

# Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2404-0

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 30  
Les villes portuaires  
entre pouvoirs  
et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin  
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

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.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum  
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



**PRSH**  
Pôle de Recherche en  
Sciences Humaines et sociales  
Université La Havre Normandie

**MORSH**  
NORMANDIE - CAEN  
Maison de la Recherche  
en Sciences Humaines  
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ  
**U**  
LE HAVRE  
NORMANDIE

**HISTEMÉ**  
EA 7455 HISTOIRE  
EX-CRHO TERRITOIRES  
UNICAEN MÉMOIRES



# Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1650-vers 1815)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratisée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleur · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Lavielle, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

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 & Sylviane Llinares

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 (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

### 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, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, 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.....	6
Olivier Chaline	

## LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

## **VARIA**

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147  
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173  
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale .....193  
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :  
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne .....217  
Camille Gontier

## **CHRONIQUE**

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice.....233  
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241  
Edern Olivier-Jégat

## **COMPTES RENDUS**

- Comptes rendus .....249

# *Varia*





LES ÉLUS LOCAUX ET NATIONAUX ET LA DÉFENSE  
DU PORT-ARSENAL DE LORIENT (1848-1939)

*Aymeric Laville*

*Titulaire du master d'histoire contemporaine de l'université de Bretagne-Sud (1 et 2), professeur certifié d'histoire-géographie au lycée Jean-Monnet de Crépy-en-Valois*

*Gérard Le Bouëdec*

*Professeur émérite d'histoire maritime à l'université de Bretagne-Sud (Temos-CNRS)*

*Sébastien Nofficial*

*Docteur en Histoire contemporaine de l'université de Bretagne-Sud, professeur agrégé d'histoire-géographie au lycée hôtelier du Touquet, chargé de cours à l'université du Littoral*

Le 9 août 1896, quand le président de la République, Félix Faure, ancien ministre de la Marine, vient à Lorient, il est accueilli à la porte de l'arsenal. La réception a lieu à la préfecture maritime et sa visite rappelle les entrées royales car les autorités locales attendent quelque chose en retour, un bassin ou le dragage des passes de la rade que le ministre de la Marine promet lors de cette réception présidentielle. Si le maire est invité au banquet, Félix Faure ne se rend nullement à l'hôtel de ville. Cet épisode rappelle un élément fondamental de la vie politique dans un port militaire comme Lorient où la marine est le premier employeur de la ville et de ses environs : cette vie se trouve complètement conditionnée par le rapport à l'État<sup>1</sup>. Le pouvoir civil (la municipalité) et économique (la chambre de commerce) connaît ainsi des difficultés pour s'affirmer face à la marine, même

1 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, « Rapports à l'État, conflits et politisation des sociétés littorales du Ponant (xvii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle) », dans Laurent Bourquin & Philippe Hamon, *Conflits extérieurs et politisation (xiii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2012, p. 129-165.

avec pugnacité. Cela provoque également le positionnement d'une municipalité plutôt de gauche, républicaine ou radicale-socialiste, parfois pacifiste, dans un département conservateur, royaliste particulièrement en Morbihan, administrant une ville de production d'engins de guerre d'une entreprise d'État. Enfin, ce rapport impose aux élus le souci prioritaire de la défense de l'emploi que marque leur observation attentive du budget annuel de la marine si décisif.

148 Tout tourne finalement autour du contrat moral, si contraignant pour l'État, entre la marine et la main-d'œuvre des ports arsenaux. Or le rythme des investissements dans le plan de charge – les constructions de navires – comme dans l'infrastructure portuaire et industrielle est directement tributaire des capacités financières de l'État et des fluctuations de sa politique navale. D'ailleurs, la ville-port-arsenal vit au rythme des guerres et des potentialités de conflits. L'État n'a pas les mains libres pour mener sa politique militaire et industrielle. Il doit tenir compte à la fois du contre-pouvoir politique local qui vit le regard fixé sur le budget de l'État : celui-ci conditionne les plans d'équipement et de charge qui déterminent le niveau de l'emploi, et de la sorte, le niveau de la population ouvrière qui en dépend totalement, n'ayant pas d'alternatives d'emploi en dehors de l'arsenal. En dernière analyse, toute baisse du plan de charge, tout désengagement sont assimilés à une violation de cet engagement moral de l'État et à une trahison des intérêts nationaux, pour reprendre les termes d'un article de *L'Armoricaïn* de Brest du 8 août 1833<sup>2</sup>. Or les évolutions de la hiérarchie du dispositif maritime militaire introduisent des incertitudes. À partir du Second Empire, le projet de ne conserver que trois arsenaux majeurs, un sur chaque façade maritime, privilégie Toulon, Brest et Cherbourg. Les menaces qui pèsent sur Lorient se renforcent et deviennent récurrentes : en 1851, 1871, 1878, 1882-83, 1891, 1895 et 1907-1908, l'existence de Lorient comme port-arsenal de l'État est mise en question. Aussi les élus de la ville inscrivent systématiquement leur action dans le cadre d'une stratégie de défense des intérêts lorientais auprès du ministère de la Marine.

Le premier conflit mondial paraît garantir l'avenir du port-arsenal : pendant les quatre années de guerre, Lorient multiplie les missions<sup>3</sup>. L'arsenal construit des canonnières fluviales puis trente-six unités de patrouilleurs et remorqueurs patrouilleurs, des dragueurs de mines, et militarise des chalutiers réquisitionnés dans le cadre de la lutte anti-sous-marine. Parallèlement, le site lorientais se développe avec l'usine de pyrotechnie de l'île Saint-Michel qui confectionne le

---

2 Gérard Le Bouëdec, « L'État et les ports bretons de Brest et de Lorient de Colbert au xx<sup>e</sup> siècle », dans Gilbert Nicolas (dir.), *La Construction de l'identité régionale. Les exemples de la Saxe et de la Bretagne (xviii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2001, p.43-54.

3 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, PUR, 2017, p. 193-195.

montage final d'obus de petit calibre et le centre d'aviation maritime dont les hydravions ont pour missions la protection des convois et la lutte anti-sous-marine. L'utilité du port-arsenal de Lorient semble donc à nouveau démontrée en 1918.

Pourtant, le contrat moral qui lie la marine et la main-d'œuvre de l'arsenal de Lorient est une nouvelle fois remis en cause au début des années 1920, quand l'État décide de réorganiser la construction navale en se séparant de certains arsenaux. En effet, confronté à la nécessité de réduire la voilure, tant d'un point de vue financier qu'industriel, le Conseil supérieur de la marine dans son avis du 6 mars 1920 indique « qu'il n'y a aucun inconvénient du point de vue militaire et qu'il y aurait tout intérêt du point de vue budgétaire à céder le plus tôt possible l'arsenal de Lorient<sup>4</sup> ». Cette décision voit la réactivation du réseau d'élus parlementaires lorientais afin de protéger la ville de ce projet très hostile qui ferait l'effet d'un cataclysme tant d'un point de vue économique que social : au sortir de la guerre, l'arsenal emploie plus de six mille personnes<sup>5</sup>. Il faut attendre 1926 pour que le sort du port-arsenal soit scellé : seule l'activité de construction navale est gardée avec pour spécialisation des unités légères de la marine : avisos, torpilleurs, contre-torpilleurs et croiseurs légers. Pour autant, les élus continuent leur action, avec le soutien de la presse locale, dans une double optique. Premièrement, protéger l'arsenal de nouveaux projets qui conduiraient à sa suppression, véritable épée de Damoclès qui demeure sur son existence au travers de projets ponctuels, notamment en 1929 avec la charge du sénateur Henry Lémery. Deuxièmement, développer les activités de la marine présentes à Lorient, ce qui se fera grâce au travail efficace des élus lorientais, mais aussi par la force des choses, la montée des tensions internationales conduisant à redonner de l'importance à Lorient dès 1935.

## LES POUVOIRS LOCAUX LORIENTAIS ET LA MARINE DE 1848 À 1914

### LA FORTE PRÉSENCE POLITIQUE DE LA MARINE ET LA PEUR DU VOTE OUVRIER

À Lorient, la ville s'est construite autour des établissements de la marine. Ainsi l'hôtel de ville, le lycée, le commissariat central, la caisse d'épargne, le tribunal civil, la bourse du travail, le cinéma, le bureau de bienfaisance, la bibliothèque municipale, les halles, la cité des œuvres sociales dans l'ex-hôpital maritime se déploient à moins de cent mètres du mur de l'arsenal. Le pouvoir est à la préfecture maritime. Il faut du temps pour que s'affirment le pouvoir civil de l'hôtel de

4 Service historique de la Défense, Vincennes, 1 BB<sup>8</sup> 41.

5 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire, op. cit.*, p. 196.

ville et celui économique de la chambre de commerce. Aussi faut-il débusquer la place du pouvoir municipal, et au risque de faire un anachronisme, il lui revient traditionnellement la charge d'assurer la gestion sociale d'un développement saccadé si caractéristique des villes-ports militaires. C'est donc par une lecture sociale des budgets, des plans de charge et d'investissements que la municipalité réagit. Ce qui se comprend car, tout particulièrement depuis la mise en chantier à marche forcée de l'arsenal de Cherbourg au début du Second Empire, les autorités de la marine réfléchissent à une réduction du dispositif des ports-arsenaux, dont Lorient et Rochefort feraient les frais. Ce cadrage général du contexte lorientais éclaire le rapport entre marine et politique.

