



Revue
d'histoire
maritime

31
32

Musées maritimes et identités

Revue d'histoire maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 31-32
Musées maritimes
et identités

Christophe Cérino
& Éric Rieth (dir.)

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à l'analyse de ce qui est proposé à leur regard, objets, cartels et animations. Ils ne sont en général pas là pour cela, la curiosité, le goût des maquettes, l'attrait de la mer et de l'histoire étant de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double propose une approche originale de plusieurs musées maritimes français, de formats variés, à Paris comme dans les ports, de Fécamp à Saint-Tropez, anciens (le musée de la Marine à Paris) et tout récents (le musée Mer Marine de Bordeaux) avec un regard qui s'étend de manière comparative jusqu'aux côtes espagnoles, basque et cantabrique. Les « identités » sont à entendre ici dans le sens maritime qu'Alain Cabantous en avait donné dans le sous-titre de son livre de 1995 *Les Citoyens du large*. Sans *collections*, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Le rôle des *pouvoirs publics*, locaux et nationaux, est clairement mis en évidence dans ce cahier : quel message veulent-ils ou acceptent-ils de faire passer au public, local ou non ? de quelle manière et jusqu'à quel point vont-ils desserrer les cordons de la bourse ? Un musée à un coût, celui de sa mise en place puis celui de son entretien dans la durée. Il y a aussi l'évolution de la *muséographie*, les modes et la manière dont sont formés les concepteurs et les conservateurs. La question des « identités » à la fois maritimes et locales nous conduit aux choix des thèmes et des modes de présentation. Elle met en valeur les silences, les préférences et les indifférences d'une époque ou d'une génération.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Ce PDF contient:
Comptes rendus

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3123-9

Revue 31
d'histoire 32
maritime

Musées maritimes et identités

Sorbonne Université Presses est un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 979-10-231-0700-5

© Sorbonne Université Presses, 2022

PDF complet et articles PDF :

© Sorbonne Université Presses, 2023

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (30) est consacré aux « Villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1640-vers 1815) ».

Le numéro suivant (33) a pour thème « Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes (XIX^e-XX^e siècles) ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, amiral Christophe Prazuck, Louis Sicking, Mathias Tranchant.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	8
Olivier Chaline	

MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS

TEXTES RASSEMBLÉS PAR CHRISTOPHE CÉRINO & ÉRIC RIETH

Introduction.....	13
Christophe Cérino	
Le « silence de la mer ».....	19
Jean-Michel Boulanger	
Une note de bas de page dans l'histoire du musée de la Marine.....	27
Vincent Guigueno	
Quelle place pour l'histoire maritime au musée national de la Marine ?.....	43
Vincent Bouat-Ferlier	
Du musée des Terre-Neuvas au musée des Pêcheries : un ambitieux programme culturel, scientifique et muséographique pour une histoire renouvelée de la grande pêche à la morue.....	63
Marie-Hélène Desjardins	
Musées maritimes et identités : le paradoxe malouin.....	83
André Lespagnol †	
Musées maritimes du Finistère et identités du littoral.....	97
Françoise Péron & Laure Ozenfant	
Lorient & la mer Représentations, relations au patrimoine et développements muséographiques dans une ville portuaire de la reconstruction (1945-2021).....	121
Christophe Cérino	
Les Sables-d'Olonne en quête de son patrimoine maritime. NACéO, vers une valorisation programmée de l'histoire maritime sablaise.....	147
Hervé Retureau	
Le musée Mer Marine de Bordeaux. Retour d'expérience sur la fondation d'un musée.....	165
Caroline Le Mao	
Entre mer et lagune. La côte languedocienne au miroir de quatre musées identitaires héraultais.....	191
Patrick Louvier & Léa Tavenne	

Le musée d'histoire de Marseille, entre terre et mer.....	213
Fabrice Denise & Xavier Corré	
Du musée naval au musée national de la Marine : le musée de Toulon en quête d'identité ?.....	239
Gilbert Buti	
Cristina Baron	
L'identité d'une cité et de ses habitants au cœur du Projet scientifique et culturel du musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez.....	259
Laurent Pavlidis	
La place des identités maritimes dans les programmes muséographiques du nord de l'Espagne.....	273
Guy Saupin	

VARIA

John Gillis, historien des mondes terraqués.....	297
Romain Grancher	
Troubler les eaux de l'histoire environnementale : l'île, un écotone entre terre et mer.....	303
John R. Gillis	
Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale (1769-1794). Négociants, armateurs, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants	325
Gérard Le Bouëdec	

