



HAL
open science

La “ construction des armes navales ” en France de 1871 à 1961 : naissance et restructuration d’un système politico-industriel

Nabil Erouihane

► **To cite this version:**

Nabil Erouihane. La “ construction des armes navales ” en France de 1871 à 1961 : naissance et restructuration d’un système politico-industriel. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2020. Français. NNT : 2020BOR30006 . tel-03186409

HAL Id: tel-03186409

<https://theses.hal.science/tel-03186409v1>

Submitted on 31 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Bordeaux Montaigne

École Doctorale Montaigne Humanités (ED 480)

THÈSE DE DOCTORAT EN HISTOIRE CONTEMPORAINE

**La « construction des armes navales » en France de
1871 à 1961 : naissance et restructuration d'un
système politico-industriel.**

Présentée et soutenue publiquement le 1^{er} juillet 2020 par

Nabil EROUIHANE

Sous la direction de Monsieur le Professeur Christophe Bouneau.

Membres du jury

Madame Caroline Le Mao, Maître de conférences habilité à diriger des recherches, Université Bordeaux-Montaigne.

Madame Agnès d'Angio-Barros, Conservatrice en chef du patrimoine, Archives Nationales.

Monsieur Bertrand Blancheton, Professeur d'économie, Université de Bordeaux.

Monsieur Bruno Marnot, Professeur, Université de La Rochelle.

Remerciements

Le travail de rédaction d'une thèse de doctorat, aussi solitaire qu'il soit, ne s'accomplit pourtant qu'avec l'aide de tout un entourage. Je voudrais, donc, exprimer ma reconnaissance à ceux qui furent, pour moi, des soutiens durant ces cinq années et demie. Les premiers remerciements vont d'abord à mes parents qui m'assistèrent moralement, matériellement et par le lourd travail de relecture auquel je les ai astreints ces derniers mois. Qu'ils sachent que pour une bonne part, je me suis lancé dans ce travail d'écriture de thèse pour leur faire honneur. Mes remerciements vont également à ma sœur, Maria, et à son époux, Martin, qui m'accueillirent durant mes longs séjours parisiens de consultation d'archives. J'adresse également ma gratitude à Markéta pour le soutien moral qu'elle m'a apporté.

Outre mon entourage familial, il me faut aussi remercier grandement le professeur Christophe Bouneau qui dirige mes recherches depuis le début de l'écriture de mon mémoire de Master en 2012. Il m'apporta, depuis cette date, une aide et des conseils qui me permirent de mener à bien mon travail, dans la confiance, et dans des délais raisonnables. Ses recommandations se sont toutes traduites par une amélioration de la rédaction, autant pour le fond du texte que pour l'organisation générale du travail.

Je me dois également de rendre grâce au personnel des archives qui a beaucoup facilité ma tâche. Je vise par là, les équipes qui officient au Service historique de la Défense au château de Vincennes, et qui ont su être disponibles pour rendre mon labeur un peu plus efficace. Ils m'ont aidé à retrouver, avec précision, quelques références importantes, qui étaient absentes des inventaires imprimés. Je les remercie chaleureusement pour m'avoir accordé leur attention, ce qui me fit gagner un temps précieux.

Liste des sigles et abréviations

Sources

BNF : Bibliothèque nationale de France

DDF : Documents diplomatiques français

JO : Journal officiel

J.O.R.F/Débats : Journal officiel des débats

J.O.R.F/L – D : Journal officiel des lois et décrets

SHD : Service historique de la Défense

SHM : Service historique de la Marine

Institutions

CEA : Commissariat à l'énergie atomique

CAMEA : Comité des applications militaires de l'énergie atomique

CEN : Comité des explosifs nucléaires

CEPSM : Commission d'études pratique du sous-marin

CFLN : Comité français de libération nationale

CIA : Central Intelligence Agency

Corsid : Comité d'organisation de la sidérurgie

CSAMEA : Commission supérieure des applications militaires de l'énergie atomique

DGA : Direction générale de l'armement

DMA : Direction ministérielle de l'armement

DREM : Direction des Recherches et Exploitations Minières

IHEDN : Institut des hautes études de Défense nationale

Irsid : Institut de recherche de la sidérurgie

Organisations politiques et syndicales

CFTC : Confédération française des travailleurs chrétiens

FFI : Forces françaises de l'intérieur

FFL : Forces françaises libres

FNFL : Forces françaises navales libres

FO : Force ouvrière

FTPFF : Francs-tireurs et partisans français

GPRF : Gouvernement provisoire de la République française

LVF : Légion des volontaires français contre le communisme

MRP : Mouvement républicain populaire

MUR : Mouvements unis de la Résistance

NSDAP : Parti national-socialiste des travailleurs allemands

OCM : Organisation civile et militaire

ORA : Organisation de Résistance de l'Armée

PCF : Parti communiste français

PPF : Parti populaire français

RPF : Rassemblement du peuple français

SDN : Société des nations

SFIO : Section française de l'Internationale ouvrière

STO : Service du travail obligatoire

UGIF : Union générale des israélites de France

Entreprises

ACB : Ateliers et Chantiers de Bretagne

AC du Sud-ouest : Ateliers et Chantiers du Sud-ouest

ACF : Ateliers et Chantiers de France

ASCN : Association des sinistrés de guerre de l'industrie de la construction navale

ACSM : Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime

ACL : Ateliers et Chantiers de la Loire

Aciéries de Saint-Etienne : Compagnie des Fonderies, Forges et Aciéries de Saint-Etienne

BPPB : Banque de Paris et des Pays-Bas

BUP : Banque de l'Union parisienne

CA Normand : Chantiers et Ateliers Augustin-Normand

CA de Provence : Chantiers et Ateliers de Provence

CA de Saint-Nazaire : Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët)

CAFL : Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire

CAG : Chantiers et ateliers de la Gironde

CGE : Compagnie générale d'électricité

CGEE : Compagnie Générale d'Entreprises Électriques

C.G.T. : Compagnie Générale Transatlantique

Châtillon-Commentry : Compagnie des forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons

CIAM : Centre d'instruction de l'aéronautique maritime

CMN : Constructions mécaniques de Normandie

CNF : Chantiers navals français

Commentry-Fourchambault : Société de Commentry, Fourchambault et Decazeville

Commentry-Oissel : Forges et ateliers de Commentry-Oissel

CSEE : Compagnie de signaux et d'entreprises électriques

CSF : Compagnie générale de télégraphie sans fil

Denain-Anzin : Société des hauts-fourneaux, forges et aciéries de Denain et d'Anzin

Dyle et Bacalan : Société de Travaux Dyle et Bacalan

FCG : Forges et Chantiers de la Gironde

FCM : Forges et chantiers de la Méditerranée

Forges de Firminy : Société des aciéries et forges de Firminy

GCN : Groupement de la construction navale

Holtzer : Jacob Holtzer et Cie

Marine et Homécourt : Compagnie des forges et aciéries de la marine et d'Homécourt

Niclausse : Etablissements J. et A. Niclausse

PLM : Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

SACM : Société alsacienne de constructions mécaniques

Sagem : Société d'applications générales d'électricité et de mécanique

SAT : Société anonyme de télécommunications

Sautter-Harlé : Anciens établissements Sautter-Harlé

SCB : Société de constructions des Batignolles

SEMT : Société d'Etudes des Machines Thermiques

SEPR : Société pour l'Etude de la Propulsion par Réaction

SEREB : Société d'étude et de réalisation d'engins balistiques

SFAC : Société des Forges et Ateliers du Creusot

SFCM : Société française de constructions mécaniques

SGCM : Société générale de constructions mécaniques

SNIAS : Société nationale industrielle aérospatiale

SOP : Société d'optique et de mécanique de haute précision

Thomson-Houston : Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston

Tudor : Société française des Accumulateurs Tudor

UIMM : Union des industries et métiers de la métallurgie

Armement

ASM : anti-sous-marin

CA : contre aviation

DCA : défense contre aviation

Dragueur de mines MSC : Mine Sweeper Coastal (dragueur côtier)

EDIC : Engin de débarquement infanterie et chars

LCI : Landing Craft Infantry (grande péniche de débarquement de troupes)

LCM : Landing Craft Mechanized (Engin de débarquement de véhicules)

LCS : Littoral Combat Ship

LCT : Landing craft tank (barge de débarquement)

LSD : Landing Ship Dock (bâtiment militaire de transport de chalands de débarquement)

MM : mer-mer

MSBS : missile mer-sol balistique stratégique

nd : nœud

PAT : prototype à terre

SNLE : sous-marin nucléaire lanceur d'engins

SSBS : missile sol-sol balistique stratégique

t : tonne

TDC : transport de chalands de débarquement

TLK : Torpille Louis Kahn

TR : Tir rapide

Transmission VHF : Très hautes fréquences (very high frequency)

TSF : Télégraphie sans fil

tW : tonne Washington

UF : Union française

Table des matières

Remerciements	3
Liste des sigles et abréviations	4
Table des matières	10
Introduction générale	21
Première Partie – D’une guerre à l’autre : La mise en place progressive du complexe militaro-naval française entre 1871 et 1914	37
<u>Chapitre I. Les constructions navales et les institutions politiques françaises</u>	39
A. Un cadre institutionnel adaptatif	39
1. L’administration centrale du ministère de la Marine	39
<i>a. Les Conseils et Commissions de la Marine</i>	39
<i>b. Les réformes de l’administration centrale</i>	41
<i>c. De nouvelles administrations techniques</i>	43
<i>d. Les administrations d’exécution</i>	49
2. L’administration des arsenaux et établissements de la Marine	52
<i>a. L’organisation des pouvoirs dans les arsenaux et établissements de la Marine</i>	52
<i>b. La gestion sanitaire des installations</i>	54
<i>c. Les vols et la paresse des ouvriers</i>	56
<i>d. La lutte contre les incendies</i>	57
3. Les rapports de force dans les arsenaux et les chantiers privés	59
<i>a. L’ordre paternaliste de la République conservatrice</i>	59
<i>b. Légalisme et négociations des ministres républicains</i>	63
<i>c. Les syndicats et les grèves dans les constructions navales</i>	65
<i>d. Le retour de l’ordre dans les arsenaux</i>	72
<i>e. L’agitation ouvrière chez les fournisseurs de la Marine</i>	74
B. Les constructions navales et la stratégie de la Marine	76
1. Les programmes navals de 1871 à la Jeune École	76
<i>a. Un programme naval classique pour une politique conservatrice</i>	76
<i>b. La Jeune École et les tensions internationales</i>	80
2. Les programmes navals de la Jeune École au navalisme	86
<i>a. Les programmes navals à l’ère des alliances</i>	86

<i>b. Les constructions navales face au choc de Fachoda</i>	91
<i>c. Le retour en force de la stratégie navaliste</i>	98
3. Le commerce des armes navales : enjeux économiques et sécuritaires	100
<i>a. Le secret dans les constructions navales</i>	100
<i>b. Les constructions navales et la diplomatie française</i>	103
<i>c. Protection des marchés français et nécessaires transferts de technologie</i>	107
C. Les constructions navales dans la politique française	113
1. La croissance continue des crédits de construction navale	113
<i>a. La remontée des crédits des armes navales</i>	113
<i>b. L'opposition parlementaire à l'augmentation des crédits</i>	121
2. Un combat pour le contrôle parlementaire de la Marine	126
<i>a. La bataille autour des commissions d'enquêtes parlementaires</i>	126
<i>b. La réforme de la comptabilité et de la gestion du travail</i>	129
3. L'antagonisme entre les arsenaux et les chantiers privés	137
<i>a. La défense des arsenaux et des établissements de la Marine</i>	137
<i>b. Des parlementaires amis des industries privées</i>	147

Chapitre II. L'industrie de l'armement naval avant la Grande guerre : Héritage et création d'entreprises 150

A. L'implantation géographique des usines de constructions d'armes	150
1. Les sites des côtes de la Manche	150
<i>a. Cherbourg</i>	151
<i>b. Le Havre</i>	152
<i>c. Brest</i>	153
2. Les sites du Golfe de Gascogne	154
<i>a. Lorient et l'embouchure de la Loire</i>	156
<i>b. Rochefort et l'embouchure de la Gironde</i>	158
3. Les sites méditerranéens	160
<i>a. Un système bâti autour de la rade de Toulon</i>	160
<i>b. Les localités mineures du Var et des Bouches-du-Rhône</i>	162
4. Les sites de l'est de la France	163
<i>a. Le Nivernais et la Bourgogne et le bassin de la Loire</i>	163
<i>b. Les cas particuliers de Paris et de Saïgon</i>	165
B. Des usines héritées du passé et les premières concentrations	167
1. Des infrastructures industrielles entre héritage et développement	167
<i>a. Développement et modernisation des arsenaux</i>	167
<i>b. Développement et concentration dans les établissements de la Marine</i>	172
<i>c. Les trois établissements para-industriels de la Marine</i>	175
2. Un tissu industriel déjà florissant	177
<i>a. Les chantiers navals privés</i>	177
<i>b. Les fournisseurs en produits sidérurgiques</i>	182
<i>c. Les fournisseurs en produits mécaniques</i>	189
3. Une industrie de plus en plus puissante	192
<i>a. Le puissant mouvement de concentration des chantiers navals</i>	192
<i>b. L'enrichissement de l'industrie mécanique et électrique</i>	198

C. Une production en constante expansion	201
1. La production des navires de guerre	201
a. La mise en place progressive d'un système de production mixte	201
b. La continuité et spécialisation du système de production	206
2. La production des industries sidérurgiques et mécaniques	213
a. L'oligopole des maîtres des forges	213
b. Le marché des machines : une organisation en segments	217
c. Une foule de fournisseurs pour la petite mécanique	221
d. Le remplacement des éléments des navires	223
e. L'augmentation des prix des armes navales	224
D. Le processus de production et des innovations permanentes	229
1. Le processus de production d'un navire de guerre	229
a. La conception des navires de guerre et prises de décisions	229
b. Le travail administration des directions et bureaux	233
c. L'exécution des travaux	238
d. Essais et vérification des commandes de la Marine	240
e. Les conflits entre les fournisseurs et la Marine	242
2. Une constante dynamique d'innovation	247
a. Torpilles, artillerie, blindage : une innovation à caractère mixte	247
b. Une innovation exclusivement privée : la propulsion	257
c. Les nouveaux types de navires	261

Chapitre III. La difficile collaboration d'une élite composite

269

A. Les puissants corps de la Marine : les officiers et les ingénieurs	269
1. Des officiers de marine traditionnalistes	269
a. Des officiers de marine catholiques et monarchistes	269
b. Des officiers de marine antirépublicains	275
c. L'expertise des officiers de marine	282
d. La divergence culturelle entre les officiers et les républicains	285
2. La culture antitraditionnelle des hommes politiques républicains	289
a. Les républicains contre les traditions de la Marine	289
b. Le rapprochement des officiers et du personnel politique	296
3. La Marine, l'esprit historique et le savoir scientifique	301
a. L'officier de marine et l'esprit historique	301
b. « La marine est un corps d'élite, c'est une arme savante »	303
c. Les écoles de la Marine	312
4. Une élite endogame en voie d'ouverture : Des dynasties maritimes à la Marine républicaine	317
a. Des officiers nobles	317
b. Un grand nombre d'officiers bourgeois	320
c. La reproduction sociale et l'endogamie maritime des officiers de Marine	321
d. Les réseaux des hommes politiques républicains	326
B. L'univers social des élites économiques	328
1. Des familles de notables locaux à la grande bourgeoisie nationale	328
a. Des chantiers principalement familiaux	328
b. La prise de contrôle par de grandes élites nationales	337

2. La sidérurgie et la mécanique. Des élites surpuissantes et une élite en renouveau	349
<i>a. La grande bourgeoisie nationale et la sidérurgie</i>	349
<i>b. Les fournisseurs de mécanique et leur élite d'ingénieurs</i>	358
3. Des chefs d'entreprises en liens étroits avec l'Etat	367
<i>a. La Marine et ses fournisseurs dans les conseils et commissions</i>	367
<i>b. Les liens intimes entre les élus et les fournisseurs</i>	370
<i>c. La Marine et ses fournisseurs</i>	373
<i>d. L'uniformisation culturelle des élites</i>	377

Deuxième Partie – Le complexe militaro-naval français dans le conflit mondial et l'entre-deux-guerres : de l'adaptation au renforcement **385**

Chapitre IV. Les constructions navales dans le nouveau contexte géopolitique **387**

A. Les constructions navales entre guerre et paix **387**

1. Les institutions de la Marine dans la Grande guerre	387
<i>a. Le nouveau rôle de la Marine dans la guerre</i>	387
<i>b. L'adaptation administrative et politique à la guerre</i>	396
2. Les nouveaux besoins dans les années 1920 et 1930 : Trêve de l'après-guerre et retour à la normale institutionnelle	403
<i>a. Les enseignements de la guerre navale</i>	403
<i>b. De nécessaires réformes administratives</i>	408
<i>c. Les constructions navales face aux traités de limitation d'armement</i>	412
<i>d. Les constructions navales face la diplomatie européenne et aux besoins coloniaux</i>	423
<i>e. La renaissance des flottes ennemies : le réveil maritime des forces de l'axe</i>	429
<i>f. La relance des programmes navals</i>	434
3. Les constructions navales au Parlement : discussion des traités et choix des navires	443
<i>a. Le traité de Washington au Parlement</i>	443
<i>b. Les très difficiles choix d'armement des années 1920</i>	447
<i>c. Le renouveau de la volonté d'armement</i>	453

B. Croissance des crédits et renouveau de la flotte **455**

1. Le développement du système de vote des tranches	455
<i>a. Une timide reprise des votes des crédits</i>	455
<i>b. La reprise de la hausse des crédits dans les années 1930</i>	461
2. Refus de l'augmentation des dépenses : Du sérieux budgétaire au pacifisme communiste	467
<i>a. La prudence de certains parlementaires</i>	467
<i>b. L'entrée du pacifisme dans la vie parlementaire</i>	468
3. Retour du conflit entre les arsenaux et les chantiers privés	469
<i>a. Communistes et élus locaux au secours des usines de la Marine</i>	469
<i>b. Les libéraux partisans de l'industrie privée</i>	475

<i>c. La fermeture de Rochefort et l'amointrissement de Lorient et Guérigny</i>	481
4. L'enjeu sécuritaire : Entre mouvements ouvriers et contre-espionnage	481
<i>a. Les revendications économiques et le salaire national unifié</i>	481
<i>b. La défense des droits politiques et sociaux des ouvriers</i>	483
<i>c. Les mesures contre l'espionnage</i>	492

Chapitre V. Les constructions navales durant la 1^{ère} première Guerre mondiale et dans l'entre-deux-guerres : Entre turbulences et reprise

494

A. Les constructions navales durant la Guerre

494

1. Modification du fonctionnement des institutions de la Marine et mise sous contrôle de l'industrie privée

494

<i>a. Une collaboration plus poussée entre la Marine et ses fournisseurs</i>	494
<i>b. La gestion des ouvriers durant la guerre</i>	498
<i>c. La gestion du capital de la Marine</i>	503

2. L'évolution des chantiers navals privés, modifications de programmes et innovations

504

<i>a. L'émergence de nouveaux fournisseurs de la Marine</i>	504
<i>b. Les sept programmes de guerre de la Marine</i>	507
<i>c. L'innovation dans les armes offensives et défensives</i>	509

3. Production des armes navales durant le conflit

511

<i>a. La continuation des travaux contrariée en 1914 et 1915</i>	511
<i>b. L'outil industriel de la Marine au service de l'armée</i>	518
<i>c. La reprise progressive des mises en chantiers entre 1916 et 1918</i>	525
<i>d. Le développement des commandes à l'étranger</i>	528
<i>e. Le bilan économique de la guerre pour les fournisseurs</i>	530

B. Restructuration du système productif durant l'entre-deux-guerres

534

1. Quelques nouveaux fournisseurs et concentration dans l'industrie privée

534

<i>a. Emergence de nouveaux fournisseurs pour la Marine</i>	534
<i>b. La continuation du mouvement de concentration</i>	536

2. Le développement continu des chantiers navals et nationalisation

539

<i>a. Un difficile retour à la paix</i>	539
<i>b. Un nouveau développement après 1925</i>	547
<i>c. La Marine au secours de ses fournisseurs</i>	550
<i>d. Des nationalisations ciblées</i>	554

3. Restructuration des arsenaux et établissements de la Marine

559

<i>a. Le développement des usines de la Marine dans l'entre-deux-guerres</i>	559
<i>b. L'abandon de Rochefort</i>	562

4. Les ouvriers entre évolution des effectifs et nouveaux avantages

564

<i>a. L'adaptation de la masse ouvrière aux fluctuations de la production</i>	564
<i>b. La nouvelle gestion du facteur travail</i>	566

C. La production des armes navales dans l'entre-deux-guerres

568

1. Une reprise irrégulière de la production	568
<i>a. Les vacances navales de 1919 à 1922</i>	568
<i>b. La reprise des constructions en 1922</i>	570
<i>c. Le réarmement des années 1930</i>	576
<i>d. La reprise des commandes de l'équipement des navires</i>	579
2. Un processus de production inchangé	581
<i>a. La Direction centrale des constructions navale : Un organe de coordination toujours en place</i>	581
<i>b. Le retour des essais et des conflits</i>	593
3. Des innovations permanentes bien que moins radicales	591
<i>a. Les innovations organisationnelles</i>	591
<i>b. L'amélioration des navires déjà existants</i>	592
<i>c. Les grandes avancées de la métallurgie</i>	597
<i>d. L'amélioration de la motorisation</i>	600
<i>e. L'amélioration des armes offensives</i>	604
<i>f. Les prix</i>	608

Chapitre VI. L'intégration du complexe militaro-naval dans la bourgeoisie nationale : Une cohésion humaine finalement trouvée

613

A. Vers un rapprochement de la Marine et de la République

613

1. Le renouvellement sociologique relatif	613
<i>a. La modification sociologique progressive du corps des officiers de Marine</i>	613
<i>b. La survivance des modèles sociologiques anciens</i>	617
2. Le pragmatisme des ministres face à des officiers moins conservateurs	628
<i>a. Des responsables politiques toujours aussi républicains</i>	628
<i>b. La mise à l'écart politique des officiers de Marine</i>	636
<i>c. Le rapprochement culturel des officiers et des hommes politiques</i>	640
3. La continuation de la coexistence de la science et la culture traditionnelle de la Marine	645
<i>a. La prépondérance de l'élément scientifique dans les constructions navales</i>	645
<i>b. La persistance de la culture traditionnelle des officiers de Marine</i>	650
<i>c. La fondation du creuset des élites maritimes : L'Académie de Marine</i>	655

B. Le renforcement des réseaux des élites économiques

659

1. Des chefs d'entreprises totalement intégrés dans la grande bourgeoisie nationale	659
<i>a. L'importance sans pareille des financiers</i>	659
<i>b. Le renforcement du rôle des ingénieurs</i>	664
<i>c. Le maintien du caractère familial des entreprises</i>	668
<i>d. La solidarité entre les entreprises du complexe militaro-naval</i>	674
2. Un plus grand afflux d'officiers vers les entreprises	677
<i>a. Les transferts de la Marine vers les fournisseurs</i>	677
<i>b. Développement de liens familiaux entre la Marine, ses fournisseurs et les hommes politiques</i>	686
3. Les chefs d'entreprises de plus en plus installée dans les comités de l'Etat	687

- a. *Les obligés des entreprises au sein de l'administration* 687
- b. *L'influence des fournisseurs dans les milieux politiques à l'ère de la technocratie* 692

Troisième Partie – Le complexe militaro-naval français sous l'Occupation et la guerre froide : Destruction, renaissance et restructuration 698

Chapitre VII. Une révolution dans les institutions de la Marine 700

A. Les modifications dans l'administration de la Marine 700

- 1. La Marine et son administration dans la guerre et sous l'Occupation** 700
 - a. *La Marine et les constructions navales sous l'Occupation* 700
 - b. *Les institutions de la Marine sous l'Occupation* 702
 - c. *La Marine vichyste et ses ouvriers* 706
- 2. La réforme de l'administration de la Marine sous le GPRF et IV^e République** 710
 - a. *L'installation de l'administration de la France Libre* 710
 - b. *Le début des réformes administratives* 711
 - c. *Innovation et liens avec l'industrie privée* 715
- 3. V^e République et modifications administratives** 718
 - a. *La disparition de l'autonomie de la Marine* 718
 - b. *Une mode de gouvernement propice à la centralisation* 720
- 4. Les nouvelles institutions et la défense des ouvriers de la Marine** 721
 - a. *Les revendications des ouvriers des arsenaux* 721
 - b. *Les violents mouvements sociaux chez les chantiers fournisseurs de la Marine* 725
 - c. *L'abandon des fournisseurs privés au profit des ouvriers de la Marine* 726

B. Les constructions navales dans la guerre froide 730

- 1. Les constructions navales à l'état-major et au Conseil supérieur de la Marine** 730
 - a. *L'apport des navires allemands et italiens* 730
 - b. *Une nouvelle pensée stratégique basée sur les porte-avions* 733
 - c. *Les premières ébauches de programme naval et la nécessaire aide alliée : 1945-1949* 735
 - d. *La Marine dans l'Alliance atlantique : 1949-1952* 741
 - e. *La Marine de la Conférence de Lisbonne à 1955 : La relance des programmes* 748
 - f. *La difficile exécution des programmes navals : 1955-1958* 757
 - g. *Les constructions navales sous la V^e République* 763
- 2. Le renouveau des constructions neuves au Parlement** 774
 - a. *La division du Parlement sur la relance des crédits de la Marine : 1945-1950* 774
 - b. *Du consensus de 1956 aux discussions du SNLE de 1960* 788
- 3. Le maintien des arsenaux et les variations budgétaires** 790
 - a. *Volonté de privatiser ou de conserver les arsenaux de la marine* 792
 - b. *L'évolution des budgets* 795

Chapitre VIII. Les constructions navales après 1940 : de la démolition à la restructuration **802**

A. Les constructions navales sous l'Occupation **802**

- 1. Les commandes militaires et occupations administratives de la Marine durant la Drôle de Guerre et sous l'Occupation** **802**
 - a. La continuation des commandes pendant la guerre de 1939-1940* 802
 - b. Le règlement des contentieux et des contrats* 804
 - c. La normalisation du travail administratif à partir de 1941* 809
 - d. Le corporatisme Vichyste et les fournisseurs de la Marine* 815
- 2. Les autres travaux de la Marine : Commandes civiles et commandes allemandes** **816**
 - a. Les commandes civiles* 816
 - b. Les commandes des armées allemandes* 818
 - c. La résistance économique des fournisseurs de la Marine* 826
- 3. Les dégradations et les déprédations sur l'outil industriel de la Marine : Une industrie exsangue au sortir de la guerre** **828**
 - a. Les prélèvements allemands en matériel et en hommes* 828
 - b. Les destructions physiques des usines privées* 833
 - c. La destruction des arsenaux de la Marine* 839

B. Les constructions navales dans l'après-guerre **841**

- 1. La reconstruction** **841**
 - a. Les déblaiements, les déminages et la reconstruction dans les arsenaux* 841
 - b. La remise en état de marche des infrastructures privées* 845
 - c. La reprise de l'activité grâce à des travaux civils* 849
- 2. Le développement des chantiers dans les années 1950** **851**
 - a. Le développement des chantiers navals* 851
 - b. Le développement de l'activité des autres fournisseurs de la Marine* 856
- 3. Disparition partielle et restructuration de l'outil industriel** **858**
 - a. Les concentrations industrielles chez les fournisseurs de la Marine* 858
 - b. La disparition progressive des chantiers navals* 860
- 4. Une reprise de la production après onze ans de vacance** **865**
 - a. L'achèvement des navires en cale : 1945-1950* 865
 - b. La reprise des mises en cale* 868
 - c. L'indispensable apport étranger* 874

C. L'émergence d'un nouveau matériel **879**

- 1. Le développement des porte-avions et des moyens des guerres ASM et anti-aérienne** **879**
 - a. La mise au point de navires antiaériens* 879
 - b. Le développement des moyens de la guerre anti-sous-marine* 886
- 2. L'introduction massive de l'électronique et l'évolution des matériaux et de la propulsion** **894**
 - a. La révolution électronique* 894
 - b. Les innovations dans la métallurgie* 898

<i>c. L'évolution de la motorisation des navires</i>	901
<i>d. L'augmentation des prix</i>	903
3. La Marine et le nucléaire : MSMB, SNLE et sous-marin d'attaque	904
<i>a. La mise au point de la propulsion nucléaire</i>	904
<i>b. Le développement de l'armement nucléaire offensif</i>	912

Chapitre IX. Une Marine technocratique et des chefs d'entreprises marginalisés **919**

A. La relative perte d'identité dans le milieu de la Marine de guerre **919**

1. La nouvelle sociologie des officiers de marine	919
<i>a. Les officiers de Marine, fils de la modernité</i>	919
<i>b. Les effets de l'épuration sur le corps des officiers</i>	926
<i>c. Les pertes humaines chez les officiers et les ingénieurs de la Marine</i>	930
<i>d. Les évolutions culturelles chez les officiers de Marine</i>	932
2. Elites politiques et officiers	933
<i>a. Une collaboration par contrainte et par nécessité</i>	933
<i>b. Les persécutions menées par la Marine</i>	938
<i>c. Les officiers de Marine dans la Résistance</i>	941
<i>d. La proximité des officiers de Marine et des cadres de la IVe République</i>	943
<i>e. Les paradoxes du corps des officiers de Marine</i>	951
3. Une marine technocratique - Académie de Marine	956
<i>a. La prépondérance de l'élément scientifique</i>	956
<i>b. L'émergence d'ingénieurs de premier ordre</i>	959
<i>c. L'abandon du conservatisme dans l'Académie de Marine</i>	962

B. La marginalisation des élites maritimes **967**

1. Des élites économiques toujours présentes mais plus inefficaces	967
<i>a. Les élites économiques à travers l'Occupation et la Libération</i>	967
<i>b. Le maintien des structures et continuité sociologique chez les fournisseurs</i>	973
2. Les transferts et les survivances de l'ancien système	979
<i>a. Les très nombreux transferts d'ingénieurs du génie maritime</i>	979
<i>b. Le transfert des officiers de Marine</i>	985
3. Les chefs d'entreprises de plus en plus installés dans les comités de l'Etat	986
<i>a. Les chefs d'entreprises dans les administrations de l'Etat</i>	986
<i>b. La marginalisation politique des chantiers navals</i>	988

Conclusion générale **993**

Sources manuscrites **1001**

Sources imprimées **1010**

Bibliographie thématique **1044**

Table des annexes **1074**

Annexes **1078**

Liste des tableaux	1131
Liste des graphiques	1135
Liste des schémas	1137
Liste des cartes et plans	1138

Introduction générale

« Non. Point d'illusion naïve et dangereuse.
L'Europe est peu loyale, encor moins généreuse.
Hardi marin, brave officier,
Surveillez sans répit la mer traîtresse et louche !
Et vous, sombres canons, par le sabord farouche,
Montrez bien vos museaux d'acier ! »

Franck Pilatte, *Les Maritimes, poésies*. Nice, V.-E. Gauthier, 1888, p12.

« Pour avoir une Marine, il faut la vouloir beaucoup, et surtout la vouloir longtemps ». Par cette laconique assertion, le prince de Joinville exprimait les deux piliers sur lesquels devaient s'ériger une politique navale réussie : force et continuité dans la volonté de construire. En effet, le prince du sang avait bien distingué que la Marine de guerre entre toutes les armées, avait besoin de longs délais pour la constitution de ses forces matérielles, qui sont ici l'objet de nos recherches. Avant d'entrer dans plus de détails, interrogeons le sens des mots que nous allons employer, car, ici plus qu'ailleurs, les vocables choisis sont porteurs de mille nuances. Nous avons choisi de circonscrire notre étude entre 1871 et 1961 car l'activité que nous allons décrire, connut un cycle parfaitement corrélé avec ces dates. Pourquoi donc avoir commencé notre recherche en 1871 ? Si ce système devait débiter avec le développement des commandes de la Marine à des fournisseurs privés, il aurait dû commencer sous l'ancien Régime. S'il devait suivre la naissance des commandes de machines motrices et évaporatoires, il aurait fallu le faire débiter au milieu du XIXe siècle ; et s'il fallait commencer avec les commandes de navires spéciaux, ma recherche aurait dû embrasser les années 1860, avec les commandes de canonnières coloniales et de torpilles. Rien de tout cela ne nous semblait assez pertinent pour déceler la naissance d'un système, mais seulement des prémisses. Selon nous, la date de naissance d'un système de production et de commandes nouveau se situe en 1871-1872, lorsqu'une entreprise privée se vit remettre la maîtrise d'œuvre d'un navire jadis exclusivement construit par les arsenaux. De même, c'est à partir de 1961, que ce système muta assez profondément pour qu'on puisse en prononcer la fin. Les éléments qui le constituaient, c'est-à-dire les commandes aux chantiers privés cessèrent en 1958-1959, et les derniers navires commandés sortirent de leurs cales en 1961-1962.

Les termes de notre titre, eux nécessitent de plus amples explications. Bien que la *construction des armes navales* semble être une notion assez aisée à entendre, elle dissimule des écueils qu'il faut impérativement révéler au grand jour, pour éviter d'en subir

ultérieurement, les conséquences fâcheuses. Selon le Littré, une arme est un « instrument d'attaque ou de défense »¹, alors que pour le *Trésor de la langue française*, c'est un « élément d'équipement ou équipement complet servant à mettre un adversaire hors de combat et/ou à s'en protéger ». Ce qu'il y a de commun à ces deux définitions c'est la double fonctionnalité de l'arme, offensive et défensive, et le caractère d'outil des armes. Ainsi, tous les éléments techniques qui entrent dans la composition de cet « équipement complet », aussi petits soient ils, peuvent être comptabilisés comme une arme. Le caractère naval des armes est aussi à interroger, bien que lui aussi semble couler de soi. On pourrait penser que tout ce qui permet l'attaque ou la défense contre un ennemi, sur les flots constitue un armement naval. Or, il existe des manières de combattre et des théâtres d'opérations qui ne sont pas strictement aquatiques, c'est-à-dire qu'au moins un des combattants se situe en milieu terrestre ou aérien. Ceci inclus le débarquement, la défense des côtes et les combats aéronavals. Nous ne traiterons ici que de l'armement purement maritime, excluant donc le matériel des troupes de l'infanterie et de l'artillerie de Marine, ainsi que les avions de l'aéronautique navale car ils agissent indépendamment depuis le sol ou depuis les airs. Ce que les constructions des armes de la guerre navale englobent pour nous est également très précis. Il s'agit de l'ensemble de la confection *ex nihilo* d'un matériel flottant ou sous-marin de combat, c'est-à-dire, pouvant exercer des actions de menace, d'attaque et de défense depuis la mer contre un ennemi flottant, aérien ou terrestre. Ceci concerne donc l'artillerie navale qui est l'élément offensif, la construction des plaques de blindage qui sont les éléments défensifs et les coques et les machines motrices et évaporatoires (ainsi que d'autres éléments mécaniques et électriques plus modestes) qui permettent la locomotion des navires de guerres, sans laquelle aucune action ne saurait avoir lieu. Sont exclus de notre investigation, bon nombre de cas de figures. Tout d'abord nous ne prenons pas en compte les transformations de navires, que ce soit par la militarisation de navires civils ou par substitution de certaines pièces, hormis les remplacements de canons. Nous négligerons également les navires de servitude. D'ailleurs les lignes budgétaires officielles ne les incluent pas plus dans le décompte financier de la flotte de guerre. Enfin, nous considérons les navires de transport de troupes et les porte-avions et porte-aéronefs comme des navires de guerre, car ils sont des parties prenantes dans les offensives contre les objectifs ennemis depuis les flots. Voilà le champ des armes navales assez clairement délimité. Attardons-nous alors sur le *système politico-industriel* qui en a la charge. Son pôle politique était en toute logique porté par l'Etat, non pas l'ensemble de l'appareil institutionnel

¹ E. Littré, *Dictionnaire de la langue française*. 1873, Librairie Hachette et Cie, Paris, p194.

hiérarchisé, mais seulement par ses subdivisions administratives, chargées de la génération de la demande, de la conception, de la fabrication et/ou de l'achat des armes de la guerre navale. Son pôle industriel était constitué par tous les fournisseurs industriels privé qui passaient des contrats avec l'Etat pour lui fournir ses armes. Ils n'incluaient pas, sauf rares exceptions, leurs sous-traitants qui pouvaient être nombreux.

Il est indéniable que les constructions des bateaux de guerre et des armes navales relèvent prioritairement du champ des études maritimes, domaine savant vaste qui a ses propres caractéristiques et qui connut des évolutions spécifiques. Longtemps, les élites intellectuelles et maritimes françaises, en faisant leur introspection à l'occasion de périodiques épreuves, se sont vues comme ayant largement délaissé l'étude scientifique de la mer. Cela était dû, disaient-elles, aux vieilles origines du peuple français qui, résolument paysan, n'avait d'yeux que pour les choses telluriques, ne montrant qu'une faible appétence pour le monde marin. Si ce constat était déjà excessif lorsqu'il fut relevé, car l'histoire navale était très prisée par les marins¹, il est désormais absolument erroné aux vues de l'extrême richesse de la production historique qui ne cesse de s'enrichir depuis les années 1980². Des pans entiers de l'univers maritime ont été scrutés avec attention et dans le détail, faisant de l'histoire maritime un des champs de recherche les plus prolifique des années 2010, dont il n'est pas assez d'une simple introduction pour faire un inventaire complet.

On vit, rien que pour les périodes modernes et contemporaines, des dizaines d'ouvrages généraux être publiés tel *La mer et la France* d'Olivier Chaline en 2016³. Les ouvrages plus thématiques firent aussi partie de ce mouvement, et ce fut assurément la Marine militaire qui en comptabilisa le plus grand nombre. Tantôt louée comme instrument de prestige de la France des Bourbons, tantôt critiquée pour son infériorité chronique face à sa rivale britannique, elle a été en elle-même étudiée très scrupuleusement et ce, très tôt. Les aspects politiques de la Marine de guerre ont été traités par plusieurs ouvrages et thèses dont ceux de Philippe Quérel⁴, Philippe Sturb⁵, Martin Motte⁶ et celle de Sébastien Nofficial, intitulée *Le parlement et la*

¹ Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue historique des armées* [En ligne], 257 | 2009, p7.

² *Id.*, p9.

³ Olivier Chaline, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*. 2016, Flammarion, Paris.

⁴ Philippe Quérel, *Vers une marine atomique. La marine française (1945-1958)*, 1997, Bruylant, Bruxelles.

⁵ Philippe Sturb, *La renaissance de la marine française sous la quatrième république (1er janvier 1945 - novembre 1953)*. Histoire, Paris I, 2006.

⁶ Martin Motte, *Une éducation géostratégique : la pensée navale française de la Jeune École à 1914*, 2004, Economica, Paris.

marine de guerre en France (1871-1914) et soutenue en 2015. Ses arsenaux ont connu des monographies multiples, tout comme son activité intellectuelle, ses institutions et son corps d'officiers ; et dès le XIXe siècle, son matériel a été analysé avec intérêt. Si les histoires globales de la Marine sont pléthores, il semble désormais difficile de dépasser la synthèse proposée par le maître en la matière que fut Philippe Masson avec son *Histoire de la Marine* en deux tomes¹. Ce dernier, à lui seul, a enrichi l'historiographie de la Marine militaire française par ses divers ouvrages, tant monographiques que généraux sur la Royale. La grande thèse de Michèle Battesti sur *La Marine de Napoléon III*, publiée en deux tomes, en 1997, avait la même profondeur, mais sur une période plus courte². A partir des années 1990, Hervé Coutau-Bégarie³ devint la tête de proue de ce mouvement.

Les aspects économiques et infrastructurels ont aussi fait l'objet de plus d'ouvrages, tant par les monographies de ports tels *L'Estuaire et le port*, d'Anne Vauthier-Vézier⁴ pour le port de Nantes ou *Le refus du déclin* de Bruno Marnot⁵, relatif au port de Bordeaux. Ce thème de recherche incluait aussi des études plus globales et systémiques, intégrant à la fois les ports et la Marine marchande avec les autres ouvrages de Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*⁶ et *Les villes portuaires et maritimes en France*⁷.

En revanche, si les chantiers navals et autres constructeurs de machines marines ont pu jouir d'un intérêt local appuyé, seul un nombre réduit d'entre eux bénéficia d'études monographiques, pour la plupart dans les années 1990 et 2000. On peut évoquer l'*Histoire des chantiers navals à Saint-Nazaire* de Christophe Belser⁸, *Les Chantiers de Normandie* de Michel Croguennec⁹, *Les ateliers et chantiers de Bretagne* de Michel Kerézéon¹⁰, *L'aventure Amiot-CMN* de Frédéric Patard¹¹, ou l'*Histoire du chantier naval du Trait* de Paul Bonmartel¹.

¹ Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome I : L'Ère de la voile*. 1981, Charles Lavauzelle, Paris.

Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris.

² Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III- Une Politique Navale*. Service Historique de la Marine, 1997.

³ Martin Motte et Jean de Préneuf, *op. cit.*, p11.

⁴ Anne Vauthier-Vézier, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIXe siècle*, 2016, Presses universitaires de Rennes, Rennes.

⁵ Bruno Marnot, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIXe siècle*, 2013, Presses universitaires de Bordeaux, Bordeaux.

⁶ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, 2011, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris.

⁷ Bruno Marnot, *La mondialisation du XIXe siècle (1850-1914)*, 2012, Armand Colin, Paris.

⁸ Christophe Belser, *Histoire des chantiers navals à Saint-Nazaire*, 2003, Spézet, Éditions Coop Breizh.

⁹ Michel Croguennec, *Les chantiers de Normandie, 1893-1987 : un siècle de construction et de réparation navale en Seine-Maritime*, 2008, Editions Petit à petit, Rouen.

¹⁰ Michel Kerézéon, *Les Ateliers et Chantiers de Bretagne*. 1995, Editions Hérault.

¹¹ Frédéric Patard, *L'aventure Amiot – CMN : des hommes, le ciel et la mer*, 1998, Editions des champs.

