombes sont loin d'tre de la mme envergure et les perspectives sombres d'un *Brexit* dur rappellent combien cette activit est aussi incertaine, sans compter que la rarfaction des ressources halieutiques fragilise dj le secteur depuis plusieurs dcennies. Comme une hirondelle ne fait pas le printemps, le nautisme et les activits touristiques qui lui sont lies, travers la cit de la mer et l'escale de croisires, ne suffisent pas non plus combler le vide laiss par la restructuration de la construction navale militaire et le reformatage du modle de dfense franais.
- 5 Penser la profondeur historique n'est jamais facile. Afin de mieux mettre en relief leurs propres observations, les auteurs auraient pu se saisir plus franchement du paradigme – encore neuf en sciences humaines et sociales – de rsilience, comme des nouveaux questionnements qui mergent vigoureusement en histoire maritime avec l'tude de la morphologie urbaine, de la citadinit, des infrastructures portuaires, des relations des socits l'environnement ; thmatiques pourtant sous-jacentes presque tous les chapitres de l'ouvrage. Lire la cration d'un ple de course au large sur l'ancienne emprise militaire de Kroman travers le concept de rsilience aurait par exemple permis de ne pas s'en tenir la seule description paysagre et administrative de l'opration, en intgrant le jeu des acteurs, les stratgies, et des phnomnes comme l'appropriation du projet par les habitants, lment combien dterminant de la reconqute russie d'un *water-front* comme celui-ci. bien des gards, un pas de ct – mme si les contraintes ditoriales d'un tel ouvrage rendent l'exercice difficile – vers d'autres sites portuaires concerns par des problmatiques similaires de rappropriation spatiale aurait permis de mieux mettre en valeur la singularit de la voie lorientaise et ses limites. Car si Lorient offre un exemple supplmentaire de la

fertilit du rapport l'eau dans la recomposition urbaine, la ville est contrainte comme tant d'autres d'intgrer les effets du phnomne de submersion marine. Le sujet mrite assurment l'attention d'autant qu'il est actuellement au cur d'un large ventail de travaux en sciences humaines. Avec la dernire partie, consacre au « temps des reconversions et des dfis », confirmation est nanmoins faite que les premires annes du XXIe sicle offrent dsormais matire une histoire hypercontemporaine qui contribue indiscutablement donner une profondeur de champ tout objet historique observ sur la longue dure. Christophe Crino et Grard Le Boudec soulignent cette occasion encore une fois combien l'tat – mme lorsque son dpart est synonyme de dclassement – reste Lorient un acteur de poids en qualit de propritaire foncier et de pourvoyeur de fonds publics. cette occasion, pourquoi ne pas insister davantage sur le rle jou par Jean-Yves Le Drian, d'abord maire de Lorient et prsident de Lorient Agglomration, puis prsident du Conseil rgional de Bretagne, et enfin ministre d'tat ? Aprs tout n'est-il pas un Lorientais lui aussi ? Les auteurs l'voquent avec une pudeur – dont on ne sait si elle est feinte ou non – qui ne rend pas assez compte du fait que l'homme a t un acteur essentiel de la transformation de la ville port au tournant du XXIe sicle. Il a su lancer l'mancipation de Lorient du modle conomique tatique en agissant sur les deux leviers que sont la pche et le nautisme, ce dernier secteur se rvlant particulirement porteur en termes d'image.

- 6 Au final, cet ouvrage tient autant de la classique monographie urbaine que d'une nouvelle histoire – appellation revendique par les auteurs – et son plus grand mrite est videmment d'clairer le caractre complexe et protiforme des villes portuaires, l o la maritimit confre une forme de singularit aux trajectoires individuelles et collectives. Alors, la mer matrice de l'urbanit ? Sans doute faudra-t-il bien d'autres synthses aussi fouilles que celle-ci pour trancher.

AUTEURS

SBASTIEN MARTIN

Universit du Littoral Cte d'Opale, Centre de recherche en histoire atlantique et littorale