NÉCROLOGIE

Philippe Haudrière † (1940-2021).....	361
Gérard Le Bouëdec	

CHRONIQUE

Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 : rythmes, stratégies des acteurs, enjeux environnementaux.....	367
Fabien Bartolotti	

COMPTES RENDUS

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, <i>Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX^e siècle</i> , Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.....	377
Guillaume Lelièvre, <i>La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices</i> , Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages.	379
Gérard Le Bouëdec, <i>Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)</i> , Rennes, PUR, 2019, 140 pages.....	382

En hommage à André Lespagnol

Comptes rendus

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, *Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.

Cet ouvrage vient enrichir les études consacrées aux trajectoires des territoires des petits ports sur le temps long. Le plus fréquemment, le cadre chronologique s'étend de la fin du XVII^e siècle à la Seconde Guerre mondiale. Cette étude de Royan et la mer débute à la fin du Moyen-Âge pour s'achever au tout début du XIX^e siècle.

Il faut souligner d'emblée la richesse d'une iconographie qui comprend 78 cartes et plans, le plus souvent en couleur, et qui renforce l'argumentaire très fouillé en quatre parties. Les auteurs invitent le lecteur à entrer en Gironde et à voir Royan en 100 pages et une trentaine de cartes pour parcourir la trentaine de kilomètres entre l'entrée dans les passes et Royan et franchir les multiples obstacles et dangers. Les auteurs ont exploité les premiers routiers et les cartes des XV^e, XVI^e et XVII^e siècles. Les guides nautiques de Garcie Ferrande, Alphonse de Saintonge, Herman Van der Herm, les témoignages de Martin de Oyarzabal et la Popelinière, *Le Petit Flambarde de la mer* de René Bougard et la carte de Nicolas de Clerville constituent des outils d'aide à la navigation pour affronter le dédale du chemin tortueux que les capitaines et pilotes vont progressivement maîtriser. Ils se guident à la fois sur des amers naturels (dunes, pointes, conches), des bâtiments (clochers, châteaux, moulins) et surtout, à partir de 1611, sur la tour de Cordouan, sentinelle de l'estuaire. Mais il faut attendre le XVIII^e siècle pour que se mette en place un véritable réseau, coordonné de tours et de balises, qui sécurise la navigation et pour qu'existent des cartes plus précises à la disposition des capitaines et pilotes qui, arrivés à la hauteur de Royan, sont toujours soulagés d'avoir franchi cette épreuve.

La seconde partie est consacrée au port lui-même qui s'intègre dans l'aire portuaire bordelaise. Le siège de 1622 et la destruction de la ville en 1631 constituent un tournant important. Les auteurs se sont penchés sur le *château-port* du Moyen-Âge et ont essayé de reconstituer ses plans. Le port était en effet sous le contrôle d'une seigneurie maritime et les marchands devaient s'acquitter d'un droit de coutume qui garantissait la protection de leurs biens en cas de naufrage dans les seigneuries de Royan et Didonne. Royan fait alors figure de bon port, doté d'une digue qui casse la houle venue du large. Royan est de plus en plus sous la tutelle de Bordeaux. D'ailleurs, le paiement de la coutume, avant d'être supprimé au XVI^e siècle, se faisait à Bordeaux. La destruction, en repréailles de l'État royal, des fortifications et la démolition de la jetée qui protégeait le port, privent Royan de sa fonction de sentinelle. Royan devient un port d'échouage, sans infrastructure, même si chantier de construction, magasins et chais arrivent à s'agripper sur le front de mer.

Malgré ces handicaps, Royan maintient, voire développe, ses activités maritimes (troisième partie). Fondamentalement, Royan est d'abord un petit port de cabotage de la façade atlantique. Escale technique, il va accueillir en 1760 une communauté de pilotes-lamaneurs, dotée d'une vingtaine de chaloupes, qui joue un rôle clef dans la sécurisation de la navigation vers et en provenance d'un des plus grands ports français. À l'échelle régionale, Royan est le port d'un intense cabotage estuarien avec Bordeaux et le chapelet de petits ports de l'estuaire. Il commande, par ailleurs, une route mixte terrestre et maritime, qui relie Bordeaux à Rochefort et La Rochelle et permet le franchissement de la Gironde pour gagner la rive gauche vers le reste de l'Aquitaine. Mais à certaines époques, son horizon s'est élargi. Ses navires se lancent au XVI^e siècle dans la pêche à la morue, dans le grand cabotage atlantique, jusque sous Louis XIV, et au XVII^e sa flottille est très active dans la pêche des sardines primeurs.