Le double article sur les chantiers de constructions navales de La Seyne de Jean-Baptiste Gaignebet publié en 1948 dans la *Revue de géographie alpine*², puis republié comme ouvrage en 1949³, renvoyait au même genre. L'histoire contemporaine de la construction navale au Havre fin l'objet d'un long article de Jean-Louis Maillard⁴ et celles de la Loire-Atlantique fut étudiée par Loïc Abed et Christophe Belser dans un ouvrage paru en 1998⁵. D'autres monographies comme *La stratégie des Schneider* de Jean-Pierre Passaqui⁶ ou *La Société de construction des Batignolles de 1914-1939* d'Anne Burnel⁷ relevaient d'une histoire non exclusivement maritime mais elles englobaient aussi la production des armes navales.

Les arsenaux et établissements de la Marine eurent droit à plus d'égards. Rappelons que l'arsenal de Brest eu le privilège d'être le premier à faire l'objet d'une étude d'histoire académique, il y a de cela près d'un siècle, avec la série d'articles « Brest : Etude de géographie urbaine » de Mlle S. Castel en 1930⁸. Ainsi, cette tradition fut continuée avec plusieurs ouvrages et thèses de doctorat dont le *Brest* de l'amiral Adolphe Lepotier⁹, *Le port de Toulon et sa marine* de Jean Bernardini¹⁰, et le *Rochefort et la construction navale française* de Martine Acerra. Très récemment, des thèses portant sur les arsenaux furent soutenues, dans des registres thématiques plus précis, avec *Une histoire des techniques de l'arsenal de la Marine de Lorient dans la seconde moitié du XX^e siècle* de Fabrice Le Pavic¹¹, et *Marine et ouvriers de la*

¹ Paul Bonmartel, *Histoire du chantier naval du Trait, 1917-1972*, 1997, P. Bonmartel, Le Trait.

² Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948. pp. 411-424.

Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne (Ile partie) », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°4, 1948. pp. 593-610.

³ Jean-Baptiste Gaignebet, *Les Chantiers de constructions navales de La Seyne*, 1949, Imprimerie de Allier, Grenoble.

⁴ Jean-Louis Maillard, « La construction navale au Havre de 1830 à nos jours », *Études Normandes*, 29^e année, n°3, 1980. pp. 41-68.

⁵ Loïc Abed et Christophe Belser, *Les chantiers navals de Basse-Loire*, 1998, Editions Geste, La Crèche.

⁶ Jean-Philippe Passaqui, *La stratégie des Schneider : Du marché à la firme intégrée (1836-1914)*. 2006, Presses universitaires de Rennes, Rennes.

⁷ Anne Burnel, *La société de construction des Batignolles de 1914 à 1939 : Histoire d'un déclin*. 2005, Droz, Genève.

⁸ S. Castel, « Brest, étude de géographie urbaine », *Annales de Bretagne*. Tome 39, numéro 4, 1930. pp. 497-522.

S. Castel, « Brest, étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*. Tome 40, numéro 1, 1932. pp. 153-179.

S. Castel, « Brest, étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*. Tome 40, numéro 4, 1932. pp. 593-624.

Mlle S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, Faculté des lettres de Rennes.

⁹ Adolphe Lepotier, *Brest, porte océane*. 1968, Editions France-Empire, Paris.

¹⁰ Jean Bernardini, *Le port de Toulon et sa marine de 1815 à 1830 : la reconstitution de la flotte en Méditerranée*. 1969, La Pensée universitaire, Aix-en-Provence.

¹¹ Fabrice Le Pavic. *Une histoire des techniques de l'arsenal de la Marine de Lorient dans la seconde moitié du XX^e siècle : les Constructions neuves*. Université de Nantes, 2015.

construction navale à l'arsenal de Brest d'Alain Le Moigne¹, toutes les deux en 2015. Les établissements de la Marine ne furent pas en reste. Même si la production les concernant ne fut pas d'origine universitaire, elle resta factuellement de qualité avec l'*Histoire de la Fonderie nationale de Ruelle* de P.-M. Conturie. Le ministère lui-même a fait l'objet d'une thèse avec Jean-Philippe Zanco sur *Le Ministère de la Marine sous le Second Empire*².

Les hommes qui faisaient vivre la Marine, et principalement sa composante martiale n'ont pas été délaissés, à en juger par les multiples biographies d'amiraux, qui relèvent d'une tradition plus ancienne, et celles de certains ministres de la Marine. Les plus notables furent celles de Jean-Marie de Lanessan et des vice-amiraux Lacaze, Pâris, Duperré, Fournier, Durand-Viel, Pothuau et celle de François Darlan, qui fut l'œuvre d'Hervé Coutau-Bégarie. Pour les amiraux les plus contemporains, Jean Martinant de Préneuf, Ronald Chalmers Hood et Odile Girardin-Thibeaud, firent le travail sociologique qui manquait et qu'il serait bon de généraliser. Martinant de Préneuf étudia les officiers de marine de la III^e République³, Hood s'occupa des officiers des années 1920-1930⁴ et Mme Girardin-Thibeaud, soutint sa thèse sur les amiraux de Vichy en 2014⁵. Pour ce qui concerne les propriétaires des chantiers de constructions navales, les historiens s'adonnèrent surtout à la rédaction de sagas familiales comme celles de *La famille Dubigeon* d'Alain Dubigeon, de la maison Guillet de La Brosse par Alain de La Brosse ou des Augustin-Normand par Jean de la Varenne.

Nous ne pouvons donc que noter le paradoxe suivant : les histoires de la Marine de guerre, de la construction navale et de leurs hommes sont relativement bien connues, mais jusque-là, l'on ne vit aucune étude d'histoire économique globale se pencher sur le secteur des constructions de la guerre navale sur un intervalle de temps assez long pour en dévoiler les trajectoires spécifiques. Les seules grandes études un tant soit peu générales concernaient l'ensemble des fabrications d'armes comme la thèse de doctorat de Patrick Mortal, *Les*

¹ Alain Le Moigne. *Marine et ouvriers de la construction navale à l'arsenal de Brest (1918-1970) : du paternalisme d'Etat à la mondialisation économique, un mouvement syndical partagé entre pragmatisme et idéologie*. Histoire. Université de Bretagne occidentale - Brest, 2015.

² Jean-Philippe Zanco, *Le Ministère de la Marine sous le Second Empire*. 2003, Service historique de la Marine, Vincennes.

³ Jean Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de Marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Paris X-Nanterre, 2006, 3 vol.

⁴ Ronald Chalmers Hood III. *Royal Republicans : The French Naval Dynasties between the World Wars*. 1985, Louisiana State University Press, Baton Rouge.

⁵ Odile Girardin-Thibeaud. *Des amiraux au service de Vichy (1940-1944)*. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2014.

*armuriers de l'État du Grand Siècle à la globalisation*¹. Le reste de l'historiographie se contente d'intervalles de temps plus ramassés comme avec l'ouvrage collectif dirigé par Maurice Vaïsse, *Armement et V^e République : Fin des années 1950 – Fin des années 1960*², ou l'article de Robert Frankenstein, « Intervention étatique et le réarmement français 1935-1939 »³. Une autre partie de « l'historiographie » ne relevait justement pas de l'histoire mais bien davantage des sciences économiques tel *Production d'armement* de feu Jean-Paul Hébert⁴, qui n'utilisait les données historiques que comme aliment pour actionner les outils méthodologiques de l'économétrie. Pour excellente que fut cette thèse, elle n'arrivait pas combler les tares congénitales qui résultaient de la pure et simple analyse de données chiffrées. Seule une approche historique globale peut combler ces insuffisances, en éclairant l'objet étudié par des lumières transdisciplinaires.

Les constructions navales de guerre relevaient également du domaine de l'histoire militaire française. Cette dernière, malgré le détail de ses descriptions et la qualité indéniable de certains de ses auteurs, a connu quelque désamour parmi les historiens. Les reproches qui lui ont été adressés étaient aussi simples que réels, à savoir son goût pour l'anecdote qui, par essence selon les tenants de l'École des Annales, n'explique rien, et ses objectifs cachés de glorification. S'il est vrai que ces défauts ont pu exister, ils ont surtout leur origine dans les buts que s'étaient assignés les historiens militaires : tirer des leçons tactiques et stratégiques des faits d'armes antérieurs pour l'enseignement des officiers et glorifier l'action des ancêtres. Cette approche « utilitaire » de l'histoire militaire n'a pu résister longtemps à son introduction dans les cénacles académiques et elle a dû s'incliner devant la tendance naturelle des historiens professionnels à toujours interroger davantage le bienfondé de leurs affirmations. De ce mouvement est née, au tournant des années 1950-1960, une histoire militaire rénovée, qui comme toutes les autres a su utiliser toutes les sciences annexes pour expliquer les faits martiaux par la sociologie, l'économie et l'approche institutionnelle, autant que par l'évolution

¹ Patrick Mortal, *Les armuriers de l'État, du Grand Siècle à la globalisation (1665-1989)*, 2007, Presses universitaires du Septentrion, Lille.

² Maurice Vaïsse (dir.), *Armement et Ve République, fin des années 1950-fin des années 1960*. 2002, CNRS éditions, Paris.

³ Robert Frankenstein, « Intervention étatique et réarmement en France 1935-1939 », *Revue économique*, Volume 31, n°4, 1980, pp. 743-781.

⁴ Jean-Paul Hébert, *Production d'armement. Mutation du système français*. 1995, La Documentation française, Paris.

technologique. Elle trouva son aboutissement dans les quatre imposants volumes de l'*Histoire militaire de la France* écrits sous l'égide d'André Corvisier¹.

Nous serions tenté d'arrêter là ce sommaire passage en revue des publications et d'affirmer que notre thèse s'inscrit à la lisière de ces deux historiographies. Ainsi, on pourrait dégager des trajectoires historiques, tantôt communes, tantôt divergentes, pour façonner des interrogations problématiques qui en épousent les contours. Or, si nous nous enfoncions dans cette voie, notre problématique serait en décalage avec notre titre et aurait quelque peine à soulever les plus intéressantes interrogations. Nous fûmes donc incité à aller chercher au dehors, ce que l'historiographie nationale ne comprenait pas, ou très peu. Il s'agissait de la question spécifique des rapports entre l'Etat et les constructions des armes. Les historiens français ont certes parfois abordé ces sujets, mais contrairement à leurs homologues anglo-saxons, au fait surtout américains, qui tentèrent de fouiller ces mécanismes complexes, soit ils s'arrêtèrent à un strict travail d'histoire des sciences et des techniques, soit ils observèrent uniquement les faits économiques. On peut citer néanmoins, quelques productions de grande facture, avec les limites que nous venons d'évoquer. Le plus précieux d'entre ces travaux était le fruit de la collaboration de Philippe Masson, avec Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *Marine et construction navale : 1789-1989*², qui nous semble se distinguer par la rareté de son thème car l'histoire de l'armement naval restait le parent pauvre de ce corpus littéraire. Ici aussi le développement technique de la flotte de guerre est assez bien connu des historiens, sans toutefois, qu'une thèse ou qu'un maître ouvrage ne soit venu sanctionner toute cette accumulation de données historiques. Si des ouvrages sur le sujet existent, ils restent d'un nombre très réduit et l'on peut en citer quelques-uns de très haute qualité comme *Marine et technique*³ ou encore *La Révolution historique de la Marine au XIX^e siècle*⁴, écrit par Philippe Masson et Michèle Battesti, en collaboration avec le Service historique de la Marine. Il y a également eu *Deux siècles de constructions et chantiers navals : milieu XVII^e-milieu XIX^e siècle* sous la direction de Christiane Villain-Gandossi⁵. Trois thèses récentes sont venues se

¹ Philippe Contamine (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome I : Des origines à 1715*. 1992, PUF, Paris.

Jean Delmas (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome II : De 1715 à 1871*. 1992, PUF, Paris.

Guy Pedroncini (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome III : De 1871 à 1940*. 1992, PUF, Paris.

André Martel (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome II : De 1940 à nos jours*. 1994, PUF, Paris.

² Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *Marine et construction navale : 1789-1989*, 1989, Lavauzelle, Paris.

³ *Marine et technique au XIX^e siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine.

⁴ Philippe Masson, Michèle Battesti, *La Révolution maritime du XIX^e siècle*, 1987, Lavauzelle, Paris.

⁵ Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu du XVII^e-milieu du XIX^e siècle)*. Comité des travaux historiques et scientifiques. 2002, Editions CTHS, Paris.

rajouter à ces œuvres, chacune pour un domaine technique précis : Dominique Brissou avec *L'introduction de l'énergie vapeur dans la marine*¹, Patrick Boureille avec *La Marine française et le fait nucléaire*², et Didier Robineau avec *L'introduction de l'électricité dans la marine militaire*³. La seule étude multidisciplinaire, globale et complète que nous connaissions dans l'université française venait des modernistes, en l'occurrence de David Plouviez, qui usant des sources économiques, juridiques, sociologiques et technologiques, démontra avec brio et une rigueur rare, dans *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, la mise en place progressive de tout l'univers éco-politique qui entourait les constructions navales dans les arsenaux du roi⁴.

Les constructions navales de guerres firent aussi l'objet d'articles, principalement dans les deux éditions périodiques d'histoire maritime, la *Revue d'Histoire maritime* et les *Etudes Marines* du Centre d'Etudes stratégiques de la Marine. L'article du professeur Alexandre Fernandez « Sur la disparition des activités de construction navale à Bordeaux »⁵, et celui de Sébastien Nofficial sur « Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre, 1871-1914 »⁶ tout comme les *Etudes maritimes* d'Olivier Chaline, de mars 2013, *Histoire d'une Révolution : La Marine depuis 1870*⁷, en sont des exemples. L'article de François Crouzet, intitulé « Recherches sur la production d'armement en France (1815–1913) »⁸ englobait l'armement naval dans une étude d'économie quantitative globale sur l'armement français. Philippe Garraud publia également un long article, cette fois, pour monter les évolutions des systèmes de productions des armements, exclusivement par la description de structures institutionnelles, ce qui manque, malgré tout de force explicative⁹.

¹ Dominique Brissou. *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX^e siècle*. Tomes 1 et 2. Université de Paris IV-Sorbonne. Service historique de la Marine. 2001.

² Patrick Boureille, *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Université de Paris IV – Sorbonne. 2008

³ Didier Robineau, *L'introduction de l'électricité dans la marine militaire, 1880 - 1935*. Histoire. Université de Nantes. 2019.

⁴ David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*. 2014, Les Indes savantes, Paris.

⁵ Alexandre Fernandez, « Sur la disparition des activités de construction navale à Bordeaux », *Revue d'histoire maritime*. N°7. 2007. Les constructions navales dans l'histoire. PUPS.

⁶ Bastien Nofficial, « Le Parlement français le coût de la flotte de guerre 1871–1914 », *Revue d'histoire maritime*. N°22-23. 2017. *L'économie de la guerre navale de l'Antiquité au XX^e siècle*. PUPS.

⁷ Philippe Vial (dir.), *Etudes maritimes, Histoire d'une Révolution : La Marine depuis 1870*. N°4 - Mars 2013 Centre d'études supérieures de la Marine.

⁸ François Crouzet, « Recherches sur la production d'armement en France (1815–1913) », dans *L'économie française du XVIII^e au XX^e siècle. Perspectives nationales et internationales*. (Dir.) Jean-Pierre Poussou. 2000, PUPS, Paris.

⁹ Philippe Garraud, « Un siècle de transformations du périmètre de l'Etat dans les fabrications d'armements : Une comparaison intersectorielle », Presses Universitaires de France | « Guerres mondiales et conflits contemporains » 2013/4 n° 252, p114.

Alors, en quoi la pensée américaine sur la question pourrait nous être d'un quelconque secours ? Et bien voilà près de 60 ans, que le monde universitaire d'outre-Atlantique se penche, avec le plus grand sérieux sur ces relations entre l'Etat fédéral américain et les constructeurs des armes de guerre. L'inspiration lui vint subitement par le biais du président et ancien général, chef des armées américaines en Europe, Dwight D. Eisenhower. En guise d'*ultima verba* politiques, ce dernier adressa dans son célèbre discours d'adieu du 17 janvier 1961, un avertissement, qui avait de quoi inquiéter lorsqu'il sortait de la bouche d'un homme de cette importance. Le président-généralissime mis en garde expressément la nation contre la conjonction d'intérêts militaro-industriels pouvant devenir hégémoniques et menacer la liberté et la démocratie, faisant échos aux traditionnels discours contre les « profiteurs de guerre »¹. Jusque là les industriels ne faisaient figure que de profiteurs opportunistes, mais après le discours d'Eisenhower, ils furent vus comme des forces politiquement actives et intégrées avec les milieux de pouvoir dans une alliance permanente. Ainsi, ce qu'il nomma « complexe militaro-industriel » devint un objet d'étude pour des universitaires, de quasi toutes les branches des sciences humaines et sociales, qui essayèrent chacun de percer à jour son fonctionnement, de connaître sa composition ou d'en dénoncer les méfaits. Alors qu'Eisenhower le pensait constitué par la « conjonction d'un immense *establishment* militaire et d'une grande industrie de l'armement »², les intellectuels qui prirent en charge la question apportèrent d'autres éclairages. Certains comme James Ledbetter se contentaient de la définition présidentielle³, mais d'autres comme les sociologues Charles C. Moskos, Jr⁴ et Charles W. Mills⁵, y intégrèrent aussi les élites politiques en montrant l'unité anthroposociologique des chefs de ce « triumvirat » élitiste, bureaucratique et hégémonique. L'économiste soviétique Yevgeny Bugrov insista, lui, sur les transferts de personnel encadrant au sein du complexe⁶ alors que ses confrères américains les plus libéraux William McGaffin, Erwin Knoll⁷ et Seymour Melman⁸ considéraient que l'influence et la corruption exercées par

¹ General Smedley D. Butler, *War is a Racket*. 1935, Round Table Press, New-York.

² Dwight David Eisenhower. *Farewell Address*. 17 January 1961.

³ James Ledbetter, *Unwarranted Influence Dwight D. Eisenhower and the Military Industrial-Complex*. 2011, Yale University Press, New Haven (Connecticut), p6-7.

⁴ Charles C. Moskos, Jr, « Military-industrial complex: Theoretical antecedents and conceptual contradictions », in Sam C. Sarkesian (dir.), *The military-industrial complex: A Reassessment*. 1972, Sage Publications, Beverly Hills, p. 5-6.

⁵ Charles Wright Mills, *The Power Elite*. 1959, Oxford University Press, Oxford.

⁶ Yevgeny Vladimirovich Bugrov, *The U.S. Military-industrial Complex is a Threat to Peace*, General Editorial Board for Foreign Publications, Nauka Publishers, 1984, p23.

⁷ William McGaffin and Erwin Knoll, *Scandal in the Pentagon : A Challenge to Democracy*. 1969, Fawcett Publications, p16-18 et 117.

⁸ Seymour Melman, *The permanent war economy. American capitalism in decline*. 1974, Simon and Schuster, New-York, p11.

les industriels de l'armement sur le Pentagone et le Congrès pour avoir des contrats, faussaient totalement les lois du marché concurrentiel et de l'allocation des facteurs de production, ce qui relevait d'un parasitisme économique qui baisse la productivité et la croissance. Le livre magistral de Gordon Adams, *The politics of defense contracting*, en utilisant une analyse, à la fois politique, administrative, économique et sociale, tout cela avec une précision remarquable, synthétisa toutes les thèses¹ à tel point que ceux qui résistaient à ses analyses, tel le politologue Morton H. Halperin² étaient devenus des hétérodoxes. Le point le plus important pour nous venait du fait que les historiens qui, comme Benjamin Franklin Cooling³ et Kurt Hackemer⁴, recherchaient la genèse de ce système, la trouvaient immanquablement dans les relations entre l'Etat et la construction navale de guerre à la fin du XIX^e siècle. De leur côté, les historiens de l'économie britanniques⁵, au début des années 2000, Richard Harding⁶, David Edgerton⁷, et surtout George C. Peden⁸, ont traité de leur système national de production d'armes navales national et ont insisté sur l'existence d'un « naval-industrial complex » né dans la première décennie du XX^e siècle.

Ces conceptions et débats eurent-ils des effets sur la recherche française ? La réponse ne peut qu'être mitigée, car outre quelques écrits polémiques, on ne peut pas dire que l'université française ait traité de ce sujet avec une égale vigueur que sa comparse étatsunienne. Pascal Griset⁹, dans sa synthèse sur l'innovation dans la marine militaire et Philippe Garraud¹⁰ avec son article sur les évolutions institutionnelles des systèmes de productions des armements, n'ont aucunement évoqué l'existence d'un complexe militaro-naval français. Les économistes libéraux tels Hebert ou Jacques Aben, eux, nient catégoriquement la présence d'une telle structure dans l'hexagone, alors que ceux qui attestent de sa réalité n'ont jamais entrepris un travail général qui puisse faire tomber le voile qui la recouvre. Certes, le politologue américain

¹ Gordon Adams, *The politics of defense contracting. The iron triangle*. 1981, Council of Economic Properties, New-York, p26.

² Morton H. Halperin, *The political economy of the military-industrial complex*. 1973, Institute of Business and Economic Research, University of California, Los Angeles, p23.

³ Benjamin Franklin Cooling, *Gray Steel and Blue Water Navy : The Formative Years of America's Military-Industrial Complex, 1881-1917*. 1979, Archon Books, Hamden (Connecticut).

⁴ Kurt Hackemer, *The U.S. Navy and the Origins of the Military-industrial Complex, 1847-1883*. 2001, Md: Naval Institute Press, Annapolis, p3.

⁵ David Edgerton, « The British military-industrial complex in history: the importance of political economy », dans *The Economics of Peace and Security Journal* – Vol. 3, No. 1 (2008), p6.

⁶ Richard Harding (Dir.), *The Royal Navy, 1930-2000: Innovation and Defence*, Frank Cass, London, 2005.

⁷ David Edgerton, *Warfare State : Britain, 1920-1970*, Cambridge University Press, 2006, Cambridge, p19.

⁸ George C. Peden, *Arms, Economics and British Strategy, From Dreadnoughts to Hydrogen Bombs*, Cambridge University Press, 2007, Cambridge.

⁹ Pascal Griset, *400 ans d'innovation navale*, 2017, Nouveau Monde éditions, Paris.

¹⁰ Philippe Garraud, « Un siècle de transformations du périmètre de l'État dans les fabrications d'armements : une comparaison intersectorielle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2013/4 (n° 252), p. 113-129.

Edward Kolodziej, voyait un complexe militaro-industriel français¹, tout comme François Chesnais et Claude Serfati discernaient la formation d'un « mésosystème de l'armement »² et Jean-François Grevet était certain de l'existence d'un « complexe militaro-naval » dans l'entre-deux-guerres³.

C'est donc dans ce triple sillage tracé par les historiens français de ces quarante dernières années, tout autant que par la pensée institutionnelle nord-américaine que nous entendons inscrire nos travaux, précisément dans cet interstice historiographique où se joignent les institutions de l'Etat, d'une part et la technologie militaire navale de l'autre. Nous affirmons alors clairement qu'il est venu le temps d'entreprendre une étude des relations du système politico-administratif de l'Etat avec l'ensemble des corps économiques qui produisent les armes de la guerre sur mer. Il faudra aussi y ajouter les désormais inévitables études d'histoire sociologique, qui doivent évidemment comporter une étude prosopographique, affinée par une recherche plus qualitative sur les hommes qui ont joué les rôles primordiaux, sans quoi, nous resterions dans de très vagues exposés statistiques⁴.

Pour accomplir pareille tâche, le matériau historique ne manque pas, comme dans tous les sujets d'histoire contemporaine dans lesquels l'Etat est l'acteur principal. Les archives de la Marine conservées au château de Vincennes furent nos plus précieux documents avec particulièrement les séries renfermant les documents de la Direction des constructions navales, et celles relatives à la correspondance du cabinet du ministre. Cette *materia prima* archivistique se caractérise par son aspect massif qui frappe d'abord celui qui voudrait la dépouiller. Du fait de l'existence des arsenaux, que peuplent plusieurs milliers d'hommes et des centaines de cadres, la correspondance avec l'administration centrale est surabondante car permanente pour gérer l'écrasante richesse physique du ministère de la Marine qui s'y trouve contenue. Nous n'eûmes recours que de façon superficielle aux documents des archives conservées dans les arsenaux et dans les archives du monde du travail à Roubaix, car à Vincennes on trouvait déjà massivement la correspondance des ports et celles des entreprises privées.

Néanmoins, si pour certaines périodes on pourrait presque penser que toutes les pièces (dépêches, lettres, rapports, procès-verbaux...) nous sont parvenues, certaines autres sont plus

¹ William Genieys, *Le choix des armes : théories, acteurs et politiques*. 2004, CNRS Editions, Paris, p10.

² François Chesnais, Claude Serfati, *L'armement en France : Genèse, ampleur et coût d'une industrie*, 1992, Nathan, Paris, p8.

³ Jean-François Grevet, « René Norguet (1888-1968) », dans Jean-Claude Daumas (dir.). *Dictionnaire historique des patrons français*. Paris, 2010, Flammarion.

⁴ Chantal Rozon-Bélot, « Biographie et groupe social. Et si on reparlait du groupe ? », *Histoire et Société*, 1^{er} trimestre 2002, Numéro 1, p107.

pauvres en documents. En effet, ce sont surtout les années 1870, qui loin d'être dépourvues de sources, nous sont connues par une documentation plus anarchique et moins systématiquement conservée. Pour la conservation des documents, la procédure prévoyait que la Commission supérieure des archives émette un avis pour trier et sélectionner ceux qui pourraient représenter un intérêt historique. Le reste était condamné et détruit¹. Ainsi, dans certaines séances de ladite commission, il fut décidé que tous les documents ou une très grande majorité d'entre eux, ne soient pas conservés. Il faudrait donc éviter de considérer les documents très détaillés et riches dont nous disposons comme une source unique et exhaustive qui permette à chaque fois et à coup sûr de cerner la totalité d'une question. Avec des sources aussi nombreuses, il serait facile, si l'on n'y prend garde, de se laisser aller aux plus audacieuses supputations quant à la volonté réelle des acteurs de l'histoire. C'est justement pour cela qu'il nous a fallu compléter la masse heuristique des archives de la Marine par un ensemble de sources imprimées, principalement des mémoires, des correspondances et des témoignages plus privés écrits par les acteurs des constructions navales de guerre ou par leur entourage. Bien que de nature plus douteuse (Interprétation, omission, généralisation...), elles ont ceci de précieux qu'elles peuvent parfois permettre de saisir des détails personnels sentimentaux, en un mot la psyché des acteurs, que masquent les sources officielles et administratives par un discours épuré et rationalisé. Nous y ajouterons plusieurs dizaines d'annuaires, de dictionnaires et autres encyclopédies qui nous permettront d'exploiter les savoirs, pour leur qualité, mais aussi et surtout, dans une perspective quantitative. Les principaux seront l'*Almanach National*, l'*Annuaire de la Marine*, le *Dictionnaire des parlementaires français* et l'*Annuaire Desfossés*. Celui-ci contenait les identités de l'ensemble des administrateurs et présidents des sociétés qui nous intéressent.

Ces deux types de sources nous ont permis de connaître principalement l'activité du pouvoir exécutif, mais dans les régimes parlementaires qu'englobe notre recherche, le rôle du pouvoir législatif n'a pas été mince allant des missions d'enquête et de contrôle de l'activité de l'administration aux propositions et votes de lois. Il fallait donc aussi analyser ses agissements en matière de politique de constructions navales. Il n'est pas rare de trouver aux archives de Vincennes des correspondances avec les Chambres ou du moins avec leurs membres. Néanmoins, pour les diverses facettes de leur activité, nous avons surtout utilisé toutes les publications du *Journal Officiel* ; les lois et décrets, les débats parlementaires, les *Annales* et

¹ J.O.R.F/L – D du 13 décembre 1887. Partie non officielle. Rapport du 23 novembre 1887, du sénateur président de la Commission supérieure des archives, Eugène de Rozière, pour le ministre de la Marine et des colonies.

Impressions et le *Feuilleton*. Nous eûmes également recours aux publications de certains parlementaires qui ont joué un rôle certain dans les constructions navales de guerre. De plus, il ne fallait pas oublier toutes les sources imprimées produites par des tiers contemporains des événements. Dans ce siècle où l'opinion commence à avoir un certain poids dans le jeu politique, les questions des constructions navales furent un de ces sujets favoris qui firent l'objet d'écrits publics qui ne restèrent pas sans effet sur les décisions politiques. Ainsi, tant par la multidisciplinarité qu'exige une telle recherche que par la diversité des sources, des précisions sur la méthodologie mise en œuvre s'imposent à nous.

Le premier obstacle méthodologique qui se dresse sur cet itinéraire est fortement lié à la composition thématique de cette thèse. Notre volonté de produire un travail à la charnière de différentes sciences sociales, si elle peut prétendre éclairer avec plus de force ces phénomènes historiques en adoptant les divers points de vue, fait surgir des difficultés spécifiques à cet exercice. Le premier est de réussir à articuler tous ces savoirs, dans un *continuum* thématique, c'est à dire à trouver tous les canaux de transmissions des causes et des effets qui transcendent les frontières conceptuelles de chacun d'entre eux. Ce travail, lorsqu'il s'applique sur un même plan immuable, ne pose en général pas de grandes difficultés. Or ici, il faut mettre en relations ces diverses sciences dans le cadre mouvant qui suit la frise du temps, obligeant ainsi à se défaire de la difficulté supplémentaire que cela engendre, qui est de dégager des phases historiques bornées et marquées par des événements ou des inflexions des tendances longues. La principale difficulté engendrée par l'approche multidisciplinaire réside dans la description diachronique des phénomènes complexes car les temporalités des éléments qui les composent (politique, militaire, économique, technologique, sociologique, idéologique) sont distinctes, voire parfois contradictoires. Dans ce cas, comment mettre à jour une trame ou un sens ? Deux solutions s'offrent à nous. La première est de découper et de penser ce temps en fonction du type de relations qu'entretiennent entre eux ces différents champs de l'*être* humain. Ceci nous porterait naturellement vers la description d'un système institutionnel et social, pour décrire sa genèse, expliquer ses mécanismes de croissance et de puissance. La deuxième solution est plutôt d'identifier et d'isoler méthodologiquement la composante thématique majeure, c'est-à-dire celle qui semble en imposer à toutes les autres par son influence, en quelques sortes celle qui est le moteur qui détermine fondamentalement les autres, et de suivre sa trame particulière en décrivant les effets qu'elle a sur les autres. Si cette dernière semble séduisante, car de prime abord moins complexe, elle ne permet pas d'épouser convenablement le réel qu'exposent les sources. En effet, cela reviendrait trop souvent à surestimer un facteur déterminant de l'histoire

par rapport aux autres, alors même que son importance comme moteur historique est fluctuante. C'est donc le premier choix que nous avons adopté pour faire en définitive une histoire d'une relation entre un groupe institutionnel et une activité sociale et économique, qui comme tout objet d'histoire a ses propres continuités et ruptures ; ses propres naissance, fortification et mutation.

Ainsi la grande question qui se doit d'être posée et résolue est de savoir comment les variations de l'utilité des armes navales exercèrent quasi-immédiatement un effet sur les modes de pensée, de conception et de production des navires de guerres au sein des institutions étatiques. Les interrogations subsidiaires qui gravitent autour du questionnement central sont les suivantes : quelles sont les raisons politiques et économiques qui ont poussé l'État et les entreprises à modifier leurs relations, tantôt vers le rapprochement intime, tantôt pour opérer un éloignement unilatéral ou concerté ? Il faut également s'étonner de la variation de ses relations, qui fluctuèrent, en des temporalités assez aisément analysables, de la subordination officielle ou *de facto*, jusqu'à la très grande liberté d'action d'entreprises privées, rendant même leur pouvoir d'influence réel et tangible. Il nous faut aussi nous interroger sur le moteur de ce système qui suivant sa puissance et sa direction, imprima un sens différent à ces relations. Nous parlons évidemment de la très grande importance des contextes géopolitiques, économiques et politiques. Les interrogations ultimes porteront sur deux facteurs importants qui ont été, à la fois causes et conséquences de ces relations. Il s'agit de savoir comment les relations entre les hommes ainsi que la diffusion de certaines idéologies ont été des éléments fondamentaux de ces réalités historiques, car ils ont souvent été traités à la marge comme argument supplémentaire et non comme un facteur historique essentiel. En somme, la question finalement formulée est celle-là : De quelle manière le besoin de l'Etat en armes pour mener ou pour préparer la guerre navale a-t-il fait naître puis modifié la nature de la structure institutionnelle chargée de produire ces dites armes ?

Pour tenter d'apporter quelques éclaircissements à ces interrogations, nous avons opté pour un corps de thèse qui sera bâti sur trois parties qui s'enchaîneront chronologiquement et traiteront respectivement des séquences 1871-1914, 1914-1939 et 1939-1961. Ce mode de présentation qui nous évitera bien des redites, nous a semblé être le plus adéquat pour décrire au mieux les évolutions parallèles relatives aux différentes facettes qui composent le phénomène étudié. Justement, les trois parties s'articuleront chacune autour de trois chapitres thématiques. Le premier sera politique, le deuxième économique, et le troisième et dernier sera

sociologique. Cette triade sera donc observée dans sa mutation d'ensemble, tout autant que dans le détail de chaque élément particulier.

Première Partie

**D'une guerre à l'autre : La mise en place progressive du complexe
militaro-naval français entre 1871 et 1914**

Toucher à l'histoire de la construction des armes navales entre 1871 et 1914 suppose de s'intéresser quelque peu à l'état de cette activité avant le début de cette période. Le renouveau de la Marine qui eut lieu sous le Second Empire, couplé avec le développement fulgurant du capitalisme industriel et de la classe qui en tenait les rênes, fut d'une importance absolument primordiale. Si ces évolutions, comme toujours, ne créèrent rien d'absolument nouveau à partir d'un vide, elles n'en jouèrent pas moins le rôle d'éléments germinatifs qui, après 1871, purent éclore et générer, là pour le coup, une réalité fondamentalement nouvelle. En effet, sous Napoléon III, la flotte et ses infrastructures de production cessèrent les néfastes fluctuations qu'elles ne connurent que trop dans la première moitié du siècle, pour se moderniser et tendre vers un accroissement du tonnage en service. De même, les industries porteuses de la révolution industrielle, qui étaient encore dans l'enfance dans les années 1830-1840, s'épanouirent sous le règne de l'empereur, permettant la montée en puissance des élites financières et industrielles qui commencèrent à s'amalgamer avec la noblesse pour former une superclasse nationale. Ces réalités militaires, économiques et sociales semblaient être sans grands liens entre elles et surtout sans rapports avec la construction des armes navales. Elles ne le firent, pourtant, que provisoirement car à la toute fin de l'Empire, la naissance du blindage et de la motorisation commença à mettre en rapport les industriels et la Marine, servant de rampe de lancement à ce qui devait éclore après le défaut du régime impérial. C'est, donc, de cette triple réalité que traitera cette première partie qui devra, dans un premier temps, décrire les évolutions politiques, économiques et sociales pour ensuite, les mettre en rapport afin d'en tirer des explications et des conclusions sur la nature et le fonctionnement global de cette activité complexe qu'est la construction des armes navales.

Chapitre I. Les constructions navales et les institutions politiques françaises

Si nous regardons la construction des armes navales comme une activité économique régie par les lois du marché, il est évident que l'Etat y tient le rôle de demandeur. Plus précisément, ce sont les institutions qui, en son sein, étaient chargées de se procurer et de mettre en œuvre ces outils de guerre, le ministère de la Marine et le Parlement, qui faisaient offices d'agents économiques consommateurs. C'étaient eux qui initiaient les échanges et qui manifestaient les besoins, avant toute commande à l'industrie privée et avant tout ordre de construction aux arsenaux. Le rôle du ministre et des plus puissants officiers généraux, peuplant l'Etat-major, le Conseil d'Amirauté et le Conseil des Travaux était, après observation de l'état des forces navales françaises et de celles de leurs ennemies, d'énoncer un objectif stratégique et de spécifier la quantité et la qualité des navires dont la Marine aura besoin pour être efficace dans ses tâches. Enfin, cette volonté était traduite, alors, en des termes financiers pour être insérée dans les lois du budget. Lorsque la loi était votée par les deux Chambres, avec ou sans amendement, les programmes de mises en chantiers et de paiement commençaient effectivement après les passations de contrats et les autorisations effectives. C'est à cet instant précis que ce besoin, qui était en formation et toujours hypothétique, se transformait en une réalité économique par des actes d'achats obéissant, pour beaucoup mais non totalement, à une logique de marché tout à fait classique. Ainsi, dans ce chapitre, nous verrons comment ces institutions ont fonctionné et muté, parfois non sans mal, pour s'adapter aux nouveaux besoins stratégiques nationaux.

A. Un cadre institutionnel adaptatif

1. L'administration centrale du ministère de la Marine

a. Les Conseils et Commissions de la Marine

Les constructions navales au sein de l'appareil d'Etat français ont bénéficié d'un héritage institutionnel parfaitement établi. Durant la Commune, les insurgés avaient dressé une barricade, à quelques dizaines de mètres du ministère de la Marine. A peine l'ouest parisien fut-il libéré, et alors que les combats continuaient dans le reste de la ville, que le ministre de la Marine, l'amiral Pothuau, depuis Versailles, ordonna le 25 mai 1871, à tous les directeurs et les chefs de service, d'envoyer à Paris leurs fonctionnaires pour reprendre possession des bureaux

et pour y « faire remettre de l'ordre »¹. Ce fut ainsi que put reprendre le travail au sein des six unités chargées de concevoir et de confectionner les navires de guerre et leurs armements. Ces administrations disposaient d'un grand pouvoir incitatif, d'expertise technique et de conseil, mais elles ne pouvaient contraindre ou limiter le pouvoir du ministre.

Le plus important était l'Etat-major général de la Marine et son chef qui était très proche du ministre et devait concevoir, dans tous les domaines, les plans pour la constitution et le commandement de la flotte du pays. Le Conseil d'Amirauté fut instauré en 1821 par le baron Portal², puis reconstitué le 3 mai 1848³. Il donnait son avis au ministre sur le choix des caractéristiques techniques des bateaux, sur les infrastructures privées et publiques de production, et sur leur défense. En dessous de ces grandes institutions d'officiers généraux, fonctionnaient deux conseils exclusivement chargés de statuer sur le matériel naval : le Comité des inventions intéressant les armées de terre et de mer et le Conseil des Travaux de la Marine. Le premier avait la charge de donner son avis sur un ensemble de projets qui lui étaient soumis par des personnes extérieures au ministère de la Marine. Si d'aventure il considérait qu'une invention pouvait être introduite avec succès dans les navires de la Marine française, il renvoyait le dossier au second conseil. Et pour cause, le Conseil des Travaux, créé par une ordonnance du 31 juillet 1831⁴, étudiait des projets déjà bien avancés. Il avait surtout la tâche de rendre une appréciation sur les projets proposés par les ingénieurs du génie maritime ou sur ceux des entreprises de constructions navales⁵. Ces projets lui étaient en général transmis par l'institution technique centrale majeure du ministère, à savoir la Direction du Matériel et son Bureau des constructions navales, avec ses dizaines d'ingénieurs du génie maritime, en poste à Paris ou dans les arsenaux et établissements. Ceux-ci, en plus de conduire les travaux de construction en cours, avaient pour rôle, après avoir reçu les détails techniques de la part de leur directeur, de concevoir les plans des futurs bateaux. Enfin, le ministère disposait de la Commission des marchés et du grand outillage, qui réglait les passations de contrats, et du Service de surveillance qui contrôlait en permanence cette production.

¹ SHD BB8 2238. Circulaire du ministre de la marine depuis Versailles du 25 mai 1871 signée par son directeur de cabinet, pour tous les directeurs et les chefs de service.

² Louis Nicolas, *Histoire de la marine Française*. 1961, Presses universitaires de France, Paris, p87.

³ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 12^{ème} séance du 26 mai 1894.

⁴ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. 12^{ème} séance du 26 mai 1894.

⁵ SHD BB8 777. Il transmettait ses avis à l'état-major, à la direction du matériel et à au conseil d'amirauté. En plus, annuellement, il remet un grand rapport au ministre résumant toutes les affaires examinées.

b. Les réformes de l'administration centrale

Dès les années 1880, avec la République des républicains, des réformes furent mises en place pour répondre au besoin d'organisation des constructions navales qui étaient devenues de plus en plus conséquentes. Le ministre amiral Cloué lança tout cela, le 1^{er} mai 1881¹, en intégrant les trois bureaux de l'Etat-major au sein du cabinet du ministre pour accélérer l'expédition des affaires, et donna à la Direction du Matériel quatre Bureaux, dont ceux des Constructions navales, Travaux hydrauliques et Torpilles et celui de l'Artillerie. Moins d'un an plus tard en 1882², le ministre amiral Jauréguiberry réorganisa l'administration centrale suivant les trois axes : « la flotte, les arsenaux, les colonies » avec une Direction du Matériel dotée des deux Services, celui des Constructions navales et celui de l'Artillerie. Le 12 août 1886, le ministre amiral Aube réduisit le nombre de directions à quatre, parmi lesquelles celle du Matériel qui n'avait plus que quatre Bureaux, dont celui des Constructions navales, et créa une Direction Générale des torpilles³. C'est au 31 janvier 1902⁴ qu'un autre ministre épris de réformes, M. de Lanessan, mit en place une réorganisation générale du ministère de la Marine, lorsque les constructions navales étaient à leur apogée et l'expliqua par des raisons de gestion financière, en faisant « la démarcation armée entre ceux qui s'occupent de la flotte armée et ceux qui ont pour objet la flotte en construction ». Désormais, la Direction Centrale des Constructions Navales comprenait un Bureau Technique et son Service de la Surveillance des travaux confiés à l'industrie, la Section Technique des Constructions Navales, la Direction Centrale de l'Artillerie Navale et le Service Central des Torpilles et de l'Electricité. Ces modifications des subdivisions administratives permettaient de répondre aux besoins de gestion grandissants et nouveaux dans le domaine des constructions navales, de surveiller les constructions des entreprises privées devenues aussi importantes que celles des arsenaux et de veiller activement à l'introduction et à l'amélioration des technologies de pointe dans la Marine, à savoir les torpilles et l'électricité.

