

richesse au moment de la révolution industrielle, de la configuration de véritables classes sociales et de la misère qui y est associée, de la mendicité, de l'alcoolisme, des disparités de l'habitat et même de la place des Bretons dans la cité.

La période contemporaine permet de focaliser autour du concept de peuple des notions et des faits déjà bien connus, de la Grande Guerre acceptée, subie puis refusée, au Front populaire et à l'ancrage populaire de la Résistance. Reste ensuite à développer l'après-guerre, l'espoir d'une souveraineté populaire en 1944, « reconstruire le vivre ensemble », « changer la forme de la ville »... donnant une large part à l'action des édiles municipaux puis métropolitains, depuis 1977, en faveur d'une ville rendue à ses habitants tous confondus, le peuple y compris, en termes d'urbanisation, de loisirs, du « droit de tous à la ville ».

En près de 500 pages, Alain Croix et ses collègues brossent ainsi la vie difficile – voire plus – du peuple de Nantes et sa lente appropriation d'un espace urbain de plus en plus vaste, sur les plans politique, économique, social et décisionnel : « manger à sa faim, conquérir la dignité, se battre pour l'accès à l'école, aux loisirs, lutter pour la démocratie inachevée ». C'est une approche originale qu'il convient de souligner, la lecture en est aisée, même si certains concepts restent anachroniques et le langage maîtrisé, voulu sans jargon, pas toujours accessible au lecteur « grand public ». Un ouvrage qu'il faut posséder dans sa bibliothèque, ne serait-ce que pour sa démarche historique non conventionnelle et les champs de recherche qu'elle ouvre.

Jean-François CARAËS

Gérard LE BOUËDEC et Christophe CÉRINO, *Lorient ville portuaire : une nouvelle histoire, des origines à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, 351 p.

Cet ouvrage se présente d'abord comme un « beau livre », comme savent en produire les Presses universitaires de Rennes, par son format comme par son iconographie exceptionnelle – des plans et gravures des XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles aux photos aériennes couleur... Mais au-delà de la forme, il s'agit d'un livre de fond : appuyé sur une base exceptionnelle de travaux récents, réalisés tant par les auteurs que par une imposante série de mémoires et thèses réalisés depuis un quart de siècle au laboratoire d'histoire de l'Université de Bretagne-Sud, il nous propose une « nouvelle histoire » du pôle lorientais, trente ans après celle publiée chez Privat sous la direction de Claude Nières, affichant dans la dualité de son titre l'ambition de combiner histoire portuaire et histoire urbaine.

Il s'agit bien d'abord de l'histoire d'un port, dans toute son amplitude chronologique, de la fin XVII<sup>e</sup> siècle au début du XXI<sup>e</sup> siècle, ou plus exactement d'un complexe portuaire multi-sites se déployant sur la rive droite de l'estuaire du Blavet, du confluent du Scorff à celui du Ter, au gré de ses mutations spatiales et diversifications fonctionnelles successives.

Cet historique fait toute sa part, classique, à la création *ex nihilo* du site, sous impulsion étatique, *via* la Compagnie des Indes, qui édifie sur le promontoire du Féandic, au confluent du Scorff, sur un espace protégé par un mur, l'Enclos, une base complète pour ses opérations avec l'Asie : elle combinait un chantier (avec ses cales, ateliers, magasins), un port avec ses quais et pontons, et des installations commerciales avec magasins et salle des ventes construits de manière monumentale sur plans de Gabriel dans les années 1730, au prix d'investissements lourds de la seconde Compagnie.

La dissolution de celle-ci en 1769 sembla ouvrir le « temps des négociants », marqué par l'essor du commerce privé vers l'Asie, l'obtention d'un port-franc en 1784, l'ouverture vers les États-Unis avec la création d'une ligne vers New York et la création d'outils pour une nouvelle élite entrepreneuriale, tels le tribunal de commerce et une chambre de commerce en 1807. Mais il ne s'agissait que d'une illusion, vite dissipée et étouffée par le blocus des guerres de 1793 à 1815, comme le montre Gérard Le Bouëdec, qui souligne que le port retombe au contraire sous l'emprise de l'État, directement cette fois par l'entremise de la Marine, affectataire des infrastructures à partir de 1770, qui en expulsa rapidement les négociants pour faire de Lorient, pour un siècle et demi, un port-arsenal.