150 Dans ces villes de la marine, les uniformes et les matricules indiquent le positionnement de chacun dans la hiérarchie des emplois civils et militaires. À Lorient, contrairement à Brest, la présence moins affirmée du grand corps des officiers généraux n'a pas constitué un élément structurant du jeu politique local. Lorient est une ville républicaine et radicale, puis socialiste dans un département qui reste fortement monarchiste. Elle ne connut pas la situation particulièrement tendue de Brest confronté à un antimilitarisme particulièrement fort, qu'Yves Le Gallo analyse en indiquant que l'antimilitarisme brestoïse « se ramène à un sentiment complexe où interviennent la haine du galon, le refus de l'autorité et l'impression que pouvaient avoir certains civils d'appartenir à une humanité subalterne<sup>6</sup> ».

Mais le rétablissement du suffrage universel même relatif après 1848 a créé une peur du vote des ouvriers de l'arsenal d'autant plus redoutables qu'ils sont majoritaires dans le corps électoral. La peur du suffrage universel lors de son instauration en 1848-1850 apparaît tant le vote ouvrier déstabilise le jeu politique municipal lorientais<sup>7</sup>. Il apparaît intolérable « car on ne peut admettre que, par le fait de l'existence d'un arsenal d'État, les propriétaires, les marchands et les artisans se trouvent placés hors de droit commun<sup>8</sup> ». « Le mal vient de l'intervention dans les élections municipales d'agglomérations d'ouvriers attachés aux arsenaux d'État, souvent manipulés par les démagogues<sup>9</sup> ». Cette inquiétude se prolonge lors des scrutins nationaux, ainsi lors du plébiscite du 28 décembre 1851, le préfet maritime lance un appel aux ouvriers pour qu'ils se ne laissent pas tenter par les discours anarchistes : « La prospérité de la ville dépend de l'existence du port militaire

6 Marie-Thérèse Cloître, *Histoire de Brest*, Brest, CRBC, 2000, p. 181.

7 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'arsenal de Lorient. De la compagnie des Indes à la marine cuirassée. Une reconversion réussie (xviii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 763-777.

8 *L'Abeille du Morbihan* du 5 janvier 1850, cité dans *ibid.*, p. 763

9 *Ibid.*, *L'Abeille du Morbihan* du 28 décembre 1851.

et de l'arsenal. L'existence du port militaire de l'arsenal dépend surtout de la stabilité du gouvernement et les ouvriers comprendront qu'ils voteraient contre eux en votant contre le gouvernement<sup>10</sup>. » La période de l'Empire constitue une période d'apprentissage de la démocratie locale. La réforme des scrutins locaux, en concentrant tous les ouvriers de l'arsenal dans la seule section du port, la candidature officielle, l'intégration dans les conseils municipaux d'officiers souvent en retraite et l'intervention du préfet maritime à la veille des élections permettent de contenir et de relativiser le poids de l'arsenal dans la vie politique lorientaise. Avec l'avènement de la République, Lorient, dans un département monarchiste, se différencie naturellement et avant tout comme une ville républicaine et radicale-socialiste. Entre 1870 et 1914, Édouard Beauvais, Simon Ratier, Paul Guieysse, Louis Nail, comme maire, député ou député-maire, qui plus est francs-maçons, ont marqué la vie politique lorientaise.

#### LE RÔLE DES MAIRES DE LORIENT DANS LA DÉFENSE DU PORT-ARSENAL

Dans une ville port-arsenal militaire s'impose l'idée qu'il faut des élus qui s'investissent dans les dossiers « marine et défense » que ce soit le maire parfois député ou les parlementaires et qu'ils sachent les défendre au plus haut niveau. Dans tous les cas, quelle que soit l'orientation politique des maires, députés et sénateurs, leur priorité est la défense de l'arsenal et du port militaire. Avant 1848, les députés, jamais maires, sont des officiers généraux<sup>11</sup> ou des ingénieurs qui représentent Lorient au parlement. Ensuite Dupuy de Lôme et Paul Guieysse s'inscrivent en partie seulement dans cette continuité. Les royalistes et conservateurs, Dahirel (député de 1848 à 1852 et de 1871 à 1875), Le Mélorel de la Haichois (député-maire très napoléonien de 1852 à 1869), Dupuy de Lôme (député en 1869-1870), Audren de Kerdrel (député de 1871 à 1876, puis sénateur de 1876 à 1899), les républicains et radicaux Simon Ratier, Paul Guieysse et Louis Nail s'investissent à différents niveaux, maire, conseiller général, député, membre des commissions, ministres (des colonies pour Guieysse, de la marine marchande pour Louis Nail). Leurs interventions, y compris à travers des brochures ou par la presse, traduisent la fragilité de Lorient dans le dispositif de la défense maritime voire la menace sur l'existence même du site. C'est cette menace qui déclenche les réactions. Il est logique qu'elle soit plus facilement identifiable au sommet de l'État, car c'est lors de débats

<sup>10</sup> *Ibid.*, *L'Abeille du Morbihan* du 11 décembre et du 28 décembre 1851.

<sup>11</sup> Emmanuel Halgan, contre-amiral, pair de France, directeur du personnel de la marine (1819-1830), Ange René Mackau, contre-amiral, futur ministre de la Marine (1830-1834), Le Déan, ingénieur en chef de la marine (1834-1842), Eugène Frédéric Adolphe Coudrais, directeur de la comptabilité du ministère de la Marine.

budgetaires, de rapports de commission parlementaire ou extra-parlementaire que la menace surgit. Les députés et sénateurs sont donc aux premières loges pour réagir d'autant que le pouvoir municipal paraît affaibli car de nombreux maires font des passages très courts à l'hôtel de ville. Sur les vingt maires qui s'y sont succédé de 1850 à 1919, treize n'ont pas dépassé les deux ans de mandat, dont sept qui n'ont pas passé le cap de l'année. À l'exception du maire de l'Empire Le Mélorel de la Haichois qui fit un bail de dix-neuf ans jusqu'à sa mort en 1869, dans un contexte très favorable pour le plan de charge de l'arsenal, seuls quatre maires ont exercé durant six à huit ans : Beauvais, l'Helgouach, Esvelin et Nail. La municipalité est avant tout préoccupée par la dimension sociale, ce qui se justifie par la composition sociale, le corps électoral, la fragilité de l'économie lorientaise, et se traduit par la présence d'une gauche républicaine puis radicale-socialiste souvent franc-maçonne. Seules quelques fortes personnalités à la fois élus locaux et nationaux ont pesé sur les choix de la marine. Il ne s'agit pas de faire l'éloge du cumul des mandats, mais il faut convenir que les mandats de député-maire et conseiller général donnent une plus grande audience aux démarches de l'élu. Simon Ratier incarne ces élus cumulards. Républicain franc-maçon opposant farouche à l'Empire, amnistié, il devient dans les années 1870 conseiller général, député puis maire. Mais le profil le plus abouti est celui de Louis Nail<sup>12</sup>. En juillet 1914, Louis Coudurier, directeur de *La Dépêche de Brest*, en fait le portrait : conseiller général en 1898 puis président du conseil général en 1913, maire de Lorient de 1904 à 1912, député de 1910 à 1920, il insiste sur sa capacité à porter les grands dossiers maritimes lorientais, le port en eau profonde kergroise, les travaux de déroctage et de curage dans les rades et les passes, la construction si décisive pour l'avenir de l'arsenal du troisième bassin du radoub, le déplacement sur Lorient des essais des cuirassés *Courbet* et *Provence*. En fait ce leader politique lorientais s'est construit une réputation et une trajectoire comme spécialiste des dossiers marine et finances. 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, puis de ministre de la Justice, vice-président du Conseil, dans le gouvernement Clemenceau du 10 janvier 1917 au 18 janvier 1920.

<sup>12</sup> François Frey, *Catalogue d'exposition pour le 60<sup>e</sup> anniversaire du port de pêche*, Vannes, Chambre de commerce et d'industrie du Morbihan, 1987, p. 33.

## DE L'APPRENTISSAGE À LA MATURITÉ DES PARLEMENTAIRES LORIENTAIS (1869-1914)

LES PREMIERS DÉFENSEURS DE LORIENT AU SEIN D'UN NOUVEAU RÉGIME PARLEMENTAIRE : DUPUY DE LÔME ET SIMON RATIER (1869-1879)

La fin du Second Empire et la mise en place définitive d'un régime républicain parlementaire à partir de 1875 offrent aux députés et sénateurs qui représentent Lorient, l'occasion de se faire entendre davantage. Le droit d'amendement offert réellement aux parlementaires à la fin des années 1860 puis le contrôle du budget et l'initiative des lois détenus par les chambres après 1871 permettent aux élus de la nation de défendre plus aisément les intérêts de leurs électeurs qu'auparavant.