L'Etat-major général de la Marine, l'organe qui matérialisait la puissance administrative des officiers de marine n'a pas échappé à ces réformes. Son pouvoir dans le domaine des constructions navales a été globalement renforcé entre 1894 et 1903 par les ministres Félix

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} mai 1881. Décret du 1^{er} mai 1881.

² J.O.R.F/L – D du 6 février 1882. Décret et rapport du 3 février 1882 du ministre de la Marine Cloué pour le président de la République.

³ J.O.R.F/L – D du 15 août 1886. Décret du 12 août 1886.

⁴ J.O.R.F/L – D du 2 février 1902. Décret du 31 janvier 1902.

Faure en 1894¹, l'amiral Besnard en 1896², Lanessan en 1899³ et Camille Pelletan, le 11 avril 1903⁴. De fait, quasi hors du contrôle du ministre, il était capable d'empêcher et d'inciter la concrétisation du travail de conception des navires et des armes⁵. Cette adjonction de pouvoir était globalement soutenue par les officiers, dont le capitaine de vaisseau Albert Davin⁶ et le vice-amiral Humann, lui-même chef d'état-major général, et qui, dans un plaidoyer *pro domo*, affirmait que pour organiser en permanence la grande masse matérielle, il devait s'intéresser à tous les détails⁷. Ceci ne manqua pas d'irriter les parlementaires, donc Edouard Lockroy⁸ et ceux de la Commission extraparlementaire de la Marine⁹ ainsi que les ingénieurs du génie maritime au sein même du ministère. Le directeur du matériel, l'ingénieur Emile Bertin, se plaignit ouvertement de cette primauté du militaire dans l'administration technique, qu'il trouvait injustifiée au vu des compétences et des résultats¹⁰.

Le Conseil d'Amirauté a également été transformé, non dans ses compétences, mais dans sa composition. Outre l'intégration des officiers généraux d'artillerie de la Marine, décidée par le ministre amiral Pothuau en octobre 1871¹¹, ce ne fut qu'à partir de 1880 que les réformes s'enchaînèrent dans le but de lui trouver une composition optimale susceptible de répondre à la multiplication et à la complexification des questions qui lui étaient soumises. Ainsi, s'ouvrit une ère de dix-huit ans de tâtonnements de la part des ministres Jauréguiberry en 1880¹², Krantz en 1889¹³, Edouard Barbey en 1892¹⁴, par l'amiral Besnard en 1896¹⁵ et Edouard Lockroy en 1898¹⁶. Ce dernier y mélangea les officiers en commandement avec les officiers en

¹ J.O.R.F/L – D du 22 septembre 1894. Décret du 21 septembre 1894.

² J.O.R.F/L – D du 31 mai 1896. Décret du 30 mai 1896.

³ J.O.R.F/L – D du 20 juillet 1899. Décret du 18 juillet 1899.

⁴ J.O.R.F/L – D du 22 avril 1903. Il lui donna délégation de sa signature dans la plupart des affaires.

⁵ Il est à noter que les deux ministres qui l'ont le plus fortifié, Lanessan et Pelletan, sont ceux qui eurent les mots et les attitudes les plus virulents à l'égard des officiers de marine et de leur pouvoir dans le département. Néanmoins, face au réel, c'est-à-dire à l'accroissement prodigieux du matériel en construction et en service, ils ont fait taire leur idéologie pour prendre les mesures administratives qui s'imposaient, c'est dire centraliser les questions de constructions navales entre les mains des spécialistes.

⁶ Commandant Davin, « L'Incohérence dans la Marine - L'Administration centrale, l'Artillerie, les Arsenaux », *Revue des Deux Mondes*, Paris, 1908, p10.

⁷ SHD BB8 988. Séance du 15 décembre 1894 de la 1^{ère} sous-commission de la commission extraparlementaire de la marine.

⁸ Edouard Lockroy, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. Paris, 1897, Berger-Levrault et Cie, p177.

⁹ SHD BB8 988. Séance du 15 décembre 1894 de la 1^{ère} sous-commission de la commission extraparlementaire de la marine. L'opposition à la réforme était menée par le président de la commission, M. Bouchard.

¹⁰ SHD BB8 989. Séance du 18 janvier 1896 de la Commission extraparlementaire de la marine. Audition du directeur du matériel, Emile Bertin.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 26 octobre 1871. Rapport et décret du ministre de la marine Pothuau.

¹² J.O.R.F/L – D du 10 mars 1880. Décret du 9 mars 1880 qui modifie le décret du 23 octobre 1871.

¹³ J.O.R.F/L – D du 6 décembre 1889. Décret 5 décembre 1889. Il augmenta le nombre des membres à huit.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 6 février 1892. Décret du 2 février 1892.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 29 novembre 1896. Décret du 28 novembre 1896.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 25 novembre 1898. Décret du 23 novembre 1898.

poste à Paris¹ pour avoir les vues combinées de la pratique en cours et des théoriciens administrateurs, ce qui s'avéra être la meilleure formule car elle fonctionna durant les 15 années les plus chargées en constructions navales de l'histoire de la Marine. Dans les faits, le Conseil d'Amirauté, devenu Conseil Supérieur de la Marine en 1889, avec consultation obligatoire deux fois l'an², fut marginalisé par les ministres radicaux Lockroy, Lanessan et Pelletan qui ne le réunirent guère de 1899 à 1905³, préférant consulter tous les directeurs, en conférence⁴.

Le Conseil des Travaux, avec ses cinq sections⁵, lui non plus, n'a pas été épargné par les changements. Dès la fin de la guerre civile, entre juin et octobre 1871, Adolphe Thiers le renforça en y fondant les attributions du Comité consultatif de l'artillerie de Marine⁶ et en y augmentant le nombre d'officiers de l'artillerie de Marine⁷. Il y centralisa, ainsi, toutes les questions techniques sur les améliorations de l'armement. Ce fut la seule fois où ses compétences ont été modifiées. Pourtant, les ingénieurs du génie maritime, comme le directeur des constructions navales de Cherbourg, Eynaud⁸ et de Bussy,⁹ tentèrent de lui soustraire leurs travaux, et *a contrario*, son président le vice-amiral Duperré essaya de soumettre à son avis les modifications apportées par la Direction du Matériel¹⁰. En dépit de ces tentatives, aucune modification n'y fut portée, ses compétences restèrent les mêmes et les deux seules autres réformes le concernant n'ont changé que sa composition.

¹ Préfets maritimes, commandants en chef des escadres ; le chef d'état-major et les vice-amiraux de la 1^{ère} section ayant commandé en chef une escadre.

² J.O.R.F/L – D du 6 décembre 1889. Décret et rapport du 5 décembre 1889 du ministre de la Marine.

³ Vice-amiral d'escadre Philippe Ausseur, « Vers une nouvelle stratégie maritime ? », dans *Les Marines de Guerre. Du Dreadnought Au Nucléaire: Actes Du Colloque International, Paris, Ex-Ecole Polytechnique*, Les 23, 24 Et 25 Novembre 1988, Service historique de la Marine, 1990, p113.

⁴ SHD BB8 759. Note du 22 janvier 1873, depuis Versailles, du chef du cabinet du ministre le contre-amiral Krantz pour tous les directeurs du ministère.

SHD BB8 1716. En 1911, toutes les questions qui se retrouvent au Conseil Supérieur de la Marine étaient traitées au sein de la conférence des directeurs, en présence du chef d'état-major et du ministre de la marine.

⁵ SHD BB8 986. Séance de la commission extraparlamentaire du 21 juin 1895. Marine, constructions navales, artillerie, travaux hydrauliques et torpilles.

⁶ SHD BB8 750. Lettre du 12 juillet 1871, du ministre de la Marine, pour le vice-amiral Labrousse, président du comité.

⁷ J.O.R.F/L – D du 27 octobre 1871. Rapport du ministre de la marine Pothuau. Décret du 23 octobre 1871 d'Adolphe Thiers.

⁸ SHD BB8 993. Commission extraparlamentaire. Délégation des ports. Cherbourg 10^{ème} séance du 25 septembre 1894. Auditions des ingénieurs Eynaud et Korn, sous-directeur des constructions navales.

⁹ SHD BB8 986. Séance de la commission extraparlamentaire du 21 juin 1895.

¹⁰ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. 12^{ème} séance du 26 mai 1894. 4^{ème} séance du 17 mars 1894. Audition du vice-amiral Duperré, président du conseil des travaux.

Les ministres amiraux Jauréguiberry en 1879¹ puis Rieunier en 1893² augmentèrent le nombre de ses membres du fait de l'accroissement des constructions, mais toujours en gardant la prééminence des officiers généraux de la Marine. Si, en 1895, le principal ingénieur du ministère, l'inspecteur général du génie maritime Bienaymé³ et des parlementaires radicaux, tel le sénateur Combes⁴, tentèrent d'y saper cette domination, ils se heurtèrent à des officiers de marine qui défendirent, avec véhémence, cette place forte de leur puissance au sein du ministère. Ces derniers, dont les amiraux Chauvin (chef d'état-major)⁵, Cavelier de Cuverville⁶ et Duperré⁷ arguaient qu'étant les maîtres absolus des vaisseaux lorsqu'ils sont dans la bataille, leurs véhicules marins devaient être faits à leur main⁸ et c'est, donc, à eux que devait revenir « le dernier mot ». Le Conseil des Travaux fut transformé par le décret du 21 avril 1905, en Comité technique de la Marine, mais les officiers y conservèrent la supériorité. Leur influence fut, même, renforcée car ils intégrèrent, en 1894, la Commission d'examen des inventions intéressant les armées de terre et de mer qui fut fondée en 1887⁹.

c. *De nouvelles administrations techniques*

Sans doute, la Direction des Constructions et le Service technique ont été les organes qui ont subi le plus de modifications et soulevé les débats les plus vifs, au sein de l'administration. Tout débuta lorsqu'en 1881 les deux ministres officiers Cloué et Gougard fondèrent, pour le premier, un Service technique de l'artillerie¹⁰ qui étudiait les projets du matériel de l'artillerie et surveillait les expériences faites au polygone de Gâvres et les travaux de l'industrie privée ; et pour le second un Service technique des constructions navales au sein de la Direction du matériel pour étudier et dresser les plans des bâtiments. Cet essai de centralisation et d'homogénéisation fut prestement effacé puisqu'à peine un an et demi plus tard, le 27 février 1883¹¹, tout fraîchement nommé ministre de la Marine, Charles Brun, lui-même, ingénieur de

¹ J.O.R.F/L – D du 8 mars 1879. Décret du 4 mars 1879.

² J.O.R.F/L – D du 26 septembre 1893. Décret du 20 septembre 1893.

³ SHD BB8 986. Séance du 5 juillet 1895 de la commission mixte extraparlementaire de la marine.

⁴ SHD BB8 986. Séance de la commission extraparlementaire du 21 juin 1895.

⁵ SHD BB8 990. Commission extraparlementaire de la marine. Délégation des ports. Étude. 2^e séance du 24 janvier 1896. Audition du chef d'état-major général de la marine, le contre-amiral Chauvin.

⁶ SHD BB8 992. Délégation des ports de la commission extraparlementaire de la marine sous la présidence du président de chambre à la Cour des Comptes M. Bouchard. 3^{ème} séance du 21 septembre 1874 à Cherbourg.

⁷ SHD BB8 989. Séance de la commission extra-parlementaire du 6 avril 1895.

⁸ Capitaine de frégate René de Carfort, « Introduction à l'étude de la tactique navale », *Revue maritime*. Tome 140. 1899, p5-6. Il pensait que le travail tactique d'un officier incluait aussi la conception des navires.

⁹ Anne-Laure Anizan, *Paul Painlevé (1863-1933) Un scientifique en politique*, Institut d'Etudes Politiques de Paris, 2006, p239.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 19 mai 1881. Décret du 17 mai 1881.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 28 février 1883.

la Marine supprima ces deux services, les accusant de décourager « l'esprit d'initiative individuelle » dans les arsenaux qui étaient, selon lui, « le véritable milieu de la vie maritime », proche des officiers de vaisseau et de leurs « besoins réels »¹.

Délaissant, donc, les services purement techniques, la Marine n'en oublia pas, pour autant, de se doter de directions générales spécifiques. D'abord, en 1886, le ministre amiral Aube dota le ministère², d'une Direction générale des torpilles qu'il n'installa pas au ministère³ et qui devait s'occuper, exclusivement, des questions techniques et administratives relatives aux torpilles afin de soustraire les progrès scientifiques « au hasard des initiatives particulières ». Sa création, finalisée après avoir reçu l'avis positif du directeur du matériel M. d'Ambly⁴, permit d'appliquer un contrôle administratif précis et continu et de ne plus dépendre, seulement, de quelques ingénieurs ou officiers particulièrement inventifs. Dans la même perspective de spécialisation, le ministre Barbey, par le décret du 15 août 1890, recréa la Direction de l'artillerie qui avait été fondée en 1864⁵ mais qui, sous prétexte d'économie, vit les décrets du 23 octobre 1871 la supprimer et transférer ses compétences aux services des constructions navales⁶. En plus du désormais nécessaire travail spécifique sur l'artillerie, la subordination de l'artillerie de Marine au génie maritime a été particulièrement mal vécue par les officiers d'artillerie de la Marine. Ces derniers, soutenus par le député James de Kerjégu n'ont pas manqué d'exprimer ce sentiment, tels le chef d'escadron Julien Delauney, le capitaine Albert Guittard et le général de la Rocque qui devint, justement, directeur de l'artillerie au ministère et qui dénonçait cette « organisation vicieuse », laquelle, jusqu'en août 1890, donnait la responsabilité à un « directeur incompetent »⁷. L'autorité du ministre fit que cette séparation administrative ne créa pas de blocage dans le travail⁸.

Si le département de la Marine avait trois directions générales, il se passa, alors, d'un service spécialement dédié à la centralisation et à l'homogénéisation technique, jusqu'au milieu

¹ Charles Brun connaissait parfaitement les processus de conception des navires puisqu'ayant lui-même été ingénieur du génie maritime à Rochefort, qu'il participa à une innovation importante avec le sous-marin *Le Plongeur* dessiné par Siméon Bourgeois et qu'il fut directeur des constructions navales en 1875.

² J.O.R.F/L – D du 16 janvier 1886. Décret du 15 janvier 1886.

³ Ministère de la Marine, *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1886, Paris, 1886. Berger-Levrault et Cie.

⁴ SHD BB8 784. Note du 20 janvier 1886, du directeur du matériel d'Ambly pour le cabinet du ministre.

⁵ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 12^{ème} séance du 26 mai 1894.

⁶ Chef d'escadron Julien Delauney et capitaine Albert Guittard. *Historique de l'artillerie de la marine*. D. Dumoulin et Cie, Paris, 1889, p255-256.

⁷ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. 12^{ème} séance du 26 mai 1894. Audition du général de la Rocque, directeur de l'artillerie au ministère de la marine.

⁸ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Séance du 3 mars 1894. Audition du directeur des constructions navales, directeur du matériel, M. Lemaire.

des années 1890, moment où la massification de la production nécessita une meilleure gestion et, donc, l'existante d'un tel organe. En effet, après des demandes des parlementaires et du vice-amiral Duperré, président du Conseil des Travaux en 1894¹, Félix Faure, alors ministre de la Marine, débuta les démarches administratives en janvier 1895² pour la renaissance de ce service. Consultant les parlementaires et son administration, c'est durant cette année 1895 que le ministre put constater ces divergences de vues. Il vit s'exprimer deux oppositions contre ce chamboulement ; la première refusant carrément la centralisation de la conception et la seconde, discutant de la responsabilité du Service technique. Le désaccord était même au sein du corps du génie maritime, avec des ingénieurs en poste dans les arsenaux qui étaient les plus lésés, tels le directeur des constructions navales à Toulon, l'ingénieur Berrier-Fontaine³ ou Emile Bertin, qui voulaient que la Section Technique ne conservât qu'un rôle de vérification, donnant à l'ingénieur-concepteur la direction de la construction sur le chantier⁴. En revanche, la majorité des hauts fonctionnaires parisiens, y compris certains ingénieurs comme Thibaudier⁵, soutenaient cette création qui renforçait leur pouvoir.

Les questions de rattachement et des responsabilités causèrent aussi des confrontations. Le président du Conseil des travaux, le vice-amiral Duperré, défendit le plus virulemment la mainmise des officiers de marine sur la conception des navires. Il voulait placer la Section sous l'autorité directe de l'état-major⁶ et voir ses plans soumis à l'approbation des officiers du Conseil des travaux, toujours dans l'idée que les ingénieurs sont au service des marins⁷. Cependant, l'immense majorité des concernés, rejetant même brutalement le pouvoir des officiers de l'état-major, ne voyait la Section technique que sous l'autorité d'ingénieurs de l'inspecteur général du génie maritime ou de la Direction des Constructions Navales. Les ingénieurs portaient évidemment ces revendications, comme le directeur du matériel Emile Bertin⁸, l'inspecteur général Bienaymé, de Bussy, Labat et Lemaire⁹, rejoints par les parlementaires et hauts fonctionnaires de la Commission extra-parlementaire Vallon, Combes

¹ SHD BB8 987. Séance de la commission extra-parlementaire du 17 mars 1894.

² SHD BB8 986. Séance plénière de la commission extra-parlementaire du 14 juin 1895. Lettre du 8 janvier 1895 pour le vice-amiral président du comité des inspecteurs généraux de la marine.

³ SHD BB8 990. Séance de la délégation des ports de la commission extra-parlementaire du 4 mai 1895.

⁴ Emile Bertin, « La puissance de la puissance des navires de guerre – II. De 1880 à 1906. », *Revue des Deux-Mondes*, LXXVI^e année. 31^e volume, Janvier – Février. p115.

⁵ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Rochefort. 40^{ème} séance du 14 septembre 1895 sous la présidence de Bouchard. Audition du directeur des constructions navales Thibaudier.

⁶ SHD BB8 989. Séance de la commission extra-parlementaire du 6 avril 1895.

⁷ SHD BB8 986. Séance de la commission extraparlamentaire du 21 juin 1895.

⁸ SHD BB8 989. Séance extraparlamentaire du 18 janvier 1896.

⁹ SHD BB8 986. Séance de la commission extraparlamentaire du 21 juin 1895.

et Guieysse¹, Delobea² ou Lockroy³. Le chef d'état-major, le vice-amiral Humann lui-même, refusa l'idée qu'elle soit sous sa responsabilité, préférant la voir sous l'autorité de l'inspecteur général du génie maritime⁴. Finalement, les plus nuancés étaient ceux qui ne faisaient pas partie du ministère MM. Bouchard⁵ et de Blignières⁶.

C'est le ministre qui donna le fin mot à ces dissensions en sanctionnant par le décret. Malgré quelques ajustements administratifs ultérieurs, le fonctionnement resta le même, c'est-à-dire rattaché à la Direction des Constructions Navales⁷. La refondation ne fut donc effective que le 9 juillet 1895⁸, sous le ministre amiral Besnard qui lui donna le nom de Section technique des constructions navales, avec pour mission de concevoir les bateaux et de vérifier les plans transmis par les ingénieurs des arsenaux et de l'industrie privée, avant de soumettre ce qu'elle aura arrêté au Conseil des Travaux, qui en vérifiait la faisabilité technique et l'utilité militaire. Ce grand pouvoir de conception qui lui a été donné a, néanmoins, vite été tempéré pour éviter les excès qui avaient amené à sa première suppression. Avant que ne se termine l'année, le 7 novembre 1895⁹, le ministre Lockroy fit décréter que la Section Technique était comprise dans la Direction du matériel afin de détacher la conception des navires de l'Inspection générale du génie maritime qui en avait la charge, jusqu'ici, et de l'unir avec l'organe d'exécution. En procédant de la sorte, il écartait l'autocontrôle qui aurait donné un organe administratif tout puissant et presque totalement autonome. Pleinement satisfait de l'uniformité des navires que donnait la nouvelle organisation, Lockroy, avec un recul de quatre ans, le 3 février 1899¹⁰, décida, alors, de renforcer encore plus le rôle du Service Technique, en centralisant, à Paris, l'étude complète des constructions neuves et en marginalisant les directions des constructions des arsenaux qui devaient désormais « exécuter *ne varietur* », les projets conçus dans la capitale.

¹ SHD BB8 986. Séance de la commission extra-parlementaire du 28 juin 1895.

² SHD BB8 986. Séance de la commission extraparlamentaire du 21 juin 1895.

³ SHD BB8 986. Séance plénière de la commission extra-parlementaire du 14 juin.

⁴ SHD BB8 989. Séance de la commission extra-parlementaire du 6 avril 1895.

⁵ SHD BB8 986. Séance plénière de la commission extra-parlementaire du 14 juin 1895.

⁶ SHD BB8 986. Séance de la commission extra-parlementaire du 28 juin 1895.

⁷ J.O.R.F/L – D du 24 juillet 1896. Décret du 22 juillet 1896 du ministre de la Marine, l'amiral Besnard.

« DCN : Tradition et modernité par le Bureau Communication de la DCN », *Cols Bleus* n°2186 du 3 octobre 1992, p10. Par un décret de 1905, le directeur du Génie maritime, chef de la Section technique des constructions navales, est placé sous les ordres du directeur central des Constructions navales.

⁸ J.O.R.F/L – D du 14 juillet 1895.

⁹ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1895.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 5 février 1899. Rapport et décret du 3 février 1899 du ministre Lockroy.

Après 1905, ces questions d'organisation s'apaisèrent du fait de la modification du contexte technologique. Le foisonnement de projets de navires innovants, durant les années 1880 et 1890, a rendu nécessaire la centralisation de la conception, mais dès que la source fut tarie, il convenait à nouveau d'opérer des réajustements de l'organisation administrative car la réforme de 1902¹ avait rendu la procédure de conception des bateaux encore plus rigide, en donnant à la Section Technique un droit de regard sur les avant-projets de l'état-major général et sur tous les plans qui devaient passer par elle avant d'être approuvés par le ministre et par le Conseil des travaux. C'était la fin de l'originalité dans les constructions navales. C'est le ministre Gaston Thomson qui revint sur cette organisation en 1905², en la rendant plus équilibrée, critiquant sévèrement sa déviation vers « une espèce de monopole » qui détruisait la créativité des ingénieurs des ports et sa trop grande autonomie administrative, notamment ses volontés de « diriger effectivement la construction de ses bâtiments ». Il la ramena à sa fonction initiale, c'est-à-dire, celle de participer à la conception des plans finaux des navires de guerre, et aucunement d'en être l'unique émettrice et encore moins la puissance exécutante. Pour ce faire, il sépara le travail purement technique des travaux administratifs et industriels, car les innovations arrivaient dans un goulot d'étranglement et demandaient une multiplication des sources de travail. Cette organisation qui continua jusqu'au déclenchement du 1^{er} conflit mondial, ne connut de modifications que cosmétiques, lorsque le ministre Pierre Baudin, en 1913, en modifia l'appellation pour la transformer en « services techniques des constructions navales » pour en relever l'importance³.

Dès que la Section technique fut refondée en 1895, des discussions internes ont eu lieu à propos de la coordination des trois services techniques : Constructions navales, Artillerie et Torpilles. Le débat vit encore les amiraux, Chauvin⁴, Rieunier et de la Jaille, inspecteur général de la Marine⁵, demander une direction générale dirigée par un officier de marine, s'opposer aux autres corps, représentés par l'ingénieur Lemaire⁶, directeur du matériel ; et le général de La Rocque, soutenus par des députés⁷. Ce fut l'occasion pour Pelletan, qui était seulement parlementaire, de lancer une diatribe contre les officiers de marine, réclamant que « la poigne du ministre » se fasse dure contre eux et leurs prétentions à tout contrôler dans l'administration

¹ J.O.R.F/L – D du 2 février 1902.

² J.O.R.F/L – D du 13 mai 1905. Rapport du 7 mai 1905.

³ J.O.R.F/L – D du 4 février 1913. Décret du 1^{er} février 1913.

⁴ SHD BB8 989. Séance de la commission extra-parlementaire du 8 mai 1896.

⁵ SHD BB8 989. Séance de la commission extra-parlementaire du 1^{er} février 1896.

⁶ SHD BB8 987. Séance de la commission extra-parlementaire du 3 mars 1894.

⁷ SHD BB8 987. Séance de la commission extra-parlementaire du 26 mai 1894.

et les arsenaux. Finalement, la sous-commission extraparlamentaire de la Marine vota pour l'institution d'un directeur général du matériel et refusa de créer une 4^{ème} section à l'état-major général¹, consacrant la victoire des républicains de combat et des ingénieurs en amoindissant le contrôle des officiers généraux sur les constructions navales. Pelletan, une fois devenu ministre, en 1904, agit suivant la même logique. Il centralisa les études en créant un Comité des sous-marins, composé de quatre officiers de marine et de trois ingénieurs du génie maritime relevant directement de sa personne, dont les missions étaient de glaner toutes les informations à propos des progrès techniques faits par des industriels privés, et de réaliser lui-même des expériences².

d. Les administrations d'exécution

Une fois que les organes chargés de concevoir les bateaux avaient effectués leurs tâches, finalisant le plan d'un bateau, des institutions spéciales prenaient en charge la suite des opérations. Il s'agit de deux commissions et d'un service : la Commission des marchés et du grand outillage, la Commission permanente des essais et le Service de surveillance des travaux confiés à l'industrie. La première commission fut créée, à partir de la Commission des machines du grand outillage et de celle des marchés qui a été reconstituée par un arrêté ministériel, du 15 mai 1872³, afin de préparer les grands marchés passés à Paris pour le compte des ports⁴. Elle intervenait pour tous les navires de guerre ou de servitude et rédigeait les longs marchés concernant les pièces achetées. Son travail se terminait par la signature du contrat par le ministre mais, vu la massification du nombre de marchés, elle finit par les soumettre à la signature du chef d'état-major général, puis à un sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine. Ce dernier, en plus d'être en mesure de modifier les conditions générales de certains marchés et de prononcer des exclusions et des acceptations de fournisseurs⁵, s'était vu conférer la délégation permanente de la signature pour certains marchés de constructions navales par le ministre amiral Boué de Lapeyrière⁶.

Une fois les marchés signés avec un fournisseur, c'était au Service de la surveillance des travaux, qui envoyait ses agents dans les circonscriptions, de veiller à la parfaite exécution à

¹ SHD BB8 989. Séance de la commission extra-parlementaire du 8 mai 1896.

² J.O.R.F/L – D du 30 juillet 1904. Rapport et décret du 29 juillet 1904.

³ Ministre de la Marine, *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1^{er} juillet 1873, Paris, 1873, Paul Dupont.

⁴ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 12^{ème} séance du 26 mai 1894.

⁵ J.O.R.F/L – D du 17 novembre 1909. Arrêté du 16 novembre 1909.

⁶ J.O.R.F/L – D du 10 août 1909. Décret du 8 août 1909.

toutes les étapes de fabrication de l'objet commandé. En plus, en 1909¹, Gaston Thomson institua un « contrôle technique des fabrications de Ruelle », sous l'autorité directe du directeur central de l'artillerie navale et avec la totale possibilité de conseiller la fonderie à propos de ses canons et de ceux livrés par l'industrie. Les institutions chargées de l'exécution, si elles eurent des vies moins mouvementées, n'en restèrent pas sans modification. Face au développement des contrats avec les industries privées, il a fallu impérativement renforcer administrativement le service de surveillance. Cela ne se fit qu'assez tardivement, en 1909, encore par le ministre Boué de Lapeyrère qui réorganisa ce Service. Il autorisa les ingénieurs de la surveillance à correspondre pour les études, directement avec le ministre et avec les chantiers privés, sans passer par le Bureau technique car ce dernier était surchargé de travail². Le programme naval de 1910, concernant des navires plus grands, plus chers et plus complexes, modifia quelques détails dans la surveillance. A partir de 1912, le ministre décida que les lieutenants de vaisseau, adjoints au capitaine de vaisseau chargé de suivre les travaux des bâtiments en achèvement, devront être plus expérimentés, et donc, seront désignés parmi les officiers brevetés ayant accompli un embarquement d'au moins deux ans dans leur spécialité et réunissant une année de présence à bord de leurs bâtiments, s'ils sont embarqués³. En avril 1914, le ministre Gauthier clarifia un peu plus les rôles du Service local de la surveillance et des Commissions locales d'essai⁴.

Une fois les opérations de fabrication terminées, le navire, le canon et tous les autres éléments passaient entre les mains de commissions d'essais dont la plus importante était la Commission permanente des essais des bâtiments qui était totalement mixte avec des officiers de marine, des ingénieurs et des mécaniciens. La réforme qui y fut faite par le ministre Pierre Baudin, le 2 novembre 1913⁵, fixa chacun d'entre eux à trois membres dont un contre-amiral président et un ingénieur du génie maritime. Elle supervisait la deuxième série de tests sur les navires neufs, avant leur premier armement et après les essais déjà réalisés par la Commission locale d'essais. De plus, Camille Pelletan mit en place une Commission d'essais spéciale pour les torpilleurs hors la commission normale, par le décret du 5 novembre 1902, pour insister sur

¹ J.O.R.F/L – D du 11 avril 1908.

² J.O.R.F/L – D du 13 novembre 1909. Décret du 11 novembre 1909.

³ J.O.R.F/L – D du 30 juillet 1912. Décision du ministre du 29 juillet 1912.

⁴ J.O.R.F/L – D du 22 avril 1914. Circulaire du 21 avril 1914 du ministre de la Marine Gauthier. Si le bâtiment est construit à l'industrie privée, et que la commission locale estime nécessaire de faire des modifications, il faut que le service local de surveillance face une note qui donne son avis sur ces modifications. En revanche si le navire est déjà arrivé à son port d'attache ou qu'il y été construit, c'est au préfet maritime, et à la commission permanente qu'il revient de s'occuper de ce dossier.

⁵ J.O.R.F/L – D du 5 novembre 1913.

la vérification de certains points pour lesquels les torpilleurs ont été décriés, à savoir « la solidité et l'endurance du matériel et la solidité des points d'attache, des chaudières et des machines ».

Schéma n°1. Institutions chargées des constructions navales et de l'artillerie de Marine avant 1902

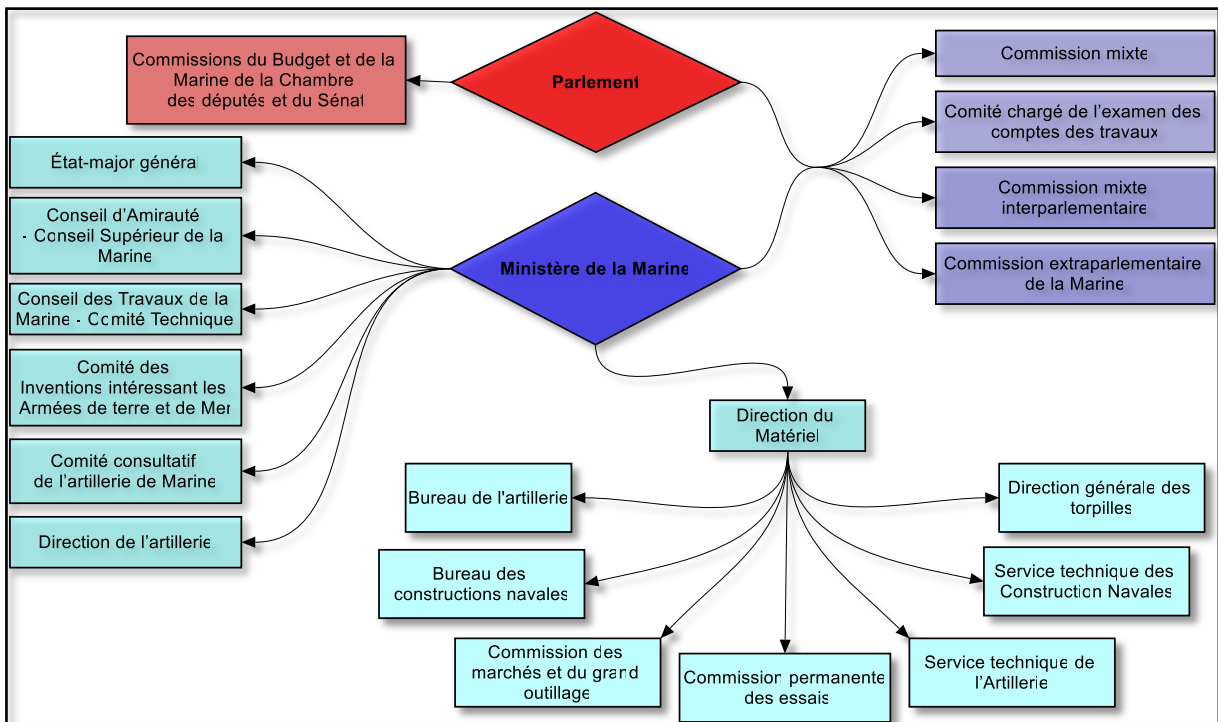
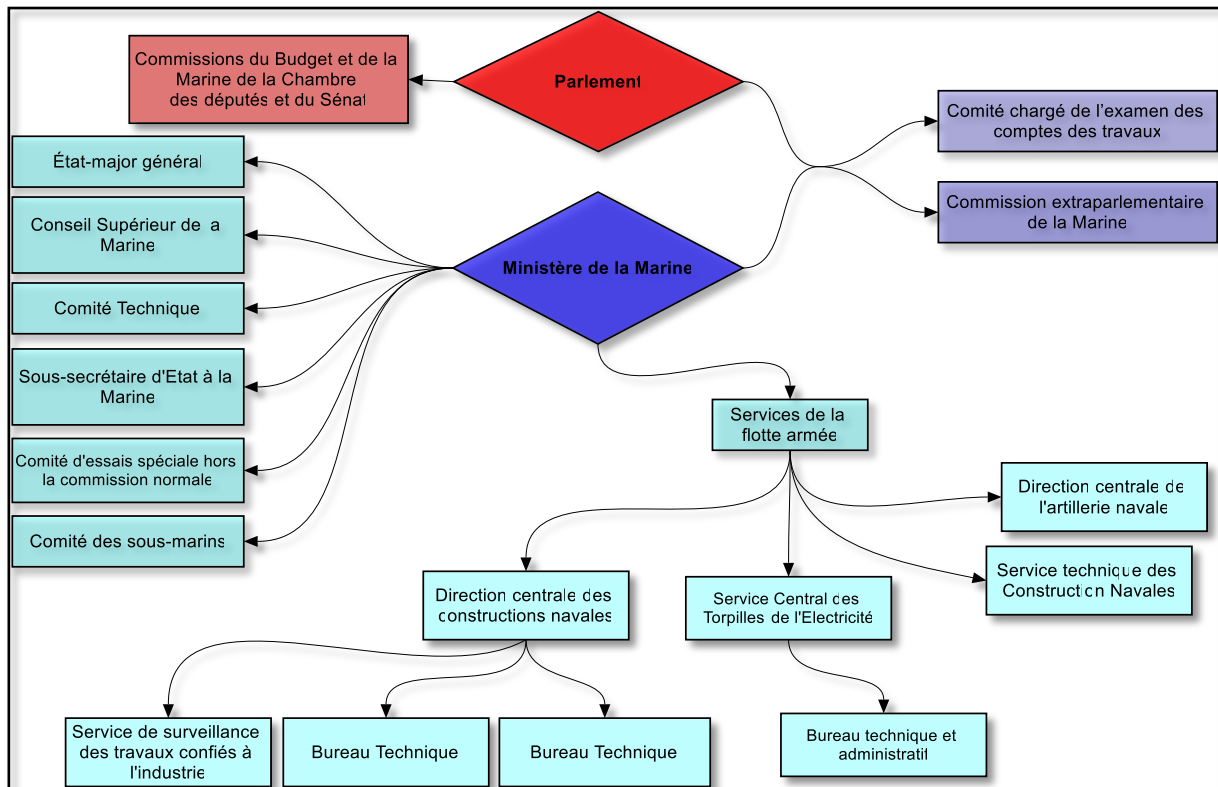


Schéma n°2. Institutions chargées des constructions navales et de l'artillerie de Marine après 1902



Toute cette administration centrale avait, sous ses ordres, une administration décentralisée qui en était, à la fois, une excroissance et une reproduction dans les arsenaux et les établissements hors des ports.

2. L'administration des arsenaux et établissements de la Marine

a. L'organisation des pouvoirs dans les usines de la Marine

Du point de vue des constructions navales, les trois principaux personnages de l'arsenal étaient le préfet maritime, le major général et le directeur des constructions navales. Le premier était le chef incontesté et total de l'arsenal. Ce poste, créé par Napoléon, fut supprimé à la Restauration, puis fut définitivement rétabli par trois ordonnances royales du 27 décembre 1826. L'organisation générale des ports arsenaux datait, elle, de l'ordonnance du 14 juin 1844 et plaçait l'ensemble des pouvoirs militaires du préfet maritime entre les mains du major général. Le 20 janvier 1880¹, Jauréguiberry clarifia cette organisation en affirmant que le préfet

¹ J.O.R.F/L – D du 25 janvier 1880.

maritime disposait de plusieurs cadres, dont le major général et le directeur des constructions navales qu'il réunissait en conseil d'administration.

Le major général, s'il était principalement chargé des questions militaires, devait aussi seconder le préfet maritime dans bien des fonctions, dont l'administration des constructions navales. Il n'a pas été sans poser quelques problèmes organisationnels. Le major était responsable de tout ce qui avait trait à la sûreté dans l'arsenal et autour des constructions navales, mais c'est la suprême autorité du préfet maritime qui sanctionnait ses décisions. Assez vite, le grand pouvoir sécuritaire dont il disposait commença à entraver les ordres du préfet maritime, ce qui poussa le ministre de la Marine, Gougeard, à le supprimer, le 23 janvier 1882¹, pour placer « près du préfet maritime un chef d'état-major n'agissant que par délégation du préfet », dont relevait la sûreté sur l'arsenal (défense, police générale de l'arsenal, entretien du matériel d'incendie).

Du fait de l'importance sécuritaire du major général, le ministre amiral Rieunier fut obligé de recréer le poste, le 5 septembre 1893². Il fit décréter que lorsque l'ordre de mobilisation sera connu, pour libérer le préfet maritime de toutes les gestions administratives et le laisser se concentrer sur sa tâche militaire, il faut nommer un directeur général qui sera le major général de la Marine, à Cherbourg, Brest et à Toulon et un contre-amiral pour Lorient et Rochefort. Les trois directeurs de l'arsenal, dont celui des constructions navales, passeront entièrement sous ses ordres, faisant de lui le véritable gestionnaire des travaux de réparation et de construction des bâtiments de guerre. Le poste fut à nouveau supprimé par un arrêté ministériel, du 27 mars 1897, à Lorient et Rochefort avant d'être rétabli dans ces deux arsenaux, le 15 février 1901, par un arrêté du ministre Lanessan³. Ce dernier lui rendit la charge de la garde extérieure des bâtiments en construction dans les ports militaires, qu'ils soient sur cale ou en achèvement à flot⁴, alors que la police intérieure des chantiers revenait aux directeurs.

Le directeur des constructions navales était le seul chef technique qui organisait tout le travail de construction au sein de la Direction des constructions navales dans son port, et pour cela, il disposait directement d'ingénieurs du génie maritime et d'ouvriers ainsi que d'ateliers. En 1896, le directeur du matériel Bertin demanda que, pour l'utilisation des crédits de sa

¹ J.O.R.F/L – D du 25 janvier 1882.

² J.O.R.F/L – D du 6 septembre 1893.

³ J.O.R.F/L – D du 16 février 1901.

⁴ J.O.R.F/L – D du 27 novembre 1913.

direction, le directeur des constructions navales soit soustrait à l'autorité du préfet maritime. Il se heurta au chef d'état-major général de la Marine, le contre-amiral Chauvin¹ et aux vice-amiraux Alquier² et Baucheron de Boissoudy³ qui étaient absolument opposés au moindre amoindrissement de l'autorité du chef militaire. Les établissements hors des ports, fonderies et forges de la Marine, n'avaient pas, eux, ce genre de soucis car il n'y avait que le directeur et le sous-directeur. Le premier avait les mêmes fonctions que le préfet maritime, le commandement militaire en moins, et le second dirigeait effectivement les opérations techniques de fabrication⁴.

b. La gestion sanitaire des installations

Les chefs de la Marine ne voyaient pas les arsenaux et les établissements de la Marine uniquement avec le regard d'un gestionnaire économique classique. Leur importance stratégique obligeait l'Etat à y exercer sa fonction sécuritaire de façon stricte afin de contrôler les hommes et les territoires en interaction immédiate avec l'arsenal. Le préfet maritime exerçait les pouvoirs de police sur la zone étendue de l'arsenal. Ses prérogatives réglementaires, autant que son réseau occulte de renseignements, lui permettaient de débusquer tous les dangers intérieurs ou extérieurs qui pouvaient déranger le cours normal, tant de la vie militaire que de la vie industrielle. Sous la République conservatrice, les préfets maritimes furent d'une redoutable efficacité.

Les trois grands fléaux que craignaient les chefs des arsenaux et des établissements pour leurs installations industrielles étaient les épidémies, les vols et les incendies. Dans le premier cas, la méfiance était d'autant plus grande que plusieurs épidémies avaient touché les populations ouvrières de la Marine et de ses fournisseurs dans les années 1850 et 1860. Ce fut le cas par deux fois à Rive-de-Gier où l'on produisait le blindage des cuirassés, en 1854 avec le choléra⁵ et des fièvres typhoïdes qui emportèrent plusieurs centaines d'âmes⁶. Le personnel de la Marine pâtit directement de ses propagations maladiques apportées par les ports de Saint-

¹ SHD BB8 990. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Étude. 2^e séance du 24 janvier 1896. Auditions du chef d'état-major général de la marine, le contre-amiral Chauvin ; et du directeur des constructions navales, directeur du matériel au ministère de la marine, Bertin.

² *Ibid.*, Séance du 26 février 1896. Audition du vice-amiral Alquier.