Paradoxalement, cet arsenal considéré comme « secondaire », dont l'existence fut maintes fois remise en cause de 1840 à 1927, réussit à s'imposer dans la durée, grâce à un *lobbying* permanent des élus lorientais dans les commissions parlementaires, mais surtout par sa capacité à se placer à l'avant-garde de l'innovation technologique, comme au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle pour passer au stade de la marine en fer et à vapeur, ce qui allait impliquer de lourds travaux d'infrastructures (ateliers, bassins, cales et formes de construction) et l'investissement par l'arsenal de la rive gauche du Scorff sur Caudan. Le livre met en valeur le rôle des acteurs-clés de cette mutation permanente que furent des ingénieurs d'envergure, comme Reech, Audenet, plus que Dupuy de Lôme (né et formé à Lorient, mais qui travailla surtout à Toulon), et l'apport d'une main-d'œuvre ouvrière capitalisant les savoir-faire de l'ère industrielle.

Comme le montre Christophe Cérino, le second conflit mondial renforça d'ailleurs cette fonction militaire du port, par la construction, au prix de travaux gigantesques, d'une imposante base sous-marine à Kéroman et un poste de commandement d'où l'amiral Doenitz dirigea la bataille de l'Atlantique. La Marine devait récupérer ces installations en 1945, pour y créer pour un demi-siècle une base de sous-marins et développer une base aéronavale majeure à Lann-Bihoué.

Pourtant, l'un des apports majeurs de l'ouvrage est de montrer qu'à côté de ce port-arsenal, une nouvelle génération d'entrepreneurs, regroupés au sein de la chambre de commerce, réussit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à diversifier les activités portuaires, en suscitant la création d'un trafic marchand, notamment charbonnier,

à l'initiative de négociants comme Marcesche et Le Brise, puis d'une activité de pêche industrielle avec utilisation pionnière de chalutiers à vapeur. Cette double diversification imposa une extension de l'espace portuaire au-delà du site saturé du Faouédic : la construction des quais en eau profonde de Kergroise pour accueillir le trafic commercial et la construction *ex nihilo* en 1920-1927 du port de pêche industriel de Kéroman, avec sa criée, sa glacière et ses activités de réparation, faisant de Lorient la « cité aux trois ports ».

Le propos se prolonge en « histoire du temps présent », en abordant l'analyse de la crise globale de ce modèle portuaire dans les années 1990 : l'effondrement de la pêche industrielle et l'abandon de la base de sous-marins par la Marine entraînent des effets dramatiques sur l'emploi et le risque de création d'une friche industrielle. Il débouche enfin sur la mise en évidence de la capacité du pôle portuaire à rebondir pour s'ouvrir un avenir au XXI<sup>e</sup> siècle : mutation dynamique du site de l'arsenal (désormais société de statut privé Naval Group) spécialisé dans la production de frégates de taille moyenne ; relance de Kéroman comme premier marché national du poisson ; reconversion spectaculaire de l'ex-base sous-marine en pôle d'industries nautiques innovantes autour de la course au large, concluant ainsi sur une vision finale optimiste de ce pôle portuaire en mutation permanente depuis trois siècles.