En 1869, à la mort de Le Mélorel de la Haichois, Dupuy de Lôme est élu député. Cette élection traduit l'intérêt de la presse locale pour la défense des intérêts du port-arsenal de Lorient. Car cette dernière, comme *L'Abeille de Lorient*, ou plus tard *Le Nouvelliste*, est un instrument de défenses des intérêts locaux et à ce titre de véritable relais de la stratégie de défense des intérêts lorientais qu'adoptent tous les élus. Jean-Jacques Julien, Charles Gousset ou Eugène Grouhel, journalistes-éditorialistes de *L'Abeille de Lorient* sous l'Empire n'ont pas réellement à défendre l'arsenal ni le port militaire dont le plan de charge est satisfaisant, mais Eugène Grouhel n'hésite pas soutenir la candidature de Dupuy de Lôme, un local au profil si exceptionnel, aux élections partielles de 1869, après la mort de Le Mélorel de la Haichois. C'est le candidat idéal, à un moment critique. N'est-il pas le vrai patron de la construction navale militaire du Second Empire ? Son profil est impressionnant. Ingénieur de première classe, grand officier de la Légion d'honneur en 1863, membre de l'Académie des sciences en 1866, depuis 1857 directeur des constructions navales et du matériel, c'est-à-dire celui qui prend les décisions avant de les soumettre aux ministres sur de nombreux dossiers et notamment sur la construction des navires cuirassés et sur les aménagements des infrastructures industrielles nécessaires à leur construction. Les réponses corrosives de Dupuy de Lôme au préfet maritime de Lorient Gueydon sur les nouveaux ateliers des bâtiments en fer de Lorient sont très révélatrices de ce pouvoir du directeur du matériel qui devient en 1867 inspecteur général du génie maritime. De plus depuis 1860, le gouvernement le nomme conseiller d'État en service extraordinaire hors section. Comme commissaire du gouvernement, il lui incombe la tâche de défendre devant le corps législatif (l'assemblée des députés) le budget de la marine impériale. Le pouvoir technicien se retrouve au plus haut sommet de l'État pour peser sur les choix techniques et financiers du ministère de la Marine du Second Empire. Ce contact avec le pouvoir fit tomber la barrière qui sépare le serviteur de l'État de l'homme politique. En 1869, à l'occasion d'un



renouvellement du corps législatif et dans un contexte où le pouvoir impérial, discrédité, subit les assauts de l'opposition républicaine, il est le candidat officiel du gouvernement sur la circonscription de Lorient où son élection est un plébiscite. Avec 88 % des voix, il écrase son adversaire alors que le scrutin est en général un échec pour le gouvernement. Si le député cherche à avoir une tribune au corps législatif pour défendre la marine avec son prestige et ses compétences, ses électeurs lorientais, comme l'écrit l'éditorialiste de *L'Abeille de Lorient*, n'attendent que ses interventions pour assurer l'avenir du plan de charge du port-arsenal<sup>13</sup>. Car, à n'en pas douter, l'ancien directeur du matériel et Ploemeurois d'origine saura défendre les intérêts de Lorient. Le rédacteur de *L'Abeille de Lorient* conclut son article ainsi : « Nous faisons des vœux pour que la situation du budget de la marine permette d'allouer successivement chaque année des fonds pour entreprendre d'un intérêt si considérable pour notre port<sup>14</sup>. »

154

La chute du Second Empire et les élections de février 1871 envoient à l'Assemblée nationale fraîchement élue un nouveau représentant de Lorient. Audren de Kerdrel, parent de Dupuy de Lôme, revendique la défense des intérêts de Lorient au Parlement, mais n'a guère l'occasion de le démontrer<sup>15</sup>.

C'est donc à la fin des années 1870 que se révèle le lien entre contrôle parlementaire et activité des élus locaux lorientais pour la défense du port-arsenal. Lors de la discussion du budget de l'exercice 1878, au début de cette même année, le député Ernest Lamy dénonce devant la Chambre des députés l'organisation des cinq arsenaux, trop nombreux à son goût<sup>16</sup>. Dans la commission du budget dont il fait partie, ses arguments se heurtent au rapporteur Paul Bethmont, député de Rochefort et défenseur des intérêts de ce port. Il obtient toutefois devant la Chambre, la nomination par le ministre de la Marine l'amiral Pothuau d'une commission mixte extra-parlementaire chargée de travailler sur les améliorations à entreprendre dans la gestion de la marine et de ses arsenaux. Devant le danger que représente cette commission quant au maintien des ports-arsenaux de Lorient et de Rochefort, les députés respectifs de ces ports, Ratier et Bethmont, intègrent cette commission. Ils s'y emploient à saborder tout rapport en faveur de la suppression ou de la spécialisation des ports. Parallèlement, le député-maire de Lorient, Simon Ratier, fait émettre un vœu par le conseil municipal de Lorient en faveur du maintien du port-arsenal morbihannais. Il s'assure aussi de la prise

13 *L'Abeille du Morbihan*, éditorial d'Eugène Grouhel, juin 1869, médiathèque de Lorient.

14 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient*, op. cit., p. 659.

15 Archives municipales (AM) de Lorient, 1D27, Délibération du Conseil municipal (CM) de Lorient du 3 août 1875.

16 Séance de la Chambre des députés du 12 février 1878, *Journal Officiel de la République Française (JORF)*, 1878, t. I.

en compte du danger par les localités voisines : Auray émet un vœu comparable à celui de Lorient. Ratier peut finalement annoncer au conseil municipal de sa ville, en octobre 1879 et après la visite d'une délégation de la commission dans le port, que la spécialisation ne sera pas proposée dans le rapport de cette délégation<sup>17</sup>. Cinq ans plus tard, les députés attendent encore la publication du rapport de la sous-commission des ports, rapport nécessaire à la poursuite des travaux de la commission<sup>18</sup>. Les efforts de Lamy, qui réitère ses critiques sur l'organisation des ports dans son fameux rapport sur le budget 1879 de la marine, déposé en novembre 1878, sont donc neutralisés par Ratier et surtout Bethmont, vice-président d'une commission dont les ministres de la marine successifs lui laissent la direction<sup>19</sup>.

#### LES CONSÉQUENCES DES FAIBLES RELAIS PARLEMENTAIRES SUR LES ENJEUX LOCAUX DANS LES ANNÉES 1880

Les années 1880 voient les menaces parlementaires envers le port de Lorient se multiplier. Depuis la mort de Ratier en mars 1880, c'est Mathieu qui le remplace au Palais-Bourbon. Son étude sur le budget de la marine pour l'exercice 1883, rédigée en 1882, peut défendre la place des cinq ports militaires en France d'autant plus facilement qu'il ne rencontre aucun contradicteur dans la commission du budget. Ce rapport semble d'autant plus important pour Lorient qu'au même moment, le conseil municipal de la ville s'alarme de la volonté du ministre de la Marine Édouard Barbey de transformer le port en simple port de construction, voire de le supprimer<sup>20</sup>. Dans les années suivantes, la commission du budget incline de manière durable pour la spécialisation voire la suppression du port de Lorient, de Rochefort ou des deux. Le clivage au sein de cette commission s'effectue dorénavant autour de la place à donner à l'industrie privée. L'industriel Ménard-Dorian (rapporteur du budget de la marine en 1884, 1886 et 1887) et le Guadeloupéen Gerville-Réache (rapporteur en 1885, 1888, 1889 et 1890) s'emploient chaque année, au nom de la commission du budget, à réclamer la réforme de l'organisation des arsenaux.

Face à cette pression régulière et à partir de 1885, Lorient ne dispose plus de député pour être représenté à la Chambre. Les élections de 1885 se sont en effet déroulées au scrutin de liste dans le cadre du département. Or, dans un

17 AM Lorient, 1D28, Délibération du CM de Lorient du 7 octobre 1879.

18 Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1884, *JORF*, Débats de la Chambre, session extraordinaire, 1884.