³ *Ibid.*, Séance du 14 février 1896. Audition le vice-amiral Baucheron de Boissoudy.

⁴ SHD BB8 993. Audition par la délégation des ports de la commission extraparlamentaire à Cherbourg le 25 septembre 1894. Audition du sous-directeur des constructions navales à Cherbourg, M. Korn.

⁵ Antoine Napoléon Kociakiewicz. *Mémoire sur l'épidémie du choléra-morbus asiatique qui a régné en 1854 dans le canton et la ville de Rive-de-Gier*. 1855, p14.

⁶ Antoine Napoléon Kociakiewicz. *Notice sur l'épidémie de fièvres typhoïdes qui a sévi pendant l'automne de 1869 à Rive-de-Gier*. 1870, Lyon, Imprimerie d'Aimé Vingtrinier, p36.

Nazaire et de Nantes, avec la mort de personnes travaillant à l'établissement d'Indret qui périrent de la fièvre jaune¹. Depuis lors, pour désinfecter les locaux et les objets contaminés, Indret s'équipa d'un pulvérisateur². Dans l'île, on prenait désormais grand soin de filtrer l'eau avant toute consommation³, d'autant plus que la ville de Nantes qui était très proche avait subi, entre 1866 et 1893, environ 1200 décès du fait des épidémies de variole ou de choléra⁴. A Brest, on avait même perdu un jeune officier de l'École navale en 1892⁵.

Bien que ces infections restaient globalement minimales, excédant rarement les 200 victimes, elles ont pu totalement désorganiser le travail industriel, et ce aux portes, même, de l'arsenal de Toulon, en 1865, lorsqu'éclata une épidémie de choléra. La population de la Seyne-sur-mer se réfugia dans les campagnes, ce qui fit passer les effectifs ouvriers des Forges et Chantiers de la Méditerranée de 2300 hommes à 740⁶, arrêtant le travail pendant de longues semaines. Pour ces raisons, la Marine testait des poudres désinfectantes et anti-poux dans les années 1870 afin de les utiliser sur les ouvriers des arsenaux⁷ et sur les régiments d'infanterie coloniale qui étaient stationnés en permanence dans tous les ports militaires⁸.

Les ports arsenaux étaient de plus, et ce depuis leur fondation⁹, des lieux particulièrement propices pour le déclenchement et la propagation des maladies car y sévissaient plus qu'ailleurs diverses calamités sociales, dont la promiscuité¹⁰, l'accumulation des immondices, l'ivrognerie et la prostitution¹¹. Malgré ces conditions, les déclenchements de petites épidémies périodiques dans les ports-arsenaux étaient désormais contrôlés, assez efficacement, par des mesures sanitaires. Par exemple, lorsque se déclarèrent des épisodes épidémiques dans le Var en 1884, 1886 et 1891, les préfets maritimes de Toulon et les ministres surent prendre les mesures pour contenir et éradiquer le mal, en diffusant immédiatement l'information aux autres préfets

¹ Auguste Chérot, *Note sur la fièvre jaune à Saint-Nazaire*, Paris, Dentu, 1861, p6. Par contact avec un bateau.

² SHD BB8 995. Rapport du directeur d'Indret, M. Saglio, de septembre 1896 : *Marine. Etablissement d'Indret. Organisation, production, utilité de l'usine*, p12.

³ SHD BB8 984. Commission mixte extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Compte rendu de la journée du 25 septembre 1896. Visite des ateliers de construction de machines et de chaudières de l'établissement d'Indret. Audition du directeur de l'établissement de la marine à Indret, M. Saglio.

⁴ *La Ville de Nantes et la Loire-Inférieure. Tome premier*. 1898, Emile Grimaud et Fils, Nantes, p329-330.

⁵ *Figaro*. 1^{er} décembre 1892.

⁶ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, Imprimerie Chaix, Paris, p10.

⁷ SHD BB8 1260. Séances des 13 octobre 1871 et 2 septembre 1877 de la Commission des inventions.

⁸ *Paris-Mondain. Annuaire du grand monde parisien et de la colonie étrangère*, 1908, p14.

⁹ Alain Berbouche, *Histoire de la Royale. La Marine française et la politique au Siècle des Lumières (1715-1789)*. 2012, Pascal Galodé éditeurs, Saint-Malo, p319-321.

Serge Travers, *Le statut du personnel ouvrier et le problème de la main-d'œuvre dans les arsenaux de la marine française* : thèse pour le doctorat, Université de Paris, Faculté de droit. Les Presse Modernes, 1935, p86.

¹⁰ SHD BB8 782. Lettre du 28 août 1886, du préfet maritime de Toulon, l'amiral Krantz pour le ministre Aube.

¹¹ Alain Le Moigne, *op. cit.*, 2015, p46-48.

maritimes¹ et en faisant voter des crédits pour l'hôpital² et pour l'assainissement de la ville³. Grâce à ces mesures, en 1891, l'épidémie de rougeole qui se déclara dans les faubourgs de Toulon fut maintenue loin du port⁴. De même, Rochefort⁵ et Cherbourg⁶ qui étaient des villes insalubres devinrent beaucoup plus sûres dans les années 1880, grâce aux mesures d'hygiène, notamment par le filtrage et l'ébullition de l'eau⁷. De nouvelles règles plus drastiques aboutirent à la circulaire et à l'arrêté du 20 septembre 1904 de Pelletan⁸ qui ordonna l'aération des ateliers et l'utilisation de l'équipement de protection.

c. *Les vols et la paresse*

La Marine cherchait également à se prémunir de la perte d'efficacité de ses facteurs de production qui était due à la paresse des ouvriers et aux vols du matériel, qui étaient assimilés à du « pillage »⁹. La paresse fut combattue par les agents de surveillance et en premier lieu les agents de la gendarmerie maritime qui gardaient les arsenaux de jour et de nuit, qui apportaient satisfaction dans cette traque des « ouvriers flâneurs »¹⁰. Ils avaient tous les deux également pour mission d'empêcher des larcineurs de dérober le matériel de la Marine. Pour cela, ils étaient placés sous l'autorité du major général de la Marine¹¹, chargé de « la conservation du matériel naval » et secondé par le surveillant général¹², puis par un aide-major qui était toujours un capitaine de frégate¹³. Pour améliorer ce dispositif, le ministre Jauréguiberry fit décréter, le 27 mars 1882¹⁴, la militarisation du personnel de gardiennage, affecté à la surveillance des arsenaux et établissements pour, disait-il, « soumettre ce matériel, extrêmement coûteux, à une surveillance vigilante ». Dans le but de ménager les susceptibilités ouvrières, le ministre

¹ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1884. Circulaire du 28 juillet 1884. 7 malades graves et 11 décès.

² J.O.R.F/L – D du 6 août 1884. Loi du 5 août 1884. 100 000 Fr pour acheter un terrain à Toulon.

³ J.O.R.F/L – D du 13 août 1886. Loi du 12 août 1886. 265 000 Fr. pour un hôpital à Saint-Mandrier.

⁴ J.O.R.F/Débats du 1^{er} février 1891. Séance de la Chambre du 31 janvier 1891. Question du député comte de Lanjuinais.

⁵ Association française pour l'avancement des sciences. Congrès de la Rochelle. Dr. Bourru, *Sur l'État sanitaire de la ville de Rochefort*. Séance du 25 août 1882. 1883.

⁶ Dr L.-E.-F. Brunet, médecin de 1^{ère} classe. « Rapport sur l'épidémie de fièvre typhoïde de Cherbourg en 1909 », *Archives de médecine navale*. Tome 94e. Recueil publié par ordre du ministre de la Marine. MDCCCCX, Imprimerie nationale, Paris, p401.

⁷ J.O.R.F/Débats du 1^{er} février 1891. Séance de la Chambre du 31 janvier 1891. Question du député comte de Lanjuinais.

⁸ J.O.R.F/L – D du 22 septembre 1904. Circulaire du 20 septembre 1904.

⁹ SHD BB8 760. Ordre de mission du 9 février 1875, du ministre pour l'inspecteur général du génie maritime.

¹⁰ SHD BB8 992. Délégation des ports de la commission extraparlamentaire de la marine. 6e séance du 23 septembre 1894 à Cherbourg. Audition du directeur des constructions navales à Cherbourg, M. Eynaud.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 30 mars 1882. Décret du 27 mars 1882.

¹² J.O.R.F/L – D du 25 janvier 1882.

¹³ J.O.R.F/L – D du 28 janvier 1908. Arrêté de Gaston Thomson.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 25 janvier 1882.

amiral Gougeard adressa une circulaire aux préfets maritimes, le 14 janvier 1882¹, qui supprimait la fouille publique à la sortie de l'arsenal car elle était humiliante. Elle s'exercerait dorénavant sur quelques individus choisis à l'avance dans un local à l'écart. Les arsenaux devenant plus grands, on recruta même des commissaires de police comme surveillants généraux dans les années 1890².

Les établissements hors des ports, durent également renforcer leur surveillance car ils ont augmenté leur production et le nombre d'ouvriers non-immatriculés. C'est cela qui poussa le ministre amiral Krantz à faire décréter, le 14 février 1889³ pour la fonderie de Ruelle, l'augmentation du nombre des chefs contremaîtres et celui des contremaîtres de 20 à 28, arguant que « ce mode de travail [...] exige une surveillance assidue ». En outre, constatant de nombreux vols durant l'année 1879, le préfet maritime de Cherbourg rendit obligatoire, même pour les visiteurs français, l'accompagnement par un guide⁴. Certaines affaires de vols ont même nécessité l'envoi de policiers parisiens, en 1910, pour faire des arrestations, l'accusation ayant été portée contre des employés et des fournisseurs de l'État⁵. La justice militaire était très dure avec ceux qui s'en prenaient à l'équipement de la Marine et le vol dans les arsenaux était très, sévèrement, puni comme en attestait une condamnation à trois ans d'emprisonnement en 1899⁶.

d. La lutte contre les incendies

Le spectre des incendies préoccupait profondément les chefs des arsenaux car ce sont des millions de francs⁷ qu'ils pouvaient réduire en cendres en quelques heures et faire perdre un temps précieux à la flotte de guerre dont les navires entraient en service déjà avec lenteur. La disparition du bois de la Marine avait laissé espérer que l'amoindrissement des stocks de ce matériau hautement combustible, fasse diminuer les risques, mais l'utilisation de matières grasses et du charbon dans les chaudières, puis plus tardivement des carburants dérivés du pétrole ont accentué le danger des explosions. La Poudrerie nationale de Sevran-Livry était un

¹ J.O.R.F/L – D du 16 janvier 1882.

² J.O.R.F/L – D du 23 juillet 1896.

³ J.O.R.F/L – D du 17 février 1889.

⁴ SHD BB8 762. Lettre du 16 juillet 1880, du préfet maritime de Cherbourg, pour le ministre. Lettre du maire de Cherbourg le 20 juin 1880 pour le préfet maritime.

⁵ G. Sonneberg, « Les scandales de la Marine », *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine*. Deuxième année – Numéro 21. Dimanche 20 mars 1910, p1.

⁶ SHD BB8 1743. Le condamné était le soldat d'infanterie de marine, Fernand Roure.

⁷ L. Mongin, *Toulon, Sa rade, Son port, Son arsenal, Son ancien bain*. 1904, André Lions, Toulon, p207. Le 1^{er} août 1845, un grand incendie détruisit totalement les hangars et leur stock d'une valeur de 5 millions de Fr.

lieu fort sensible. Le 5 juillet 1893, un incendie s'est déclaré dans un de ses magasins, avant d'être maîtrisé¹. En revanche, l'explosion qui s'y est produite, le 8 décembre 1896 vers 10 heures du matin, blessa deux ouvrières, dont une grièvement². Cela poussa le ministre à interdire, en 1912, au personnel du contrôle d'y être logé³. Ces graves accidents du travail ne touchaient pas uniquement les ouvriers mais aussi, parfois, des cadres. L'ingénieur du génie maritime Gustave Zédé, en expérimentant de nouveaux explosifs, subit une grave blessure à la jambe, en 1879⁴, ce qui le força à quitter la Marine car il ne pouvait presque plus se déplacer dans les navires en construction⁵. Dix ans plus tard, il trouva la mort dans une autre déflagration de poudre⁶. En visitant une fonderie, l'officier Edmond Pâris eut l'avant-bras broyé par un engrenage et fut amputé⁷. D'importants cadres d'entreprises fournisseuses de la Marine tels Alfred Holtzer, ingénieur chez Holtzer et Cie⁸ ou Maurice Gény, directeur général de Schneider et Cie⁹, allèrent aussi *ad patres* dans de pareilles circonstances.

Des incendies se déclaraient périodiquement, comme à Toulon en 1873 et 1874 à la Corderie et la Meunerie¹⁰ ou en 1897 dans l'atelier de la Scierie¹¹. En 1875, c'est dans le hangar à chaudières à Brest¹² que des flammes apparurent, puis le 2 mars 1882 à Indret¹³. Ces expériences malheureuses permettaient au moins d'édicter des règles techniques pour amoindrir les risques¹⁴. Le plus périlleux des feux a été celui de Brest qui, en trois heures, a totalement détruit l'atelier d'ajustage, entama les bureaux du premier étage et causa 15 000 Fr de pertes¹⁵. Ceci expliquait la présence permanente des pompiers et agents de surveillance sur place à qui

¹ Service des poudres et salpêtres. *Mémorial des poudres et salpêtres*. Tome Huitième. Paris, Gauthier-Villars, 1895-1896. Documents administratifs. Incendie survenu, le 5 juillet 1893, dans le magasin *h'* de la Poudrerie nationale de Sevran-Livry. Lettre collective. Paris, le 5 septembre 1893.

² *Id.*, Tome Neuvième. Paris, Gauthier-Villars, 1897-1898. Documents administratifs. Explosion survenue, le 8 décembre 1896, dans l'atelier de pliage N°40 de la Poudrerie nationale de Sevran-Livry. Lettre collective n°2. Paris, le 16 février 1897. Le secrétaire général Prioul, pour le ministre. Rapport de l'inspecteur général, Ch. Arnould. Paris, le 19 janvier 1897.

³ J.O.R.F/L – D du 10 janvier 1912. Arrêté conjoint du 8 janvier 1912 du ministre de la Marine, M. Delcassé, et le ministre de la guerre, M. Messimy.

⁴ Frédureau et Cie, *Annales industrielles* – Onzième année – Tome I. 19 Janvier 1879. Paris, Ducher et Cie, p67. Explosion des matières fusantes. —Observations de M. Dupuy de Lôme sur les phénomènes singuliers que présentent quelquefois les mélanges explosifs. Il mélangea du fulmi-coton et de l'azotate d'ammoniaque.

⁵ SHD BB8 762. Lettre confidentielle du 25 avril 1881 du préfet maritime de Cherbourg pour le ministre de la Marine.

⁶ Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*, Janvier 1917, Delagrave, Paris, p19.

⁷ *Edmond Pâris et la révolution maritime du XIXe siècle : un engagement technologique*. Communication donnée à l'occasion des journées des jeunes chercheurs en histoire des sciences et techniques, 20-21 novembre 2015.

⁸ *Bulletin de l'Association amicale des anciens élèves de l'École des mines de Paris*, mars-avril 1916.

⁹ Jean-Philippe Passaqui, *op.cit.*, p372-373.

¹⁰ SHD BB8 751 et BB8 753.

¹¹ L. Mongin, *op. cit.*, p205.

¹² SHD BB8 770. Lettre du 21 octobre 1875.

¹³ SHD BB8 776. Lettres du 4 et du 6 mars 1882. Des tuyaux dans la machinerie ont provoqué le départ de feu.

¹⁴ SHD BB8 767. Lettre du 9 avril 1879. Remplacement des serviettes en linge par des serviettes-éponges.

¹⁵ SHD BB8 770

l'on accorda des logements à la pyrotechnie de Saint-Nicolas¹, Brest² et Rochefort³. Les compagnies des pompiers de la Marine dans les ports furent réorganisées en 1878⁴. En 1896, Indret disposait de pompes à bras et à vapeur, desservies par des ouvriers pompiers et les agents du gardiennage militaire⁵. Cet équipement était le même dans les arsenaux⁶. Le ministre de la Marine créa, le 3 mai 1911, la Commission supérieure d'incendie qui devait formuler des propositions contre les incendies, à terre et à bord des bateaux⁷.

Les fournisseurs de la Marine vivaient dans la même hantise. Certains de leurs incendies ont été mémorables, comme celui de 1851 dans les chantiers Augustin Normand au Havre ou celui de 1865 qui éclata dans les établissements Cail, sur le quai de Billy, ruinant tous les ateliers et le bureau des études avec ses dessins et ses modèles. Début 1888, un incendie a détruit la grande halle de chaudronnerie des chantiers de Graille des FCM pour des dégâts de 200 000 Fr⁸, et en 1910, un autre feu détruisit leur parc à bois à la Seyne-sur-mer⁹.

Les autorités de l'arsenal avaient, certes, à craindre ces dangers fortuits, mais il en était un bien plus dangereux pour la bonne marche des constructions navales et qui était celui de l'organisation des ouvriers contre l'ordre établi.

3. Les rapports de force dans les arsenaux et les chantiers privés

a. L'ordre paternaliste de la République conservatrice

Pour protéger les installations des constructions navales qu'il avait sous sa responsabilité, le préfet maritime avait à craindre les revendications sociales des ouvriers et les troubles politiques qui s'en suivaient. Sous la République conservatrice, la surveillance des arsenaux fut drastique. Plusieurs mesures furent prises pour surveiller, contrôler et même réprimer les activités susceptibles d'entraver sérieusement le travail de construction navale. Il faut bien dire que les deux chefs de l'exécutif, Mac-Mahon et Thiers, pour qui le socialiste était « un insecte

¹ J.O.R.F/L – D du 9 juillet 1912. Décret du 4 juillet 1912.

² J.O.R.F/L – D du 14 août 1913. Décret du 11 août 1913.

³ J.O.R.F/L – D du 18 novembre 1913. Décret du 15 novembre 1913.

⁴ J.O.R.F/L – D du 9 mai 1911. Décret du 16 avril 1878.

⁵ SHD BB8 995. Rapport du directeur d'Indret, M. Saglio, de septembre 1896 : *Marine. Etablissement d'Indret. Organisation, production, utilité de l'usine*, p12.

⁶ SHD 6DD1 400. Rapport annuel sur l'ensemble des Services de la Majorité générale pendant l'année 1900 – Matériel. Port de Rochefort.

⁷ J.O.R.F/L – D du 5 janvier 1912. Rapport et décret du 29 décembre 1911 du ministre de la Marine.

⁸ *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, Imprimerie Chaix, Paris, p16.

⁹ Jean-Baptiste Gaignebet. « Les chantiers de constructions navales de La Seyne (Ile partie) », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°4, 1948, p599.

rongeur » qu'il fallait détruire¹, ont été bien impliqués, personnellement, dans la répression de la Commune. La Marine s'enorgueillissait d'y avoir participé, lors du siège de Paris, sous le commandement du vice-amiral La Roncière Le Noury et ceux des contre-amiraux Saisset et Pothuau², ce dernier devenant ministre de la Marine en 1871, puis en 1877. Même si la semaine sanglante fit des milliers de morts³, 36 000 prisonniers et 10 000 condamnés⁴, le gouvernement, toujours sur ses gardes, fit durer l'état de siège sur 42 départements jusqu'en 1876⁵. Sous Thiers et Mac-Mahon, les préfets maritimes et les directeurs des établissements, ont pleinement joué leur rôle d'agent de police. Ils ont été des informateurs politiques et des enquêteurs de premier choix. Par inclination personnelle autant que par un système centralisé entre les mains du ministre lui-même, ils ont pu remplir ces missions efficacement.

Au début des années 1870, les préfets maritimes et les ministres, particulièrement, l'amiral Pothuau et le très réactionnaire ministre amiral Dompierre d'Hornoy, redoutaient surtout les conspirations politiques à l'intérieur des arsenaux ou à leurs abords. Il était vrai que les journaux radicaux, accessibles aux ouvriers, comme *Le Progrès du Var et des Basses-Alpes* se morfondaient publiquement sur le sort des communards qui allaient être déportés⁶ et que, lors des élections municipales de 1871 à Rochefort, plus de 1300 bulletins en faveur de la Commune furent mis dans les urnes⁷. Dans cette atmosphère toujours tendue, Dompierre d'Hornoy ordonna au préfet maritime de Toulon de « réprimer sur-le-champ toute tentative insurrectionnelle »⁸, et au directeur des forges de Guérigny, de faire surveiller les ouvriers suspects, de collaborer avec la police et de menacer les ouvriers de renvoi afin de déjouer un complot « des émissaires de l'Internationale » qui cherchent à provoquer des grèves⁹. En 1874, le ministre demanda à tous les préfets maritimes de lui transmettre, régulièrement, le dossier des enquêtes judiciaires du tribunal maritime afin de centraliser la répression¹⁰.

Les amiraux se plièrent de bon cœur aux exigences des ministres car ils partageaient leurs idées réactionnaires, comme le démontrèrent parfaitement les préfets maritimes respectifs de

¹ Adolphe Thiers. *De la propriété*. 1848, Paulin, Lheureux et Cie, Paris, p4.

² Amiral La Roncière-Le Noury, *La Marine au siège de Paris*. 1874, Plon, Paris.

³ Robert Tombs, « How bloody was la Semaine Sanglante? A revision », *H-France Salon*, Volume 3, Issue 1, p5-6.

⁴ Jean-Marie Mayeur. *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. Paris, 1984, Seuil, p28.

⁵ *Id.*, p36.

⁶ *Le Progrès du Var et des Basses-Alpes. Journal politique quotidien*. Toulon, 21 juin 1871. Messidor An 79. Troisième année. N°463, p2. En l'occurrence 250 femmes communardes devaient être déportées par la Marine.

⁷ Laurent Cantamessa, « Le syndicalisme des ouvriers de l'Etat avant 1914. L'exemple des établissements du Poitou-Charentes », *Centre châtelleraudais d'Histoire et d'Archives*, 29^{ème} Séance, 26 février 2005, p96.

⁸ SHD BB8 761. Lettres confidentielles des 19 et 22 février 1873 pour le préfet de Toulon

⁹ SHD BB8 767. Lettre du 25 juillet 1873.

¹⁰ SHD BB8 753. Circulaire du 16 juin 1874, le ministre pour les préfets maritimes.

Cherbourg et de Lorient, les zélés amiraux Penhoat et Gicquel des Touches. Penhoat, en fin d'année 1871, sur ses gardes après qu'on ait découvert à Toulon un « complot » des forçats qui ont déclenché un incendie, fit mettre sous surveillance, la Garde nationale de Cherbourg ainsi qu'un comité politique républicain et son journal, *La Digue*, selon lui, « rédigé sans talent et sans esprit mais avec une méchanceté grossière »¹ et réclama l'interdiction sur la voie publique du journal anarchiste, le *Peuple souverain*². Conjointement avec le préfet maritime de Brest, il firent enquêter à la demande du ministre dans leurs régions pour savoir si des « agents bonapartistes » effectuaient « un travail occulte » d'influence³, arrivant au constat satisfait que les populations étaient en large part conservatrices, légitimistes⁴ et partisans de Mac-Mahon pour « rétablir l'ordre et le calme dans le pays »⁵. Gicquel des Touches qui brillait, surtout, par son mépris pour la population ouvrière de son arsenal et pour ses élus, « ambitieux tarés »⁶, réclama à son ministre le transfert des prisonniers politiques de la Commune pour qui ses ouvriers avaient des sympathies⁷. Il ne se contenta pas que de paroles car, en 1872, le contremaître Danilo, de l'arsenal de Lorient, fut incarcéré durant trois jours, puis congédié pour avoir diffusé dans l'arsenal, de la propagande antiversaillaise⁸.

Bien que Dompierre d'Hornoy s'en fût allé du ministère, la surveillance resta effective d'autant plus qu'en 1876, c'est à de véritables conjurations à échelle nationale qu'a dû faire face le ministre amiral Fourichon. C'est encore l'amiral Gicquel des Touches, prenant très à cœur son rôle sécuritaire à Lorient, qui mit à jour le dispositif subversif⁹. Collaborant avec la police et le procureur de la République à Rennes, et faisant espionner le courrier des ouvriers, il parvint à découvrir une association entre les ouvriers des différents arsenaux, liée à « l'Internationale » et qui disposait d'une cellule de propagande politique¹⁰. Grâce à ces informations, le ministre Fourichon put donc organiser une riposte coordonnée dans toutes les

¹ SHD BB8 2238. Dépêche confidentielle du 13 octobre 1871 du préfet maritime de Cherbourg, pour le ministre de la Marine, l'amiral Pothuau.

² SHD BB8 762. Lettre du 18 mai 1873 du préfet maritime de Cherbourg, pour le ministre de la Marine.

³ SHD BB8 2238. Dépêche confidentielle du 21 octobre 1871 du préfet maritime de Cherbourg, pour le ministre de la Marine, l'amiral Pothuau.

⁴ SHD BB8 2238. Dépêche confidentielle du préfet maritime de Brest, pour le ministre de la marine en réponse de sa dépêche du 16 octobre 1871.

Dépêche confidentielle du 18 octobre 1871 du préfet maritime de Cherbourg, pour le ministre de la Marine, l'amiral Pothuau.

⁵ SHD BB8 762. Lettre du 20 novembre 1873 préfet maritime de Cherbourg, pour le ministre de la Marine.

⁶ SHD BB8 767. Lettre confidentielle pour le ministre du 27 mai 1876.

⁷ SHD BB8 770. Lettre confidentielle du 22 février 1873.

⁸ Emile Couturier, *Lettre au président de la République, au sujet du contremaître Danilo, du port de Lorient. 24 avril 1872*. Imprimerie de Triaud et Guy (Rochefort).

⁹ SHD BB8 767. Sa lettre confidentielle du 8 janvier 1876 est un document central dans ce système car elle condense toutes les informations sur le système de surveillance.

¹⁰ SHD BB8 767. Lettre confidentielle pour le ministre du 27 mai 1876.

usines¹. Le directeur de Guérigny, l'ingénieur Picot de Moras, demanda au ministre d'ordonner à la poste de surveiller le courrier ; et le préfet maritime de Toulon, Penhoat, se renseigna auprès de la police sur « les réunions illégales qui pourraient se tenir en ville » et réclama des mesures contre des députés et le journal *Progrès du Var* qui étaient en relation avec cette organisation secrète². Le préfet maritime de Brest, Du Pin de Saint-André, lui, fit suivre les déplacements d'un commis qui devait aller dans le Var pour « s'entendre avec les affiliés de l'internationale »³.

Même sous des ministres républicains les ouvriers furent épiés. En 1879, le préfet maritime de Rochefort, l'amiral de Fauque de Jonquières, interdit certaines publications dans les ateliers⁴ et se félicita que les cadres de son arsenal n'aient pas assisté au banquet des ouvriers du port de Rochefort où étaient présents des députés et sénateurs républicains⁵. Le 8 novembre 1881, le Conseil des Travaux approuva la construction d'une caserne de gendarmerie pour surveiller l'établissement de Ruelle⁶. En 1886, le préfet maritime de Lorient, l'amiral Duperré, souhaitait révoquer le pilote major de Saint-Nazaire et de Nantes qui a tenu des propos politiques privés non conformes⁷. On trouvait plus de sympathies envers les ouvriers dans les établissements hors des ports, comme en attestait la bonne opinion, loin des préjugés anti-ouvriéristes des préfets maritimes, qu'avaient le directeur de l'établissement d'Indret, en 1878,⁸ et le directeur de la fonderie de la Marine à Ruelle, le colonel Bertin, en 1895⁹.

A côté de ce système de répression, l'administration a pu accorder des gratifications pour les ouvriers, dans son idéal de gestion paternaliste que représentait bien le ministre amiral Pothuau¹⁰. En plus des nombreuses remises de médailles pour les ouvriers des fournisseurs de

¹ SHD BB8 767. Circulaire confidentielle du 6 juin 1876 aux différents directeurs de la Marine ainsi qu'aux directeurs des établissements de la Marine, à Indret, à Nevers, à Ruelle et à Guérigny.

² SHD BB8 767. Lettre confidentielle du 8 juin 1876.

³ SHD BB8 767. Lettre confidentielle du 12 juin 1876.

⁴ SHD BB8 770. Lettre confidentielle du 18 novembre 1880.

⁵ SHD BB8 770. Lettre confidentielle du 2 septembre 1879.

⁶ SHD BB8 1241. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1879. Séance du

⁷ SHD BB8 782. Dépêche confidentielle du 19 novembre 1886 pour le chef d'état-major général.

⁸ SHD BB8 767. Rapport confidentiel 9 janvier 1878.

⁹ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Ruelle. 44^{ème} séance du 20 septembre 1895 sous la présidence du président Bouchard. Audition du colonel Bertin, directeur de la fonderie de la marine à Ruelle. En 3 ans, il n'avait renvoyé que 4 ouvriers et prononcé 15 réductions de salaires.

¹⁰ SHD BB8 2238. Dépêche confidentielle du préfet maritime de Toulon du 25 juin 1871 pour le ministre de la marine.

SHD BB8 2238. Dépêche confidentielle du ministre de la marine du 27 juin 1871 pour le préfet maritime de Toulon.

la Marine¹, les autorités de l'arsenal et le ministre pouvaient annuler des jugements², accorder un supplément de solde pour les fêtes³ ou verser des pensions à des ouvriers estropiés durant le service⁴. Mais généralement, ces gestes en faveur des ouvriers ont toujours caché des moyens de contrôle supplémentaires. En 1877, le ministre amiral Gicquel des Touches qui a toujours été un homme dur aux ouvriers, fit décréter la création d'un solde cumulatif pour les apprentis des écoles de maistrance qu'ils ne pourront toucher que s'ils ont accompli douze années consécutives de services, sans départ volontaire ni renvoi⁵. Ainsi, la discipline était maintenue plus fermement car le préfet maritime avait un puissant moyen de pression pour s'assurer de la docilité des ouvriers. Dans ces conditions d'extrême domination, les arsenaux et usines ne connurent pas de grands troubles dans les années 1870.

b. Légalisme et négociations des ministres républicains

Le gouvernement de l'ordre moral a été synonyme d'ordre paternaliste et sécuritaire qui pesa sur les populations ouvrières des ports et établissements de la Marine, encore majoritairement chargés de produire des unités de la flotte de guerre française. Cette façon, strictement, policière de faire régner l'ordre, faite de surveillance et de sanctions correspondait encore à une gestion traditionnelle et conservatrice de la population de l'arsenal. Elle ne pouvait être adaptée qu'à des chantiers navals avec une population d'ouvriers immatriculés stables et au nombre constant. L'expansion brutale de la production qui eut lieu dès le début des années 1880, tout autant que le discours idéologique des républicains obligea à certaines modifications de méthodes, tout en gardant le même objectif. Conserver la bonne marche du travail de construction navale par l'obéissance des ouvriers, sans que le coût de la main-d'œuvre ne se transforme en gouffre financier pour le budget du département de la Marine. Face au développement qualitatif et quantitatif de l'action ouvrière, leur simple contrôle

¹ J.O.R.F/L – D du 22 mars 1891. Décret du 16 juillet 1886. FCM à Marseille (1).

J.O.R.F/L – D du 15 janvier 1897. Décret du 16 juillet 1886 du ministre du commerce de l'industrie. FCM à Marseille et au Havre (7), des Forges et aciéries de Saint-Chamond (6), des Forges de Firminy (9), des ACL (1) et de Schneider au Creusot et à Chalon-sur-Saône (4). JO du 15 novembre 1897. Fives-Lille (2).

J.O.R.F/L – D du 23 août 1913. Dyle et Bacalan (2).

² SHD 1DD1 1470. Constructions navales. Minutes. Brest. 2^{ème} semestre 1908. Dépêche du 21 juillet 1908 du directeur des constructions navales pour le préfet maritime de Brest. Le directeur des constructions navales de Brest autorisa un ouvrier à rentrer chez lui, auprès de sa femme et son fils, après une mutation punitive.

³ SHD 1DD1 1360. Constructions navales. Circulaires. 3^{ème} trimestre 1905. Circulaire du 6 juillet 1905 envoyée aux 5 ports, 3 établissements et au laboratoire central de la marine.

J.O.R.F/L – D du 18 avril 1873. Décrets 16 avril 1873 d'Adolphe Thiers, modifiant le décret du 18 janvier 1867.

⁴ SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^{ème} semestre 1897. Dépêche du 13 juillet 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁵ J.O.R.F/L – D du 28 juin 1877. Décret du 12 juin 1877 de Mac Mahon.

coercitif n'était plus possible. L'État est passé à un contrôle plus souple, mêlant le légalisme et la négociation dans la plupart des cas.

Dès le début des années 1880, on vit de retentissantes mesures en faveur des ouvriers, chose inimaginable, moins de cinq ans plus tôt. En novembre 1881¹, le ministre Gougeard désavoua publiquement son préfet maritime de Lorient et réintégra quatre ouvriers congédiés et en fit grande publicité dans le *Journal Officiel*. Il en profita pour rappeler que « pendant leur présence sur les travaux, les ouvriers doivent, aux ordres de leurs chefs, la soumission la plus complète la plus absolue ». De cette manière, il s'allia cet électorat ouvrier en annulant des mesures vexatoires qui ne relevaient pas du travail à l'usine, mais réaffirma leur subordination au chef dans l'arsenal et promit des améliorations de solde en cas de travail supplémentaire.

Suite à cela, les réformes se succèdent, débouchant sur l'important règlement sur le personnel ouvrier de la Marine, passé par un décret du 9 août 1883, sous le ministère de l'amiral républicain Peyron². Le livret d'ouvrier qui permettait aux autorités de suivre de très près la carrière d'un travailleur devint facultatif en 1890. Le repos hebdomadaire a été accordé en 1906³. Les ministres Lanessan et Pelletan furent sincèrement aimés par les ouvriers de la Marine⁴. Le premier l'a été pour avoir, en 1900, établi des primes à l'ancienneté⁵ et contre l'arbitraire des contremaitres, en instituant deux commissions mixtes pour les avancements, incluant des chefs ouvriers, le chef d'atelier et le contremaitre⁶. En 1902, il ordonna, par une circulaire à ces préfets maritimes encore hésitants, d'entrer en contact avec les syndicats ouvriers, car leurs statuts étaient conformes à la loi⁷ et en janvier 1903, il instaura la journée de 8 heures dans les arsenaux et il reconnut officiellement le syndicat des travailleurs de la Marine⁸. En effet, on trouvait dans la Commission mixte consultative des arsenaux et établissements de la Marine son président, le secrétaire d'État à la Marine, affublé d'un ingénieur du génie maritime et d'un officier de marine et en face d'eux, il y avait un nombre

¹ J.O.R.F/L – D du 25 novembre 1881. Partie non officielle. Leur faute était d'avoir assisté à un enterrement civil.

² SHD BB8 775

³ Bruno Marcel, Jacques Taieb, *Les grandes crises. 1873–1929–1973–2008*. 2016, Paris, Armand Colin, p217.

⁴ *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine*. Première année-numéro 13. Samedi 20 novembre 1909, p1.

⁵ J.O.R.F/L – D du 4 octobre 1900. Circulaire du ministre de la marine de Lanessan du 3 octobre 1900 pour les préfets maritimes, les chefs de service et les directeurs des établissements hors des ports.

⁶ Donald Reid, « The Third Republic as Manager : Labor Policy in the Naval Shipyards, 1892–1920 », *International Review of Social History* 30 (1985), p196.

⁷ Louis Coudurier, *Une Ville sous le régime collectiviste : histoire de la municipalité brestoise (1904-1908)*, 1908, Plon, Paris, p160.

⁸ Donald Reid, *op. cit.*, p193.

égal de représentants du personnel ouvrier¹ qui réussissaient parfois à obtenir certains avantages². En somme, il leur permit de « traiter d'égal à égal » avec les officiers³.

Néanmoins, à y regarder de plus près, le phénomène de réification de la population ouvrière des arsenaux ne fut jamais remis en cause par ces nouveaux ministres car il était consubstantiel à la structure même de l'édifice industriel. En 1901, Lanessan, en même temps qu'il flattait un certain nombre d'ouvriers par des médailles d'honneur⁴, il réglait par la cloche et par plusieurs sanctions leur temps de travail journalier⁵. Moins d'un mois plus tard, le 7 octobre 1901⁶, il protégea les ouvriers de l'arbitraire du préfet maritime en précisant que la rétrogradation et la révocation du personnel des directions des travaux et des agents techniques ne peuvent être ordonnées qu'après l'avis d'un conseil d'enquête. Désormais, on avait recours au légalisme et à la collégialité pour sanctionner, mais en les gardant toujours à la faveur de la Marine. Avec les républicains, la mise à l'honneur symbolique des ouvriers des arsenaux allait de pair avec le maintien des conditions réelles de leur subordination économique. Ce contrôle des ouvriers était facilité par le zèle des directeurs des constructions navales dans les arsenaux, tels celui de Cherbourg, l'ingénieur Eynaud⁷ ou son collègue de Lorient, l'ingénieur de Maupéou d'Albleiges⁸, jaloux de leurs droits de punir.

c. Les syndicats et les grèves dans les constructions navales

Tout ceci était concomitant avec un renouveau des doctrines révolutionnaires qui prirent la place des idées réformistes⁹. Les grands industriels et les préfets maritimes avaient de quoi s'inquiéter car le mouvement socialiste et anarchiste se reconstitua dans les années 1870, grâce aux Congrès socialistes nationaux de Paris en 1876, de Lyon en 1878 et enfin celui de Marseille de 1879 où l'on a fini par adopter le communisme collectiviste de Jules Guesde¹⁰.

¹ *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine*. Première année – Numéro 15. Lundi 20 décembre 1909, p1.

² *Id.*, Deuxième année – Numéro 17. Jeudi 20 janvier 1910, p1. En octobre 1909, la 2^{ème} sous-commission de la commission mixte consultative des arsenaux rétablissement de la Marine préconisa d'accorder chaque année, à tout ouvrier, un congé de 12 jours ouvrables avec paiement de salaire intégral.

³ Louis Coudurier, *op. cit.*, p161.

⁴ J.O.R.F/L – D du 9 décembre 1901

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 septembre 1901. Arrêté du 23 septembre 1901 qui modifiait l'arrêté du 10 juillet 1895.

⁶ J.O.R.F/L – D du 10 octobre 1901. Complétant les décrets du 15 janvier 1900.

⁷ SHD BB8 992. Délégation des ports de la commission extraparlamentaire de la marine. 6e séance du 23 septembre 1894 à Cherbourg. Audition du directeur des constructions navales à Cherbourg, M. Eynaud.

⁸ SHD BB8 984. Commission mixte extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Lorient. 61^e séance du 22 septembre 1896. Audition du directeur des constructions navales de Lorient, M. de Maupéou d'Albleiges.

⁹ Jean Maitron, « La Charte d'Amiens dans l'histoire du mouvement ouvrier français », *L'actualité de l'Histoire, Bulletin trimestriel de l'Institut français d'Histoire sociale*, Octobre 1956, Numéro 16, p3.

¹⁰ Jean-Marie Mayeur, *op. cit.*, p137.

Parallèlement à cela, les structures du syndicalisme révolutionnaire se renforçaient, avec la fondation de la CGT en 1895, puis son union avec les bourses du travail en 1906, après que celles-ci se soient fédérées en 1892¹. Encore balbutiant au début des années 1880, le mouvement fit sentir son influence dans les arsenaux et établissements de la Marine et chez les fournisseurs de la Marine, alors qu'en 1892, les syndicats adoptèrent le mot d'ordre de la grève générale². La violence frappa au plus haut sommet de l'Etat lorsqu'un anarchiste terrassa, d'un coup de poignard, le 24 juin 1894, le président de la République Carnot³. Les syndicats devinrent des acteurs incontournables de la vie des arsenaux.

Le droit de coalition, reconnu officiellement en 1884, n'autorisait pourtant pas les travailleurs de l'Etat à se réunir en syndicat comme les autres car le ministre du commerce, Jules Roche, réussit à les exclure de ce droit. Cependant, la Chambre fit volte-face et, en 1894, elle accorda aux travailleurs de l'Etat le droit de se réunir en syndicat comme les autres, malgré quelques vaines résistances au Sénat⁴. Ainsi, les ouvriers des arsenaux ont participé à l'augmentation des mouvements de grèves qui n'ont cessé de croître à l'échelle nationale, passant de 190 grèves et 110 000 salariés mobilisés en 1880 à 1309 grèves et 440 000 grévistes en 1906⁵. Cependant, les ouvriers de la Marine étaient parfois en butte à l'hostilité des ouvriers civils. Il n'est qu'à voir le dossier de plaintes déposées par les ouvriers civils de Rochefort qui demandaient, en 1894, au ministre d'interdire aux ouvriers de l'arsenal de travailler dans des chantiers civils durant leurs congés, pour se rendre compte de cette rivalité⁶. Il était donc urgent pour les ouvriers de la Marine de disposer de leurs propres organes de défense.

Jusqu'en 1890, les syndicats comme celui de Rochefort ou de Brest⁷ étaient dans la clandestinité ou camouflés en groupements républicains⁸. Un syndicat fut créé en 1897 à Indret⁹. Le Syndicat des travailleurs réunis du port de Toulon fut fondé en 1898 et celui de Rochefort, en 1900. A Ruelle, deux syndicats naquirent en 1900, puis fusionnèrent en 1901¹⁰. Le tournant majeur fut la création, en 1899, de la Fédération des travailleurs unis de la Marine

¹ *L'actualité de l'Histoire, Bulletin trimestriel de l'Institut français d'Histoire sociale, Octobre 1956, Numéro 16*, p1. Le but était d'abolir le salariat, « l'exploitation capitaliste » par « la grève générale ».

² Jean-Marie Mayeur, *op. cit.*, p137.

³ J.O.R.F. (L – D) du 25 juin 1894. Partie non officielle.

⁴ Louis Coudurier, *op. cit.*, p159-160.

⁵ Denis Woronoff, *Histoire de l'industrie en France du XVIe siècle à nos jours*. 1998, Seuil, Paris, p448.