Mais cette histoire portuaire se veut, en même temps, histoire urbaine, même si ce volet apparaît second. Cela correspond, il est vrai, à un constat historique : c'est le port qui a créé la ville, née d'un « bidonville » près du chantier naval, et c'est sous l'égide de la Compagnie des Indes, qui lui assigne son espace, fait dessiner son plan et lui obtient ses institutions propres (paroisse, corps de ville), qu'elle émerge au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les auteurs montrent bien que c'est au rythme du développement portuaire que s'effectue la croissance urbaine, avec ses faubourgs *extra muros* accueillant la main-d'œuvre ouvrière de l'arsenal, rive droite (Kerantrech, Merville) et rive gauche du Scorff (où Lanester s'émancipe de Caudan), puis à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec la création d'une « nouvelle ville » au sud du Faouédic, vers les nouvelles zones portuaires civiles. De même est-ce ce développement portuaire qui a déterminé les traits majeurs de sa structure sociale et de ses comportements politiques, caractérisés par le poids de la population ouvrière (accru par le suffrage universel et l'émergence du syndicalisme) et des élites bourgeoises, souvent d'origine extérieure, se renouvelant avec la diversification portuaire, mais devant composer avec un État omniprésent localement, contrebalancé cependant par le *lobbying* efficace d'élus nationaux comme Guïyesse ou Louis Nail.

C'est cette fonction militaire du port, renforcée par les Allemands après 1940, qui provoqua les malheurs de la ville, avec sa destruction par les bombardements alliés en 1943, son isolement dans la poche jusqu'en mai 1945 et une longue phase de vie précaire de ses habitants dans des cités de baraques, en attendant une reconstruction ambitieuse mais lente.

Ce mode d'articulation entre histoire portuaire et urbaine a pu, il est vrai, minorer l'analyse de certains aspects de l'activité urbaine, telles les fonctions commerciales ou culturelles, ou son rôle de pôle de formation, des lycées à l'Université, dont l'émergence est tout juste esquissée. De même pouvait-on s'interroger sur le rapport à la Bretagne de cette ville « française », créée *ex nihilo* par l'État et largement peuplée de « forains », notamment dans ses élites..., mais qui accueille – par compensation ? – un Festival inter-celtique au succès éclatant... Et le passage de la ville à l'agglomération – la troisième de Bretagne –, avec sa traduction institutionnelle, du district de 1971 à Cap Lorient, méritait sans doute une analyse plus fouillée.

Mais ce parti pris prouve son efficacité dans le chapitre final, qui montre remarquablement comment la crise des activités portuaires traditionnelles – et le retrait (partiel) de la Marine, avec la déprise territoriale qu'il induisait – a permis aux élus lorientais d'opérer, non seulement une reconversion dynamique, mais une reconquête de territoires emblématiques pour des opérations urbaines spectaculaires, de la base de Kéroman au nouvel hôpital du Scorff et à l'implantation de l'hôtel d'agglomération sur le site historique du « pérystyle » des magasins des Indes, au confluent du Scorff et du Blavet.

Au total, une somme passionnante, accessible à un large public, qui pourrait servir de « modèle » pour d'autres villes homologues.

André LESPAGNOL

Pierre d'ORNELLAS, M<sup>gr</sup> (dir.), Hervé CHOUINARD et Philippe PETOUT (dir. scientifique et coord.), *La grâce d'une cathédrale, Saint-Malo*, Strasbourg, La Nuée bleue/Éd. du Quotidien, 2017, 287 p.

Quinzième *opus* de la collection de livres d'art « La grâce d'une cathédrale », dirigée par M<sup>gr</sup> Doré, archevêque honoraire de Strasbourg, le beau livre *Saint-Malo, la cathédrale des corsaires* est le premier ouvrage consacré à ce que le ministère de la Culture dénomme les « ex-cathédrales ». C'est dire que si l'église abrite une des cathédres de l'archevêque de Rennes, Dol et Saint-Malo, elle est propriété communale, ce que ne manque pas de relever le maire Claude Renoult dans l'avant-propos.

Sous la direction scientifique d'Hervé Chouinard, architecte en chef honoraire des monuments historiques, et de Philippe Petout, conservateur en chef des musées de Saint-Malo, quatorze auteurs et le photographe Pascal Lemaître conjuguent leurs talents pour magnifier la cathédrale et son environnement.

Si l'ambition du livre est identique à celle de l'ensemble de la collection : réunir dans l'approche scientifique l'église et la culture, le cas de la cathédrale Saint-Vincent de Saint-Malo porte tant d'originalités qu'il ne faut pas moins de cinq parties et dix-neuf chapitres pour les décrire.