Mais, comme de nombreuses sociétés littorales, celle de Royan entretient des rapports pluriels à la mer (quatrième partie). Royan s'inscrit dans un territoire rural. Au Moyen-Âge, ses habitants vivent davantage adossés à la mer que véritablement tournés vers elle, d'autant que, la mer, c'est aussi la menace extérieure des agressions scandinaves, anglaises et espagnoles. Les activités agricoles dominent (vignes, cultures maraîchères, élevage, exploitations du bois), mais les sables volages vont contribuer à orienter davantage les Royannais vers les activités maritimes. De Louis XIV au début du XIX^e siècle, la communauté des gens de mer compte entre 200 et 250 hommes, matelots, maîtres de barques, capitaines, de plus en plus attirés par les embarquements à Bordeaux, et pilotes-lamaneurs, qui conservent tous un lopin de terre. Mais le poids de l'économie maritime ne se réduit pas à la seule communauté des gens de mer. De nombreuses professions en dépendent : journaliers manutentionnaires, ouvriers des constructions navales, artisans, marchands avitailleurs et aubergistes qui accueillent les voyageurs. Plus globalement, l'exploitation de l'estran, comme le sable de la conche et les rochers de Cordouan, et la collecte des coquillages et des chevrettes mobilisent de nombreuses familles. Entre polyactivité maritime et pluriactivité, c'est bien la mer qui constitue le dénominateur commun de ce bourg-port. Les auteurs ne le précisent pas, mais il est fort à parier que le financement quirataire de la flotte locale dépasse largement le cercle des navigants et maîtres au cabotage.

Les auteurs ont fait de l'émergence de la fonction balnéaire, évoquée en conclusion, la limite finale de leur étude. On peut le regretter, ne serait-ce que parce que cela eût permis de saisir comment les acteurs locaux s'adaptent à cette nouvelle réalité. Il est vrai que les études sur les stations balnéaires se sont multipliées et ont trop souvent occulté que ces villes-ports, devenues balnéaires, avaient une trajectoire très riche. Or, ce livre permet d'en mesurer les spécificités depuis le Moyen-Âge à Royan.

Guillaume Lelièvre, *La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages.

Dans un récit haletant et bien écrit, avec un récapitulatif chronologique des voyages, leurs escales et leurs péripéties, Guillaume Lelièvre nous présente les quatre expéditions françaises vers les îles à épices, soit neuf navires, parties entre 1601 et 1619 des ports de la Manche (Saint-Malo, Dieppe, Honfleur).

La compagnie des marchands de Saint-Malo-Vitré-Laval arme deux navires (1601-1603) pour l'océan Indien à destination de Sumatra, *Le Croissant* et *Le Corbin*. Mais aucun ne reviendra. Les récits de voyage des rescapés, François Pyrard de Laval et François Martin de Vitré, sont réécrits à la demande du pouvoir royal afin de faire la promotion du commerce des épices et attirer les investisseurs. C'est, d'ailleurs, après la publication du texte de François Martin qu'est créée par Henri IV le 1^{er} juin 1604, la première compagnie des Indes orientales. On ne peut pas ne pas faire de parallèle avec *l'opération marketing* que Colbert orchestre à partir de l'opuscule de Charpentier en 1664, pour séduire le monde du négoce afin qu'il s'engage dans le capital de sa compagnie des Indes. Mais, en réalité, rien ne se passe entre 1604 et 1616, jusqu'à ce que trois expéditions successives reprennent les routes de Bantam entre 1616 et 1622. Il faut attendre 1616 pour que des protestataires contre l'inertie des dirigeants de la compagnie royale – sous la dénomination de Compagnie des Moluques, qui a hérité du monopole – n'arment en 1616 deux navires, *Le Montmorency* et *La Marguerite*, avec, d'ailleurs, la suspicion que ce soient des navires néerlandais sous pavillon français, dont seul le premier revient. Puis en 1619, ils arment trois navires : *Le Montmorency* à nouveau, *L'Espérance* et *L'Hermitage*, avec, au retour, encore le seul *Montmorency*. Mais, parallèlement, les Malouins associés à des marchands zélandais et anversois dans une compagnie indépendante, sur le modèle de l'armement de 1601, envoient dans l'océan Indien à nouveau deux navires (1616-1619), *Le Saint-Michel* et *Le Saint-Louis*. Ce dernier reviendra seul. Mais, les Malouins voulaient s'inscrire dans la durée ; les hommes laissés à Pondichéry en 1617 et à Bantam en 1618 signifiaient que d'autres expéditions devaient suivre. Ce qui ne fut pas le cas.