⁶ SHD 6DD1 600. Note du 7 juin 1900 du bureau des Constructions navales pour le ministre de la Marine.

⁷ G. M Thomas, *Brest la rouge*, 1989, Brest-Paris, Ed. De la Cité, p30. Section brestoïse de l'Internationale.

⁸ Laurent Cantamessa, *op. cit.*, p101.

⁹ Stéphane Girandier, « L'établissement d'Indret des origines à 1914 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 100, numéro 3, 1993, p376.

¹⁰ Laurent Cantamessa, *op. cit.*, p102.

de l'Etat¹, syndicat puissant et reconnu par le ministère et qui avait, inscrit dans ses statuts, la grève générale comme moyen d'action². Il regroupait les représentants des ouvriers de tous les ports et établissements et avait directement accès au directeur de cabinet du ministre. En 1903, les délégués reçus au cabinet eurent à se plaindre de la punition des ouvriers chauffeurs de Toulon, de la « duplicité du Directeur des constructions Navales » de Rochefort, du travail à la tâche à Guéringy³ et les iniques « machinations jésuitiques » des officiers. Pelletan qui leur était acquis fit annuler des peines en leur faveur, mais demanda de garder la discrétion pour ménager les officiers de marine⁴. Malgré cette union, des disparités subsistaient entre les arsenaux, avec des syndicats plus réformistes à Cherbourg⁵ et d'autres, socialistes, à Brest. A Rochefort, le syndicat était, lui-même, divisé entre socialistes et anarchistes⁶ jusqu'à ce qu'il fit le choix, en 1913 du réformisme et donc de la collaboration avec l'Etat⁷.

Ne se contentant pas de réclamations, dès le début du XX^e siècle, ces syndicats désormais légaux, tentèrent des actions de grèves. A Cherbourg, Rochefort⁸ et Brest, ils ne réussirent pas à arrêter le travail en 1901⁹, mais en 1904, ils y parvinrent enfin avec la grande grève des arsenaux qui toucha Brest, Toulon et Lorient, en novembre¹⁰. Les grèves les plus dures eurent lieu à Brest et se terminèrent en émeute¹¹. Les affiliés au syndicat n'étaient qu'un quart des 8000 ouvriers de l'arsenal, mais du fait de leurs salaires bien inférieurs à leurs confrères du privé¹², ils purent assez aisément mobiliser contre le préfet maritime, le vice-amiral Mallarmé. Celui-ci fut insulté publiquement, harcelé, bafoué¹³ et ne reçut aucun soutien du ministre Pelletan qui finit par le congédier. Si Pelletan sacrifia son amiral, en revanche, il ne toléra aucun arrêt de travail. Sous menace d'exclusion et de rétrogradation, il fit reprendre le travail dès le 24 novembre. Un an plus tard, les événements se reproduisirent. Les ouvriers étaient mobilisés contre le nouveau ministre de la Marine, Thomson¹⁴, et contre « la République

¹ Nicolas Vabre, « Le mouvement ouvrier cherbourgeois à la veille de la Première Guerre mondiale : entre conflit et régulation », *Annales de Normandie*, 2013/2 (63e année), p125.

² Fédération nationale des travailleurs réunis de la marine de l'Etat (France et colonies). *4ème congrès tenu à Paris les 25, 26, 27, 28, 29, 30 juin, 1er, 2, 3 et 4 juillet 1903 : compte-rendu des procès-verbaux et revendications adoptées*, 1905, Imprimerie du Petit Var, Toulon, p69.

³ *Id.*, p6. 8 et 9. Audience du 25 juin 1903.

⁴ *Id.*, p13. Audience du 26 juin 1903.

⁵ Nicolas Vabre, *op. cit.*, p125.

⁶ Laurent Cantamessa, *op. cit.*, p108.

⁷ *Id.*, p112.

⁸ Serge Travers, *op. cit.*, p140.

⁹ Paul Coat, *Les arsenaux de la marine de 1630 à nos jours*. 1982, Brest – Paris, Editions de la Cité.

¹⁰ Louis Coudurier, *op. cit.*, p187.

¹¹ *Id.*, p14.

¹² Louis Coudurier, *op. cit.*, p163-165.

¹³ *Id.*, p169-178. Il reçut Vibert et Goude qui se montrèrent sans respect envers lui.

¹⁴ *Id.*, p184-191.

bourgeoise » et ses « réactionnaires grassement payés », en l'occurrence, les amiraux Péphau et Melchior qui avaient pris des mesures disciplinaires contre les grévistes¹. Lors des rassemblements, les insultes fusaient contre les officiers de marine :

« Toute cette valetaille galonnée n'est même pas capable de torcher le d... aux ouvriers. Nous sommes capables, nous, de leur donner à manger ; mais eux ne peuvent même pas se servir à table et emploient, à cette besogne, nos femmes et nos filles. Tous ces valets, habillés avec une livrée, sont des gens infects »².

Cette nouvelle grève échoua encore au bout de quelques jours³, montrant que si le syndicalisme révolutionnaire avait avancé parmi les ouvriers des arsenaux, il était bien loin d'être dominateur, laissant voir de grandes disparités de participation. Cette dernière fut importante à Rochefort (80%), Toulon (94%) et Guérigny (48%), alors que les grévistes furent minoritaires à Lorient (25%) et Indret (25%), négligeables à Brest (12%) et à Cherbourg (10%) et inexistant à Ruelle qui n'eut pas un seul gréviste⁴. La Chambre s'éleva avec force contre cette tentative de grève, lorsque le ministre Thomson lui apprit l'existence d'une Fédération qui, de Toulon où elle siégeait, pouvait d'un moment à l'autre lancer un ordre et suspendre instantanément les travaux de la défense nationale. Rouvier, président du conseil, dénia le droit de grève aux ouvriers des arsenaux et fut approuvé à 455 voix contre 80 voix. Même Camille Pelletan vota contre ses amis du Syndicat rouge⁵. Ces revendications ouvrières étaient aisées à saisir lorsqu'on compare la croissance des effectifs à celle des crédits à la main-d'œuvre qui était beaucoup plus lent, car grevé par les crédits importants pour les matières premières.

¹ *Id.*, p193. Télégramme du 6 novembre 1905, Syndicat des ouvriers de l'arsenal de Toulon, pour Brest.

² *Id.*, p194.

³ *Id.*, p203.

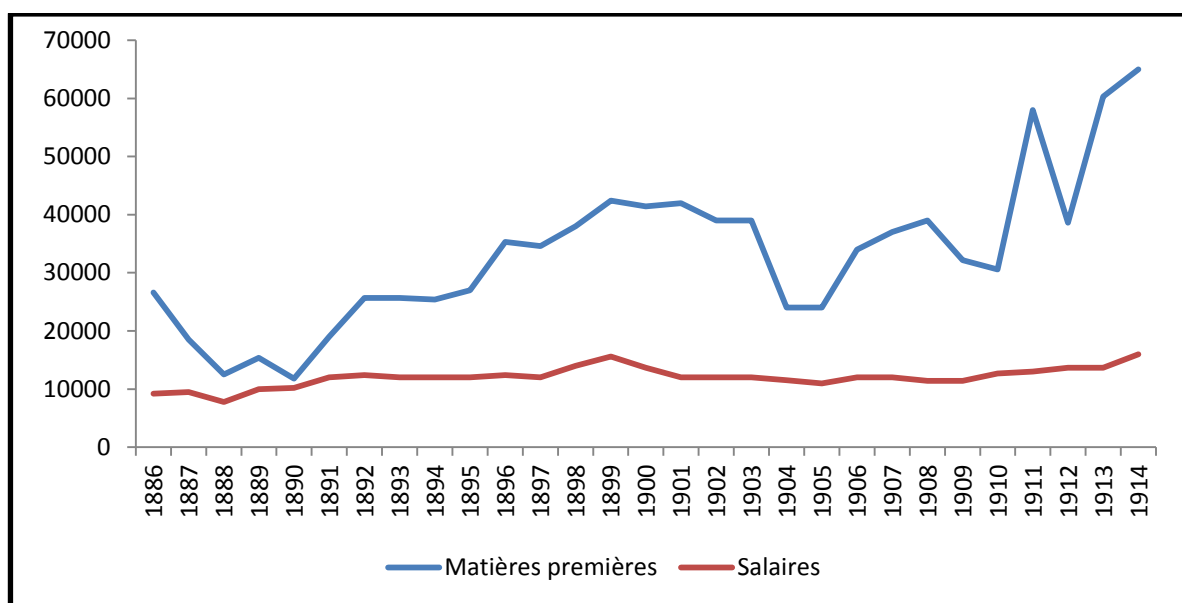
⁴ *Id.*, p199.

⁵ *Id.*, p205.

Tableau n°1. Evolution des effectifs ouvriers des arsenaux et établissements hors des ports¹

	Toulon	Brest	Cherbourg	Lorient	Rochefort	Indret	Ruelle	Guérigny
1905	6500	4995	4000	4603	2600	1180	//	783
1909	6897	6418	4778	4388	3106	1655	1394	931
1912	9134	8552	4949	6226	3228	1468	1771	1322
1913	10353	8804	4902	6166	3255	1449	1722	1148
1914	11075	8295	5049	6257	3049	1465	1749	1191

Graphique n°1. Evolution des budgets des matières premières et de la main d'œuvre dans les arsenaux (Milliers de Fr)²



Deux autres problèmes vinrent se mettre sur la route de l'autorité de la Marine dans les arsenaux. La presse ouvrière et les élus se firent les hérauts des revendications. Les ouvriers de la Marine se dotèrent, à partir de novembre 1909, du *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes*, se présentant expressément comme la caisse de résonance publique de leurs dizaines de revendications générales ou particulières³. Pour demeurer audible, il conserva un ton tout à fait respectueux vis-à-vis des supérieurs. On y critiquait les commissions

¹ République française. Ministère du travail et de la prévoyance sociale. Statistique générale de la France. *Annuaire statistique*. Trente-Troisième volume — 1913. MDCCCXIV, Imprimerie Nationale, Paris, p58.

République française. Ministère du travail. Statistique générale de la France. *Annuaire statistique*. Trente-septième volume — 1921. MDCCCXXII (1922), Imprimerie Nationale, Paris, p83.

S. Girandier, *op. cit.*, p374.

Louis Coudurier, *op. cit.*, p199.

² J.O.R.F/L – D. Lois de finances portant règlement définitifs des budgets des exercices entre 1886 et 1914.

³ *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes*. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine. Première année – Numéro un. Jeudi 20 novembre 1909, p1.

d'avancements qui ont été mises en place à partir de l'année 1900¹, on y demandait des machines-outils modernes² et défendait le maintien du port de Rochefort³. Inversement, plusieurs abus y étaient régulièrement dénoncés avec des demandes de réparation pour des ouvriers estropiés pendant le travail⁴, ou de réintégration pour des ouvriers injustement renvoyés⁵.

Très tôt, les préfets maritimes percevaient les possibles effets néfastes des promesses électorales des candidats à la députation qui finirent par s'immiscer dans les affaires intérieures de l'arsenal⁶. D'ailleurs, ni les ouvriers de la Marine ni les députés intéressés par la question ne cherchaient à faire croire le contraire. Le *Journal des arsenaux* publia, avant les élections de 1910, la liste des candidats pour lesquelles il appelait à voter⁷. De leur côté, les députés élus de cette manière, à l'image d'Albert Mahieu, élu de la Manche et président du groupe des ports et établissements de la Marine, annonçaient clairement que leur groupe interparlementaire avait pour but de défendre les intérêts de ces usines⁸.

Les ministres de la Marine et les préfets maritimes voyaient des municipalités et des circonscriptions, où se trouvaient les arsenaux et les usines des fournisseurs, passer du camp des conservateurs à celui des radicaux, voire des socialistes. Le Var qui était un « pays traditionnel » devint une province fortement républicaine⁹ au point que s'y était développée, fin 1870, la Ligue du Midi¹⁰. La Bretagne vit apparaître « les premiers noyaux urbains socialistes », s'appuyant sur les ouvriers et les syndicalistes des arsenaux¹¹. Dans le Morbihan, les socialistes arrivèrent à la mairie de Lanester en 1909, commune où, en 1911, 53 % des actifs

¹ *Ibid.*, Première année – Numéro cinq. Mardi 20 juillet 1909, p1.

² *Ibid.*, p2.

³ *Ibid.*, Première année – Numéro quatre. Lundi 5 juillet 1909, p1.

⁴ « Abus de pouvoir et révoltante inhumanité », *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine*. Première année – Numéro quatre. Lundi 5 juillet 1909, p5.

⁵ *Ibid.*, Deuxième année – Numéro 26. Dimanche 5 juin 1910, p4.

⁶ SHD BB8 767. Lettre confidentielle du même jour.

⁷ « Nos candidats », *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine*. Deuxième année – Numéro 23. Mercredi 20 avril 1910, p1. Pour Cherbourg, c'est M. Mahieu, maire de Cherbourg ; pour Brest c'est M. Goude ; pour Lorient c'est le député sortant Guieysse ; pour Rochefort c'est Lanessan ; et pour Toulon, c'est l'ancien député J-B Abel.

⁸ *Ibid.*, Deuxième année – Numéro 35. Jeudi 20 octobre 1910, p1.

⁹ Bruno Dumons, « Les « Blancs » du Var. Des pratiques politiques inexplorées (1850-1930) », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, 2011/3 (n° HS 7), p29-30.

¹⁰ Jean-Marie Mayeur, *op. cit.*, p21.

¹¹ Christian Bougeard, « Les socialistes en Bretagne, étapes et facteurs d'une implantation régionale réussie (1905-2012) », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, 2014/2 (n° HS 10), p 51.

étaient des marins d'État et surtout des ouvriers de l'arsenal de Lorient¹. A Brest, la bataille fut rude entre Pierre Biétry du mouvement jaune² et le candidat socialiste, Émile Goude³. Si Biétry triompha de lui d'une très courte tête aux élections législatives de 1906⁴, le socialisme était bien implanté à Brest et finit, quand même, par triompher en 1910⁵.

Les élus ne trahirent pas la confiance de leur clientèle électorale puisqu'ils ne s'économisèrent ni en interventions ni en demandes d'amendement pour servir leur cause. Au palais Bourbon, pendant les trente ans qui courraient des années 1880 aux années 1900, les députés Martin Nadaud⁶, La Vieille⁷, Liais, Gaudin de Villaine et Riotteau⁸, les députés Paul Guieysse⁹, l'amiral Vallon¹⁰, Isnard¹¹ et le sénateur amiral Véron¹² ne cessèrent de demander pour eux des améliorations de salaires, de meilleures conditions travail et des baisses de la durée du labeur journalier. Mais l'intervention qui eut le plus de visibilité fut celle de novembre 1905 menées par les députés socialistes, Jaurès, Allard et Prosper Ferrero dont le verbe se fit féroce, particulièrement contre Rouvier et contre le ministre de la Marine Thomson, symbole de la reprise en main des arsenaux. Ce dernier qui défendit son action contre cette « poignée d'agités » eut raison de ses trois adversaires qui réclamaient que le gouvernement soit blâmé pour avoir violé le droit de grève des ouvriers des arsenaux. Le blâme fut rejeté¹³.

Les municipalités posèrent globalement moins de problèmes, en dehors de celle de Brest où les socialistes entrèrent en 1904. Mais pour les autres comme celle de la Seyne-sur-mer où les radicaux furent élus, la Marine ne connut guère de difficultés. Certes, le conseil municipal

¹ Christophe Rivière, « L'ancrage du socialisme dans un département rural breton : l'exemple du Morbihan de 1905 à nos jours. Vecteurs de diffusion et facteurs de résistance », p111-132, dans *Un siècle de socialismes en Bretagne: De la SFIO au PS (1905-2005)*, Christian Bougeard (dir.). Rennes/Brest, 2008, PUR/CRBC.

² Christophe Maillard, « Pierre Biétry (1872-1918), un parlementaire iconoclaste », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, 2008/2 (n° 10), p130. 8886 contre 8292 voix.

³ *Id*, p166. Loge brestoïse du Grand Orient de France, *Les Amis de Sully*.

⁴ *Id*, p133.

⁵ *Id*, p166.

⁶ J.O.R.F/Débat du 1^{er} décembre 1882. Séance de la Chambre des députés du 30 novembre 1882. Intervention du député Martin Nadaud.

⁷ J.O.R.F/Débat du 5 juillet 1885. Séance de la Chambre des députés du 4 juillet 1885. Suite de la discussion du budget de l'exercice 1886. Question du député La Vieille pose une question au ministre.

⁸ J.O.R.F/Débat du 10 février 1888. Séance de la Chambre des députés du 9 février 1888.

⁹ J.O.R.F/Débat du 3 février 1898. Séance de la Chambre des députés du 2 février 1898.

J.O.R.F/Débat du 12 juillet 1904. Séance de la Chambre des députés du 11 juillet 1904.

J.O.R.F/Débat du 29 novembre 1907. Séance de la Chambre des députés du 28 novembre 1907.

¹⁰ SHD BB8 984. Commission mixte extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Études. 9e séance du 13 juin 1896. Projet de rapport sur la situation des ouvriers journaliers de la marine. Écrit le 11 juin 1896.

¹¹ J.O.R.F/Débat du 22 février 1902. 2e séance de la Chambre des députés du 21 février 1902. Intervention du député Isnard. Que les salaires de 3 Fr, soient majorés de 0,20 Fr.

¹² J.O.R.F/Débat du 23 novembre 1889. Séance du Sénat du 22 novembre 1889.

¹³ J.O.R.F/Débat du 18 novembre 1905. Séance de la Chambre des députés du 17 novembre 1905. Discussion d'une interpellation des députés Ferrero et Allard sur les causes des grèves des arsenaux maritimes.

vota des crédits, en avril 1902, pour la construction de la Bourse de travail, mais le maire Henri Pétin¹ adhérerait au programme réformiste modéré du parti radical et radical-socialiste, acceptant la propriété privée et rejetant l'antimilitarisme et le socialisme².

L'heure n'était plus à la répression contre ce que l'on jugeait comme une vile populace. Les attitudes plutôt conciliatrices de la part du ministère, après 1881, venaient de ce que ce dernier n'était plus tout puissant. L'historien américain Donald M. Reid écrit, à juste titre, que la Marine n'avait pas un pouvoir absolu de révocation car les arsenaux se trouvaient dans des zones assez peu industrialisées où les ouvriers spécialisés n'étaient pas disponibles immédiatement et en grand nombre³. L'expérience du directeur des constructions navales, Thibaudier, qui mit deux mois à recruter 60 ouvriers spécialistes, du fait des meilleurs prix dans l'industrie dans les grandes villes⁴ le prouve bien. Pour les mouvements de protestation de moyennes ampleurs, le congédiement des meneurs était suffisant pour en arrêter le cours, mais pour les grandes grèves, la Marine plia souvent.

d. *Le retour de l'ordre dans les arsenaux*

Toutes ces tergiversations qui émaillèrent les deux décennies 1880 et 1890 n'étaient, franchement, pas du goût des officiers de marine *ancien style*, ni de la presse réactionnaire. Selon eux, tous ces désordres venaient de la complaisance du ministre. Que ce fut l'ingénieur du génie maritime, Charles Ferrand, devenu président des CA Normand⁵, le publiciste conservateur brestois, Louis Coudurier⁶, le capitaine de vaisseau Albert Davin, conférencier à l'École supérieure de la Marine⁷, ou les sénateurs Delobea, le comte de Goulaine et l'amiral de la Jaille⁸, tous reprochèrent au ministre Pelletan d'avoir apporté son soutien moral aux syndicats et laissé s'introduire dans les arsenaux « des germes d'indiscipline », qui désormais dérangeaient la production. Le nouveau ministre Thomson changea d'attitude et se montra plus sévère, organisant le statut des ouvriers des arsenaux en fixant les classes, leurs proportions et

¹ *La Raison Seynoise, Organe du comité radical, radical socialiste et d'intérêts seynois*. Première année. N°3. 21 avril 1908, p1.

² *Ibid*, p4.

³ Donald Reid, *op. cit.*, p187.

⁴ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Rochefort. 40^{ème} séance du 14 septembre 1895 sous la présidence de Bouchard. Audition du directeur des constructions navales Thibaudier.

⁵ Charles Ferrand, « La crise des arsenaux de la Marine », *La Revue de Paris*, Treizième année, Tome quatrième, Juillet-Août 1906, p165.

⁶ Louis Coudurier, *op. cit.*, p9. Son président Vibert fut reçu par Pelletan lors du voyage de ce dernier.

⁷ Commandant Davin, *op. cit.*, p29-30.

⁸ J.O.R.F./Débat du 25 décembre 1903. Séance du Sénat du 24 décembre 1903.

leurs salaires journaliers par le décret du 13 juin 1907¹. Ses successeurs, gardèrent cette fermeté. Pierre Baudin qui devint ministre de la Marine, en 1913, n'était pas hostile au syndicalisme raisonné, mais il rejetait en bloc « les agités et les anarchistes de la Confédération du travail »². C'est pour cette raison que, pour lui, les fonctionnaires devaient rester à l'écart de ce syndicalisme « ténébreux » et « sanglant »³ qui souhaitait « le désordre dans l'Etat, la dislocation de la puissance publique »⁴.

Cependant, ce fut Delcassé qui, une fois assis dans le fauteuil de Colbert, activa une réforme qui remit drastiquement de l'ordre dans les arsenaux, avec la réaffirmation de la toute-puissance du Conseil de discipline de l'arsenal et du préfet maritime. Faisant suite à l'enquête parlementaire sur la Marine de 1909, cette mesure clarifia cet édifice juridique bâti en trente ans. Remplaçant le décret du 13 juin 1907 et profitant de la première annuité de 400 000 Fr accordée par le Parlement en 1912 sur les 1 600 000 Fr de crédit total, Delcassé fit décréter, le 12 mars 1912⁵, dans une logique à nouveau paternaliste, une augmentation globale des rémunérations, mais en même temps, un strict règlement de sanctions, incluant les ouvriers auxiliaires⁶. Le mois d'après, il fixa la procédure et le fonctionnement du Conseil de discipline par une instruction du 24 juin 1912⁷ qui était tout au désavantage de l'ouvrier⁸. Dans le même sens, il créa une Commission mixte consultative pour les questions ouvrières, comprenant des délégués syndicaux⁹, chargée seulement de donner son avis sur l'organisation générale du travail et le fonctionnement industriel et sur les dispositions à prendre pour faire baisser le prix de revient. C'est le ministre qui la convoquait et qui fixait le programme des questions à lui soumettre, gardant ainsi un contrôle sur les sujets abordés. Il intégra les ouvriers à la décision, par le biais de leurs délégués pour les détourner de l'activisme extrême du syndicalisme révolutionnaire, mais aucunement pour les associer réellement dans le processus de

¹ J.O.R.F/L – D du 14 juin 1907.

² Pierre Baudin. *La dispute française*. 1910, E. Fasquelle, Paris, p118.

³ *Id.*, p123.

⁴ *Id.*, p118.

⁵ J.O.R.F/L – D du 15 mai 1912.

⁶ J.O.R.F/L – D du 21 mai 1912. Décret du 18 mai 1912.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 juin 1912.

⁸ Le rapport de force est clairement en faveur des autorités de l'arsenal contre l'ouvrier. D'abord c'est le plaignant, qui nomme les membres du conseil de discipline non-ouvriers, qui sont majoritaires et directement sous l'autorité du préfet maritime. Le rapport d'enquête est secret, donc l'ouvrier ne peut rien objecter avant d'être mis face aux accusations lors de la tenue du conseil. Et finalement même si l'avis du conseil est favorable à l'ouvrier, le préfet maritime a toute latitude pour exercer son arbitraire, en choisissant de manière unilatérale une sanction disciplinaire prévue par les textes de loi.

⁹ J.O.R.F/L – D du 9 octobre 1912.

décision. La surveillance, elle, en revanche, continuait avec, en 1911, 85 ouvriers, dont 64 de Brest, qui ont été placés dans le Carnet B pour pacifisme¹.

e. L'agitation ouvrière chez les fournisseurs de la Marine

Fondamentalement, les grands chefs d'entreprises qui fournissaient la Marine avaient les mêmes problèmes et les mêmes attitudes que les ministres et les préfets maritimes. Les premières grandes grèves après la légalisation de 1864² furent d'abord chez la grande industrie minière de la Loire, fournisseuse de blindage, à Saint-Etienne et Saint-Chamond où ont été proclamées des communes locales en 1871. Chez les chantiers navals, il y eut aussi bon nombre de grèves plus ou moins heureuses, comme celles de 1898 aux Ateliers et Chantiers de la Loire, aux Ateliers et Chantiers de Bretagne, dans les chantiers Dubigeon³ ou chez les FCM, au Havre en 1878⁴ et à la Seyne-sur-mer avec pas moins de cinq grèves entre 1872 et 1910, dont quatre succès⁵.

A Rive-de-Gier et Firminy, le patronat considérait la grève comme une « calamité publique », persuadé, comme les amiraux, que tout ceci était organisé par « les agents aveugles de la société de l'Union internationale »⁶. Schneider et Cie, Marrel frères, Japy et les Forges et Aciéries de Denain & D'Anzin demeurèrent de farouches opposants à toute idée de syndicat ou de grève. Schneider et Cie, déjà impliqué « en coulisse » dans l'échec de la Commune du Creusot⁷, se dota en 1877 d'une organisation de mouchards qui lui permit, en 1883, de renvoyer les ouvriers qui tentèrent d'organiser un syndicat. L'entreprise faisait souvent appel à la police pour briser les grèves comme en mai 1899, puis en juillet 1900⁸. De même, Jules Charles-Roux, président des CA de Saint-Nazaire souhaitait que le gouvernement mette fin aux agissements des meneurs de la CGT, qui poussent les ouvriers à la grève⁹. Le patron M. Marrel était particulièrement opposé « au socialisme, au collectivisme et autres billevesées »¹⁰ autant

¹ Donald Reid, *op. cit.*, p202.

² Denis Woronoff, *op. cit.*, p450.

³ *Les Temps nouveaux*, Paris, 13 août 1898, p3. Les chanfreineurs réclamaient une augmentation de 0,25 Fr/j.

⁴ Albert Perrot, « La construction navale au Havre », *Fil Rouge*, n°9, Automne 1999, p6.

⁵ Juin 1872, décembre 1896, mars-avril 1898, 1808, et octobre-novembre 1910.

⁶ Anonyme, *Un message d'exhortation pour les ouvriers de Rive de Gier de reprendre le travail*, 8 juillet 1869, p1-3.

⁷ Pierre Milza, « L'année terrible ». *La commune. Mars-juin 1871*. 2009, Perrin, Paris, p163.

⁸ Jean Poiret-Clément, *Les rois de la métallurgie : Schneider et le Creusot*. (Paris-Vaugirard, 1er mars 1924), L'Idée Libre, p5-7.

⁹ Jules Charles-Roux, *Lettres d'un père à son fils (1905-1918)*. 2007, Ed. Jeanne Laffitte, Marseille, p89. Lettre de Jules Charles-Roux du 12 avril 1907.

¹⁰ Jules Huret, *Les grèves : enquête au Creusot, à Lille, Roubaix, Anzin, Lens, Marseille, Carmaux, Lyon, Saint-Étienne, Saint-Chamond, Rive de Gier, Albert, Besançon, Paris*. 1902, Editions de la Revue Blanche, Paris, p94.

que le marquis de Chasseloup-Laubat du groupe Schneider qui fustigeait « les rêvasseries énervantes et trompeuses du socialisme d'Etat »¹. Le conseil d'administration de Denain & D'Anzin, mené par l'antisocialiste Charles Kolb-Bernard² imputa ses mauvais résultats de l'année 1906 aux « effets de l'agitation gréviste et révolutionnaire »³. Henri Schneider et les six frères et neveux de la famille Marrel⁴ étaient particulièrement attachés au principe d'autorité dans l'usine, à la liberté économique et hostiles à toute intervention de l'Etat dans leurs affaires, au point de défendre le travail des femmes et des enfants et de rejeter la journée de 8 heures⁵. Gaston Japy⁶ comme Emmanuel Leroy-Beaulieu, administrateur de la Société générale de fabrication de dynamite considérait que le collectivisme était contraire à la liberté et au progrès⁷. Les tensions pouvaient parfois être extrêmes entre eux et les ouvriers. Gaston Japy était haï par l'extrême-gauche syndicaliste et républicaine qui l'accusait ouvertement d'être un réactionnaire⁸, un menteur⁹ qui a mis en place un « régime de servage féodal ». La situation faillit même devenir dramatique lorsque durant une grève, en octobre 1899, Gaston Japy rejeta leurs revendications d'augmentation de salaires et tenta, lui-même, à cheval et cravache en la main, de déloger les grévistes, manquant de se faire « massacrer ». Il en vint aussi, gravement, aux mains avec son cousin Henry qui avait accepté les revendications¹⁰.

Néanmoins, tout comme les chefs des arsenaux, les grands fournisseurs de la Marine ne se contentaient pas de réprimer. Eux, aussi, adoptèrent des stratégies plus indirectes, notamment, en créant, en 1904, le syndicalisme jaune, particulièrement orchestré par Schneider¹¹, Marrel¹² et Japy¹³ qui rejetaient la lutte des classes¹⁴. Le paternalisme était aussi bien partagé par les patrons, autant catholiques que protestants. Henri Schneider se réclamait

¹ Marquis de Chasseloup-Laubat, « Voyage en Amérique et principalement à Chicago », Paris, 1893, *Mémoires de la Société des ingénieurs civils de France* (Octobre 1892), p90.

² M. Kolb-Bernard, *Loi du 28 mars*. 1882, Imprimerie F. Levé, Paris, p13.

³ *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 14^e fascicule. 25 Juillet 1906, p790. Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries de Denain & D'Anzin. Assemblée générale ordinaire du 30 Mai 1906. Rapport du conseil d'administration.

⁴ Jules Huret, *op. cit.*, p93. M. Marrel affirmait : « L'intrusion de délégués dans l'usine, c'est la négation même de l'autorité des patrons, c'est l'anarchie. Pas d'autorité dans l'usine, pas de travail ».

⁵ Dominique Lejeune. *Interview de Henri Schneider par Jules Huret (Extraits, 1892-1897)* : Commentaire de texte. DEUG. Hypokhâgne du lycée Louis le Grand, France. 2002, p3.

⁶ Gaston Japy, *Réalités et utopies. : les idées jaunes*. 1906, Plon, Paris, p1-2.

⁷ Paul Leroy-Beaulieu, *Le collectivisme : examen critique du nouveau socialisme*. 1885, Librairie Guillaumin et Cie, Paris, 1885, pV.

⁸ Alfred Lina, « A la bataille », *Le Démocrate : Organe des Républicains radicaux et radicaux-socialistes du pays de Montbéliard*, 1906-05-02.

⁹ R. Borde, « Réponse aux mensonges de M. Gaston Japy », *Le Démocrate : Organe des Républicains radicaux et radicaux-socialistes du pays de Montbéliard*, 1906-05-02.

¹⁰ E. Briat, « Aux Etablissements Japy », *La Lanterne : journal politique quotidien*, 1899-10-23

¹¹ Denis Woronoff, *op. cit.*, p450.

¹² Jules Huret, *op. cit.*, p96.

¹³ *Id.*, p118.

¹⁴ Christophe Maillard, *op. cit.*, p126.

textuellement de la doctrine du catholicisme social et des encycliques papales à propos des devoirs du patron vis-à-vis de ses travailleurs¹. Il construisit des écoles pour les ouvriers comme le firent également les Holtzer qui confièrent cette tâche à leurs femmes². Henry Japy qui avait une vision peu flatteuse des ouvriers³ développa pour eux la retraite et contribua à la caisse de secours⁴. Les relations étaient meilleures dans les chantiers de taille moyenne, comme en atteste le directeur de l'établissement des FCM au Havre M. Bricard, en 1897, avec la caisse de secours mutuelle, organisée et financée par les ouvriers eux-mêmes⁵.

Ce qui résultait de tout ceci était que globalement, autant les ministres et amiraux, que les chefs des entreprises privées réussirent, par la répression ou la négociation, à maintenir leur activité de constructions d'armes navales en la protégeant du syndicalisme, du socialisme et des grèves qui ont sont la résultante logique. Ils pouvaient donc produire en fonction des programmes navals que réclamaient les besoins stratégiques du pays.

B. Les constructions navales et la stratégie de la Marine

1. Les programmes navals de 1871 à la Jeune École

a. Un programme naval classique pour une politique conservatrice

Au sortir de la Commune, la flotte française était intacte. Bien que le régime changea et avec lui sa politique étrangère, la flotte conserva à peu près le même rôle. La diplomatie française de Thiers⁶, et davantage avec Mac Mahon, intégra totalement les objectifs mesurés du maintien du *statu quo*, en phase avec la politique générale du recueillement. Avec l'élection de Mac Mahon, les ordres aux diplomates étaient de suivre « une politique résolument conservatrice, c'est-à-dire pacifique au dehors »⁷. Du point de vue colonial, la Marine devait juste déporter les condamnés et maintenir l'ordre contre les insurrections des indigènes comme en Nouvelle Calédonie en 1878 et 1879⁸. En Tunisie, elle a surtout surveillé les côtes pour

¹ Dominique Lejeune, *op. cit.*, p1.

² Joseph Prajoux. *Histoire de la Baronnie de Cornillon : notes et documents*. Lyon, 1900, Louis Brun p178.

³ Jules Huret, *op. cit.*, p125. Pour lui, l'ouvrier français était « en général est lent et indolent » et enfantin.

⁴ *Id.*, p115.

⁵ SHD BB8 995. Commission extra-parlementaire de la marine. Délégation des ports. Le Havre. 69^e séance du 17 juin 1897. Audition du directeur de l'établissement des FCM au Havre, M. Bricard et de l'ingénieur en chef du chantier M. Coville.

⁶ DDF, *Tome I*. Paris, Imprimerie nationale, MCMXXIX. Document n°5, 13, 120 et 193.

⁷ *Id.*, Document 207, p 238. Dépêche du 28 mai 1873 du duc de Broglie à l'ambassadeur de France à Berlin.

⁸ SHD BB8 769. Télégramme confidentiel du 4 février 1879 du chef de la division navale de la Nouvelle-Calédonie, pour le du ministre de la Marine.

arrêter la contrebande de poudre pour l'Algérie en révolte au début des années 1870¹ et montré le pavillon en 1878². Elle a permis également des gains territoriaux en Indochine³. Bien que le gouvernement fût paisible, certains officiers de marine et ingénieurs, comme les capitaines de frégate Cavelier de Cuverville⁴ et A. Riondel⁵ ou des ingénieurs de la Marine comme P. Dislère⁶, s'intéressaient de près au Royaume-Uni et à l'Italie comme de potentiels ennemis sur mer.

Ce fut dans l'optique de cette politique de stabilité internationale que le programme naval fut conçu. Le 29 août 1871, le Conseil d'Amirauté commença à se pencher sur la « reconstitution de la flotte » mais le programme n'a été établi qu'en 1872, avant d'être révisé en juillet et août 1879⁷. En 1872, on donna à la flotte la mission de disputer contre tout ennemi autre que l'Angleterre, les mers bordant la France, d'assurer les communications avec l'Afrique, de défendre les côtes de France et des colonies et d'attaquer le commerce ennemi. Pour cela, on prévoyait tous les types de bâtiments. Les mises en chantiers concernaient des cuirassés d'escadre pour le combat groupé ; des cuirassés de station pouvant voyager loin et longtemps et se battre en combat singulier ; des garde-côtes-torpilleurs à faible rayon d'action mais lourdement armés de torpilles pour protéger les ports et les rades ; tous types de croiseurs pour éclairer les escadres ; ainsi que des avisos, des canonnières de station et des torpilleurs. Tout a été examiné par le Conseil – épaisseur du blindage, vitesse, rayon d'action, artillerie – qui prit en compte les propositions d'Emile Bertin sur les croiseurs. Ce programme, s'il ne fut pas monolithique, était encore marqué par le sceau du conservatisme car les amiraux jugeaient que la guerre de course était très aléatoire et risquée. On n'écarta pas cette dernière, de manière catégorique, mais les amiraux doutaient de la réelle efficacité du torpilleur à quoi on préférait encore le croiseur qui était plus polyvalent et plus lourd⁸. Ainsi, le Conseil d'Amirauté prévoyait que pour maîtriser les flottes allemande et italienne, coalisées, en 1889, la France

¹ Documents diplomatiques. *Affaire de Tunisie, avec une carte de la Régence. 1870–1881*. Paris. Imprimerie nationale. M DCCC LXXXI. Document 4. Dépêche du chargé d'affaires de France à Tunis, le vicomte de Bomilieu pour le ministre des affaires étrangères, Jules Favre, le 11 mai 1871.

² *Id.*, Document 75. Télégramme du ministre de la Marine, le vice-amiral Pothuau du 5 février 1878 pour le capitaine de frégate commandant du *Cassard*.

³ Documents diplomatiques. *Affaires du Tonkin. Première Partie. 1874 – Décembre 1882*. M DCCC LXXXIII, Imprimerie nationale, Paris.

⁴ SHD BB8 764. Télégramme du 9 juillet 1878 de l'attaché naval à l'ambassade de France à Londres, le capitaine de frégate Cavelier de Cuverville pour le ministre de la Marine.

⁵ *Revue maritime et coloniale*. Tome 57. 1878, p172.

⁶ *Revue maritime et coloniale*. Tome 57. 1878, p90.

⁷ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté. Répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871.

⁸ SHD BB8 853. Séance du 6 août 1879. Etaient conviés à assister à la séance, l'Inspecteur général du génie maritime et le contre-amiral de Fauque de Jonquières.

devait mettre en chantier, pour 455 millions de francs, 28 cuirassés (donc 16 de 1^{ère} classe), 20 garde-côtes, 32 croiseurs, 32 canonnières, et 25 transports de toutes tailles¹.

A l'été 1879, le Conseil d'Amirauté entendit modifier ce programme pour « répondre à la guerre offensive et défensive » et déclara l'improbabilité d'une guerre avec les États-Unis et l'Angleterre. Les ennemis potentiels étaient l'Allemagne et l'Italie, voire éventuellement la Russie². En août, il reprit la discussion sur les remaniements à apporter au programme de 1872 et sur les caractéristiques pour la nouvelle flotte : armement, cuirassement, vitesse, rayon d'action de chaque type³. En dehors d'une foule de détails techniques sur les bateaux, l'inspecteur général Gervaise précisa que les bâtiments qui devaient escorter les escadres devaient être différents des croiseurs, avec une artillerie moins puissante et une plus grande vitesse⁴. Finalement, le Conseil d'Amirauté changea les noms des catégories de navires et, à l'unanimité, il fixa la flotte pour 1885 à 36 cuirassés (dont 26 d'escadre), 12 garde-côtes, 26 croiseurs, 32 avisos d'escadre, 26 transports et 65 bâtiments torpilleurs⁵. Globalement, ce programme a été un échec car, comme le prévoyait le député Eugène Lamy dans le rapport budgétaire de 1879, il n'a pas été réalisé pour 1885 et il fallut conserver une dizaine de bâtiments sans valeur militaire, qui étaient antérieurs à 1860, pour garder actifs 16 cuirassés de 1^{er} rang⁶. Le député radical des Bouches-du-Rhône, Félix Granet, soutenu par Edouard Lockroy, réclama des comptes et fustigea la lenteur de travaux des cuirassés⁷.

Les officiers de marine qui avaient conçu ces programmes navals avaient été formés au milieu et au début du siècle. Ils avaient reçu un enseignement tactique et stratégique classique et homogène. La tactique navale officielle de la Marine, instaurée en 1857, était toute tournée vers l'engagement et la concentration de la puissance des navires de lignes, suivant les principes tactiques terrestres, avec la formation d'une ligne de front pour la bataille, la protection des ailes par les divisions de réserve et le maintien du rang le plus serré possible pour augmenter la puissance de feu⁸. Les officiers généraux qui avaient la haute main sur les constructions navales au début de la III^e République n'en dévièrent pour ainsi dire pas, comme

¹ SHD BB8 853. Séance du 6 août 1879. D'après la présentation du contre-amiral Serre.

² SHD BB8 853. Séance du 4 juillet 1879 du conseil d'amirauté présidée par le vice-amiral Krantz.

³ SHD BB8 853. Séance du 6 août 1879. Étaient conviés à assister à la séance, l'Inspecteur général du génie maritime et le contre-amiral de Fauque de Jonquières.

⁴ SHD BB8 853. Séance du conseil d'amirauté du 8 août 1879, présidée par l'amiral Krantz.

⁵ SHD BB8 853. Séance du conseil d'amirauté du 16 août 1879, présidée par l'amiral Krantz.

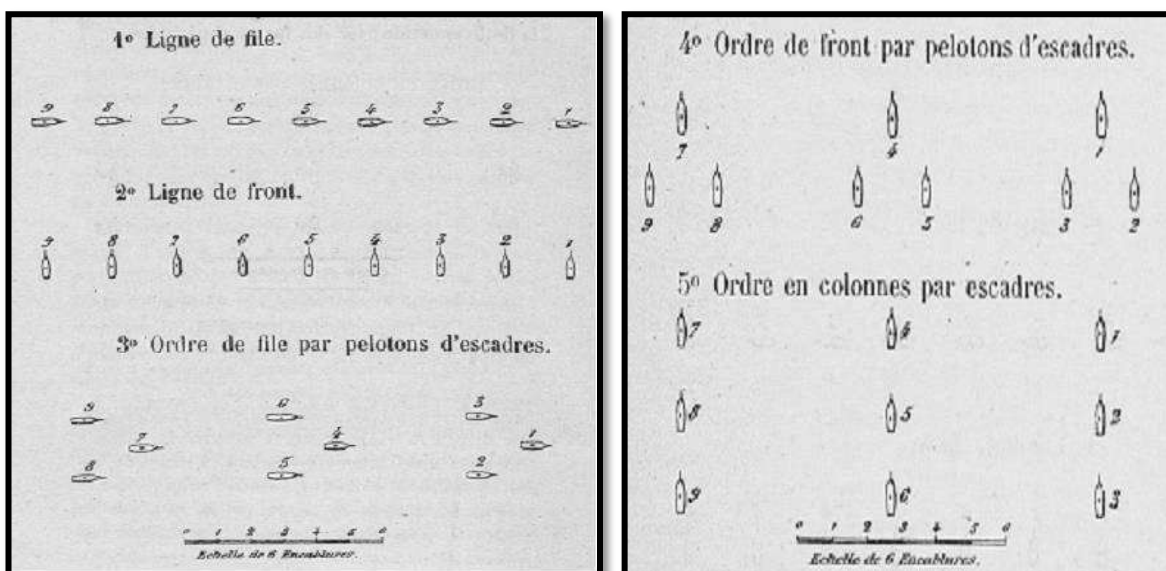
⁶ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II-De la vapeur à l'atome*, Paris, Lavauzelle, 1983, p151.