19 Séance de la Chambre des députés du 29 novembre 1882, *JORF*, Débats de la Chambre, session extraordinaire, 1882.

20 AM Lorient, 1D34, Délibération du CM de Lorient du 12 novembre 1890.

département conservateur comme le Morbihan, le vote ouvrier lorientais est isolé et parmi les six députés conservateurs élus, aucun n'est lié directement à Lorient. Ce scrutin prive donc Lorient de son député au profit d'un royaliste, Lamarzelle, en 1885, ce qui est vécu comme une catastrophe autant politique qu'économique. Les attaques au Palais-Bourbon se concentrent alors d'autant plus facilement sur ce port, Gerville-Réache rédigeant même une proposition de loi tendant à la spécialisation du port de Lorient en 1886<sup>21</sup>. Face à ces menaces, les réclamations du conseil municipal ne semblent pas trouver d'écho à Paris. Le manque de relais national que représente un député se fait cruellement sentir. À défaut de soutien dans les rangs des députés au Palais-Bourbon, c'est à la rue Royale que Lorient trouve son défenseur. À deux reprises, des ministres de la Marine s'opposent aux députés réclamant la fin ou la spécialisation de Lorient. En mai 1885, l'amiral Galiber l'explique à la commission du budget<sup>22</sup>. En juin 1889, c'est devant la Chambre tout entière que l'amiral Krantz affirme : « On a parlé de la suppression de plusieurs ports. Eh bien, je souhaite qu'on n'y procède jamais. Au moins, ne le conseillerai-je pas en ce moment<sup>23</sup>. »

#### LA COORDINATION ENTRE LE CONSEIL MUNICIPAL ET LE DÉPUTÉ GUIEYSSE POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS LORIENTAIS

Le retour à la Chambre d'un député de Lorient en la personne de 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 Eugène Guieysse, est un véritable savant, directeur de l'égyptologie à l'Institut 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 ministre des Colonies dans le cabinet Bourgeois de novembre 1895 à mars 1896, mais il échoua toujours dans sa conquête de la mairie. Cela ne l'empêcha pas,

21 « Proposition de loi tendant à introduire deux économies dans le budget de la Marine et quelques modifications dans sa forme, par M. Gerville-Réache » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1886, Session extraordinaire, Annexe no 681.

22 Archives Nationales (AN), C//3306, Procès-verbal de la commission du budget pour l'exercice 1886, séance du 27 mai 1885.

23 Séance de la Chambre des députés du 17 juin 1889, *JORF*, Débats de la Chambre, Session ordinaire, 1889.

comme leader du groupe des députés des ports militaires à l'Assemblée, de défendre le sort des ouvriers des arsenaux en général tout autant que leurs entreprises et de veiller aux intérêts lorientais. Guieysse ne tarde d'ailleurs pas à être mis à contribution. Dès 1890 puis en 1894-1895, la menace d'une spécialisation du port de guerre en port de construction ressurgit à l'occasion de la discussion du budget de la marine. Le député est à chaque fois au cœur de la stratégie de défense : c'est lui qui prévient le conseil municipal lorientais du danger. En 1890 comme en 1894-1895, la stratégie est la même : interventions de Guieysse à la Chambre<sup>24</sup> et d'Audren de Kerdrel au Sénat<sup>25</sup> et émission d'un vœu par le conseil municipal de Lorient<sup>26</sup>. En 1894, face à la gravité du moment, le conseil municipal envoie une délégation à Paris rencontrer le gouvernement, délégation introduite par Guieysse et Audren de Kerdrel<sup>27</sup>. Toutefois, cette capacité d'intervention lorientaise au Parlement n'a pas forcément la capacité d'influence escomptée sur le ministère : en septembre 1891, le conseil municipal de la ville se plaint de « l'état de délaissement » du port militaire au profit des industries privées<sup>28</sup>. En 1893, une partie du régiment d'artillerie de Marine quitte la ville pour Cherbourg<sup>29</sup>. Les interventions conjointes de Guieysse et Audren de Kerdrel, qui ont relayé le vœu du conseil municipal et présenté ses représentants au ministre de la Marine, n'ont rien changé.

Si jusqu'à présent, les efforts conjoints des élus locaux et nationaux lorientais se sont concentrés sur la sauvegarde d'un port militaire de construction et d'armement, une nouvelle stratégie prend forme à partir de 1895. Celle-ci pourrait se définir par la formule « obtenir afin de conserver » et continue de s'appuyer sur une étroite coordination entre la municipalité et le député de Lorient. Les élus lorientais cherchent dorénavant à obtenir l'amélioration du capital matériel du port militaire afin d'en éloigner les menaces de suppression. Dès mai 1895, ces élus veulent s'assurer de l'attention du ministre de la Marine sur le problème de l'approfondissement des passes menant au port : ils offrent de participer aux frais d'études et de travaux<sup>30</sup>. À la fin de cette même année, averti par Guieysse

24 Séance de la Chambre des députés du 14 novembre 1890, *JORF*, Débats de la Chambre, Session extraordinaire, 1890, Séance de la Chambre des députés du 12 mars 1895, *JORF*, Débats de la Chambre, Session ordinaire, 1895.

25 Séance du Sénat du 20 décembre 1890, *JORF*, Débats du Sénat, Session extraordinaire, 1890, Séance du Sénat du 3 avril 1895, *JORF*, Débats du Sénat, Session ordinaire, 1895.

26 AM. Lorient, 1D34, Délibération du CM de Lorient du 12 novembre 1890.

27 AM Lorient, 1D84, Délibérations du CM de Lorient du 5 juin 1895.

28 AM Lorient, 1D34, Délibération du CM de Lorient du 15 septembre 1891.

29 AM Lorient, 1D35 et 1D36, Délibérations du CM de Lorient des 11 février, 18 mars, 10 avril, 22 juillet et 13 septembre 1893.

30 AM Lorient, 1D84, Délibérations du CM de Lorient des 11 mai et 16 novembre 1895.

du projet d'école supérieure de la Marine repris par le nouveau ministre Lockroy, le conseil municipal émet, sans succès, un vœu pour demander que Lorient soit choisi comme siège de cette école<sup>31</sup>. La question de l'approfondissement des passes de Lorient est reprise par le projet d'outillage des ports de guerre déposé par Lanessan en janvier 1900. Ce projet répond avant tout à la crise de Fachoda et à la perspective d'une guerre contre le Royaume-Uni. Lanessan veut que Lorient « puisse servir de stationnement à une division de croiseurs et fournir un refuge assuré aux bâtiments de combat en cas de guerre<sup>32</sup> ». Aussi, au dragage de la rade, le projet ajoute l'allongement de la forme de radoub n° 2 à 160 mètres. Guieysse s'assure qu'aucun amendement en séance plénière ou en commission de la Marine, dont il est membre, ne vienne remettre en cause les travaux prévus pour Lorient<sup>33</sup>. Il s'assure ensuite de l'avancement des études préparatoires aux travaux<sup>34</sup>. La municipalité de Lorient ne s'en tient pas là pour autant. En février 1908, elle émet le vœu de la construction d'une troisième forme de radoub afin de mettre la pression sur une Marine qui étudie le projet<sup>35</sup>.

Mais ces travaux d'adaptation du port aux nouveaux bâtiments de guerre ne mettent pas Lorient à l'abri des menaces traditionnelles. Les rapports sur les budgets de la Marine 1908 et 1909, rédigés par Chaumet, réclament la spécialisation de Lorient<sup>36</sup>. Cela provoque évidemment l'intervention de Guieysse à la Chambre<sup>37</sup>. Cette nouvelle menace provoque une stratégie à deux niveaux des élus lorientais. Le conseil municipal décide d'envoyer une délégation à Paris en même temps qu'il mobilise les communes alentour pour donner plus de poids à ses revendications<sup>38</sup>. Guieysse quant à lui obtient la nomination par la commission de la Marine d'une sous-commission d'enquête sur le port de Lorient pour défendre son port. Celle-ci

31 AM Lorient, 1D84 et 1D85, Délibérations du CM de Lorient des 7 décembre 1895 et 25 janvier 1896.

32 « Projet de loi relatif à l'outillage des ports de guerre et à l'établissement des bases d'opération de la flotte, particulièrement à Bizerte, présenté par M. de Lanessan, ministre de la Marine » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1900, session ordinaire, Annexe n° 1376

33 AN, C//5619, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 19 février 1900.

34 Séance de la Chambre des députés du 24 février 1905, *JORF*, Débats de la Chambre, 1905, session ordinaire.

35 AM Lorient, 1D94, Délibérations du CM de Lorient des 3 février et 16 mars 1908.

36 « Rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1908 (ministère de la Marine), par M. Charles Chaumet », *JORF*, Documents de la Chambre, 1907, Session extraordinaire, Annexe n° 1235 ; « Rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1909 (ministère de la Marine), par M. Charles Chaumet », *JORF*, Documents de la Chambre, 1908, session extraordinaire, Annexe n° 2020.

37 Séance de la Chambre des députés du 28 novembre 1907, *JORF*, Débats de la Chambre, 1907, session extraordinaire.

38 AM Lorient, 1D94, Délibérations du CM de Lorient des 3 et 29 septembre 1908.

se rend à Lorient au milieu du mois de novembre 1908, soit deux mois après la visite d'une délégation de la commission du budget<sup>39</sup>. La sous-commission rencontre l'ensemble des dirigeants militaires du port, les syndicats ouvriers et les autorités lorientaises, municipalité et chambre de commerce. Finalement, Chaumet et la commission du budget acceptent de rétablir les crédits et de faire voter seulement un projet de résolution sur la réorganisation générale de la Marine<sup>40</sup>. Ainsi, le 1<sup>er</sup> avril 1909, la commission de la Marine saisie de cette résolution conclut au maintien des deux arsenaux, conclusion dont Guieysse s'empresse de faire part au conseil municipal de Lorient le jour même<sup>41</sup>.