La réussite de cet ouvrage repose sur le croisement judicieux des sources françaises avec les sources néerlandaises et anglaises, pour présenter ce que furent ces expéditions et leur insertion dans la compétition, au détriment des Portugais, que se livrent les Anglais et les Hollandais, dont on voit qu'ils font tout pendant ces deux décennies pour étouffer les vellétés françaises.

Ces expéditions partent toutes des ports de la Manche, centre de gravité de l'économie atlantique : deux de Saint-Malo, au cœur du triangle marchand Saint-

Malo-Vitré-Laval, en 1601-1603 et 1616-1619, les deux ports de la compagnie des Moluques qui ont hérité du privilège de 1604 et qui arment en 1616-1618 et 1619-1622, partent de Dieppe et Honfleur.

L'État ne peut qu'apporter son appui théorique, même s'il est très affirmé, car il n'a ni les moyens ni l'autorité pour fédérer les bourgeoisies portuaires rivales dans une compagnie unique comme la VOC¹. En 1604, quand le roi choisit Brest comme port de la compagnie royale, il est évident que les Malouins et les Rouennais ne pouvaient que la boudier. C'est d'ailleurs une question récurrente, et Colbert se heurtera aussi aux réticences des négociants. Quand les Malouins récupèrent à leur seul profit, en 1707, le monopole de la compagnie de 1664, oubliant les autres négoce portuaires, notamment nantais, ils se préparent à une mort politique et donc à une marginalisation lors de la création de la seconde compagnie des Indes par Law.

380

Ces expéditions vont souffrir d'une dépendance destructrice aux Néerlandais. Il est indéniable qu'il y a une connivence entre la flotte malouine de 1601 et deux Français issus de familles des bourgeoisies vitréennes et malouines, qui jouent alors un rôle majeur dans l'expédition néerlandaise de la flotte de Georges Spilberg : Balthazar de Moucheron (armateur) et Guyon Lefort, son neveu, qui commande l'un des trois navires néerlandais, *Le Bélier*. Ce dernier est lié par alliance avec François Martin et Michel Frotet de la Bardelière, capitaine du *Croissant*. Guyon Lefort revient juste de l'expédition néerlandaise à Sumatra de Cornélis de Houtman, où il a côtoyé le pilote anglais John Davies, qui est dorénavant au service de la flotte anglaise de Lancaster et que la flotte française va aussi rencontrer à Aceh. En réalité, les flottes française et hollandaise se rencontrent à plusieurs reprises et ce n'est pas seulement le fruit du hasard. En effet, Balthazar de Moucheron joue double jeu ; mais l'auteur nous raconte qu'il est passé du côté de la France dès 1600 et qu'on le soupçonne d'avoir comme objectif de détourner la flotte Spilberg vers Calais. En fait, ces jeux complexes reflètent les tensions aux Provinces-Unies face à la volonté des États-Généraux de créer la VOC (le 20 mars 1602), quand certains négociants-investisseurs cherchent à préserver leur indépendance, quitte à chercher ailleurs d'autres horizons. La corruption fonctionne dans les deux sens et l'on sait que Buzanval, l'ambassadeur français à Amsterdam, est à la fois actionnaire de la VOC et pensionné des États-Généraux, ce qui ne favorise pas les démarches d'Henri IV.

L'inflexibilité néerlandaise est totale dans les années suivantes. Ils ne confondent pas la diplomatie, au service des alliances, avec leur politique maritime. Les naïvetés d'Henri IV sont évidentes. Il a cru que le soutien à l'émancipation des Provinces-Unies, le traité d'amitié de 1608 et l'appui à la signature, en 1609,

1 *Verenigde Oost Indische Compagnie*: la compagnie des Indes orientales [NdE].