⁷ J.O.R.F/Débats du 29 novembre 1882. Séance de la Chambre des députés du mardi 28 novembre 1882.

⁸ Ministère de la marine et des colonies. *Tactique navale. Extrait comprenant 1°. Les instructions générales ; 2°. Les principes pour la chasse. 3°. La tactique navale à vapeur et à voiles*. 1857, Paris, J. Dumaine, p13-14.

le vice-amiral comte de Gueydon avec sa *Tactique navale, recherche des principes primordiaux et fondamentaux de toute tactique navale*, publiée en 1868¹. Ils étaient les héritiers du vice-amiral Bouët-Willaumez qui ne périt qu'en 1871 et dont les écrits tactiques étaient totalement bâtis pour le combat d'escadres cuirassées². On trouvait ces leçons, en 1872, chez un officier anonyme de la *Revue maritime et coloniale* qui préconisait « la concentration de force le plus rapidement possible sur le point le moins bien défendu par l'ennemi »³ ou chez le lieutenant de vaisseau M. de Penfentenyo, en 1872-1873⁴. Ces principes tactiques devaient mettre en œuvre les vues stratégiques de la maîtrise de la mer qui avait permis la victoire franco-anglaise sur la Russie, dans la guerre de Crimée⁵ et le ravitaillement durant le conflit de 1870⁶.

Plan n°1. Ordres habituels des escadres des cuirassés⁷



¹ Vice-amiral comte de Gueydon. *Tactique navale, recherche des principes primordiaux et fondamentaux de toute tactique navale*. 1868, Toulon, J. Laurent, p12.

² Vice-amiral Édouard Bouët-Willaumez, *Tactique supplémentaire à l'usage d'une flotte cuirassée*, le 1^{er} août 1864. 1865. Toulon. Imprimerie et Lithographie d'E. Aurel.

³ H. P. « Etude sur la tactique navale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 32. Septembre 1872, p88.

⁴ Lieutenant de vaisseau M. de Penfentenyo, *Revue maritime et coloniale*. Tome 37. Mars 1873, p425.

Lieutenant de vaisseau M. de Penfentenyo, « Travaux adressés à la Revue maritime et coloniale (octobre) : Projet de tactique navale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 35. Novembre 1872, p382-383.

⁵ Louis Nicolas, *op. cit.*, p94.

⁶ Jean de Préneuf, « Un vrai-faux déclin ? (1870-1914) », dans *L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 dans Études marines*, sous la direction de Philippe Vial, N°4 - Mars 2013, Centre d'études supérieures de la Marine, p16.

⁷ Vice-amiral Édouard Bouët-Willaumez, *op. cit.*, p14-15.

Conséquemment, dans les années 1870, les principaux membres du Conseil d'Amirauté étaient acquis à la construction des cuirassés, comme le vice-amiral Penhoat¹ qui, en 1879, dans ses *Éléments de tactique navale* se réclamait de lord John Clerk² dont un des credo était que la flotte de guerre qui disposait de plus de puissance serait inévitablement victorieuse³. Ces conceptions favorisant la puissance de l'artillerie demeuraient dominantes avec le lieutenant de vaisseau A. Le Pontois⁴. Le capitaine de frégate Cavelier de Cuverville, lui, insistait sur l'importance de l'utilisation de l'artillerie pour perforer les cuirasses en armant les extrémités des bâtiments de combat pour les plans de tirs en chasse et en retraite⁵ et le vice-amiral Touchard prêchait pour un navire cuirassé sans mâture⁶, et pour la continuation de cette « lutte sans trêve » du canon et de la cuirasse⁷.

b. La Jeune École et les tensions internationales

Cette orthodoxie ne muselait pour autant pas toute l'innovation doctrinale car l'insoluble problème de la supériorité de la *Royal Navy* obligeait à rechercher des solutions en dehors du dogme. En 1876, le vice-amiral Bourgeois pensa à la construction d'un nouveau type de navire cuirassé, exclusivement lanceur de torpille⁸ et le lieutenant de vaisseau Chabaud-Arnault, à la vue des expériences de la guerre de Sécession et de la guerre russo-turque, commença à considérer que l'attaque d'une escadre au mouillage par des torpilles pouvait être efficace⁹. La guerre de course qui était dans la bouche du Conseil d'Amirauté, depuis le milieu du siècle¹⁰, refit surface et fut portée par le vice-amiral Touchard qui l'intégra dans les « trois modes d'action » de la flotte : la guerre d'escadre avec le cuirassé, la guerre des côtes avec le garde-

¹ Martin Motte, *op. cit.*, p123.

² John Clerck, *An Essay on Naval Tactics, Systematical and Historical, Part I*, MDCCXC, T. Cadell, London.

³ Vice-amiral Penhoat. *Éléments de tactique navale*. 1879, Paris, Berger-Levrault et Cie, p4.

⁴ Lieutenant de vaisseau A. Le Pontois, « Du rôle de l'artillerie dans le combat d'escadre », *Revue maritime et coloniale*. Tome 67. 1880, p181. Écrit à Lorient, le 1^{er} janvier 1878.

⁵ Capitaine de frégate C. de Cuverville « Quelques réflexions sur les ordres de bataille et sur le mode d'emploi de l'artillerie dans les combats d'escadres », *Revue maritime et coloniale*. Tome 51. 1876, p706.

⁶ Vice-amiral Touchard, « Encore la question du décuirassement », *Revue maritime et coloniale*. Tome 50. 1876, p334.

⁷ Vice-amiral Touchard, « La question du décuirassement », *Revue maritime et coloniale*. Tome 36. Novembre 1873, p547. Écrit en décembre 1872.

⁸ Vice-amiral Bourgeois, « Etudes sur les manœuvres des combats sur mer », *Revue maritime et coloniale*. Tome 49. 1876, p826.

⁹ Lieutenant de vaisseau Chabaud-Arnault, « De l'emploi des torpilles comme armes des canots à vapeur contre les bâtiments », *Revue maritime et coloniale*. Tome 62. 1879, p5.

¹⁰ SHD BB8 853. Procès-verbal de la séance du conseil d'amirauté du 29 mai 1852.

côte et la guerre de course avec le croiseur¹ qui devait attaquer le commerce ennemi ainsi que ses croiseurs² et qui n'avait pas de blindage³.

Le retournement de l'attitude du gouvernement français sur la scène internationale ne trouva à s'exprimer réellement qu'à partir de la République des républicains lorsque ceux-ci arrivèrent à faire démissionner Mac-Mahon, à piétiner le gouvernement de l'ordre moral et à sortir du recueillement. L'arrivée au pouvoir des républicains coïncidait avec un regain de tensions internationales, ce à quoi ils jugèrent bon de participer. La Duplice fut conclue entre Bismarck et l'Autriche-Hongrie en 1879 pour stabiliser la poussée des Russes⁴ et autres Slaves dans les Balkans. La rivalité entre la France et l'Italie, à propos de la Tunisie, était forte au point qu'en 1878 Waddington adressa des menaces de guerre à la « sœur latine »⁵, ce qui n'eut d'autre effet que de la pousser dans les bras des puissances germaniques⁶. La tension fut telle, avec le royaume d'Humbert I^{er}, que des deux côtés des Alpes, on se prépara sérieusement à faire parler le canon⁷. Bien que jouissant d'une sympathie culturelle chez les officiers de marine, la sœur transalpine fit longtemps l'objet de leur méfiance à cause d'un préjugé sur le « caractère italien », supposé toujours prêt à échafauder une « combinaison souterraine »⁸.

Des points de friction commençaient à apparaître en Afrique et en Asie avec les Britanniques, du fait de la relance de la politique d'expansion coloniale. En Egypte, la déconvenue fut cuisante lorsque les Anglais occupèrent et administrèrent le pays *de facto* en 1882. Les points de friction surgirent aussi en Afrique équatoriale⁹ et orientale¹⁰, au Maroc¹¹, à

¹ Vice-amiral Touchard, « La question du décuirassement », *Revue maritime et coloniale*. Tome 36. Novembre 1873, p553.

² *Id.*, p558.

³ Vice-amiral Touchard, « Encore la question du décuirassement », *Revue maritime et coloniale*. Tome 50. 1876, p303.

⁴ DDF, *Tome III*. MCMXXXI, Imprimerie Nationale, Paris. Document 11. Dépêche du 31 janvier 1880 de M. de Moüy, chargé d'affaire à Vienne pour M. de Freycinet, ministre des affaires étrangères.

⁵ DDF, *Tome II*. MCMXXXI, Imprimerie Nationale, Paris. Document 352. Dépêche secrète du 13 octobre 1878 de Waddington à M ; de Noailles, l'ambassadeur de France à Rome.

⁶ La première Triplice est formée le 20 mai 1882, renouvelée le 20 février 1887 puis en 1896.

⁷ SHD BB8 769. Note du 14 février 1881, pour le cabinet du ministre.

« Les arsenaux maritimes de l'Italie, d'Autriche, de la Turquie et de la Russie », extrait du *Mémorial du Génie maritime*, *Revue maritime et coloniale*. Tome 48. 1876, p792.

SHD BB8 752. La hiérarchie militaire française désigne ces lieux comme cibles. En témoignent les lettres du 21 mars 1874, échangées entre les ministres de la guerre et de la marine.

Mariano Gabriele, « La marine italienne de 1870 à 1900 », dans *La marine italienne. De l'Unité à nos jours*, Michel Ostenc (Dir.). Paris, 2005, Economica, p21.

⁸ Contre-amiral Réveillère, *L'Europe-Unie (Autarchie)*. 1896, Berger-Levrault, Paris, p48.

⁹ DDF, *Tome V*. MCMXXXIV, Imprimerie Nationale, Paris, Document 214, p 231-232. Dépêche du 4 mars 1884 de Waddington, ambassadeur à Londres pour Jules Ferry.

¹⁰ DDF, *Tome X*. MCMXLVIII, Imprimerie Nationale, Paris, Document 42.

¹¹ *Id.*, Document 126, page 183. Dépêche confidentielle du 23 janvier 1893 du ministre de France à Tanger, M. d'Aubigny pour M. Develle, ministre des affaires étrangères.

Mascate, au Siam et en Indochine¹, où la Marine était en première ligne². L'hostilité envers l'Allemagne, elle, fut toujours latente, même lorsqu'elle était tue. A partir de 1881, les Affaires étrangères firent espionner les arsenaux allemands de Kiel, Wilhelmshaven, Brême et Stettin par l'intermédiaire des Danois³. Certains diplomates ont même pu craindre une grande coalition anti-française « dans le giron bismarckien », avec la Russie qui avait signé le traité de réassurance du 18 juin 1887 ou avec le Royaume-Uni⁴ et l'Entente de la Méditerranée, le 12 février 1887⁵, rejointe le 24 mars par l'Autriche-Hongrie et le 4 mai par l'Espagne. Durant les années 1880, la France paraissait bien isolée des autres puissances qui avaient toutes des traités entre elles.

Pour dégager le pays de ces périls, les officiers de marine durent concocter un programme naval des plus polyvalents et donc innover. Tout le long des années 1880, le Conseil d'Amirauté s'est penché sur des programmes navals pour transformer la flotte en un outil capable de répondre à la nouvelle situation internationale. Durant la première moitié de la décennie, le Conseil ne modifia pas grandement son cap. Il se réunit le 6 mai 1881 pour statuer sur un autre programme de la flotte en projet⁶ et en conclut qu'il y avait nécessité de posséder à la fois des torpilleurs, des croiseurs et des vaisseaux de ligne⁷. L'ensemble de ces délibérations prit fin, le 7 janvier 1887. Entre-temps, il s'est penché sur les moyens d'attaque des croiseurs à grande vitesse, le 27 janvier 1882, puis a étudié le rôle du croiseur dans les guerres à venir, le 21 mai 1886⁸. Ce qui en ressortit en 1885, c'était la conservation des principaux crédits pour les cuirassés et les garde-côtes qui emportaient 21 millions de francs sur les 38,4 du budget des constructions neuves alors que les croiseurs et les torpilleurs éclaireurs en avaient presque trois

¹ *Id.*, Document numéro 140, page 198-202. Dépêche confidentielle du 26 janvier 1893 du ministre des affaires étrangères Develle, à Waddington, ambassadeur de France à Londres.

² SHD BB8 784. En 1886, la division navale de l'Océan indien comprenait 15 navires.

Documents diplomatiques. *Affaires du Tonkin. Première Partie.* 1874-Décembre 1882. MDCCCLXXXIII, Paris, 1883, Imprimerie nationale.

J.O.R.F/L – D du 31 juillet 1885. Partie non officielle.

J.O.R.F/L – D du 18 octobre 1882. Décret du 12 octobre 1882.

³ SHD BB8 757. Lettre du 13 mai 1881 du conseiller d'État Cent??ry [illisible] pour le ministre de la Marine.

SHD BB8 775. Document des Affaires étrangères du 17 mai 1881.

⁴ DDF, *Tome VI bis.* MCMXXXVIII, Imprimerie Nationale, Paris. Document 68, p 146, Télégramme « Très confidentiel » du 17 décembre 1887 de Waddington, ambassadeur à Londres pour Flourens, ministre des affaires étrangères.

DDF, *Tome XVI*, Document 139. Dépêche confidentielle du 12 mai 1900 de l'ambassadeur de France à Berlin, M. de Noailles au ministre des affaires étrangères Delcassé. « Trafalgar et Sedan se donnent la main ».

⁵ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome.* 1983, Lavauzelle, Paris, p150.

⁶ SHD BB8 967. Conseil d'Amirauté – Répertoire des affaires soumises au Conseil d'Amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871.

⁷ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p454.

⁸ SHD BB8 967. Conseil d'Amirauté – Répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871.

fois moins avec 7,3 millions¹. Ne pouvant sécuriser la route vers l'Indochine, en 1885, en internationalisant et démilitarisant les eaux du canal de Suez, Jules Ferry et son gouvernement n'avaient eu d'autre choix que de continuer les constructions de cuirassés face aux Anglais qui refusaient la réduction de leurs forces navales en Egypte².

Le changement radical ne survint qu'en 1886. L'amiral Aube devient ministre de la Marine en janvier sous le cabinet Freycinet, jusqu'au 30 mai 1887. Il poussa le Conseil d'Amirauté à accepter sa stratégie qui consistait à utiliser des croiseurs et avisos contre le commerce britannique dans l'Atlantique, à concentrer les défenses mobiles et les meilleurs garde-côtes dans la Manche pour défendre la côte normande et bloquer la flotte allemande dans ses ports et, enfin, à rassembler en Méditerranée la totalité des cuirassés pour briser les escadres italiennes³. Cependant le Conseil ne le laissa pas totalement réformer à sa guise puisqu'en juillet 1886, mené par l'amiral Roussin, il désapprouva la diminution des cuirassés de l'escadre d'évolutions, mais approuva un rapport rédigé par Martin, Zédé et Gervais sur le rôle du croiseur dans la guerre future qui serait de détruire les bâtiments de commerce ennemi, tout en refusant le combat. Le Conseil décida que ce croiseur pèserait 4000 t et aurait une vitesse de 19 nœuds. En outre, le Conseil réclama, unanimement, d'achever les cuirassés qui étaient sur cale, mais également de construire d'urgence une flotte de bâtiments légers, dont des torpilleurs pour la défense des côtes et des ports de commerce, mais aussi 8 éclaireurs, avisos de course et 10 croiseurs de haute mer de 4000 t⁴ afin d'avoir la flotte équilibrée. Celle-ci devait permettre, donc, de servir les plans de guerre de la Marine de 1888 qui consistaient en l'attaque simultanée des côtes italiennes et allemandes⁵. L'impréparation matérielle fut relevée par beaucoup de députés, et pour le coup, sans aucune distinction idéologique. L'amiral Dompierre d'Hornoy accusa le gouvernement d'abandonner complètement la flotte⁶ et Paul Deschanel critiqua le grand retard technologique de la flotte française à cause des croiseurs, quasi tous en

¹ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p457.

² Documents diplomatiques. *Commission internationale pour le libre usage du canal de Suez. Avril-novembre 1885*. M DCCC LXXXV, Imprimerie nationale, Paris. Elle s'est réunie à Paris au Quai d'Orsay le 30 mars 1885.

³ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p462.

⁴ *Id.*, p465.

⁵ Charles Rope (Ancien officier de Marine). *Rome et Berlin. Opérations sur les côtes de la Méditerranée et de la Baltique au printemps de 1888*. 1888. Berger-Levrault, Paris.

⁶ J.O.R.F./Débats du 8 février 1888. Séance de la Chambre de députés du 7 février 1888.

bois¹. Gerville-Gréache n'était pas plus tendre dans ses propos lorsqu'il alléguait que la flotte française, en 1889, était « inférieur[e] aux effectifs combinés de la triple alliance »².

Ce ne fut pas un hasard si c'était Théophile Aube qui appuya cette nouvelle doctrine au Conseil d'Amirauté car on peut bien lui décerner le titre de pionnier de la Jeune École. C'était lui, encore capitaine de vaisseau qui, rompant avec toute la culture de ses officiers de marine contemporains, posa les jalons de la novation doctrinale en affirmant que « ce qu'on appelait autrefois la domination des mers, n'est plus en effet possible aujourd'hui »³. Sa pensée, dès 1873, fit voler en éclat le principe de mesure en posant la destruction de la flotte de commerce ennemie comme « but unique », plus efficace et plus facile que d'envoyer par le fond une escadre⁴. Il précisa que cette stratégie visait bien le Royaume-Uni, qu'elle devait se faire sans considération aucune pour la morale et que son instrument devait être « le croiseur à marche supérieure »⁵. Conservant toujours ces idées comme un socle de pensée, il les enrichit, en 1882, par un article fameux, *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, dans lequel il brisa le dernier totem des officiers de marine. Ses victimes étaient le cuirassé, qu'il considérait comme très vulnérable au mouillage⁶, et l'idée qui le présupposait selon laquelle un navire devait contenir toute la puissance offensive et défensive⁷.

La Jeune École, réelle fille des idées de son temps, était « techniciste » et « positiviste », proche du parti colonial et des officiers subalternes. Elle toucha donc assez peu les membres du Conseil d'Amirauté où les officiers étaient peu enclins à l'innovation stratégique et assez rebutés par l'aspect « terroriste » de la guerre de course⁸. En revanche, elle eut quelque influence sur les ingénieurs de la Marine, esprits plus conformes au « positivisme » de la Jeune École. Emile Bertin était acquis à l'idée que le croiseur était dangereux pour le commerce ennemi, même si certains paquebots modernes avaient la vitesse nécessaire pour lui échapper⁹. Paul Dislère, partisan continu de la Jeune École, considérait comme tout à fait moral et

¹ J.O.R.F/Débats du 30 octobre 1888. Séance de la Chambre des députés du 29 octobre 1888.

² J.O.R.F/Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre des députés du 17 juin 1889. 53 cuirassés contre 62 ; 61 croiseurs contre 79 et de 140 torpilleurs contre 282.

³ Capitaine de vaisseau T. Aube « La guerre maritime », *Revue maritime et coloniale*. Tome 36. Mars 1873, p683-684.

⁴ *Id.*, p686.

⁵ Théophile Aube, « L'Avenir de la Marine française – Le décuirassement, la guerre de course, la réduction du personnel », *Revue des Deux Mondes*, 3^{ème} période, tome 4, 1874, p. 175-196.

⁶ Contre-amiral Théophile Aube, « La guerre maritime et les ports militaires de la France », (extrait de la *Revue des Deux-mondes*), *Revue maritime et coloniale*. Tome 72. 1882, p26.

⁷ *Id.*, p12.

⁸ Jean de Préneuf, *op. cit.*, p25-26.

⁹ E. Bertin, « Evolution de la puissance défensive des navires de guerre », *Revue des Deux Mondes*, tome 30, 1905, p555.

souhaitable que la France armât une flotte de croiseurs pour protéger la Marine marchande et ruiner le commerce ennemi¹ et constatait que le rôle des escadres était en train de diminuer dans les flottes. Ainsi, il estimait que les qualités les plus appréciables d'un navire étaient la facilité d'évolutions et un déplacement relativement faible, les dernières étant la puissance offensive et la protection².

Les élus firent beaucoup pour le succès de la Jeune École. Dire que celle-ci et son navire préféré, le torpilleur, sont devenus très populaires parmi les hommes politiques républicains et surtout radicaux est désormais un acquis historiographique difficile à discuter. Ils y voyaient un navire représentant la démocratie, le progrès scientifique et la victoire du nombre contre la qualité qui est, elle, représentée par les cuirassés conservateurs³. D'ailleurs, celui qui s'y opposait à la Chambre, l'amiral Dompierre d'Hornoy, était devenu député conservateur et attaqua ouvertement l'amiral Aube pour s'être bercé d'un « beau rêve » sur les capacités offensives des torpilleurs, tout juste bons à défendre les côtes, mais impuissants « pour l'attaque en pleine mer »⁴.

La Jeune École reçut le soutien d'hommes, comme Lamy, qui mettait en avant la vulnérabilité des cuirassés face au pouvoir destructeur futur des torpilles⁵, mais aussi de M. de Mahy qui était membre de la Commission de la Marine du Parlement⁶. Lockroy qui fut ministre s'en déclara aussi partisan⁷. Les publicistes renommés ne furent pas en reste, touchant le public et mettant sur le gouvernement la pression de l'opinion. Gabriel Charmes qui était un ami de l'amiral Aube⁸ fut le premier, dans *La Réforme de la Marine*, à se réclamer de lui et de son principe de division du travail qu'il voyait comme « la grande loi de l'avenir ». Qualifiant le cuirassé et la réunion de ses qualités offensives et défensives de forfaiture, il voulut qu'on le remplaçât par deux types de navires bien moins chers, le torpilleur qui attaque nuitamment en meute et le croiseur rapide qui doit « tomber sans pitié sur le faible et fuir sans fausse honte de toute sa vitesse devant le fort »⁹.

¹ Paul Dislère. *Les Croiseurs. La Guerre de course*. 1875, Gauthier-Villars, Paris. Avant-propos, pVI.

² Paul Dislère. *La Guerre d'escadre et la guerre de côtes (les nouveaux navires de combat)*. 1883, Gauthier-Villars, Paris, p184.

³ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. Lavauzelle, 1983, Paris, p164.

⁴ J.O.R.F/Débats du 8 février 1888. Séance de la Chambre de députés du 7 février 1888.

⁵ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. Lavauzelle, 1983, Paris, p153.

⁶ SHD BB8 1900. Bilan de la marine. 1898.

⁷ Edouard Lockroy, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. 1897, Berger-Levrault et Cie, Paris, p31.

⁸ Contre-amiral Théophile Aube, *A terre et à bord. Notes d'un marin*. 1884, Berger-Levrault et Cie, Paris. Préface de Gabriel Charmes.

⁹ Gabriel Charmes, « La Réforme de la Marine », *Revue des Deux Mondes*, Paris, 1884.

Charmes influença indéniablement le ministre Auguste Gougeard qui s'en inspirait ouvertement¹. Malgré cette filiation intellectuelle, ce dernier avait une position stratégique un peu spécifique. Bien qu'il rejetait la course entre le canon et la cuirasse et qu'il considérait « que la recherche de la vitesse maxima appliquée au bâtiment de guerre, est la seule voie dans laquelle la Marine puisse espérer trouver le succès »², il ne voulait pas non plus de torpilleurs tellement légers qu'ils en deviennent incapables de tenir la mer³ et pensait que la guerre de course contre les grandes marines européennes relevait de « procédés un peu enfantins ». Ainsi, pour lui, la nouvelle stratégie de la Marine devait être de menacer la route des Indes avec deux nouveaux types de navires⁴ dotés d'une grande vitesse, qualité maitresse qui deviendrait « la cause véritablement déterminante de succès ou de revers »⁵. Il faudrait donc de nouveaux croiseurs en acier, assez rapides pour, à la fois, se jouer des cuirassés ennemis et pour annuler l'avantage de vitesse des torpilleurs adverses⁶ ; et de grands torpilleurs plus rapides avec une artillerie et des tubes lance-torpilles, capables de naviguer en haute mer et de s'y battre⁷. De rares officiers de marine, plus discrets, publièrent anonymement pour justifier la guerre de course⁸.

2. Les programmes navals de la Jeune École au navalisme

a. Les programmes navals à l'ère des alliances

La France sortit de son isolement lorsque le traité de réassurance n'a pas été reconduit par la Russie et que les tensions dans les Balkans devinrent fortes entre Autrichiens et Russes. Les alliances se cristallisèrent et poussèrent la Russie vers la France, en 1890⁹, permettant en 1891 à Freycinet, alors ministre de la guerre et président du Conseil, d'annoncer clairement que la France était redevenue « un facteur important de l'équilibre européen »¹⁰. Profitant de cette position recouvrée, les gouvernements successifs se montrèrent bien plus entreprenants sur la scène internationale. Ils équilibrèrent la menace navale britannique en Espagne par l'influence

¹ Auguste Gougeard, *La marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*. 1884, Paris, Berger-Levrault, p4.

² *Id.*, p5-6.

³ *Id.*, p3.

⁴ *Id.*, p21-22.

⁵ *Id.*, p49.

⁶ *Id.*, p60.

⁷ *Id.*, p62.

⁸ Anonyme, *Guerre navale (Opinion d'un marin)*

⁹ DDF, *Tome VIII*. MCMXXXVIII, Imprimerie nationale, Paris. Document 165, p 234. Rapport secret du 15/27 août 1890 du général de Boisdeffre, chef d'état-major général au ministre de la guerre Freycinet.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 10 octobre 1891. Partie non officielle : Discours tenu au banquet offert par la municipalité de Marseille le 8 octobre 1891.

commerciale et financière, n'abandonnèrent toujours pas, en 1896, leurs prétentions en Egypte et dans l'empire ottoman¹ et entretenirent cette alliance franco-russe qui inquiétait les Anglais. Ceux-ci, répondirent par l'augmentation des forces navales de l'Empire² par le *Naval Standard Act* de 1889 et le *Supplementary Naval Act* de 1894³, ce qui les mena sous le gouvernement du marquis de Salisbury, en 1898, à une reprise en main sécuritaire de la route des Indes, en Asie centrale et en Méditerranée⁴. Par ailleurs, les diplomates français avaient bon espoir de détacher l'empire d'Autriche-Hongrie de l'alliance allemande⁵. Bref, pour appréhender ce contexte international, il fallait la flotte adéquate.

Pour la forger, le Conseil supérieur de la Marine s'est réuni dix fois entre décembre 1889 et octobre 1891 pour traiter, à plusieurs reprises, la question des cuirassés et de leur artillerie. Les 23 et 27 décembre 1889, il étudia les programmes des constructions neuves des cuirassés, le 25 novembre 1890 ce fut le tour des cuirassés et des croiseurs de stations et le 19 octobre 1891, il examina l'utilisation des torpilleurs de haute mer dans les escadres⁶. Le Conseil Supérieur fut clairement le responsable des hausses des constructions de navires, émettant le vœu unanime de ses membres en octobre 1891, de pousser au maximum les constructions navales, au détriment du reste⁷. Ces séances ne cessaient de confirmer qu'il ne concevait de flotte qu'équilibrée entre les différents types de navires. Ces membres sont tous tombés d'accord pour faire que la division type se compose de 3 cuirassés et qu'une escadre comprenne 2 ou 3 divisions cuirassées, soit 6 ou 9 cuirassés accompagnés de tous les autres types de navires. Ils demandèrent 40 torpilleurs de haute mer qui « sont une des nécessités de la guerre maritime actuelle » en plus de 8 contre-torpilleurs d'escadre⁸.

Ces réflexions accouchèrent du programme défini par le Conseil Supérieur, le 22 novembre 1890. Ce dernier prévoyait pour le 1^{er} janvier 1895 une flotte d'escadre avec 15

¹ DDF, *Tome XII*, MCMLIV, Imprimerie nationale, Paris. Document 407. Dépêche du 13 juin 1896 de l'ambassadeur de France à Madrid M. de Reverseaux au ministre des affaires étrangères Hanotaux.

Id., Document 357. Télégramme très confidentiel du 29 mars 1896 du ministre d'affaires étrangères Bourgeois, pour l'ambassadeur de France à Constantinople.

SHD BB8 752. En juin 1880, le ministre de la guerre transmet au ministre de la Marine, des informations recueillies par son attaché militaire à Madrid, sur la défense des côtes espagnoles.

² DDF, *Tome XI*, Série 1, Document 33. Dépêche du 29 janvier 1894 de M. Decrais, ambassadeur de France à Londres pour Casimir-Perier, ministre des affaires étrangères.

³ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p171.

⁴ DDF, *Tome XIV*, Série 1, Document 47. Dépêche du 9 février 1898 de l'ambassadeur de France à Londres M. de Courcel pour le ministre des affaires étrangères Hanotaux.

⁵ DDF, *Tome XIV*, Série 1 Document 401. Dépêche du 30 septembre 1898 de l'ambassadeur de France à Vienne, M. de Reverseaux, pour le ministre des affaires étrangères Delcassé.

⁶ SHD BB8 2424-2. Réunions du conseil supérieur de la marine.

⁷ SHD BB8 2424-2. Séance du 14 octobre 1891 du conseil supérieur de la marine.

⁸ SHD BB8 2424-2. Séances des 12 et 13 octobre 1891 du conseil supérieur de la marine.

cuirassés, 23 croiseurs des trois classes, 6 croiseurs-torpilleurs, 3 transports d'escadre et 24 torpilleurs de haute mer ; une flotte de défense des côtes de 10 cuirassés, 18 garde-côtes, 8 canonnières cuirassées, 12 avisos-torpilleurs et contre-torpilleurs et de 170 torpilleurs ; et enfin une flotte de stations de 10 cuirassés, 24 croiseurs, 28 avisos et de 16 canonnières¹. Cependant, dès début 1892, sa réalisation fut repoussée pour 1901², conservant la division en trois flottes mais modifiant en profondeur les proportions du nombre des types de navires. En plus de ce programme de constructions neuves, le ministère continua à améliorer l'artillerie. En mai 1891, il accepta la proposition du général Du Pan, directeur de l'artillerie, de remplacer en urgence des canons de navires par des canons à tir rapide. L'opération ne concerna pas moins de 170 canons avec leurs affûts (de 10 à 30 cm), sur les 13 cuirassés ainsi que sur 17 canonnières³. Le Conseil Supérieur approuva, à l'unanimité, ce programme et prévoyait d'en installer 215 de 10 à 16 cm à la fin de 1892⁴.

A mesure que la décennie 1890 avançait et que les ennemis maritimes de la France se renforçaient, le Conseil Supérieur fit des modifications sur le programme 1891 car il lui paraissait, de plus en plus évident, que ce dernier ne serait jamais mené à bien dans les temps voulus. En 1894, ses membres reconnurent qu'il était désormais impossible d'avoir autant de cuirassés que la Triple Alliance, mais qu'il en fallait impérativement 24 pour 1904. En désespoir de cause, il a émis plusieurs avis, favorisant plutôt la guerre de course, avec la construction de 12 croiseurs-cuirassés rapides et endurants de 2000 t, l'amélioration des torpilleurs de haute mer et l'extension du rayon d'action des avisos. Le Conseil vota même unanimement un programme supplémentaire « sur la proposition du ministre, [pour] la construction de deux croiseurs rapides ayant pour mission la destruction du commerce ennemi »⁵.

Ces modifications étaient nécessaires tant que l'alliance avec la Russie n'arrivait pas à combler le retard sur la puissance navale de la Triple Alliance, toujours en expansion⁶. Mais rien n'y fit. La Marine française était dépassée par la marine du Reich, talonnée par la marine transalpine et se retrouvait sérieusement en danger, au point qu'en mars 1896, le ministre Lockroy convoqua, à nouveau, le Conseil Supérieur pour redéfinir en profondeur les buts

¹ SHD BB8 2424-2. Compte rendu confidentiel. Séance du conseil supérieur de la marine du 22 novembre 1890.

² SHD BB8 2424-2. Note de la 3e section de l'état-major général du 1^{er} janvier 1892.

³ SHD BB8 2424-2. La demande a été appuyée par les signatures du directeur du matériel Bienaimé et du vice-amiral chef d'état-major général, Vignes.

⁴ SHD BB8 2424-2. Séance du 14 octobre 1891 du conseil supérieur de la marine.

⁵ SHD BB8 2424-2. Séance de décembre 1894.

⁶ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II-De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p151.

stratégiques de la Marine et l'outil naval qui permettra de les atteindre. Il posa préalablement une série de questions aux amiraux à propos de ces sujets¹. Le vice-amiral Touchard eut la réponse la plus influente, affirmant qu'avec le développement simultané des flottes allemande et italienne, la Marine française devait avoir une armée navale capable de faire une guerre d'escadre en Méditerranée, une guerre de défense des côtes dans la Manche et la guerre de course contre les navires commerciaux allemands². De toutes ces discussions qui eurent lieu en novembre-décembre 1896, l'état-major et le Conseil Supérieur de la Marine³ ont tiré et fixé un programme de la constitution de la flotte, axé surtout sur le rattrapage en termes de guerre d'escadre (28 cuirassés et 12 croiseurs-cuirassés) et de défense des côtes (250 torpilleurs de défense mobile), la flotte coloniale ayant été, elle, très amoindrie.

Les années 1897 et 1898 n'arrangèrent rien à ces encombres, montrant que ces rustines n'étaient aucunement en mesure de sortir la flotte de guerre du déclassement vers lequel elle se dirigeait à grands pas. La majorité des amiraux se montra très pessimiste sur l'état des forces, d'autant plus que certains navires qui devaient être construits, tels les croiseurs protégés *Dupuy-de-Lôme* et *Isly*, sur lesquels s'étaient fondés tant d'espoirs, étaient désormais obsolètes. Ils n'étaient capables ni d'éclairer au loin et à grande vitesse (20 nœuds), ni de garder le contact sans se faire dangereusement canonner, ni de dégager des cuirassés en mauvaise posture, et encore moins de « rançonner des villes » ou de « capturer ces bâtiments isolés »⁴. On annula tout bonnement la construction de ces bateaux au profit de croiseurs-cuirassés, autrement, plus puissants et mieux conçus⁵, ce qui retardait encore plus la finalisation du programme.

Durant cette décennie, peu d'officiers succombèrent aux théories de la Jeune École, telles quelles, mais une certaine frange d'entre eux intégra partiellement ses idées et ses pensées stratégiques. Pour l'amiral Cavalier de Cuverville, le croiseur devait « courir sus au commerce ennemi »⁶ et l'enseigne de vaisseau E. Guiffart pensait que les croiseurs nouveaux à grande

¹ SHD BB8 2424-2. Dépêches confidentielles du 18 mars 1896.

² SHD BB8 2424-2.

³ SHD BB8 2424-2. Tableau confidentiel.

SHD BB8 2424-5. Rapport confidentiel au ministre de la 4^e section de l'état-major au sujet du programme de la flotte. Séances du 17 et 18 décembre 1896 du Conseil Supérieur de la Marine.

⁴ SHD BB8 2424-5. Dépêche confidentielle du 23 décembre 1897 aux amiraux.

SHD BB8 2424-5. Rapport confidentiel du vice-amiral Barrera envoyé le 29 décembre 1897 de Brest.

SHD BB8 2424-5. Note confidentielle du vice-amiral Humann, envoyée le 31 décembre 1897 qui n'est reçue que le 2 janvier 1896 par le ministre.

⁵ SHD BB8 2424-5. Procès-verbal confidentiel des séances du matin et du soir du Conseil Supérieur de la marine du 17 janvier 1898. Discussion sur les divers types de navires du programme naval.

⁶ Amiral Cavalier de Cuverville « Les croiseurs. Leur rôle. Les conditions auxquelles ils doivent satisfaire », *Revue maritime et coloniale*. Tome 116. 1893, p 482.

vitesse auront un rôle stratégique et tactique d'une grande importance¹ dans la « *guerre industrielle* » contre l'Angleterre. Il conserva, en même temps, les dogmes de la concentration² et de l'anéantissement de la flotte ennemie³. L'amiral Véron⁴ et d'autres officiers⁵ insistaient sur l'effet terrorisant et harassant qu'avait, sur les équipages d'une escadre au mouillage, un torpilleur profitant de la « quasi-invisibilité » que lui offrirait les ténèbres nocturnes. Ceux qui préconisaient l'attaque des navires de commerce écrivaient sous le couvert de l'anonymat⁶.

Une grande majorité d'officiers de marine en revanche, malgré les difficultés réelles à constituer une flotte cuirassée puissante, continua à rejeter ces théories tels l'inspecteur de la Marine Olivier Thierry d'Argenlieu⁷, les amiraux Réveillère⁸ et Vignes⁹ et bien d'autres¹⁰ qui considéraient comme l'ancien officier de marine Maurice Leroi que la guerre d'escadre restait le but de toute flotte et que le torpilleur n'est qu'une unité de combat de plus¹¹. Qui plus est en 1894, fut reçu en France le livre de Mahan sur la *Puissance maritime* qui a largement été diffusé et commenté dans la *Revue maritime et coloniale*, ce qui redonna de la force à la stratégie classique¹².

En plus des critiques stratégiques, le droit international venait, de plus en plus, mettre dans l'embarras la Jeune École car les conférences de la paix ou de désarmement déclaraient la guerre de course, hors la loi. L'amiral Bourgeois, devenu conseiller d'Etat et donc haut garant du respect des lois, condamna à plusieurs reprises les théories d'utilisation des torpilleurs contre les navires de commerce ennemis. Par respect du *jus gentium* et du *jus in bello*, contenu dans le code de justice militaire, qui obligeaient un bateau de guerre français à porter secours en mer à un navire commercial, pour ne pas faire choir les officiers de marine au rang de bêtes¹³ et ne pas provoquer des erreurs diplomatiques irréparables, en coulant des neutres,

¹ Enseigne de vaisseau E. Guiffart « Etude sur la théorie de la grande guerre. Les croiseurs », *Revue maritime et coloniale*. Tome 117. 1893, p241.

² *Id.*, p256-258.

³ *Id.*, p247.

⁴ SHD BB8 997. Commission extraparlamentaire de la marine délégation de Toulon. Séance du 12 mars 1894.

⁵ Un ancien officier de Marine, « Torpilleurs et Torpilles », *La Nouvelle Revue*, Tome 32 – Janvier – Février, 1885, p46-47.

⁶ Un Marin, *Les Colonies nécessaires. Tunisie, Tonkin, Madagascar*. 1885, Paul Ollendorff Ed., Paris, p33.

⁷ Inspecteur O. d'Argenlieu, « De l'utilité d'une la réorganisation méthodique de l'établissement naval », *Revue maritime et coloniale*. Tome 126. 1895, p401.

⁸ Contre-amiral Réveillère, *Autarchie : Européanisant*. 1905, Berger-Levrault, Paris, p81.

⁹ SHD BB8 997. Commission extraparlamentaire de la marine délégation de Toulon. Séance du 12 mars 1894.

¹⁰ Anonyme. *La Marine dans les guerres modernes*. 1897, Berger-Levrault et Cie, Paris, p5.

¹¹ Maurice Leroi. *Les armements maritimes en Europe*. 1889, Berger-Levrault, Paris, p30-35.

¹² *Revue maritime et coloniale*. Tome 122. 1894.

¹³ Vice-amiral Bourgeois, *Les Torpilleurs, la guerre navale et la défense des côtes*. 1888, Nouvelle Revue, Paris, p15-18.

l'amiral Bourgeois condamna ce genre de guerres¹. Se joignait à lui Jacques-Augustin Normand, principal constructeur de torpilleur et chrétien sincère, qui ne voulait pas que ses bateaux servent à commettre le « crime » de couler des navires civils². S'ajoutèrent à cela les deux conférences internationales de la Haye de 1899³ et 1907⁴ et celle de Londres de 1908-1909⁵, qui malgré l'échec du désarmement, allèrent dans le même sens, adaptant la guerre maritime aux principes de la Convention de Genève du 22 août 1864⁶ et le droit de visite des navires de commerce au droit des gens⁷. Bref, la guerre de course était condamnée de façon univoque par le droit.

b. Les constructions navales face au choc de Fachoda

Ces hésitations des officiers de marine qui se retrouvaient dans les choix du programme naval ont donné une flotte incomplète, hétérogène et partiellement vieillie, avec laquelle la Marine s'avancait périlleusement vers la fin de l'année 1898. Malgré les efforts de partage pacifique de l'Afrique⁸, la crise de Fachoda survint le 14 juin 1898. Le gouvernement a bien cru qu'il aurait la guerre contre l'Angleterre et il commença de discrets préparatifs dans les arsenaux, dès le début de l'expédition Marchand en mars⁹. Au début de la crise, le 23 juillet, le ministre Lockroy réunit dans son cabinet, vice-amiraux et ingénieurs du génie maritime pour décider du type des navires futurs. Principalement, Gervais, Cavelier de Cuverville et Bertin déclarèrent vouloir des cuirassés plus puissants et plus lourds, quitte à dépasser les caractéristiques techniques posées par le Conseil des Travaux¹⁰. Ainsi, Fachoda réveilla immédiatement les velléités navalistes parmi les officiers généraux qui se rendirent

¹ Vice-amiral Bourgeois, « Les Torpilles et le droit des gens », *La Nouvelle Revue*, Tome 39 – Mars – Avril, 1886, p509.

² Jean de La Varende, *Les Augustin-Normand. Sept générations de constructeurs de navires*. 1950, Imp. Floch, p147-148. Lettre du 9 novembre 1891 de Jacques-Augustin Normand pour l'amiral Jurien de La Gravière.