#### L'OBTENTION DE LA TROISIÈME FORME DE RADOUB ET LE RÔLE DU DÉPUTÉ-MAIRE NAIL

L'alerte passée, les autorités lorientaises peuvent de nouveau se concentrer sur le troisième bassin de radoub. L'occasion se présente au moment même où le maintien de l'arsenal de Lorient est décidé par la commission de la marine. Le 25 mars 1909, la Chambre des députés décide de nommer une nouvelle commission d'enquête sur la marine dont les investigations porteront sur l'artillerie, le matériel de la flotte et les formes de radoub<sup>42</sup>. Les prévisions de la Marine concernant les formes de radoub présentées à la Chambre n'incluant pas le troisième bassin de Lorient, le conseil municipal se hâte d'émettre un vœu pour l'obtenir. Les autorités lorientaises profitent également du passage de la commission d'enquête à Lorient en mai 1909 pour la convaincre de la nécessité de la construction de cette forme<sup>43</sup>. Un mois plus tard, la commission reçoit une délibération de la Chambre de commerce de Lorient dans le même sens<sup>44</sup>. Finalement, lorsque le projet de loi est déposé par l'amiral Boué de Lapeyrère en février 1910, il inclut la construction d'une troisième forme de radoub à Lorient<sup>45</sup>. Deux semaines plus tard, Guieysse ne peut donc que se féliciter lors de la discussion du budget 1910<sup>46</sup>. Il n'a plus alors

39 AN, C//7342, Procès-verbal de la commission de la marine, séances des 11, 12 et 13 novembre 1908; AM Lorient, 1D94, Délibération du CM de Lorient du 29 septembre 1908.

40 AN, C//7342, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 18 novembre 1908.

41 AN, C//7342, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 1<sup>er</sup> avril 1909.

42 Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1909, *JORF*, Débats de la Chambre, 1909, session ordinaire.

43 AM Lorient, 1D95, Délibération du CM de Lorient du 8 mai 1909.

44 AM Lorient, 1D95, Délibération du CM de Lorient du 12 juin 1909.

45 « Projet de loi navale sur la constitution de la flotte, présenté par M. le vice-amiral Boué de Lapeyrère, ministre de la Marine » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1910, session ordinaire, Annexe n° 3068.

46 Séance de la Chambre des députés du 24 février 1910, *JORF*, Débats de la Chambre, 1910, session ordinaire.

qu'à surveiller le projet de loi au sein de la commission de la marine à qui il a été renvoyé et ne peut qu'être satisfait lorsque Chaumet – qui réclamait la suppression du port de Lorient quelques années auparavant – écrit dans son rapport que « la construction de la forme n° 3 doit être envisagée dès maintenant » à Lorient<sup>47</sup>.

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, on l'a vu, à la tête de commission ; n'est-il pas dès 1911 rapporteur du programme naval avant d'accéder à des postes ministériels ? Louis Nail poursuit l'œuvre de Guieysse à la Chambre pour défendre Lorient. Le port militaire est une nouvelle fois menacé par un rapport sur le budget de la marine 1911, rédigé par le député de l'Indre, Bénazet. Celui-ci réclame la spécialisation de Lorient en port de construction<sup>48</sup>. Nail, nullement affolé, calme son conseil municipal prêt à envoyer une délégation à Paris. Considérant que Lorient n'est attaqué « que par des tendances », Nail se contente de faire émettre un vœu par le conseil, préférant attendre la discussion du budget pour intervenir, ce qu'il fait effectivement à la Chambre en mars 1911<sup>49</sup>. Cet épisode peut être révélateur de la capacité d'un député, au courant des jeux d'influence du Palais-Bourbon, à définir plus efficacement une stratégie de défense des intérêts lorientais en tant que maire. L'une des préoccupations majeures du Conseil municipal est de limiter le nombre de ses interventions auprès des pouvoirs politiques nationaux afin de ne pas en diminuer la portée. Il faut donc choisir les occasions pertinentes. Cet épisode mis à part, l'activité de Nail à la Chambre en faveur de Lorient consiste surtout à s'assurer de la décision de construction du troisième bassin de radoub. Or, à la suite de la démission de Chaumet nommé au gouvernement, Nail obtient en mars 1911 la fonction de rapporteur du projet de loi navale sur la constitution de la flotte, projet qui contient les dispositions relatives aux formes de radoub<sup>50</sup>. Si la décision de construire le bassin de Lorient semble acquise, les délais de mise en œuvre ne semblent pas jusqu'alors prioritaires. Nail réclame depuis des mois la construction immédiate de cette forme dont les

47 « Rapport fait au nom de la commission de la marine chargée d'examiner le projet de loi navale sur la constitution de la flotte, par M. Charles Chaumet » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1910, session ordinaire, Annexe n° 3204.

48 « Rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1911 (ministère de la Marine), par M. Paul Bénazet », *JORF*, Documents de la Chambre, 1910, session extraordinaire, Annexe n° 368.

49 AM Lorient, 1D96, Délibération du CM de Lorient du 17 décembre 1910; séance de la Chambre des députés du 9 mars 1911, *JORF*, Débats de la Chambre, 1911, session ordinaire.

50 AN, C//7420, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 21 mars 1911.

travaux ne sont alors prévus qu'à partir de 1914<sup>51</sup>. Une fois rapporteur, Nail obtient de la commission de la marine, en juin 1911, l'anticipation des travaux à Lorient, avancés ainsi à 1912<sup>52</sup>. Le vote de la loi à partir du rapport Nail ne posant que peu de problèmes à la Chambre comme au Sénat, celle-ci est promulguée le 30 mars 1912.

## DÉBOIRES ET RÉUSSITES D'UN LOBBYING PARLEMENTAIRE LORIENTAIS (1918-1939)

### UN ARSENAL REMIS EN CAUSE : ENJEUX NATIONAUX, LOCAUX ET IMPLICATION DES ÉLUS LOCAUX

Au début des années 1920 et devant la nécessité de réduction des dépenses de l'État, trois projets de réorganisation des ports-arsenaux se succèdent pour aboutir à une décision à la fin de 1926. Le premier projet émane du ministre de la Marine, Adolphe Landry, en mars 1920, après consultation du Conseil supérieur de la marine<sup>53</sup>. Il vise à diminuer le nombre des arsenaux métropolitains et remet en cause l'arsenal de Lorient. Deux options sont envisagées : la cession à une entreprise privée ou la suppression pure et simple. Les parlementaires lorientais s'organisent donc pour défendre le port-arsenal et rencontrent le ministre. Finalement, le projet fait long feu : en 1921, aucune entreprise ne s'est manifestée pour la reprise des installations.

Au début de la même année, Gabriel Guist'hau, qui a succédé à Landry Rue Royale, défend un nouveau projet de réorganisation des arsenaux. Cette fois, ce n'est que la réduction des attributions de l'arsenal plutôt que sa cession qui est envisagée<sup>54</sup>. De port-arsenal, Lorient deviendrait un établissement hors des ports, chargé uniquement des constructions neuves et grandes refontes<sup>55</sup>. Si l'on ne reconnaît plus aucun rôle au port militaire, l'arsenal possède en revanche des installations industrielles de premier ordre ; « [son] outillage très moderne, l'excellence de ses fabrications, son personnel ouvrier d'élite<sup>56</sup> » sont reconnus. Cette évolution entre les deux projets s'explique de plusieurs manières.

51 AN, C//7420, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 24 novembre 1910.

52 AN, C//7420, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 15 juin 1910.

53 Service historique de la Défense de Lorient, K3, 102, a, 1.

54 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1926)*, mémoire de master 1, université de Bretagne Sud, 2009, p. 41-44.

55 Brest et Toulon seraient les deux seuls arsenaux, Cherbourg et Bizerte deux points d'appui, et il y aurait trois établissements hors des ports : Lorient, Indret et Ruelle.

56 « À la Chambre. La réorganisation des arsenaux. Le discours de M. Raiberti », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 24 novembre 1922.



Premièrement, l'État cherche à faire des économies, mais pas à n'importe quel prix et il est hors de question de brader l'arsenal. Ensuite, l'action des parlementaires morbihannais semble avoir eu un impact. Enfin, la visite du ministre à Lorient lui a permis de se rendre compte de la qualité du site. En janvier 1922, Gabriel Guist'hau est remplacé par Flaminius Raiberti qui garde la même ligne de conduite que son prédécesseur. C'est d'ailleurs lui qui défend le projet de loi Guist'hau dont le vote à la Chambre intervient en novembre 1922. Le vote débouche sur une approbation du projet par l'Assemblée nationale. Cependant, le Sénat n'a pas le temps d'adopter ce texte en raison d'un programme trop chargé et de la fin de la législature<sup>57</sup>.