de la trêve de Douze Ans avec l'Espagne mettraient fin à l'aventure de la VOC et lui permettraient de bénéficier de l'aide néerlandaise en termes humains et financiers dans son projet de compagnie des Indes. Les États-Généraux sont sur une ligne dure. Ils interdisent à leurs marins d'embarquer sur des navires étrangers. Or, les équipages français ont besoin d'un fort contingent de marins et de pilotes hollandais. Il est alors facile d'appliquer cette loi au départ ou aux îles qui privent alors les navires français d'une partie des équipages comme sur *Le Saint-Michel*, en 1619, qui ne rentre qu'avec un apport de marins indigènes. Mais l'inflexibilité néerlandaise se traduit aussi par l'interception, voire la saisie, des navires français comme *Le Saint-Michel* et *L'Espérance*. Lors des trois dernières expéditions, les Néerlandais sont passés à une nouvelle étape de leur installation dans les îles à épices : le contrôle des échanges et de la conquête. Ainsi en 1619, le gouverneur général Coen s'est emparé de Jakarta, qui devient vite Batavia, la capitale de l'empire néerlandais, et Bantam est assiégée par la flotte néerlandaise, ce qui signifie que l'espoir d'accéder aux épices directement s'amenuise.

En tout cas, 1622 sonne l'arrêt pour des décennies de l'apprentissage de l'océan Indien. La France était initialement en retard sur les Anglais et les Hollandais, partis respectivement en 1591-1594 et 1595-1597. Entre 1600 et 1660, 367 navires anglais et 861 néerlandais ont fait voile vers l'océan Indien contre 24 pour les Français. On ne peut considérer que ces vingt ans ont constitué une période d'apprentissage, car quarante ans, c'est trop long : ce sont plusieurs générations de marins qui n'ont pas pu apprendre. Comme le montre Marie Ménard², c'est la première compagnie de Colbert de 1664, qui vient occulter celle d'Henri IV, qui permet de constituer cette période d'apprentissage et qui sert ensuite à l'épanouissement de la compagnie de Law.

L'auteur pose bien évidemment la question du pourquoi de l'échec et formule dans ces travaux des éléments de réponse : le manque de moyens humains, financiers, techniques, le manque d'expériences, qu'il fallait tenter d'obtenir auprès des Néerlandais, les rivalités des bourgeoisies portuaires. Face aux sollicitations d'Henri IV, qui espérait leur bienveillance, les Néerlandais sont dans une logique d'obstruction et de violence pour étouffer les tentatives françaises. Il faut aller plus loin et souligner l'absence de stratégie et de moyens financiers de l'État en construction et son incapacité à stimuler une boucle interactive entre marine de guerre, industrie navale, commerce maritime et colonial, et donc à fédérer les initiatives portuaires. Il faut dire parallèlement que les États-Généraux des Provinces-Unies étaient dans une double logique : affirmer la puissance de l'État en quête de reconnaissance internationale et assurer leur puissance maritime

2 Marie Ménard, *La Première Compagnie des Indes, apprentissages, échecs et héritages (1664-1704)*, Rennes, PUR, 2016.

et militaire avec la création de la VOC, pour s'imposer au détriment des Portugais et des autres Européens en Asie du Sud-Est. L'auteur aurait pu trouver parmi les 75 articles du tome 3 de *La Mer dans l'Histoire*, co-dirigé par Christian Buchet et Gérard Le Bouëdec et paru en 2017 chez Boydell, plusieurs articles pour étoffer sa conclusion. Il n'en demeure pas moins, comme le souligne aussi André Lespagnol dans sa préface, que ce livre passionnant, qui s'adresse aussi bien aux universitaires qu'au grand public intéressé par l'histoire maritime, trouve toute sa place dans la bibliographie de l'histoire du commerce maritime français et, en particulier, de l'océan Indien.

Gérard Le Bouëdec

Gérard Le Bouëdec, *Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)*, Rennes, PUR, 2019, 140 pages.

382

Le professeur Gérard Le Bouëdec présente dans ce petit ouvrage l'implantation et le développement de la ville de Lorient, « corps étranger » imposé par l'État, sur la côte sud de la Bretagne. Ce véritable bouleversement dans l'organisation du territoire, qui correspond, depuis la révolution, au département du Morbihan, donne naissance à une rivalité durable entre Vannes, ancien centre administratif sur le déclin, et Lorient, nouveau pôle industriel ouvert sur le monde.