³ Documents Diplomatiques. *Conférence internationale de la paix, 1899*. MDCCC, Imprimerie Nationale, Paris. Document 1. Le Comte Mouravieff, Ministre des Affaires étrangères de Russie, aux Représentants des Puissances accrédités à Saint-Pétersbourg. Saint-Pétersbourg, 12/24 août 1898.

Id., Document 2. Extrait du discours prononcé par M. Delcassé, Ministre des Affaires étrangères, le 23 janvier 1899, à la Chambre des Députés.

« La Conférence de la paix (La Haye, 18 mai-29 juillet 1899) », *Revue générale de droit international public*. 1900, p35-40.

⁴ Chang Liang Sau. *Dernières tentatives de désarmement naval et l'équilibre des Puissances en Extrême-Orient*, thèse pour le doctorat de l'Université de Dijon. Faculté de droit. 1935, p12-13.

⁵ Documents diplomatiques. *Conférence navale de Londres. 1908-1909*. M DCCCCIX, Imprimerie nationale, Paris. Chapitre 8.

⁶ Documents Diplomatiques. *Conférence internationale de la paix, 1899*. MDCCC, Imprimerie Nationale, Paris. Document 6. Acte final de la Conférence internationale de la paix.

⁷ Un navire de guerre ne peut canonner un navire de commerce que s'il résiste ou tente de fuir la visite.

⁸ J.O.R.F/L – D du 1^{er} juillet 1899. Convention du 21 mars 1899, à Londres, signée par Paul Cambon et Salisbury.

⁹ SHD BB8 1900. Bilan secret. Titre II. Pour masquer ces opérations, ordre est donné de prétendre que tout ce travail est fait pour rattraper des travaux en retard.

¹⁰ SHD BB8 1901. Projet de croiseur-cuirassé type *Jules-Michelet*.

immédiatement compte de l'impasse dans laquelle les menèrent leurs hésitations doctrinales. Tous les officiers de marine, un tant soit peu sérieux, savaient qu'une guerre navale contre le Royaume-Uni, dans ces conditions tournerait au désavantage de la France¹. Le plus souvent, ils l'exprimèrent anonymement².

Ce rapport de force était trop prononcé et la Marine recevait des informations de la part des espions français en Angleterre qui l'informèrent des sérieux préparatifs de combat de la Navy. En plus de l'incident lui-même, le développement de la Marine française irritait sérieusement les Britanniques³ qui comptaient la vaincre avant qu'elle ne croisse trop. Le gouvernement français demanda, alors, à la mission Marchand de se retirer⁴. Cette alerte fut en quelque sorte salvatrice pour la flotte française car elle fut très concrètement mise devant ses contradictions. Sa flotte était désormais trop faible pour affronter le Royaume-Uni et la Triple, donc son salut ne pouvait venir que de la diplomatie, et ce fut bien de là qu'il vint. Cette année 1898 se présenta aussi comme un moment de bascule car les rapports s'améliorèrent avec l'Italie qui signa l'arrangement commercial du 21 novembre 1898, mettant fin à dix années de guerre des tarifs douaniers⁵. Ce rapprochement aboutit, en 1902, aux accords de neutralité Prinetti-Barrère qui laissaient espérer au ministre de la Marine, Delcassé, que la France n'aurait pas à lutter contre sa sœur transalpine⁶.

Désormais, les relations diplomatiques en Europe étaient soumises à une rivalité naissante, celle entre le Royaume-Uni et le II^e Reich wilhelmien. Immédiatement après Fachoda, cette rivalité fut mise en lumière. Son caractère particulièrement commercial et naval

¹ SHD BB8 1900. Le Titre-II de ce bilan est secret. La marine britannique alignait une flotte de plus d'un million de tonnes dont 530 000 de cuirassés devant la flotte française qui avait 390 000 t dont 243 000 de cuirassés. Faute de mieux, ordre fut alors donné d'adopter une stratégie de défense des côtes et donc d'achever les navires de privilégier l'achèvement des grands croiseurs, puis des torpilleurs et des sous-marins.

² Anonyme. *La Marine dans les guerres modernes*. 1897, Berger-Levrault et Cie, Paris, p82.

Lieutenant X, *La Guerre avec l'Angleterre. Politique navale de la France*. 1900. Berger-Levrault et Cie, Paris. Préface. Ecrite depuis l'escadre du Nord, en mars 1899, pVI et pX.

³ DDF, *Tome XI*, Série 1, Document 17 : Dépêche du 21 janvier 1894 de l'ambassadeur de France à Londres pour le ministre des affaires étrangères, M. Casimir-Périer.

⁴ DDF, *Tome XIV*, Série 1, Document 58. Dépêche très confidentielle 20 février 1898 de l'attaché naval de France à Londres, le capitaine de vaisseau Fiéron pour le vice-amiral Besnard, ministre de la Marine.

Document 440. Dépêches des 16 et 18 octobre 1898 du capitaine de vaisseau Fiéron pour le vice-amiral Cavelier de Cuverville, chef d'état-major général de la Marine.

Document 447. Dépêche du 21 octobre 1898 du capitaine de vaisseau Fiéron pour le ministre de la Marine Lockroy. Le capitaine de vaisseau Fiéron avait réussi à se procurer les ordres de l'amirauté estampillés « *private and particular* » pour l'armement en masse des navires ; et les plans d'attaque dans le Finistère.

⁵ DDF, *Tome I*, Série 1, Document 376. Une note secrète sur les rapports de la France et de l'Italie depuis 1898 est écrite le 28 août 1901.

⁶ DDF, *Tome XIV*, Série 1, Document 424. Procès-verbal de la séance du conseil supérieur de la Défense nationale du 11 octobre 1911 qui s'est tenu au palais de l'Élysée. Etaient présents pour la Marine, le ministre Delcassé, les vice-amiraux Jauréguiberry, Inspecteur général des escadres et Aubert, Chef d'État-major général de la Marine, et le capitaine de frégate Lanxade, Chef de la 3^e section de l'État-major de la Marine.

lança l'*Anglo-German naval arms race* par les augmentations de crédits des marines de guerre britannique et allemande en 1899¹. Ils se disputèrent, tous les deux, les faveurs de la France et cette dernière fit le choix du Royaume-Uni car le partage colonial était presque totalement terminé, alors que le péril des armées allemandes était toujours aux portes orientales de l'hexagone. Le tissu d'alliances autour de la France s'affermi. Le Royaume-Uni et la France signèrent, le 8 avril 1904, une série d'accords bilatéraux de l'« Entente cordiale », à partir desquels les deux états-majors des deux marines ont entretenu des relations permanentes qui « ont conservé un caractère absolument secret », jusqu'aux pourparlers de 1910 du ministre Picard avec la *Navy*². Ce ne fut qu'en 1911, lors de la crise d'Agadir, que le ministre des affaires étrangères M. de Selves, souhaita coordonner les rôles des deux marines³.

Des négociations navales plus poussées ont eu lieu en 1912 pour répartir les rôles des deux marines et ne furent pas si tranquilles. Les inquiétudes de la diplomatie française qui craignait un certain égoïsme de la *Navy*⁴ furent aplanies en 1912 avec les accords sur la Manche en novembre⁵, puis en 1913, avec les accords du ministre Pierre Baudin et Churchill, sur la Méditerranée⁶ et le mémorandum du 27 janvier 1913 sur l'Extrême-Orient⁷. Le tout fut clos en mai 1914, par l'accord naval anglo-russe qui a été réclamé par Paul Doumergue⁸, après que le ministre de la Marine, Delcassé, et le vice-amiral Aubert signèrent l'accord secret de la

¹ DDF, *Tome XV*, Série 1, Document 287. Lettre particulière du 29 octobre 1899 de l'ambassadeur de France à Berlin, M. de Noailles pour le ministre des affaires étrangères Delcassé, après une discussion avec Guillaume II. DDF, *Tome VI*, Série 2, Document 84. Dépêche du 9 février 1905 de Paul Cambon, ambassadeur de France à Londres pour Delcassé, ministre des affaires étrangères.

DDF, *Tome XI*, Série 2, Document 309. Dépêche du 12 mars 1908 de l'ambassadeur de France à Londres, Paul Cambon au ministre des affaires étrangères Pichon.

² DDF, *Tome XIV*, Série 2, Document 175. Dépêche secrète de Paul Cambon du 14 août 1911 pour le ministre des affaires étrangères, M. de Selves.

³ DDF, *Tome XIV*, Série 2, Document 171. Télégramme très confidentiel du 14 août 1911 du ministre des affaires étrangères, M. de Selves pour l'ambassadeur de France à Londres Paul Cambon.

⁴ DDF, *Tome III*, Série 2, Document 50. Dépêche du 29 mai 1912 du lieutenant-colonel de la Panouse, attaché militaire à Londres pour le ministre de la guerre Alexandre Millerand.

⁵ DDF, *Tome III*, Série 2, Document 189. Dépêche confidentielle du 10 juillet 1912 du capitaine de frégate Le Gouz de Saint-Seine pour le ministre de la Marine Delcassé.

DDF, *Tome IV*, Série 2, Document 301. Dépêche secrète du 31 octobre 1912 de Paul Cambon au ministre des affaires étrangères Poincaré.

⁶ DDF, *Tome III*, Série 2, Document 420. Lettre de 17 septembre 1912 du ministre de la Marine Delcassé pour le ministre des affaires étrangères Poincaré.

DDF, *Tome VII*, Série 2, Document 496. Lettre particulière et confidentielle du 29 juillet 1913 du ministre de la Marine Baudin au ministre des affaires étrangères Pichon.

J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1913. Décret 15 février 1913. Création d'un arrondissement maritime englobant les côtes algérienne et tunisienne.

⁷ DDF, *Tome V*, Série 2, Document 303. Lettre secrète du 31 janvier 1913, depuis Saïgon du contre-amiral de Kerillis, au ministre de la Marine, Pierre Baudin.

⁸ DDF, *Tome X*, Série 2, Document 536. Note du président du conseil Viviani qui traite d'un accord naval anglo-russe.

Document 290. Dépêche secrète du 27 mai 1914 de l'ambassadeur de France à Saint-Pétersbourg Paléologue pour le ministre des affaires étrangères Doumergue.

convention navale franco-russe le 16 juillet 1912¹ qui prévoyait des rencontres annuelles des états-majors et des échanges permanents d'informations². Ces documents tangibles rassuraient quelque peu les officiers de marine, dont certains doutèrent longtemps de la bonne foi des Britanniques et des compétences des marins russes, considérant que les équipages des Romanov « ne valaient rien ! »³ et que les Grands-ducs à la tête de la marine étaient une « engeance funeste » et des « parasites nuisibles »⁴. Ils en eurent confirmation avec la grande défaite navale de Tsushima, en 1905, contre les Japonais⁵.

A partir de ce moment, toute la diplomatie française s'attarda avec une attention soutenue sur les moindres événements relatifs aux marines des deux empires germaniques. L'ambassadeur à Berlin, Cambon et ses attachés navals envoyèrent quantité de rapports sur l'accroissement des crédits de la *Kaiserliche Marine*, montrant sa supériorité sur la Marine nationale⁶. Avant que ne soit assurée l'alliance navale britannique, marins et diplomates français étaient sincèrement inquiets car désormais, ce n'était plus la Triplice qui dépassait la Marine française, mais l'Allemagne seule qui avait la 2^e flotte de guerre du monde avec 1 million de tonnes⁷. Des parlementaires et responsables comme Lockroy⁸, le vice-amiral Bienaimé⁹ ou le secrétaire de l'amiral Aube, Paul Fontin¹⁰ s'alarmèrent publiquement de ce

¹ DDF, *Tome III*, Série 2, Document de 106.

² Documents Diplomatiques, *L'Alliance franco-russe. Origines de l'alliance, 1890-1893 Convention militaire, 1892-1899 et Convention navale, 1912*. MDCCCXVIII, Imprimerie nationale, Paris. Documents 102 et 103.

³ Lieutenant de vaisseau G.L.V. Laurent. École supérieure de guerre. Conférences sur la tactique navale. 1912. Conférence N°6. Bataille de Tsushima, p175.

⁴ DDF, *Tome X*, Série 2, Document 294. Dépêche confidentielle du 20 novembre 1906 de l'attaché militaire de France à Saint-Petersbourg, le général Moulin au ministre de la guerre, le général Picard.

⁵ Capitaine de frégate René Daveluy. *Les Leçons de la guerre russo-japonaise : la lutte pour l'empire de la mer, exposé et critique*. 1906, Augustin Challamel Ed., Paris, p1-5.

Contre-amiral Réveillère, *Autarchie : Européanisant*. 1905, Berger-Levrault, Paris, p71.

⁶ DDF, *Tome VIII*. Série 2, Document 287. Dépêche secrète du 28 décembre 1905 du capitaine de vaisseau de Sugny, attaché naval de France à Berlin pour le ministre de la Marine Thomson.

DDF, *Tome XII*, Série 2, Document 158. Dépêche secrète du 6 avril 1909 de l'ambassadeur de France à Berlin, M. Cambon, pour le ministre des affaires étrangères, Pichon.

DDF, *Tome III*, Série 2, Document 41. Télégramme du 25 mai 1912 du capitaine de frégate de Faramond de Lafajole, attaché naval à Berlin au ministre de la Marine.

DDF, *Tome VIII*, Série 2, Document 287. Dépêche secrète du 28 décembre 1905 au ministre de la Marine, Gaston Thomson.

⁷ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p56.

⁸ Edouard Lockroy, *Du Weser à la Vistule, lettres sur la marine allemande*. 1901, Berger-Levrault, Paris.

⁹ Député et vice-amiral Bienaimé, « Crédit de Défense Nationale et puissance militaire », *Armée et Marine*. 13^e Année - N°2. 6 Décembre 1913, p37.

¹⁰ Paul Fontin. *Guerre et marine : essai sur l'unité de la défense nationale*. Berger-Levrault et Cie 1906, p8.

grave danger. Les crédits de la marine des Habsbourg étaient soumis au même type d'attention¹.

En même temps que se mettait en place ce nouveau contexte international, les ministres de la Marine et leurs officiers tentèrent de dégager une stratégie navale et une composition de la flotte qui soient à même d'y faire face. A la fin de la crise de Fachoda, le ministre Lockroy, après une lettre circulaire et un mémorandum, réunit le Conseil supérieur de la Marine le 11 janvier 1899 pour lui demander son avis sur le type de guerre qu'il faudrait mener face à l'Angleterre². Lui-même expliqua, dans ce mémorandum secret sur la politique maritime de la France, l'idée déjà exprimée par l'amiral Touchard en 1896, qu'il faut une flotte d'escadres concentrées à Toulon pour « écraser la marine italienne » avant qu'elle ne soit rejointe par une flotte allemande qui, jusque-là, devrait être contenue dans le Nord par une guerre de course qui devrait aussi être utilisée contre les Britanniques³. Le questionnaire qu'il fit distribuer aux membres du Conseil en novembre 1898 et qui devait, justement, préparer cette séance décisive montra bien des divergences⁴. La décision fut prise, à dix voix contre trois, de concentrer le gros de la flotte cuirassée française en Méditerranée⁵ et tous voulaient utiliser les croiseurs dans une guerre de course contre le Royaume-Uni. Manifestement, la leçon de Fachoda, encore trop fraîche, ne fut pas encore retenue⁶. Il fallut attendre les années suivantes pour voir son effet dans les décisions.

Et les premières tentatives vinrent du Parlement, en 1899 et 1900, de la personne du député amiral Rieunier qui accusa les théories de la Jeune École, fruit d'« esprits agités », d'être responsables de l'humiliation diplomatique. Il tenta, par un amendement, de modifier le programme naval du ministère en remplaçant deux de ses navires de 10 000 t par deux cuirassés de 14 000 t. Si la Chambre refusa fort largement sa proposition⁷, peu après, le 29 novembre 1899, le Conseil Supérieur de la Marine lui donna satisfaction, en ordonnant à l'unanimité la construction de six cuirassés d'un nouveau type, d'un déplacement de 14 865 t,

¹ DDF, Tome XII, Série 2, Document 199. Dépêche du 20 mai 1909 du capitaine de vaisseau de Saint-Pair, attaché naval de France à Rome pour le ministre de la Marine Thomson.

DDF, Tome XIII, Série 2, Document 140. L'ambassadeur de France à Vienne, Crozier envoie une dépêche le 3 février 1911 à Pichon le ministre d'affaires étrangères.

² SHD BB8 2424-5. Résumé du travail du conseil supérieur de la marine après le choc de Fachoda entre septembre 1898 et janvier 1899.

³ SHD BB8 2424-5

⁴ SHD BB8 2424-5. Tableaux des opinions de tous les vice-amiraux membres du conseil supérieur de la marine sur l'utilisation des escadres et de la flotte.

⁵ SHD BB8 2424-5. Résumé secret de la séance du 11 janvier 1899, le conseil supérieur de la marine.

⁶ SHD BB8 2424-5. Résumé du travail du conseil supérieur de la marine après le choc de Fachoda entre septembre 1898 et janvier 1899.

⁷ J.O.R.F./Débats du 21 mars 1899. Séance de la Chambre des députés du 20 mars 1899. 381 voix contre 47.

ainsi que la fixation du nombre des croiseurs-cuirassés à 25¹. Cependant, ce ne fut que provisoire ce qui eut pour effet de faire retomber la Marine de ses travers, au point que les officiers de marine commençaient sérieusement à s'inquiéter que la flotte française ait perdu son second rang traditionnel en 1900², passant à la 4^e place. L'Angleterre disposait du double des forces cuirassées françaises et les marines coalisées de la Triple alliance dépassaient légèrement la France³. De plus, la Marine avait à s'inquiéter de la faiblesse de ses navires coloniaux : cuirassés de croisière⁴, croiseurs⁵ et canonnières fluviales⁶.

La gravité de la situation ne trouva que des ministres trop idéologues, Pelletan et Lanessan, qui continuèrent à construire des sous-marins et des torpilleurs de défense des côtes⁷. Lanessan, défendu par ses amis de la presse radical-socialiste⁸, eut beau prétendre plus tard avoir voulu 28 cuirassés d'escadre en service, durant son ministère, seuls trois cuirassés ont été mis en chantier. Il prétextait des « difficultés financières »⁹ pour ordonner l'arrêt des constructions des cuirassés *Liberté*, *Justice* et *Vérité* qu'il avait « combattu[s] passionnément » quelques mois auparavant, en tant que député¹⁰.

Le Conseil supérieur de la Marine ne reprit réellement vie qu'entre 1906 et 1909, et timidement, sous les ministères de Gaston Thomson et de Charles Picard. Le ministre, l'état-major et le Conseil reconnurent la supériorité de la flotte allemande avec ses 38 cuirassés, 20 croiseurs cuirassés et 38 croiseurs protégés¹¹ et décidèrent, après plusieurs négociations, qu'un programme serait lancé pour que la flotte française disposât, en 1921, de 34 cuirassés, 20 croiseurs cuirassés, 6 éclaireurs, 109 contre-torpilleurs, 49 sous-marins, 82 sous-marins et 170 torpilleurs. Finalement, le rapporteur du budget de 1906, Charles Bos ainsi que l'état-major ont

¹ SHD BB8 2424-5

² François Crouzet, *op. cit.*, p168.

³ SHD BB8 1900. Bilan secret. Titre III.

⁴ SHD BB8 1903. Lettre confidentielle du 28 novembre 1898 du ministre des affaires étrangères, pour le ministre de la marine.

⁵ SHD BB8 1903. Document de la 1^{ère} section d'état-major du 15 mars 1899.

⁶ SHD BB8 1903. Note confidentielle de janvier 1899 signée par le vice-amiral chef d'état-major général de la marine et directeur du cabinet militaire, Cavalier de Cuverville.

⁷ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p469.

⁸ Charles Bos, « La Reconstruction de la flotte », *Le Rappel*, 1900-02-01.

⁹ J.O.R.F/Débats du 14 novembre 1902. Séance de la Chambre des députés du 13 novembre 1902.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 20 novembre 1906. Séance de la Chambre du 19 novembre 1906.

¹¹ SHD BB8 2424-7. Note secrète signée par le contre-amiral, chef d'état-major Aubert, le 13 février 1906 étudiée lors de la séance du 16 février 1906 du conseil supérieur de la marine.

SHD BB8 2424-7. Note secrète du 24 février 1906 de la 1^{ère} section de l'état-major général.

considéré ce programme comme trop faible et ont demandé 16 cuirassés au lieu de 11¹. Ils souhaitaient conserver et améliorer les croiseurs-cuirassés, alors même que ce type de navire était dépassé. On tenta encore d'augmenter la puissance des escadres en 1908, lorsque le Conseil décida que la flotte devrait comprendre 38 cuirassés et 36 croiseurs-cuirassés dont 18 de 1^{ère} classe, et en 1909, lorsqu'il réclama, cette fois, davantage avec 45 cuirassés d'escadre qui devaient être assistés de 12 éclaireurs rapides². Malgré cela, le Conseil Supérieur dû encore se résoudre à considérer qu'au vu de l'objectif stratégique de l'état-major, il n'était même plus possible d'acquiescer l'égalité avec l'Allemagne³.

Ce ne fut qu'au tout début des années 1910 que s'amorça un redressement réel sous le ministère de l'amiral Boué de Lapeyrère, « virtuellement nommé dictateur naval »⁴, et qui se poursuivit jusqu'en 1913. L'événement central a été la loi navale du 30 mars 1912 de Delcassé qui permit à la France d'avoir ses premiers dreadnoughts en 1913⁵. Le Conseil supérieur de la Marine ne cessa de se réunir pour donner à ces mastodontes d'acier leur escorte d'éclaireurs d'escadres⁶, de sous-marins de haute mer, de torpilleurs d'escadre⁷ et de former, pour 1919, 3 escadres, chacune de 8 cuirassés soit de 24 cuirassés pour affronter, d'après les prévisions de l'état-major en 1913, 25 cuirassés austro-italiens en Méditerranée⁸. Fin 1913, le contre-amiral de Bon, auteur d'un rapport secret, affirma que pour l'exécution du programme naval, il fallait mettre quatre cuirassés nouveaux en chantier en 1915 : deux d'entre eux le 1^{er} janvier à l'industrie et les deux autres le 1^{er} avril dans les arsenaux⁹. Au même moment, la section permanente du Conseil Supérieur de la Marine étudiait cette question¹⁰. Ceci s'est traduit par la loi de finances de 1913 qui autorisa la Marine à entreprendre, dès 1913, la construction de quatre cuirassés de la nouvelle série *Normandie* et de débiter le cinquième en janvier 1914¹¹, tranchant avec plus de 25 ans de tergiversations.

¹ SHD BB8 2424-7. Note secrète du 24 février 1906 de la 1^{ère} section de l'état-major général. Note secrète sur le programme naval.

SHD BB8 2424-7. Rapport provisoire secret de l'état-major pour la section permanente du conseil supérieur de la marine signé par le contre-amiral Philibert.

² Jean-Louis de Lanessan. *La répartition des flottes européennes et les obligations de la marine française*. Paris. Publications de l'Informateur parlementaire. 1912, p6-7.

³ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*, Paris, Lavauzelle, 1983, p208.

⁴ SHD BB8 1717.

⁵ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p63.

⁶ SHD BB8 2424-17. Séance du 17 mars 1913 du Conseil supérieur de la Marine.

⁷ SHD BB8 2424-17. Comptes-rendus secrets de cette séance du 30 avril 1913. Rapport du 27 mars 1913.

⁸ SHD BB8 2424-17. Rapport secret du 30 août 1913 sur la constitution de l'armée navale.

⁹ SHD BB8 2424-17. Compte rendu secret de la séance du 24 novembre 1913. Rapport secret du contre-amiral de Bon.

¹⁰ SHD BB8 2424-17

¹¹ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p218.

c. *Le retour en force de la stratégie navaliste*

Parallèlement à cela, des modifications se firent aussi sentir dans la pensée. L'année 1898 a aussi été celle du retournement doctrinal, c'est-à-dire, que c'est à partir de là que la majorité des officiers de marine ont commencé à rejeter, en bloc, la Jeune École pour le « *navalisme* », tel qu'inspiré par Mahan¹. C'est au sein, même, de l'École supérieure de la Marine que le concept de concentration de la force et de maîtrise de la mer redevint dominant. Le navalisme français eut ses grands diffuseurs qui, pourtant, furent nommés par Lockroy ; avec les amiraux Darrieus, sous-chef d'état-major de la Marine et chef de cabinet militaire en 1899² ; et Daveluy, chef de cabinet militaire du ministre Lockroy³ et professeur de stratégie et de tactique navale à l'École supérieure⁴. En 1905, Daveluy fit paraître son *Etude sur la stratégie navale* et Darrieus publia son cours en 1907 sous le titre de *La Guerre sur mer. Stratégie et tactique*⁵. Daveluy récidiva à partir de 1909 avec *L'esprit de la guerre navale* en trois tomes où il exposa toute sa critique des « spéculations » de la Jeune École⁶ qui ont forgé une flotte aussi inutile qu'« hétéroclite »⁷. Son affirmation était claire : « toutes les opérations de la guerre navale, quelles qu'elles soient, se réduisent à une seule : occuper un champ de bataille »⁸ avec une flotte homogène, seule apte à « tirer le rendement maximum de la vitesse et du rayon d'action »⁹ pour « concentrer toutes ses forces »¹⁰ et « aller chercher l'ennemi là où il est »¹¹.

A l'École Supérieure, les conférences sur la tactique navale du lieutenant de vaisseau G.L.V. Laurent enseignaient que « la recherche de la bataille » était « le dogme fondamental de la stratégie navale », suivant lequel « l'armée de mer doit être uniquement conçue, construite et préparée »¹² et donc le seul navire qui avait une utilité à ses yeux était le navire de ligne cuirassé¹³. Le navalisme devint très clairement dominant dans la tête des officiers de marine,

¹ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p51.

² J.O.R.F/L – D du 17 mars 1899. Séance du 16 mars 1899. Décret du 6 mars 1899 d'Édouard Lockroy.

³ Emmanuel Boulard, « Darrieus (1859-1931) », dans *Etudes Marines. Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* N°6-Mai 2014. Centre d'études stratégiques de la Marine.

⁴ Thomas Vaisset. « L'amiral Daveluy, le stratège méconnu ? », *Centre d'études supérieurs de la Marine. Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, p6.

⁵ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p471.

⁶ Capitaine de frégate René Daveluy. *L'esprit de la guerre navale I. La stratégie*. Paris, 1909, Berger-Levrault et Cie, 19.

⁷ *Id.*, p22.

⁸ *Id.*, p380.

⁹ *Id.*, p105.

¹⁰ *Id.*, p27.

¹¹ *Id.*, p381.

¹² Lieutenant de vaisseau G.L.V. Laurent. École supérieure de guerre. *Conférences sur la tactique navale*. 1912. *Conférence N°1. La guerre maritime*, p3.

¹³ *Id.*, p75.

même s'ils n'avaient pas encore trouvé un ministre capable de traduire immédiatement la doctrine en véritable programme naval. Néanmoins, il étalait partout ses principes d'augmentation du nombre et de la puissance des cuirassés avec le capitaine de frégate René de Carfort¹, les lieutenants de vaisseau H. Joubert² et Decoster³, les vice-amiraux Bienaimé⁴ et Melchior⁵, l'ingénieur A. Croneau⁶ ou le professeur de l'École navale Joannès Tramond⁷.

La guerre russo-japonaise, et plus particulièrement la bataille de Tsushima, valida ce renouveau de la pensée navaliste. La bataille de Tsushima dont les détails tactiques étaient connus dans une grande précision (heure par heure)⁸ fut très largement enseignée à l'École Supérieure comme cas exemplaire de la réussite de la stratégie navaliste des Japonais⁹ qui ont concentré rapidement leur escadre pour disposer d'une puissance de feu dévastatrice que les navires russes durent subir¹⁰. Outre dans les écoles de la Marine, elle eut un retentissement énorme chez les amiraux de l'état-major¹¹ et du Conseil supérieur de la Marine¹², grâce à plusieurs dizaines d'articles qui ont été publiés dans la *Revue navale*. Dès 1905, Berger-Levrault et Cie, éditeur de la Marine, publia le rapport de l'amiral Togo qui commandait l'escadre nippone, accompagné de son commentaire¹³. Les stratèges de la Marine se saisirent du sujet et publièrent une foison de livres et d'articles comme l'amiral Daveluy¹⁴, le capitaine de frégate A. Schwerer¹⁵ et, même, l'ancien ministre de la Marine Jean-Louis de Lanessan avec *Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise*¹⁶ ou le député Charles Chaumet¹⁷.

¹ Capitaine de frégate René de Carfort, *op. cit.*, p11.

² Lieutenant de vaisseau H. Joubert « Le cuirassé à construire », *Revue maritime. Tome 186. Juillet-août-septembre 1910*, p263.

³ Lieutenant de vaisseau A. Descoter « Le renforcement de nos escadres », *Revue maritime. Tome 193. Avril-mai-juin 1912*, p11.

⁴ Député et vice-amiral Bienaimé, *op. cit.*

⁵ Vice-amiral Melchior. *La Marine et la défense des côtes. Marine et guerre*. 1907, Berger-Levrault, Paris, p4.

⁶ A. Croneau, « Quelques réflexions sur la marine », *Revue maritime. Tome 170. Juillet 1906*, p255-256.

⁷ Joannès Tramond, *Manuel d'histoire maritime de la France*. 1916, Augustin Challamel, Paris, p9.

⁸ Lieutenant de vaisseau G.L.V. Laurent, *op. cit.*, *Conférence N°6. Bataille de Tsushima*, p175.

⁹ *Id.*, *Conférence N°5. La guerre russo-japonaise*, p165.

¹⁰ *Id.*, *Conférence N°6. Bataille de Tsushima*, p213.

¹¹ SHD BB8 1903.

¹² SHD BB8 2424-7. Note secrète du 24 février 1906 de la 1^{ère} section de l'état-major général.

¹³ Tg, Heihachir. *La bataille de Tsushima / rapport de l'amiral Togo*, 1905, Berger-Levrault et Cie, Paris, p17.

¹⁴ Capitaine de frégate René Daveluy. *Les Leçons de la guerre russo-japonaise : la lutte pour l'empire de la mer, exposé et critique*. 1906, Augustin Challamel Ed, Paris, p6.

¹⁵ Capitaine de frégate A. Schwerer, « Le cuirassé n'a pas fait faillite », *Revue maritime. Tome CLXIV. Janvier-février-mars 1905*, p22.

¹⁶ Jean-Louis de Lanessan. *Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise*. 1905, Félix Alcan, Paris, p12.

¹⁷ Charles Chaumet, « Oui ou non ? », *Armée et Marine. 12e Année - N°140. 15 Janvier 1911*, p194-195.

Malgré des tentatives révisionnistes de Camille Pelletan¹, du député Messimy², de Paul Fontin, ou d'Alfred Duquet, l'expérience démontra l'inefficacité de leurs spéculations³.

La situation géopolitique mondiale, la doctrine navale en vigueur et les débats stratégiques des hiérarques de la mer, produisirent une demande en armes de guerre protéiforme, continue et en expansion.

3. Le commerce des armes navales : enjeux économiques et sécuritaires

a. Le secret dans les constructions navales

Les rapports entre les constructions navales et les relations internationales ne se limitaient pas à la détermination d'un programme naval. L'Etat français savait, aussi, utiliser cette activité comme levier de son action diplomatique. La conservation des secrets des constructions navales était chose de grande importance, mais les besoins commerciaux allaient contre ce principe, comme le releva l'économiste, Renaud Bellais⁴. Etant donnée la nature même de la guerre sur mer qui se distingue par une importance toute particulière de la supériorité matérielle sur les capacités combattives des hommes, la protection des informations sur ces équipements était une question vitale. La Marine tenta, tant bien que mal, d'organiser la rétention de ses informations ainsi que leur surveillance physique.

L'importance du secret fut réaffirmée dès le début de la III^e République en 1873, par un rappel de l'instruction pour utiliser les chiffres secrets dans les télégrammes confidentiels⁵. L'administration centrale veillait, particulièrement, avec trois circulaires successives de 1882, 1883 et 1884, auprès des directeurs pour leur rappeler que l'état-major général avait seul la qualité pour communiquer des informations à la presse⁶. Il n'était pas rare que la Marine fasse pression sur les journalistes, comme en portait témoignage la convocation, en 1875, par le préfet maritime de Cherbourg, des rédacteurs en chef de la *Vigie de Cherbourg* et du *Phare de*

¹ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p61.

² SHD BB8 1868. Commission extraparlamentaire de la Marine. Sous-commission de la défense des colonies. Rapport sur les points d'appui de la flotte aux colonies et en Algérie-Tunisie par le député Messimy.

³ Paul Fontin, *op. cit.*, p173.

Alfred Duquet, « La faillite du cuirassé. Derniers mots », *Revue maritime*. Tome 161. Avril 1904, p153.

⁴ Renaud Bellais (Dir.), *Économie et défense : Nouvelles frontières entre l'État et marché*. Introduction de Renaud Bellais, 2005, Paris, Descartes & Cie, p23.

⁵ SHD BB8 759. Circulaire du 11 mars 1873 du ministre de la Marine, l'amiral Pothuau pour les directeurs.

⁶ SHD BB8 781. Circulaires des 24 octobre 1882, 19 janvier et 30 avril 1883, et note circulaire du 18 décembre 1884 du chef d'état-major général, le contre-amiral Marcq de Saint-Hilaire.

la Manche pour leur demander de cesser de publier régulièrement dans leurs journaux des informations sur des expériences faites dans l'arsenal¹.

On ne transmettait les informations techniques qu'en s'étant assuré qu'elles ne comportaient pas de données confidentielles². Ainsi en 1873, on demanda à l'ingénieur du génie maritime M. de Saint-Florent qui avait suivi les cours de Boyardville et qui avait composé un traité sur les torpilles de ne le livrer à la presse qu'après en avoir purgé les « détails sur la torpille Whitehead »³. Le colonel Villiers et l'ingénieur de la Marine M. Berthe de Berthe ont été autorisés à publier leurs travaux respectifs sur l'artillerie navale française en 1884⁴ et sur la fabrication des plaques cimentées au *Mémorial du génie maritime* en 1897⁵. En revanche, en 1884 et 1886 les ingénieurs Baysse et Huet, eux, se sont vu interdire la publication de leurs travaux sur la construction de torpilleurs cuirassés⁶ et sur la pénétration des projectiles de forme ogivale dans les plaques de blindage en fer⁷. En 1891, le ministre Barbey, en personne, morigéna le grand ingénieur Emile Bertin car son travail confidentiel sur la stabilité des navires de guerre français s'était retrouvé partiellement divulgué dans la revue *La Marine Française*⁸. En 1894, le chef d'état-major général, l'amiral Krantz demanda à la Commission mixte extraparlamentaire de la Marine d'éviter de publier une partie des échanges⁹.

Encore en 1913, le ministre de la Marine en était à insister sur la nécessité de la très grande discrétion des délibérations du conseil car, affirma-t-il, pour les derniers cuirassés, tout a été divulgué dans la presse. C'est qu'en effet, à moyen terme, il n'y avait que très peu de secrets dans la Marine car les directeurs des services techniques étaient dans l'obligation de tenir leurs services au courant des discussions qui servaient aux études¹⁰. Même lorsque la

¹ SHD BB8 762. Lettre confidentielle du 12 mai 1875 du ministre de la marine.

² SHD BB8 760. Lettre du 7 mars 1880 du préfet de l'arrondissement maritime de Brest pour le ministre pour autoriser l'ingénieur Antoine de publier un travail sur les propulseurs hélicoïdaux

³ SHD BB8 751. Lettre 18 décembre 1873, contre-amiral Bourgeois, président de la commission supérieure des défenses sous-marines, au ministre de la Marine.

⁴ SHD BB8 774. Lettre de février 1884, du chef d'état-major au colonel Villiers.

Lettre du 1er février 1884 du directeur du matériel d'Ambly au chef d'état-major de la Marine.

⁵ SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du 5 novembre 1897 du Bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny.

⁶ SHD BB8 777. Note du 9 octobre 1884 du directeur du matériel M. d'Ambly pour le chef d'état-major général.

⁷ SHD BB8 782. Lettre du 22 novembre 1885, du vice-amiral Duperré préfet maritime de Lorient, pour le ministre. Lettre du 16 décembre 1885 du ministre pour vice-amiral Duperré préfet maritime de Lorient.

⁸ SHD 1DD1 1900. Constructions navales. Toulon. Minutes. Premier trimestre 1891. Dépêche confidentielle du 28 février 1891 du ministre de la marine Barbey, par le biais de la 3^{ème} section de l'état-major général, pour le préfet maritime de Toulon.

⁹ SHD BB8 994. Lettre du 21 septembre 1894 du chef d'état-major général, l'amiral Krantz pour la commission mixte extraparlamentaire de la marine.

¹⁰ SHD BB8 2424-17. Séance du 30 avril 1913 du Conseil Supérieur de la Marine.

Maine a tenté de protéger la confidentialité sur les submersibles, en s'en réservant la construction, ce ne fut possible qu'entre 1907 et 1909. Les besoins de la flotte et le travail de l'ingénieur de la Marine, Maxime Laubeuf chez Schneider, l'obligèrent à laisser la technologie se propager¹, et ce, malgré la campagne médiatique qui a été montée contre ce dernier, avec la sympathie de l'amiral et député Bienaimé qui proposa une loi pour déchoir de la nationalité française quiconque livrerait à l'étranger une technologie de défense nationale².

La surveillance physique consistait principalement à empêcher des étrangers d'avoir un accès visuel à des secrets industriels dans les arsenaux ou chez les fournisseurs de la Marine. On prit plusieurs fois des mesures pour que les travaux à l'intérieur des arsenaux soient confiés à des entreprises et à des ouvriers français, en 1880³, 1889⁴ et 1912⁵, particulièrement à Toulon où l'on craignait les ouvriers italiens, présents en masse dans le Var, aux chantiers des FCM à la Seyne-sur-Mer.

Cependant, pour des raisons diplomatiques évidentes, il n'était pas possible de transformer les arsenaux et chantiers en forteresses car les relations avec les marines étrangères étaient multiples et nécessitaient les visites des représentants de ces dernières pour la surveillance des travaux des navires qu'ils avaient commandés à la France et pour montrer sa puissance, en vue de menacer et de se rapprocher diplomatiquement⁶. Pour les étrangers, la règle stipulait donc que l'accès aux arsenaux était strictement interdit sauf s'ils avaient une autorisation du ministre de la Marine ou de la guerre⁷. Il y a eu environ 500 visites dans les arsenaux et usines de la Marine et des fournisseurs, principalement faites par des Russes et des Britanniques, mais jamais d'Allemands, car jugés absolument dangereux⁸. Les visites accordées aux officiers britanniques l'étaient avec des restrictions, tandis qu'avec les russes cette annotation n'apparaissait pas⁹. Les instructions de sécurité¹ étaient souvent rappelées, et

¹ Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*, Janvier 1917, Delagrave, Paris, p34.

² Jérôme Peignot, « Max Laubeuf », *La Revue maritime*, 129, Janvier 1957, p81.

³ SHD BB8 762. Lettre du préfet maritime de Cherbourg, l'amiral Ribourt, du 24 février 1880 pour le ministre.

SHD BB8 761. Lettre du 5 mars 1880 du préfet de Toulon pour le ministre.

Dépêche du 11 mars 1880 du ministre pour le préfet de la Marine à Toulon.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 juillet 1889. Loi du 11 juillet 1889. Article 2.

⁵ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1912. L'arrêté du 21 février 1912, du ministre de la Marine Delcassé. Article 2. Arrêté du 21 février 1912, du ministre de la Marine Delcassé qui reprenait l'arrêté du 1^{er} juillet 1884.

⁶ SHD BB8 757. Lettre du ministère des affaires étrangères à Versailles du 12 juin 1878 pour la Marine.

SHD BB8 774. Lettre du 2 février 1881 du ministre de l'Argentine en France pour le ministre de la Marine.

Lettre du 19 avril 1881 pour le ministre.

⁷ SHD BB8 762. Lettre du 16 juillet 1880, du préfet maritime de Cherbourg, pour le ministre.

Lettre du maire de Cherbourg le 20 juin 1880 pour le préfet maritime.

⁸ SHD BB8 782. Note confidentielle du 7 mars 1886, depuis le *Colbert*, du vice-amiral Lafont commandant en chef de l'escadre d'évolutions pour le ministre. Italiens, Japonais, scandinaves, ibériques et sud-américains.

⁹ SHD BB8 1719

après les visites, les préfets maritimes rendaient compte au ministre de l'attitude des invités, notamment sur la nature des objets sur lesquels ils portèrent, ou non, leur attention². Les grandes entreprises privées étaient de plus en plus demandées par les visiteurs à mesure qu'elles devenaient de grands fournisseurs de navires de guerre³. Certaines délégations obtinrent même des autorisations très spéciales pour pouvoir utiliser les installations de la Marine afin de procéder à des essais. Ainsi, en 1876, une commission brésilienne chargée de surveiller, en Europe, la construction des cuirassés a pu utiliser le polygone de Gâvres pour des expériences balistiques⁴.

b. Les constructions navales et la diplomatie française

En cas de vente d'une technologie, il devenait évidemment très difficile d'en contrôler la diffusion. Ce sujet restait assez sensible sur le plan politique car quelques années auparavant, un scandale fut provoqué par les principaux fournisseurs de la Marine. Entre 1861 et 1865, le constructeur de navire et député bordelais, M. Arman, trompa délibérément le ministre de la Marine, Chasseloup-Laubat⁵ et brava les ordres de son empereur, Napoléon III, qui avait déclaré la neutralité française et interdit à ses sujets de vendre des vaisseaux de guerre aux contendants de la guerre de Sécession⁶. Arman s'engagea, en 1865, auprès des Confédérés à leur livrer des bateaux de guerre. Il bâtit, autour de lui-même, un système de paiement et de commande, incluant Erlanger comme garant des paiements, Arman, Jollet et Babin, Voruz et Dubigeon pour construire les navires et Mazeline pour fabriquer les machines à vapeur⁷. Pareille machination rendait le Parlement de la III^e République assez regardant sur les ventes

¹ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^{ème} trimestre 1905. Lettre du 1^{er} juillet 1900 pour Schneider et Cie, 42, rue d'Anjou (Paris VIII^e).