162

En octobre 1924, le projet Guist'hau est abandonné par le nouveau ministre de la Marine Jacques-Louis Dumesnil<sup>58</sup>, qui dépose son propre projet en avril 1925. Pour Lorient, cela ne change rien : le rôle qui lui est réservé est de nouveau celui d'un simple chantier de constructions neuves. Mais ce projet n'est pas repris par Georges Leygues lorsque celui-ci s'installe Rue Royale. Le nouveau ministre fixe le sort des ports de guerre par décret en septembre 1926. Il se passe ainsi de tout débat parlementaire et met fin à un dossier ouvert six ans auparavant. Le décret affecte à Lorient le statut d'établissement hors des ports et le rôle de chantier de constructions neuves et de grandes refontes. La conclusion du dossier est dure pour la ville de Lorient. Malgré l'implication des parlementaires lorientais durant ces six années d'incertitude, l'arsenal devient un établissement de second ordre, étant entendu que Brest et Toulon sont les deux plus importants. Les parlementaires lorientais ne peuvent que constater le résultat : c'est une défaite après la mobilisation qui a été la leur pendant six ans. Ils n'avaient en effet pas ménagé leur peine en rencontrant régulièrement les ministres de la Marine et en se faisant entendre au Parlement au cours des débats sur les budgets de la marine ou du projet de loi Guist'hau.

La grande période de remise en cause de l'existence de l'arsenal de Lorient s'achève en 1926. Pourtant, des répliques apparaissent jusqu'au début des années 1930. Dès 1929, Henry Lémery, sénateur radical-socialiste de la Martinique, demande la suppression progressive, mais totale de l'établissement lorientais dans un rapport rédigé au nom de la commission sénatoriale de la marine dont il est membre<sup>59</sup>. Contrairement à la période 1920-1926, l'action

---

57 « Rapport portant fixation et affectation des établissements industriels de la Marine dans la métropole et l'Afrique du Nord », *JORF*, Projets de lois, propositions, rapports, etc., n° 333, 1929, p.6-7.

58 « Le ministre de la Marine promet de maintenir les arsenaux et de leur fournir du travail », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 22 octobre 1924.

59 « Rapport portant fixation et affectation des établissements industriels de la Marine dans la métropole et l'Afrique du Nord », *JORF*, Projets de lois, propositions,

du lobbying lorientais est décisive. Alphonse Rio, président de la commission de la Marine au Sénat et élu morbihannais, fait échouer le projet. Si le danger est écarté en 1929, d'autres reprennent les arguments du sénateur de la Martinique, notamment René La Bruyère<sup>60</sup> qui demande en 1934 la suppression progressive de l'arsenal de Lorient. Elle n'aboutira pas et c'est la dernière remise en cause de l'entre-deux-guerres.

En revanche, après cette date, les attributions de l'arsenal de Lorient sont progressivement revues à la hausse, souvent grâce à l'action des parlementaires morbihannais. En particulier, en 1935, Lorient obtient la construction d'un nouvel hôpital maritime<sup>61</sup> et l'affectation de la sixième division de torpilleurs<sup>62</sup>. Cette affectation rétablit *de facto* le statut de port de guerre à la ville de Lorient. C'est cependant un choix par défaut fait par la marine : la division de torpilleurs n'est envoyée à Lorient qu'en raison de l'encombrement de l'arsenal de Brest et de l'indisponibilité des autres ports de la marine. En revanche, la construction du nouvel hôpital maritime redonne du prestige à Lorient. Initialement prévu pour l'immédiat après-guerre, le projet est mis en sommeil en raison de l'incertitude planant sur le rôle de l'arsenal. Le coût de l'hôpital (15 millions de francs<sup>63</sup>) est trop important pour un établissement de la marine n'accueillant plus d'équipages. La finalisation du projet est donc en grande partie due au sénateur Rio qui, grâce à ses rapports privilégiés avec le ministre de la Marine, obtient les crédits pour l'hôpital.

Lorient redevient un port-arsenal de plein droit en 1939 grâce au rétablissement de la préfecture maritime, après un premier projet avorté en 1938. La zone couverte par la préfecture est plus vaste que précédemment et fait de Lorient l'arrondissement maritime métropolitain le plus important puisque la zone gérée par la préfecture s'étend de la pointe de Penmarch à la frontière espagnole<sup>64</sup> ». La menace de guerre joue assurément un rôle important dans cette décision et celles qui suivent. On assiste en effet à la mise en place d'études et de projets pour l'agrandissement de l'établissement lorientais et à la diversification de ses activités<sup>65</sup> : ateliers à torpilles, bassin de radoub pour navires de 35 000 tonnes,

rapports, etc., n° 333, 1929, p. 35-36.

60 René La Bruyère est un ancien commissaire de la marine à la retraite qui devient historien de la marine durant l'Entre-deux-guerres.

61 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, mémoire de master 2, université de Bretagne Sud, 2010, p. 91-94.

62 *Ibid.*, p. 94-98.

63 « Les travaux de construction du nouvel hôpital maritime vont commencer », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 11 janvier 1933.

64 « Le rétablissement de la préfecture maritime », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 23 mai 1939.

65 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres*, *op. cit.*, p. 86-90.

apportements pour croiseurs et sous-marins, usine et flottille d'hydravions qui doivent permettre à Lorient de retrouver une place de premier rang dans la hiérarchie des établissements militaires, et une utilité militaire non négligeable.

#### LE LOBBY LORIENTAIS : COMPOSITION ET MODE D'ACTION

Ces décisions en faveur de l'arsenal de Lorient sont le résultat de l'action continue d'un lobbying lorientais très structuré et actif qui occupe autant que possible l'espace politique et « médiatique » pour faire valoir ses idées. Les acteurs de ce lobbying sont les parlementaires morbihannais d'une part, la presse locale comme *Le Nouvelliste du Morbihan* d'autre part.

164

Dès l'annonce du projet de cession de l'arsenal de Lorient en février 1920, les parlementaires de deux chambres du Parlement se réunissent pour définir une ligne commune de défense. Ce mouvement est constitué à l'initiative de Louis Nail, maire de Lorient (1904-1912) puis député du Morbihan (1910-1920). Successivement sous-secrétaire d'État à la Marine, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande et ministre de la Justice, il dispose d'un réseau politique suffisamment développé pour prendre la tête du lobby lorientais jusqu'à sa mort en octobre 1920. Alphonse Rio et Pierre Bouligand prennent sa suite à la tête du lobby. Alphonse Rio fait ses armes aux côtés de Louis Nail avant d'être élu sénateur en 1924. Il est membre de la commission sénatoriale de la marine de 1924 à 1942 qu'il préside à partir de 1931. Il est aussi secrétaire d'État aux Ports, à la Marine marchande et aux Pêches de 1924 à 1942. En 1932, il est nommé président de la Ligue maritime et coloniale. En 1929, il participe à la conférence de Londres sur la limitation des armements et est l'envoyé de la France pour la Conférence mondiale de Genève sur le désarmement en 1932. Par la suite, il est aussi président de l'association des grands ports français et membre de l'Académie de marine. Enfin, de septembre 1939 à juin 1940, il est le ministre de la Marine marchande. Pierre Bouligand ne bénéficie pas d'une carrière aussi éclatante, mais a le mérite de marquer avec Alphonse Rio la présence du lobbying lorientais dans les deux chambres du Parlement. Il est en effet élu de manière continue de 1919 à 1930, année de sa mort.

Ces deux hommes politiques importants sont secondés tout au long de l'entre-deux-guerres par d'autres élus morbihannais. En fait, avant 1924 il n'y a qu'un seul député membre de la commission de la Marine de la Chambre des députés. Entre 1924 et 1928, ils sont quatre, en réponse aux projets de remise en cause de l'arsenal de Lorient. Par la suite, ce chiffre varie de deux (1928-1932 et 1936-1940) à trois (1932-1936). Le nombre de parlementaires lorientais à la commission de la marine du Sénat est inférieur à celui de l'Assemblée, mais les sénateurs qui y représentent Lorient sont d'une carrure tout autre que celle des députés. On pense notamment

à Alphonse Rio, accompagné de 1924 à 1927 du sénateur Lamy, et de 1933 à 1941 par Edmond Filhol de Camas<sup>66</sup>.

Les actions de lobbying lorientais sont diverses : rencontres avec le ministre de la Marine (dix-huit contacts en tout entre avril 1920 et décembre 1926, soit un contact tous les quatre mois environ<sup>67</sup>), lettres envoyées au même ministre, participation aux débats sur le budget de la marine, interpellations diverses à la Chambre de députés. La réorganisation des arsenaux ne fait l'objet que d'un seul débat à la Chambre puisque seul le projet de loi Guist'hau y est discuté. À cette occasion, le député Pierre Bouligand est le seul à prendre la parole pour défendre Lorient. Il réfute d'abord l'idée que la réorganisation soit gage d'économies puis tente de démontrer que les réductions de personnel proposées empêcheraient Lorient de jouer son rôle<sup>68</sup>. En effet, le projet de loi prévoit la suppression d'une part importante du personnel de la direction des mouvements du port alors que l'activité de construction et d'essais dévolue à l'établissement morbihannais doit augmenter. En avril 1926, c'est le sénateur Brard qui tente d'intervenir lors du débat sur le budget de la marine et qui est finalement reçu par le ministre : il n'hésite pas à demander directement la résolution des problèmes de réduction du personnel à Lorient et des crédits pour agrandir notamment la forme de radoub n° 3, la plus grande du site. Après le décret de 1926, l'action des parlementaires morbihannais se fait plus discrète, mais paradoxalement plus efficace. L'action directe laisse place à la veille. Il n'y a plus de projet de suppression de l'arsenal de Lorient donc l'opposition dans les débats parlementaires n'a plus lieu d'être et les contacts avec les ministres se font plus rares. Entre 1927 et 1939 nous n'avons trace que d'une seule rencontre entre les parlementaires lorientais et un ministre de la Marine<sup>69</sup>. Ce qui n'empêche pas certaines réussites des parlementaires lorientais : Alphonse Rio permet la construction d'un nouvel hôpital maritime ; les parlementaires morbihannais obtiennent le déplacement sur la rive gauche et l'agrandissement des bâtiments disponibles pour les deux écoles d'instruction de la marine. La presse locale constitue le second pilier du lobbying lorientais. Ainsi, entre avril 1920 et septembre 1926, deux éditions par mois en moyenne du *Nouvelliste du Morbihan* ont pour thème la remise en cause de l'arsenal<sup>70</sup>. Après 1926, les articles sur la question se font plus rares jusqu'à la publication du rapport du sénateur Lémery en 1929. Après 1926, les articles concernent surtout l'activité de construction

66 Edmond Filhol de Camas, sénateur du Morbihan de 1933 à 1941 (gauche démocratique).

67 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres*, op. cit., p. 67-68.