En 1666, le pouvoir royal prend la décision d'implanter le chantier de la compagnie des Indes sur la paroisse de Ploemeur, au lieu-dit du Faouëdic, qui appartient à la famille des Rohan-Guéméné, la direction locale de l'entreprise s'installant à Port-Louis. Cette implantation pose dès l'origine des problèmes de propriété. Après plus d'un siècle de conflits avec le pouvoir seigneurial des Rohan, l'affaire se règle en 1786, après la faillite de la grande famille de la noblesse bretonne, avec l'achat par le roi des terres concernées, désormais sous le contrôle de la Marine. Progressivement, le chantier donne naissance à une ville nouvelle qui prend le nom de Lorient et dont l'activité maritime s'affirme dans le commerce des Indes et comme base de repli de la Marine royale. Cette nouvelle concentration d'habitants est une ville-entreprise, peuplée majoritairement d'ouvriers, sans élite nobiliaire, ecclésiastique ou issue des métiers d'offices. Avec la disparition de la seconde Compagnie des Indes, Lorient s'ouvre aux négociants français et étrangers qui viennent s'y installer pour profiter du commerce libre et des opportunités offertes par la guerre d'Indépendance américaine. Cependant, à la fin de l'Ancien Régime, Lorient, qui est devenu le grand pôle démographique et économique de la côte sud de la Bretagne, aspire à disposer de pouvoirs administratifs, économiques ou judiciaires, qui sont encore détenus par les anciens centres institutionnels d'Hennebont et de Vannes. Après avoir rudement bataillé, la ville obtient finalement un consulat de commerce et une amirauté en 1782.

Les événements révolutionnaires donnèrent l'occasion à la ville de se doter des pouvoirs administratifs qu'elle convoitait depuis longtemps. Pour ceci, comme l'écrit Gérard Le Bouëdec, Lorient « se crée une image de ville révolutionnaire modèle dont les élites portent les valeurs d'un nouveau futur qu'elle veut contribuer à écrire quand Hennebont et Vannes n'ont que leur passé à brandir ». Le député Joseph Delaville-Leroulx, représentant de l'élite négociante du port breton, est très actif lors des États généraux et des débats de la Constituante. Les premières décisions du nouveau gouvernement sont cependant un échec pour Lorient. Vannes devient chef-lieu du département du Morbihan et Hennebont obtient le siège du district. En contrepartie, la ville annexe les deux faubourgs populaires de Kerentrech et de Merville, au détriment de Ploemeur. Il faut attendre la constitution de l'an VIII et la modification des structures territoriales pour que Lorient devienne l'un des chefs-lieux d'un des quatre arrondissements du Morbihan, Hennebont perdant alors toutes ses fonctions administratives d'importance. Ces difficultés à s'imposer sur un territoire traduisent les ressentiments et l'hostilité des campagnes envers une agglomération considérée comme étrangère, trop française, qui écrase les petites villes environnantes et qui se veut le gendarme de la Révolution, face au conservatisme local, notamment lors de la confiscation des biens du clergé.

Au XIX^e siècle, un véritable pôle industriel national d'un grand dynamisme se développe autour de Lorient avec l'arsenal, l'industrie métallurgique d'Hennebont-Lochrist et les très nombreuses conserveries sardinières du littoral. À l'opposé, Vannes conserve l'image d'une ville conservatrice, symbole de l'immobilisme, politiquement monarchiste alors que Lorient prend la défense de la République. Au niveau économique, si le chef-lieu du Morbihan conserve une activité de cabotage très active jusque vers les années 1850, la seconde partie du siècle est plus difficile et le déséquilibre Lorient-Vannes se creuse irrémédiablement. C'est alors le temps des projets chimériques de Vannes, comme la construction d'un grand port de commerce à l'entrée du golfe du Morbihan, qui ne verra jamais le jour, tout comme l'obtention d'une chambre de commerce.

La création de Lorient est un exemple parfait de déstabilisation d'un territoire par l'implantation d'une ville nouvelle. Les anciens pouvoirs locaux ressentent frustrations et ressentiments envers cette décision de l'État centralisateur. Les rivalités s'exacerbent au XIX^e siècle tant au niveau économique, avec le dynamisme de Lorient qui s'insère dans la révolution industrielle, que politiquement, le républicanisme lorientais s'opposant au monarchisme vannetais et des campagnes morbihannaises. L'ouvrage de Gérard Le Bouëdec décrit parfaitement l'histoire de ce territoire entre terre et mer où, même si les choses ont bien changé, les rivalités sont toujours enfouies dans l'inconscient collectif.

Pierrick Pourchasse

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XXI^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830*
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*
Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane
1745-1805*
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer
Le sixième continent*
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850

Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