68 « La réorganisation des arsenaux », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 25 novembre 1922.

69 Aymeric Laville, *L'arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, op. cit., p. 75.

70 *Ibid.*, (1920-1926), op. cit., p. 69-71.

de l'établissement lorientais (attribution des séries de bâtiments, mouvements de bâtiments, essais de bâtiments) ou l'évolution de l'organisation immobilière de l'arsenal. Bien sûr, les grands événements comme la construction de l'hôpital maritime, le retour au statut de préfecture maritime ou celui du statut de port d'attache sont fortement couverts par le journal.

#### SUPPRIMER OU GARDER LE PORT-ARSENAL DE LORIENT : QUEL ARGUMENTAIRE ?

Si une partie de la presse locale comme *Le Nouvelliste du Morbihan* est favorable à l'arsenal de Lorient, une autre partie s'oppose au maintien de l'établissement lorientais. Un auteur se fait notamment remarquer par une écriture prolifique sur le sujet : René La Bruyère. Son objectif avoué est la suppression pure et simple de l'arsenal et ses arguments font écho à ceux développés par le sénateur de la Martinique, Henry Lémery.

166

Les arguments développés contre Lorient sont stratégiques, économiques et liés à ses infrastructures et son site géographique. L'absence de valeur militaire de Lorient est d'abord mise en avant. Selon les partisans de la fermeture du site, l'ancien rôle de Lorient – protéger l'entrée de la Loire – peut très bien être assuré par Brest. Sur le plan économique, la situation de la France oblige l'État à faire des économies en ne conservant que les arsenaux les plus importants : Brest, Toulon et Cherbourg pour la France métropolitaine. De plus, les détracteurs de l'arsenal de Lorient sont persuadés que les chantiers privés construisent plus vite et à moindre coût que les arsenaux. Par conséquent, ils demandent l'affectation de la quasi-totalité des unités du programme naval aux chantiers privés. Dès lors, le besoin en arsenaux diminue et permet de se séparer de certains d'entre eux. Enfin, les détracteurs de Lorient affirment que son arsenal est mal organisé et ne dispose que d'un matériel désuet. Ils ne cessent de réaffirmer que Lorient ne peut construire la plupart des unités du programme naval en raison de la faible largeur et faible profondeur de la rade.

Face à ces critiques, la réflexion des parlementaires lorientais intègre Lorient dans un schéma national au lieu de poursuivre la défense d'intérêts locaux comme la peur des conséquences sociales sur trois mille ouvriers de la fermeture ou cession de l'arsenal à une industrie privée. Cette intégration dans des enjeux globaux est ce qui diffère entre l'arsenal de Lorient et l'arsenal de Rochefort. Pour ce dernier, ses défenseurs n'arrivent pas à l'intégrer dans un plan national et donc à défendre les intérêts de l'arsenal charentais.

Les opposants au port-arsenal de Lorient ne cessent de l'attaquer au prétexte qu'il construit plus lentement que les chantiers navals privés et dans une qualité inférieure, que le matériel disponible est désuet, le personnel employé à ne rien faire et le site impropre à construire des navires en toute sécurité. Le lobby lorientais

démontre le contraire. Au sujet des constructions, si l'on prend pour base d'étude l'ensemble que représente la flotte de combat disponible en 1939<sup>71</sup>, force est de constater que l'arsenal de Lorient n'en a construit qu'une faible partie. Ainsi, Lorient a construit deux des sept cuirassés, le *Courbet* et le *Provence*<sup>72</sup>, mais aucun porte-aéronef. En revanche, le nombre d'unités légères construites à Lorient est plus important. Sur les trente-deux contre-torpilleurs et vingt-six croiseurs de la flotte de combat en 1939, Lorient en assemble respectivement neuf et cinq. Soulignons la construction de neuf avisos pour des séries représentant un total de dix-huit unités. Anomalie importante, aucun des trente-huit torpilleurs n'est assemblé sur les cales de l'arsenal<sup>73</sup>. Une exception notable, la construction de deux sous-marins de 1 500 tonnes à Lorient. On voit donc le peu de constructions qui s'illustre d'ailleurs par un plan d'occupation des cales de construction loin d'atteindre les 100 %. En revanche, concernant l'activité d'essais des nouveaux bâtiments de la marine, Lorient reçoit soixante-sept unités sur un total de cent quatre-vingt-dix-sept. C'est donc 34 % des bâtiments de la flotte de combat de 1939 qui sont allés pour travaux (construction, réparations importantes, refontes, essais) à Lorient. Cette part passe à 56 % si on ne tient compte que des unités de surface (la construction de sous-marins à Lorient ne revêtant qu'un caractère exceptionnel, Cherbourg étant l'arsenal de l'État chargé de ce type d'unité)<sup>74</sup>.

Lorient construit donc peu. Mais, à défaut, construit-il vite ? Pour le dire, il faut d'abord identifier par rapport à quoi on mesure cette activité. Est-ce par rapport aux attentes initiales de la Marine ? Est-ce par rapport au temps de construction des chantiers privés ? Dans les deux cas, l'arsenal se défend honorablement, les parlementaires lorientais ont raison sur ce point. Les attentes de la marine sont surpassées, ce qui a pour conséquence des distinctions exceptionnelles au personnel de l'arsenal. Citons, pour exemple, les cas en février 1929 d'un ingénieur en chef de première classe du génie maritime et le cas de deux ingénieurs des directions de travaux de deuxième classe. Le premier reçoit du ministre un témoignage officiel de satisfaction pour ses services dans l'exécution du programme naval au port de Lorient. Les deux suivants sont distingués par des félicitations en raison de leur activité et leur dévouement dans l'exécution du programme naval de contre-

71 Jean Randier, *La Royale, la torpille et le missile, de la fin de la Grande Guerre à nos jours*, Le Touvet, éditions Marcel-Didier Vrac, 1998, p. 75-76.

72 Ces cuirassés ont été construits par l'arsenal de Lorient avant la Première Guerre mondiale. Voir Henri Darrieus & Jean Queguigner, *Historique de la marine française (1922-1942)*, Saint-Malo, L'Ancre de marine, 1996, t. II, p. 14.

73 La construction de toutes les séries de torpilleurs est confiée intégralement aux chantiers privés de construction navale.

74 Au sujet de l'organisation des essais à Lorient, voir Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, op. cit., p. 41-51.

torpilleurs de Lorient<sup>75</sup>. La capacité de Lorient à construire au moins aussi vite que les chantiers privés est plus difficile à prouver. Quand on compare l'étude du temps moyen de construction entre bâtiments d'une même série, les écarts sont assez significatifs et pas toujours à l'avantage de l'arsenal morbihannais. Ainsi, le temps moyen de construction des unités de la série *Jaguar* à Lorient est de 21,5 mois, dans les chantiers privés, il est de 16,75 mois. Pour la série *Guépard*, la durée de construction n'est toujours pas en faveur de Lorient avec 17,5 mois contre 13,25 mois pour l'industrie privée. En revanche, le temps de construction des bâtiments de la série *Fantasque* est en faveur de Lorient avec 22 mois, contre 23,75 mois pour les chantiers privés. La construction de croiseurs offre l'étude la plus intéressante puisque Lorient, Brest (spécialisé dans la construction des unités lourdes) et les chantiers privés construisent tous des unités de la série *La Galissonnière*. Les arsenaux de l'État s'en sortent mieux que ceux du privé. Avec 25 mois de construction pour Brest et Lorient, ils construisent plus rapidement que leurs homologues privés (26,1 mois)<sup>76</sup>.

La situation des constructions ne semble donc pas avantageuse pour Lorient de prime abord. Peut-on expliquer ces écarts par des facteurs externes ou sont-ils uniquement l'expression de l'incapacité de Lorient à produire plus vite ? Trois explications peuvent être avancées. Comme tous les autres arsenaux de l'État, celui-ci n'a pas produit de bâtiments conséquents pendant la guerre et durant l'après-guerre, la reprise ne se fait que tardivement. Les services sont désorganisés et le savoir-faire des ouvriers est en partie perdu à cause de la guerre encore en 1927<sup>77</sup>. Il faut aussi comprendre qu'à la différence des chantiers privés, Lorient possède des activités annexes qui peuvent compliquer l'organisation de la construction. On pense ici notamment aux deux écoles d'instruction de la marine qui ne cessent de prendre de l'importance au cours de l'entre-deux-guerres. Il faut aussi penser à l'activité d'essais qui mobilise du personnel et entraîne des mouvements dans le port. À partir de 1935, il faut compter avec le retour de Lorient au statut de port d'attache. Enfin, il ne faut pas oublier que les constructions faites à Lorient sont la plupart du temps des prototypes<sup>78</sup>. C'est bien souvent à Lorient que revient la tâche de régler les problèmes imprévus dans la construction des unités légères de contre-torpilleurs et d'organiser leur chaîne de production. Bénéficiant de

75 Pour ces deux exemples, voir « La direction des Constructions navales de Lorient à l'honneur », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 2 mars 1929.

76 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1926)*, op. cit., p. 33-36.

77 « M. Georges Leygues expose sa situation devant la commission de la marine », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 1<sup>er</sup> mars 1927.

78 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, op. cit., p. 35.

ces travaux, il est logique que les chantiers privés construisent plus rapidement. D'ailleurs, il faut rappeler que pour les *Fantasques*, Lorient construit plus vite que les chantiers privés, or ce sont ces derniers qui sont chargés des prototypes. Pour les autres séries, Lorient construit moins vite, mais est chargé des prototypes<sup>79</sup>. L'argument selon lequel les arsenaux de l'État produisent moins vite paraît donc quelque peu erroné et la position des parlementaires lorientais justifiée.

Comment expliquer l'importance que Lorient revêt pour les essais des unités de la marine ? Cela semble tenir à deux choses : des bases de vitesse de qualité en premier lieu, et ensuite un personnel de qualité. Ce sont les premières qui permettent d'effectuer les essais de tout type de navires, aussi bien du croiseur avec un tirant d'eau important que des petits avisos, en passant par les contre-torpilleurs. Dans ce domaine, la base de vitesse ayant le plus d'importance est celle dite *des Glénan*. Elle devait à l'origine servir pour les essais des cuirassés de type *Danton*<sup>80</sup>. Enfin, Lorient dispose d'un personnel de première qualité pour les essais. De nombreuses unités battent des records lors de leurs essais. C'est la preuve d'une bonne construction des navires, mais aussi que le personnel effectuant les essais sait pousser et guider le bâtiment au meilleur de ses capacités. Par exemple, en 1929, le contre-torpilleur *Guépard* bat un record de vitesse<sup>81</sup>. L'objectif de l'essai est d'atteindre la vitesse de 37 nœuds, le bâtiment arrive à pousser jusqu'à 38,45 nœuds. Cet exploit en fait le bâtiment le plus rapide au monde.

Enfin, les critiques sur les caractéristiques mêmes de Lorient ne sont pas totalement honnêtes. Dire qu'il faut supprimer les arsenaux car ils coûtent cher (en matériel et main-d'œuvre) et produisent peu et mal, alors que dans le même temps il est demandé d'affecter la moitié du programme naval aux chantiers privés, est fallacieux. Les critiques sur la faible largeur et profondeur de la rade sont compensées par la présence de la forme de construction qui permet de supprimer totalement les risques de mise à l'eau de navires.

Finalement, la défense des intérêts lorientais à Paris est plus importante après 1870 qu'avant car, sous l'Empire, le plan de charge de l'arsenal et du port militaire est satisfaisant et le député-maire bonapartiste Le Mélorel de la Haichois n'est donc pas pressé d'intervenir par les intérêts lorientais. Entre 1870 et 1914, la défense des intérêts de Lorient est le fait de quelques fortes personnalités à la fois élus locaux et nationaux qui ont pesé sur les choix de la marine : Ratier (conseiller général, député puis maire), Audren de Kerdrel (sénateur), Guicyssse (député)

79 « Veut-on la disparition de l'arsenal de Lorient ? », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 5 mars 1938.

80 Pour les caractéristiques de la base de vitesse, voir « Comment détermine-t-on la vitesse d'un bâtiment en essais ? », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 19 avril 1929.

81 « Le navire le plus rapide du monde », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 3 avril 1929.



et Nail (conseiller général puis président du conseil général, maire de Lorient, député). Dupuy de Lôme, sénateur inamovible entre 1877 et 1885, n'intervient pas directement en faveur de Lorient : il en laisse le soin à de Kerdrel. Les capacités d'influence de ces parlementaires sont toutefois limitées par la solidarité entre les représentants des ports militaires. Les députés de ces ports forment d'ailleurs un groupe parlementaire. Certains points semblent hors du cadre d'intervention de ces parlementaires : il en est ainsi de la répartition des constructions entre les ports militaires. Les parlementaires lorientais cherchent donc avant tout à sauvegarder le port militaire et l'arsenal tout en veillant à l'amélioration de leur outillage.

170

Quant à la période de l'entre-deux-guerres, elle a vu l'arsenal de Lorient passer par tous les états. Il est remis totalement en cause au début des années 1920, en raison de facteurs nationaux compliqués : une inflation galopante, des dettes de guerre à rembourser, une économie poussive. L'État cherche à faire des économies. La marine participe à cet effort notamment par la réduction du nombre des arsenaux. S'ajoutent à ces raisons économiques les conditions militaires qui appuient l'hypothèse de la suppression du port-arsenal de Lorient. La rade de Lorient n'est pas aussi grande que celle de Brest et Toulon et il n'est pas possible de s'y mouvoir aussi facilement. Cela empêche donc Lorient d'être un grand port de guerre et voit donc son importance diminuer par rapport aux deux autres arsenaux. Mais de nombreux arguments poussent finalement l'État à opter pour une simple réduction des activités lorientaises plutôt que la suppression pure et simple de l'arsenal. Tout d'abord, l'arsenal de Brest est le seul capable d'assurer la construction des unités de la flotte d'après-guerre. Cependant, il ne peut à lui seul assurer tout le travail, un autre chantier naval est indispensable. Lorient est choisi grâce à la qualité de son personnel, de la modernité de ses installations et d'une praticabilité de la rade plus évidente que pour l'arsenal rochefortais. En 1926, l'arsenal est maintenu, mais sous une forme amoindrie, il devient un établissement hors des ports. Les qualités du site et les enjeux locaux rejoignent finalement les intérêts nationaux. Rappelons que c'est le lobbying lorientais qui le premier a rappelé que Lorient répondait à ces liens entre politique nationale et enjeux locaux.

Par la suite, l'avenir de l'arsenal est plus éclairci. La présence des parlementaires lorientais dans les structures décisionnelles permet à la fois d'empêcher les projets contre Lorient de passer, et de redonner à Lorient une partie de ses prérogatives. En recevant plus de 50 % de la flotte de surface de 1939, il donnera donc raison à ceux qui l'ont défendu. La constitution du lobbying, laborieuse dans les premières années puisque les parlementaires ne s'inscrivent pleinement dans les commissions de la marine qu'à partir de 1924 et que le résultat de 1926 peut être vécu comme un échec, est pleine de réussite après le décret Leygues. Peu à peu, grâce à la veille des parlementaires lorientais, l'arsenal puis le port-arsenal retrouve ses pouvoirs. Tout

donne l'impression que l'État revient sur sa décision et refait de Lorient un centre de premier ordre pour la marine : un nouvel hôpital maritime construit à partir de 1933 ; le rétablissement du statut de port d'attache à partir de 1935. L'année 1939 couronne le retour en grâce de Lorient en regagnant le statut de préfecture maritime, la construction de nouveaux bâtiments pour les deux écoles de la Marine présentes sur le site et par des projets d'agrandissements sans précédent, qui permettraient à l'arsenal d'accueillir les plus gros cuirassés de la flotte. Il faut y voir ici, en plus des qualités de travail lorientaises, l'influence certaine des risques croissants de guerre contre l'Allemagne, qui pousse à remettre en état et développer les structures militaires. La presse locale participe de concert avec les parlementaires à la défense de l'arsenal de Lorient en informant la population des débats et projets le concernant. Elle débat aussi avec les autres journaux par articles interposés. L'exemple le plus illustratif est celui de l'opposition entre René Michel, journaliste du *Nouvelliste du Morbihan* et spécialiste du quotidien lorientais pour les questions maritimes et René La Bruyère, commissaire de la marine et historien de la marine qui écrit des articles à ce sujet pour divers journaux.



## CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –  
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de  
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée  
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes  
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-  
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;  
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87  
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la  
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

## 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/>

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>*  
*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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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 XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
  21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
  16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
  14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
  8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
  7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
  6. *Les Français dans le Pacifique*
  5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
  4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*