² SHD BB8 762

³ SHD BB8 785. Lettre du 24 janvier 1885 de l'ambassadeur impériale ottomane pour le ministre de la Marine, l'amiral Peyron.

SHD BB8 1719

⁴ SHD BB8 756. Lettre du vicomte d'Hajuba, ministre du Brésil en France, du 5 février 1876. Rapport des essais envoyé le 28 mai 1876 par le préfet maritime de Lorient, le vice-amiral Gicquel des Touches, au ministre des affaires étrangères. Lettre du 7 septembre 1875 du cabinet politique du ministre des affaires étrangères pour le ministre de la Marine. Autorisation du ministre de Montaignac par lettre du 13 septembre.

⁵ Tribunal civil de la Seine (1^{ère} Chambre). Présidence de M. Benoit-Champy. *Mémoire pour les Etats-Unis d'Amérique contre MM. Arman, Erlanger, Voruz, Dubigeon, Jollet et Babin, Mazeline, et la Société des Chantiers et Ateliers de l'Océan*, p8. Il mentit sur la destination des navires.

⁶ *Id.*, p1-2.

⁷ *Id.*, p11. *Louisiana et Mississippi de 1827 t.*

Paul Silverstone, *Civil War Navies, 1855-1883*. 2006, Routledge, London, p162.

US Navy Captain C.C. Marsh, *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, Series II, Vol. 2. Washington, 1921, p25.

d'armes en général¹ et sur celles de la Marine en particulier. Ainsi, durant la décade de 1870, les industriels comme les FCM, même pour une petite vente de canons à la Chine, ne le firent qu'avec l'assentiment du plus haut niveau de l'Etat².

Une grande affaire secoua la Chambre en 1888. Le député bonapartiste, Henri-Joseph Dugué de La Fauconnerie, affirma que les usines d'Unieux, dirigées par le député Ménard-Dorian, fournisseur de la Marine en projectiles en acier chromé, a également équipé la Marine britannique de ces armes, par l'intermédiaire de l'usine voisine de Firminy et mit, donc, les cuirassés français en grave danger. Le ministre Krantz reconnut les faits mais il rappela qu'il ne pouvait rien faire sur le plan légal, car la loi permettait le commerce des armes de guerre, ajoutant que Holtzer n'était pas la seule entreprise dans ce cas puisque Firminy vendit aussi ces projectiles, en 1886, au gouvernement espagnol et que la Cie des forges de Châtillon-Commentry le fit avec la Russie. Ménard-Dorian qui était attaqué personnellement se défendit. Il assumait totalement sa position et ses actions ambiguës³, assurant que la loi lui permettait ces ventes qui ont été autorisées verbalement par l'ingénieur M. d'Ambly et le ministre Peyron et qui, d'après lui, étaient bénéfiques pour maintenir l'industrie de guerre nationale, affirmant :

« Tous ceux qui ont réfléchi aux conditions de l'industrie moderne se rendent parfaitement compte qu'il est absolument impossible pour une nation de s'enfermer dans une sorte de muraille de la [sic] Chine qui les sépare des autres nations [...] quand il y a des secrets, il est puéril d'espérer qu'on en gardera éternellement le bénéfice. Tout s'apprend, tout se sait »⁴.

Sa position fut soutenue dans la presse par l'ancien chef du Service de Surveillance des travaux confiés à l'industrie, l'ingénieur du génie maritime Lisbonne⁵. Et pour cause, les essais avaient eu lieu en 1887 à Shoeburyness avec un succès éclatant, montrant que les obus Holtzer étaient incomparables et même bien meilleurs que les obus Firminy⁶ dont la maison Firth et Sons de Sheffield avait acheté le secret pour 100 000 Fr, en 1886⁷. Les mêmes pratiques

¹ J.O.R.F./Débats du 6 mars 1881. Séance de la Chambre des députés du 5 mars 1881.

J.O.R.F./Débats du 25 février 1881. Séance du Sénat du 24 février 1881.

² SHD BB8 771. Lettre du 22 septembre 1874 d'Armand Béhic directement pour l'amiral de Montaignac.

SHD BB8 963. Lettre du 26 septembre 1874, du ministre de la Marine pour le directeur du matériel.

SHD BB8 963. Note du 20 octobre 1874 du directeur du matériel Sabatier pour le ministre de la Marine.

³ J.O.R.F./Débats du 27 février 1888. Séance de la Chambre du 27 février 1888.

⁴ J.O.R.F./Débats du 27 février 1888. Séance du 27 février 1888. Intervention de Ménard-Dorian.

⁵ E. Lisbonne, « Etudes et travaux parlementaires. Le budget de 1888 », *Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères*, 1888-03-10, p299.

⁶ « Les succès des obus Holtzer en Angleterre », *L'Echo des mines et de la métallurgie. Organe des travaux publics*. 13^e Année. N°1. Dimanche 1er Janvier 1888, p1-2.

⁷ J.O.R.F./Débats du 27 février 1888. Séance du 27 février 1888. Intervention de Ménard-Dorian.

avaient cours avec la *Regia Marina* italienne, bien qu'elles ne fissent pas de remous politique. Cette fois, ce fut Schneider et Cie qui était impliquée puisque, non seulement, elle fournit en 1877, le blindage des cuirassés *Duilio* et *Dandolo*¹, puis du *Lepanto*², mais en plus en 1884 et 1885, l'entreprise bourguignonne installa une usine de fabrication avec Société italienne de Terni en Italie, avec une cession des procédés spéciaux et une formation des ingénieurs italiens³.

Ces débats n'arrêtèrent aucunement les ventes françaises qui ont porté sur toutes les armes navales. Schneider fournit de l'artillerie de bord à douze marines étrangères⁴. Le tonnage de navires de guerre vendus à l'étranger fut très important avec 166 800 t, entre 1865 et 1913⁵. Les constructeurs de chaudières avaient aussi un grand succès auprès des marines étrangères. En 1909, un nombre non négligeable de bateaux britanniques, russes, américains et italiens étaient équipés par Niclausse et Belleville⁶. En 1914, le principal client de Delaunay-Belleville n'était même pas la Marine française avec ses 752 910 chevaux, mais la *Royal Navy* avec 966 000 chevaux, montés sur ses bateaux⁷.

Les entreprises françaises ont surtout investi les marchés espagnol⁸, grec en concurrence avec les deux empires germaniques⁹ et, surtout, le grand marché russe en concurrence avec les firmes britanniques. En revanche, elles ont été expulsées des marchés japonais et sud-américains par ces mêmes entreprises anglaises. En 1898, sur plus de 125 000 t en chantiers pour la marine nippone, la France n'en construisit que 10 000¹⁰, actant un échec diplomatique cuisant car la Marine française avait été la principale responsable du développement des arsenaux japonais dans les années 1860-1870, et qu'encore, entre 1885 et 1890, l'ingénieur Emile Bertin était détaché auprès du ministre de la marine du Japon¹¹. De même, les chantiers

¹ Schneider et Cie. Établissements de MM. Schneider et Cie. Nevers, 1900, Mazon frères, p134.

² « Essai comparatif de plaques de blindage à la Spezia », *Revue maritime et coloniale*. Tome 84. 1885.

³ J.O.R.F/Débats du 27 février 1888. Séance du 27 février 1888. Intervention de Ménard-Dorian.

⁴ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. 1914, Imprimerie générale Lahure, Paris, p69-72.

⁵ François Crouzet, *op. cit.*, p171.

⁶ SHD BB8 1849. Rapport sur les chaudières de la commission des chaudières. 1909.

⁷ Commandant de Balincourt, *Les flottes de combat en 1914*. 1914, Augustin Challamel Ed, Paris.

⁸ « Essai comparatif de plaques de blindage à la Spezia » (extrait du *Yacht*), *Revue maritime et coloniale*. Tome 84. 1885. En 1885, la marine espagnole décida d'équiper le *Pelayo* avec du blindage Schneider.

Revue du Cercle militaire : bulletin des réunions d'officiers des armées de terre et de mer. (Revue Violette). 2^e année. N°12. 20 Mars 1887, p67. Six canons Hotchkiss du croiseur cuirassé *Reina Regente*, lancé en 1887.

⁹ DDF, Tome X, Document 398. Lettre particulière du 24 janvier 1907 du ministre de France à Athènes, M. de La Boulinière pour le ministre des affaires étrangères Pichon.

¹⁰ M. Cramp, « Le développement de la flotte japonaise », *Revue maritime*. Tome 138. 1898, p360-361.

¹¹ Capitaine de vaisseau Togari, *Louis-Emile Bertin : son rôle dans la création de la marine japonaise*, 1935. Charles-Lavauzelle, Paris, p17.

français ont aussi totalement été écartés des juteux marchés de la *South American dreadnought race* pour n'avoir plus que des contrats pour des navires de tailles plus modestes¹.

Pour la Russie et la Grèce, la diplomatie française était très présente dans ces opérations qui avaient, ici plus qu'ailleurs, une portée politique. Avec la Grèce, très bien servie par les FCM qui lui livrèrent le croiseur *Miaoulis*² et le *Hellas*³, les relations se tendirent durant les années 1900 sur ces questions d'armement⁴, ce qui amena à une petite crise diplomatique. Lorsque le gouvernement grec de Venizélos demanda un prêt de 800 millions en janvier 1914, on lui demanda, en contrepartie, de passer des commandes d'armement à l'industrie française⁵. L'attaché naval français à Athènes, le commandant Didelot, mena l'opération à merveille⁶ en espionnant les concurrents britanniques⁷ et arriva à obtenir un engagement de commande de deux sous-marins à Schneider, et éventuellement des croiseurs et un cuirassé, contre un emprunt de 500 millions⁸. Cependant quelques jours plus tard, le malicieux grec tenta de se jouer de lui en ouvrant des négociations parallèles avec l'Argentine⁹, ce qui provoqua l'ire du ministre des affaires étrangères, Doumergue¹⁰, et l'arrêt des négociations.

Ce n'est qu'à la fin des années 1890 et au début des années 1900 que la France s'intéressa au marché russe, avec en mars 1897, la signature d'un contrat entre Schneider et les Aciéries de la Marine avec la Sté Poutiloff pour le transfert d'information technique sur le matériel d'artillerie¹¹. La diplomatie française, du fait de l'alliance russe y joua un très grand rôle. En 1907-1908, les ambassadeurs en Russie, M. Bompard¹² puis l'amiral Touchard¹³, ainsi que le ministre des affaires étrangères ont été en première ligne pour organiser et obtenir des contrats

¹ *Revue maritime et coloniale*. Tome 37. Mars 1873, p1025.

Navigazette, 11^e Année, N°1204, Jeudi 23 Mai 1912, p6.

Lieutenant de vaisseau E. Tournier, « Note 28 février 1893 à Toulon, du sur le croiseur cuirassé chilien Capitán-Prat », *Revue maritime et coloniale*. Tome 117. 1893, p372-375.

Revue maritime et coloniale. Tome 125. 1895, p339.

² SHD BB8 771. Note du 26 février 1878 de la direction politique du ministère des affaires étrangères.

³ SHD BB8 771. Télégramme de la préfecture maritime de Toulon du 18 mars 1879.

⁴ DDF, *Tome XI*, Série 2, Document 163. Télégramme du 4 septembre 1907, du ministre des affaires étrangères Pichon pour le chargé d'affaires de France à Athènes, M. Lefèvre-Pontalis.

⁵ DDF, *Tome IX*, Série 2, Document 37. Note du ministère des affaires étrangères.

⁶ DDF, *Tome IX*, Série 2, Note du ministère des affaires étrangères du 10 janvier 1914.

⁷ DDF, *Tome IX*, Série 2, Document 89. Une note du ministère des affaires étrangères du 16 janvier 1914.

⁸ DDF, *Tome IX*, Série 2, Document 94. Une note pour le ministre du 17 janvier 1914.

⁹ DDF, *Tome IX*, Série 2, Document 329. Télégramme du 19 février 1914 du ministre de France à Athènes, M. Deville pour le ministre des affaires étrangères Doumergue.

¹⁰ DDF, *Tome IX*, Série 2, Annotation du ministre.

¹¹ Claude Beaud, « De l'expansion internationale à la multinationale Schneider en Russie (1896-1914) », *Histoire, économie et société*, 1985, 4^e année, n°4, p579.

¹² DDF, *Tome XI*, Série 2, Document 254. Note du département des affaires étrangères du 25 janvier 1908.

¹³ *Id.*, Document 588. Série 2, Le vice-amiral Touchard, ambassadeur de France à Saint-Petersbourg envoie une dépêche le 19 décembre 1908 ministre des affaires étrangères Pichon.

aux deux groupes français composés respectivement par les FCM, les CAG et les ACL et un autre avec Schneider et Cie, la Cie de Châtillon-Commentry et les Forges et Aciéries de la Marine. Trois ans plus tard, l'affaire de la réfection de la flotte de la Baltique, en 1911-1913, fut aussi menée par le chargé d'affaires de France à Saint-Pétersbourg, M. de Panafieu, par le ministre des affaires étrangères Pichon et par Delcassé, alors devenu ambassadeur en Russie, quelques mois après avoir quitté son poste de ministre de la Marine. Ils tentèrent de favoriser le consortium français¹, mais Vickers décrocha les contrats de l'artillerie navale lourde à sa place².

c. Protection des marchés français et nécessaires transferts de technologie

En même temps qu'elle essayait de protéger sa technologie, la Marine tentait par tous les moyens de s'enrichir au maximum par les innovations technologiques des autres. En 1875, Paul Dislère assurait que c'était une « nécessité pour toute puissance militaire de se tenir au courant des progrès réalisés à l'étranger » car les avancées techniques étaient devenues tellement rapides qu'elles pouvaient surgir partout³. Subséquemment, les officiers et les ingénieurs⁴ traduisaient massivement des articles étrangers et le Conseil des travaux s'intéressait à toutes sortes d'essais⁵. La Marine missionnait aussi, régulièrement, des agents ou des délégations pour observer des expositions et des expériences inédites en Angleterre⁶, aux Etats-Unis⁷, en Autriche⁸ ou en Suède⁹. Les attachés navals étaient des informateurs de choix, particulièrement ceux qui se succédèrent à Londres, Cavelier de Cuverville¹⁰ et Véron¹ et à Rome, comme

¹ DDF, *Tome XIII*, Série 2, Document 158. Dépêche confidentielle du 18 février 1911 du chargé d'affaires de France à Saint-Pétersbourg, M. de Panafieu pour le ministre des affaires étrangères Pichon.

DDF, *Tome VI*, Série 2, Document 649. Télégramme du 30 mai 1913 du ministre des affaires étrangères Pichon pour l'ambassadeur de France à Saint-Pétersbourg, Théophile Delcassé.

² Claude Beaud, *op. cit.*, p592.

³ Paul Dislère. *Les Croiseurs. La Guerre de course*. 1875, Gauthier-Villars, Paris. Avant-propos, pV.

⁴ *Revue maritime et coloniale*. Tome 58. 1878, p95, 101 et 175.

⁵ SHD BB8 769. Document de la comptabilité générale de 1873.

Dépêche télégraphique du 21 octobre 1873 du chef du service Marine de Dunkerque pour le ministère de la Marine à Versailles, le 21 octobre 1873.

Revue maritime et coloniale. Tome 57. 1878, p 212. Plaques en acier et en métal composite de Whitworth.

⁶ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance de janvier 1874. On envoya l'ingénieur de Bussy.

⁷ SHD BB8 752. Son rapport est transmis à la Marine, le 12 mars 1873, par l'état-major général du ministère de la guerre. Le lieutenant-colonel de Noué observa les bâtiments-torpilles à New York et Boston.

Sous-ingénieur de la marine J. Lefaivre, « L'électricité en Amérique », *Revue maritime et coloniale*. Tome 122. 1894, p481. On envoya les ingénieurs du génie maritime J. Lefaivre et Emile Bertin.

⁸ Rapport du capitaine de frégate Servan dans *Revue maritime et coloniale*. Tome 80. 1884 ; p599.

⁹ SHD BB8 774. Dépêche du 4 septembre 1885, du ministre de la Marine pour le préfet maritime de Toulon.

SHD BB8 6DD1 30. Echange de lettres entre le ministre de la Marine, général chef d'état-major général et le préfet maritime de Toulon, du 29 août au 4 septembre 1885.

¹⁰ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1878. Séance du 5 janvier 1878. Lettres des 21 février et 19 avril 1879.

Lucien Lacaze². Les diplomates de métier ont aussi informé la Marine comme le fit le consul de France à Brême qui, en 1873, livra des rapports sur le nouveau canon Krupp, les torpilles anglaises essayées à Wilhemshafen et les chantiers maritimes³.

La poursuite de cette logique posa vite la question des achats à l'étranger. Le 29 mai 1871, lorsqu'Adolphe Thiers signa un arrêté rétablissant les droits de douanes sous les conditions du décret du 6 juin 1807, les prix des armes navales étrangères revinrent à leurs niveaux d'avant 1870⁴. Bien que la Marine préférait toujours commander des armes à des entreprises françaises, elle considérait au moins qu'elle pouvait se procurer des machines outils étrangères⁵. Parfois, la Marine fut bien obligée d'accepter des contractants étrangers. Assez souvent, il s'agissait de Britanniques détenant un avantage technologique, comme Thornycroft & Cie Ltd pour les premiers torpilleurs ou les fabricants de pièces métalliques soudés, Darwin & Milner Sheffield, en 1913, pour les appareils et les produits spéciaux qui n'avaient pas leurs équivalents français⁶. D'ailleurs, c'est pour cette raison que, le 15 juillet 1889, le ministre de la Marine, l'amiral Krantz, lorsqu'il demanda 58 millions de francs supplémentaires, fit rejeter un amendement qui souhaitait que tout le matériel commandé soit d'origine française⁷.

Les questions d'armes de guerre navales auprès des puissances étrangères restaient, durant les années 1890, très sensibles au Parlement. En 1891, le député Gerville-Réache publia un article accusant le ministère d'avoir acheté des canons à Krupp et à Armstrong. A la suite de cet écrit, le ministre de la Marine, Barbey, fut pris à partie à la Chambre, le 21 mai 1891, par le député Hérissé qui l'interrogea vindictivement sur la véracité de ces informations. Le ministre Barbey réfuta catégoriquement l'achat de canons Krupp⁸ et il était vrai que, le 13 mars 1884, la Commission permanente des inventions avait rejeté des propositions d'Alfred Krupp⁹. Cependant, Barbey confirma l'achat de canons à la maison Armstrong et le justifia par la

¹ SHD BB8 764. Il observa les expériences de torpilles faites sur *l'Oberon* à Portsmouth.

² DDF, *Tome IX*, Série 2, Document 87. Dépêche du 28 janvier 1906 du capitaine de frégate Lacaze, envoya au ministre de la marine, Gaston Thomson. Il assista, au polygone de Mugiano au test sur des plaques de blindage Krupp.

³ SHD BB8 756. Lettre et rapports du 9 juillet 1873 du consul de France à Brême au ministre des affaires étrangères, transmis au ministre de la marine.

⁴ J.O.R.F/L – D du 1^{er} juin 1871.

⁵ SHD 5DD1 65. Rapport du directeur du matériel Sabathier, du 2 mars 1876, pour le ministre de la Marine.

⁶ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre d'octobre 1913 d'A. Croneau à MM. Darwin & Milner.

⁷ J.O.R.F/Débats du 16 juillet 1889. Séance de la Chambre des députés du 15 juillet 1889.

⁸ J.O.R.F/Débats du 22 mai 1891. Séance de la Chambre du 21 mai 1891.

⁹ SHD BB8 1263. Procès-verbaux de la Commission permanente des inventions entre 1883 et 1886.

volonté de les faire étudier et produire, sans « aucun scrupule » par la fonderie de Ruelle et par les entreprises d'artillerie française¹.

Néanmoins, pour les grands ensembles des armes navales, c'est-à-dire les coques, machines et canons, la Marine et les fournisseurs privés tinrent leur position sans faiblir face aux entreprises étrangères. Les chaudières Babcock & Wilcox, bien qu'à la pointe de la technologie mondiale des chaudières² et produites en France par la société des fonderies et ateliers de la Courneuve qui ne cessait de proclamer son caractère français³, ne reçurent pas la moindre commande de la part de la Marine. Le ministère resta fidèle à ce qui fut institué en 1870⁴ et que la Section technique des constructions navales exprima clairement en 1909 : « les considérations de nationalité jouent un rôle prépondérant dans le choix des générateurs des navires de combat. Chaque nation s'efforce de ne rien emprunter à l'étranger »⁵.

Le cas le plus problématique a certainement été celui de la dépendance en torpilles vis-à-vis de l'entreprise austro-britannique Whitehead de Fiume sur la côte adriatique. Les ingénieurs français, qu'ils appartenissent au génie maritime ou à des corps civils, ont tenté de développer une torpille d'aussi bonne qualité, mais ils n'ont essuyé que des échecs. Dans les années 1880, la Marine française en était encore réduite à envoyer des officiers glaner quelques informations sur les mécanismes des mines et torpilles des ingénieurs autrichiens⁶. Pour se procurer les données techniques et les plans, le ministère de la Marine usait du lent circuit diplomatique pour éviter que les informations ne tombent « en des mains indiscretes »⁷.

Pour s'affranchir de ces complications, fin 1874, le ministre amiral Montaignac décida d'installer un atelier de torpilles à Indret⁸, mais alors qu'il n'était même pas complètement installé, le ministre et son directeur du matériel Sabattier demandèrent, début 1875, une enquête

¹ J.O.R.F/Débats du 22 mai 1891. Séance de la Chambre du 21 mai 1891.

² Cahiers du Patrimoine, N°4, *Histoire de l'ancienne usine Babcock & Wilcox à la Courneuve*, p1. Elle équipa en 1881, la première centrale électrique des Etats-Unis ainsi que la *Royal Navy* et l'*US Navy*.

³ SHD BB8 1849. Rapport sur les chaudières de la commission des chaudières. 1909.

⁴ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine. Sous-commission des ports et des établissements. Rapport confidentiel transmis à la Commission sur les établissements hors des ports. 1878.

⁵ SHD BB8 1849. Rapport sur les chaudières de la commission des chaudières. Note du 15 mai 1909 de la section technique des constructions navales.

⁶ *Revue maritime et coloniale*. Tome 80. 1884, p599.

⁷ SHD BB8 758. Télégrammes des 28 juin et 17 juillet 1875 du ministre de la Marine pour l'ambassadeur de Vienne.

⁸ DCNS, *Indret : des canons du roi à la propulsion nucléaire*. 2008, Éd. DCNS, Indret, p40. Dépêche de décembre 1874.

pour savoir s'il ne serait pas plus avantageux de le transférer à Toulon¹ car les opérations de réglage étaient difficiles dans les courants de la Loire. La construction des torpilles fut, donc, complètement arrêtée pour la remettre à Toulon², n'effaçant pas cette pénible dépendance que, même, les flatteries faites à Robert Whitehead³ n'arrivaient pas adoucir. En attestait l'incident, de 1879, lors duquel le gouvernement autrichien, en pleine signature de la Duplice, exerça un embargo sur une livraison d'une centaine de torpilles françaises commandées le 29 juin 1877, alors qu'il laissa de pareilles commandes allemandes être livrées⁴. Ceci finit de convaincre la Marine qu'elle devait produire, elle-même, ses torpilles⁵. En plus des commandes de la *Kaiserliche Marine*, de la *Regia Marina* et de la *Royal Navy*⁶, l'usine de Schwartzkopff, près de Berlin fabriquait à grande échelle un modèle de torpilles amélioré *Whitehead-Schwartzkopff*⁷. Ainsi, les torpilles de la Marine française étaient très bien connues de tous ses ennemis, dont l'amiral Alfred von Tirpitz⁸ et l'empereur François-Joseph⁹.

De par ces faits, l'implantation d'une industrie des torpilles en France a été une question éminemment géostratégique. La décision de fonder un atelier de torpilles à Toulon a été prise par le ministre amiral Aube, en 1886, afin de se défaire de la dépendance stratégique et technologique. Le débat précédant le vote des crédits¹⁰ l'opposa au député légitimiste, le marquis de la Ferronnays, qui pensait, en vain, que la dépendance de toute l'Europe à l'Autriche était un élément stabilisateur de la diplomatie et des finances continentales. L'installation de l'atelier à Toulon fut votée, à l'unanimité, à la Chambre¹¹ et au Sénat¹². Cet accord parfait, parmi les parlementaires, n'empêcha pas que l'efficacité de l'atelier fût remise en cause, en 1891, par les députés Vallon¹³ et Gerville-Réache¹⁴. Seize ans plus tard, ces questions n'étaient toujours pas réglées ; le ministre Thomson, ne faisant même pas mine de nier la dépendance

¹ SHD BB8 760. Ordre de mission du 9 février 1875 du ministre de la Marine pour l'inspecteur général du génie maritime, Charles Gervaize.

Rapport du 30 janvier 1875 du directeur du matériel Sabattier pour le ministre.

² DCNS, *op. cit.*, p40.

³ SHD BB8 1004-11. Lettre du 16 juin 1884 du ministre de la Marine, l'amiral Peyron pour le président du conseil et ministre des affaires étrangères. Il réclama la Légion d'honneur, pour l'ingénieur britannique.

⁴ SHD BB8 757. Lettre du 4 juillet 1878 pour le président du Conseil.

⁵ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine. Sous-commission des ports et des établissements. Rapport confidentiel transmis à la Commission sur les établissements hors des ports. 1878.

⁶ Raoul Marsollet, « La torpille en 1911 », *Revue maritime*. Tome 192. Janvier 1912, p151.

⁷ *Revue maritime et coloniale*. Tome 71. 1881, p412. Elle en a vendu 100 unités à l'Espagne en 1881.

⁸ Grand-amiral Alfred von Tirpitz, *Mémoires du grand-amiral von Tirpitz*. 1922, Payot, Paris, p50.

⁹ SHD BB8 770. Compte rendu du 9 septembre 1883 de l'audience accordée par l'empereur au capitaine de frégate Servan.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 21 avril 1886. Séance du 20 avril 1886.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 20 avril 1886. Séance de la Chambre du 20 avril 1886. 514 voix.

¹² J.O.R.F/Débats du 26 juin 1886. Séance du Sénat du 25 juin 1886. 253 voix.

¹³ J.O.R.F/Débats du 14 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 13 novembre 1890.

¹⁴ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1891. 2^{ème} séance de la Chambre des députés du mardi 8 décembre 1891.

vis-à-vis de l'Autriche-Hongrie, affirma que pour la contrecarrer, il essayait de s'entendre avec l'industrie française pour remplacer Whitehead¹.

La complexité technologique de l'engin était telle qu'elle rendit le prix de la torpille française trop élevé, faisant que le travail de l'atelier de Toulon était de moins en moins productif, avec 127 torpilles en 1902 et seulement 69 en 1905². Si la Marine put disposer d'autres torpilles³, ce ne fut qu'à titre anecdotique et la production de quelques sociétés françaises était toujours insuffisante. Même l'installation tardive de Whitehead à Saint-Tropez qui ne commença qu'en novembre 1913⁴ n'accorda qu'une indépendance relative car, encore à la fin de l'année 1913, la filiale française avait besoin de l'autorisation de la maison-mère pour passer le premier marché de torpilles avec la Marine française et pour garantir de la suppléer si elle n'était plus en mesure d'honorer ses marchés⁵. La Marine française était, donc, encore à la merci de l'entreprise autrichienne et ceci était d'autant plus dangereux que Fiume était un lieu sous tension, revendiqué, à la fois par les irrédentistes italiens et par les nationalistes yougoslaves⁶.

En outre, l'implantation en France ne modifia pas foncièrement l'actionnariat. S'il est vrai que la Marine avait réussi à introduire dans le Conseil d'administration de la Société française des Torpilles Whitehead, le vice-amiral Aubert, elle laissa l'entreprise toujours entre des mains peu francophiles. 51% du capital appartenait à Vickers qui faisait gérer l'entreprise par un personnage qui avait tout de l'aventurier cosmopolite⁷ dont se méfiait la Marine. C'était le « *supersaleman of death* »⁸, le « Commis-voyageur de la mort »⁹, Basil Zaharoff, fraîchement naturalisé français en 1898¹⁰, ancien bandit et escroc,¹¹ devenu un intime de

¹ J.O.R.F/Débats du 17 mars 1906. Séance de la Chambre du 16 mars 1906.

² Commandant Davin, *op. cit.*, 1908, p29.

³ SHD BB8 769. Les Bretton 270, 246 et 230 en 1873.

⁴ *L'Action française : organe du nationalisme intégral*, 25 octobre 1913, p1. Article de Jacques Allard.

⁵ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913. Lettre du 15 novembre 1913 de M. Romazzotti pour le président du conseil d'administration de la société française des torpilles Whitehead. J.O.R.F/D – L du 12 décembre 1913. A la veille de la Grande Guerre, la commission de recette des torpilles allait encore dans la ville adriatique pour faire la recette des torpilles.

⁶ Frano Cviéstisa, *Les problèmes nationaux d'Autriche-Hongrie-Les Yougoslaves*. 1918, Editions Bossard, Paris, p6. Les nationalistes yougoslaves y signèrent même leur résolution de 1905.

⁷ Tristan Gaston-Breton. *Basile Zaharoff, L'incroyable histoire du plus grand marchand d'armes du monde*. 2019, Editions Tallandier, Paris, p26.

⁸ H. C. Englebrecht, F.C. Hanighen, *Merchants of Death, A Study of the International Armament Industry*, 1934, New-York, Dodd, Mead and Company, p95.

⁹ *Le Petit journal*, Parti social français, 28 novembre 1936, p5.

¹⁰ Jean-Marie Moine, « Basil Zaharoff (1849-1936), le « marchand de canons » », *Ethnologie française* 2006/1 (Vol. 36), p141.

¹¹ Tristan Gaston-Breton, *op. cit.*, p49.

plusieurs hommes politiques républicains¹. En dehors de Vickers-Zaharoff, les autres actionnaires liés à la famille Whitehead, n'étaient pas franchement plus gallophiles. Robert Whitehead, restant « foncièrement anglais »², maria sa descendance à l'élite conservatrice britannique et à des aristocrates austro-allemands. Ainsi, parmi les actionnaires on trouvait les amiraux de la *Royal Navy*, sir Carter Drury, commandant dans le *Channel Squadron* en 1894³ et sir Edmund Fremantle, partisan de la torpille⁴ et connaissant parfaitement les forces navales françaises⁵. On y trouvait aussi le fils de Robert, sir James Beethom Whitehead, diplomate anglais à Berlin en 1906⁶, plénipotentiaire en Serbie de 1906 à 1910⁷, et surtout très pro-allemand⁸. Robert Whitehead, ayant aussi uni ses enfants à des nobles germaniques, on les retrouvait également dans l'actionnariat et la gestion de l'entreprise française avec l'épouse du capitaine de corvette autrichien, le baron Georg von Trapp⁹; le comte Edgar von Hoyos, directeur de l'usine française¹⁰ et frère de l'ambassadeur d'Autriche en France¹¹ et du chef de cabinet au ministère des Affaires étrangères austro-hongrois; mais aussi la bru d'Otto von Bismarck ainsi que l'épouse du comte Ludwig von Plessen-Cronstern¹², ministre d'Allemagne à Athènes¹³ et leurs époux¹⁴.

Il était donc assez clair que les rapports technologiques et commerciaux avec l'étranger, s'ils jouèrent un rôle non négligeable dans le système de constructions d'armes navales de la France, n'en modifièrent pas fondamentalement le fonctionnement. La Marine protégeait assez bien son marché national en conservant sa haute capacité technologique. Le cas des torpilles

¹ Syndicat des banquiers en valeurs au comptant près la bourse de Paris. *Annuaire des valeurs inscrites à la cote du marché comprenant une notice et la reproduction photographique et en couleur de chaque valeur*. Paris, Société "L'Impression en couleurs", 1913, p342. Paul Doumer siégea avec lui chez Poutiloff.

Jean-Marie Moine, *op. cit.*, p144. Il fréquentait Louis Barthou, Aristide Briand et surtout Clemenceau.

Tristan Gaston-Breton, *op. cit.*, p163-164. Sur proposition des ministres de la Marine Alfred Picard et Gauthier, il obtint la légion d'honneur.

² Grand-amiral Alfred von Tirpitz, *op. cit.*, p51.

³ « Les secrets de l'oligarchie. L'Homme Mystérieux de l'Europe ! Sir Bazil Zaharoff », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 9e Année - N°2. Février 1928, p38. Gendre de Whitehead.

⁴ « Une étude de tactique navale (Suite) », *Revue du Cercle militaire : bulletin des réunions d'officiers des armées de terre et de mer. (Revue Violette)*. 24^e année. N°24. 3 Juin 1894, p574.

⁵ *Revue maritime et coloniale*. Tome 94. 1887, p579.

⁶ *Figaro : journal non politique*, 1904-01-09, p2.

⁷ *Archives diplomatiques : recueil de diplomatie et d'histoire*. 1908, p72.

⁸ DDF. Tome XII. Série 2, Document 37. Dépêche du 12 décembre 1909 de Delcos, ministre de France à Belgrade, pour le ministre des affaires étrangères Pichon.

⁹ Gerhard A. Stadler, *Das industrielle Erbe Niederösterreichs : Geschichte, Technik, Architektur*, Böhlau, 2006, p607.

¹⁰ H. C. Englebrecht, F.C. Hanighen, *op. cit.*, p106.

¹¹ *L'Action française : organe du nationalisme intégral*, 25 octobre 1913, p1. Article de Jacques Allard.

¹² *Le Journal*, 25 septembre 1904, p4.

¹³ *Gil Blas*, Paris, 19 novembre 1902, p2.

¹⁴ Jean-Marie Moine, *op. cit.*, p. 144.

Gerhard A. Stadler, *op. cit.*

Whitehead, qui restait une exception, exemplifiait à merveille la volonté de la Marine d'être totalement déliée d'une volonté étrangère quant au choix de ses armes navales qui ne devait revenir, en fin de compte qu'au décideur politique.

C. Les constructions navales dans la politique française

1. La croissante continue des crédits de construction navale

a. La remontée des crédits des armes navales

Cheminant de concert avec le ministère de la Marine, les autres institutions politiques devaient traduire les besoins de ce dernier en des décisions politiques effectives portées par des crédits. Les constructions navales souffrirent après la convention d'armistice, signée le 28 janvier 1871¹, puis les conventions de Ferrières du 11 mars suivant². L'augmentation des dépenses militaires et, surtout, le paiement de l'indemnité de guerre de 5 milliards de franc-or, imposée par l'Allemagne, devaient poser un véritable problème, du fait de l'échelonnement sur quatre années. On crut que tout ceci ne manquerait pas d'handicaper les finances françaises jusqu'en 1875 et que les constructions navales seraient vraiment mises en danger durant plus de cinq ans. C'était sans compter sur les grandes capacités financières du gouvernement qui réussit à expédier les derniers paiements, le 5 septembre 1873³. Ce raccourcissement du délai de paiement de deux ans permit à l'Etat d'économiser quelques millions car les 500 000 soldats du kaiser⁴ qui occupaient le pays étaient directement entretenus par le budget français, Adolphe Thiers ayant débloqué pour eux 48 millions entre, août 1872 et avril 1873⁵, soit presque le prix de quatre cuirassés de l'époque.

Cependant, malgré l'avance dans le paiement, les effets néfastes se sont assez longuement fait sentir sur les constructions navales, alors qu'en 1871, le Conseil d'Amirauté, le contre-amiral Exelmans en tête, réclama qu'on n'abaissât pas les crédits pour les constructions navales, même aux dépens de la santé financière de l'Etat⁶. Evidemment ces attitudes allaient parfaitement à l'encontre des Chambres et, tout particulièrement, des commissions de la Marine

¹ *Traité de la France avec l'Allemagne. Janvier 1871 à octobre 1873*. Paris. Imprimerie nationale. Novembre, 1873, p5.

² *Id.*, p50.

³ *Id.*, p273.

⁴ Pierre Milza, *op. cit.*, p367.

⁵ J.O.R.F/L – D du 3 août 1872. Loi du 29 juillet 1872. 25 millions de francs.

J.O.R.F/L – D du 14-15 avril 1873. Loi du 5 avril 1873. 23 millions de francs.

⁶ *La Défense sous la Troisième République*. Tome I - Vaincre la défaite 1872-1881. Volume 2 - La Marine. Document N°1. Procès-verbal de la séance du 29 août 1871. Projet de reconstruction de la flotte présentée au ministre par le directeur du matériel, p45.

et des Finances de la Chambre des députés. Le ministre Pothuau ne put résister à ces dernières et à la volonté de Thiers¹. Ainsi, les « budgets d'austérité de 1872 et 1873 » touchèrent principalement le ministère de la Marine², heurtant directement ce qui était établi autant chez les officiers que chez les ingénieurs de Marine depuis le milieu du XIX^e siècle³.

Le budget des armes navales qui était arrivé à 49,3 millions de Fr en 1871, à cause de la guerre qui nécessitait des fabrications d'artillerie, a brusquement chuté l'année suivante à 43,5 millions. A partir de cette année qui fut la plus basse et la pire de toutes, les gouvernements successifs tentèrent, parfois infructueusement, d'augmenter les crédits. Les parlementaires étaient un des principaux moteurs de cette baisse, à l'image de certains membres de la commission du budget comme le rapporteur orléaniste Daniel Ancel⁴. Considérant que le budget de cette année-là était « un budget de transition »⁵, le ministre amiral Pothuau accepta de diminuer le nombre des ouvriers de 1871 en ne remplaçant pas les départs à la retraite et les décès⁶. Dès 1873, le Parlement concéda le vote d'un crédit de 47 millions pour les armes navales qu'il réitéra en 1874 et qui, après le dernier paiement de l'indemnité de guerre, stagna autour de 46,5 millions jusqu'en 1875. Ces budgets de « recueillement » étaient toujours en deçà du niveau de 1871. A cet égard, le niveau du budget général de la Marine dans l'ensemble des budgets de ministères avoisinait les 10% alors qu'en 1871, il atteignait 14%. L'historiographie affirma, à juste titre, que la période de repli fut de courte durée car « les budgets reprennent leur ascension à partir de 1876 »⁷.

A partir de là, s'engagea un mouvement à la hausse qui dura jusqu'à la guerre mondiale car, en effet, face à la faiblesse de la croissance⁸, les républicains décidèrent de relancer l'activité par les commandes de l'Etat⁹, dont faisaient partie celles de la Marine. La reprise se fit en plusieurs étapes. En 1876, le gouvernement fit monter les crédits des armes navales à 51 millions, soit plus d'un million de plus que ceux de 1871. Cette timide remontée préparait le réel gonflement du budget de 1877 qui consacra à ce poste 67 millions, c'est-à-dire une

¹ Jean de Préneuf, *op. cit.*, p17.

² Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p136.

³ Baron Tupinier. *Rapport sur le matériel de la marine, présenté à M. le vice-amiral de Rosamel, ministre secrétaire d'état au département de la marine et des colonies*, Imprimerie royale, Paris, 1838, p5.

⁴ Bastien Nofficial, *op. cit.*, p197.

⁵ M. Ancel, « Annexe au procès-verbal de la séance du 22 mars 1872. Rapport fait au nom de la commission du budget sur le budget des dépenses de l'exercice 1872, (Ministère de la Marine et des Colonies) », dans Assemblée nationale. Année 1872. *Impressions, projets de lois, propositions, rapports, etc.* Tome XII. Numéro 924 à 1034. Versailles, Imprimeur de l'Assemblée nationale. N°1017, p2.

⁶ *Id.*, p15-16.

⁷ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p53.

⁸ Bruno Marcel, Jacques Taieb, *op. cit.*, p195.

⁹ *Id.*, p207.

augmentation de 24%, marquant une reprise réelle de la volonté d'armement, même si cela n'est pas dû en totalité aux constructions neuves mais, aussi, aux armements de navires qui devaient opérer cette année-là en Méditerranée. Cette hausse générale se confirma, dès qu'à la Chambre, les républicains devinrent dominants et décidèrent de se doter d'un outil militaire en adéquation avec leurs attitudes belliqueuses sur la scène internationale. S'ouvrit alors une période de quatre années qui prit fin en 1881, durant laquelle les crédits de la Marine tournaient autour de 165 millions et ceux des armes navales à plus ou moins 65 millions.

Cette année 1881, qui vit la première grande expédition coloniale de la République, porta les crédits des armes navales au niveau jamais atteint de 71 millions de Fr. Suite à cela, le budget préparé pour 1882 fut révolutionnaire car, pour la première fois, il permettait de distinguer entre les achats et rémunérations pour les constructions neuves, les réparations, l'armement, les constructions navales et l'artillerie navale¹. Ainsi, on vit que les budgets des constructions neuves et de l'artillerie, désormais sans les frais d'armement des navires, avoisinaient les 80 millions jusqu'en 1886, année de fin du programme naval de 1872 où l'on instaura un autre éclaircissement budgétaire par la séparation des bateaux achetés à l'industrie et ceux construits dans les arsenaux. Cette période vit, pour le coup, exploser les crédits de l'artillerie navale. Ces derniers ont tout simplement doublé entre 1882 et 1883, passant de 8,8 à 16,4 millions et avoisinant toujours ces montants, tirés par l'introduction des canons à tir rapide et le grossissement des calibres jusqu'en 1890 où on leur accorda 17,3 millions.

Après une baisse du budget en 1887 et une stagnation, l'année 1891 consacra la reprise qui, cette fois, fut bien plus durable. Débutant timidement, en 1892, elle connut une accélération sans pareil avec 252 millions pour la Marine et 106 millions pour les armes, dont des records de 70 millions pour les constructions neuves et 36,2 millions pour l'artillerie. Cette dernière avait encore presque doublé ses allocations de l'année précédente qui étaient de 19 millions. Le bilan était conséquent. En 1900, le Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine qui étudia les crédits affirma qu'entre 1870 et 1896, la Marine a reçu pour 1 milliard 109 millions de Fr².

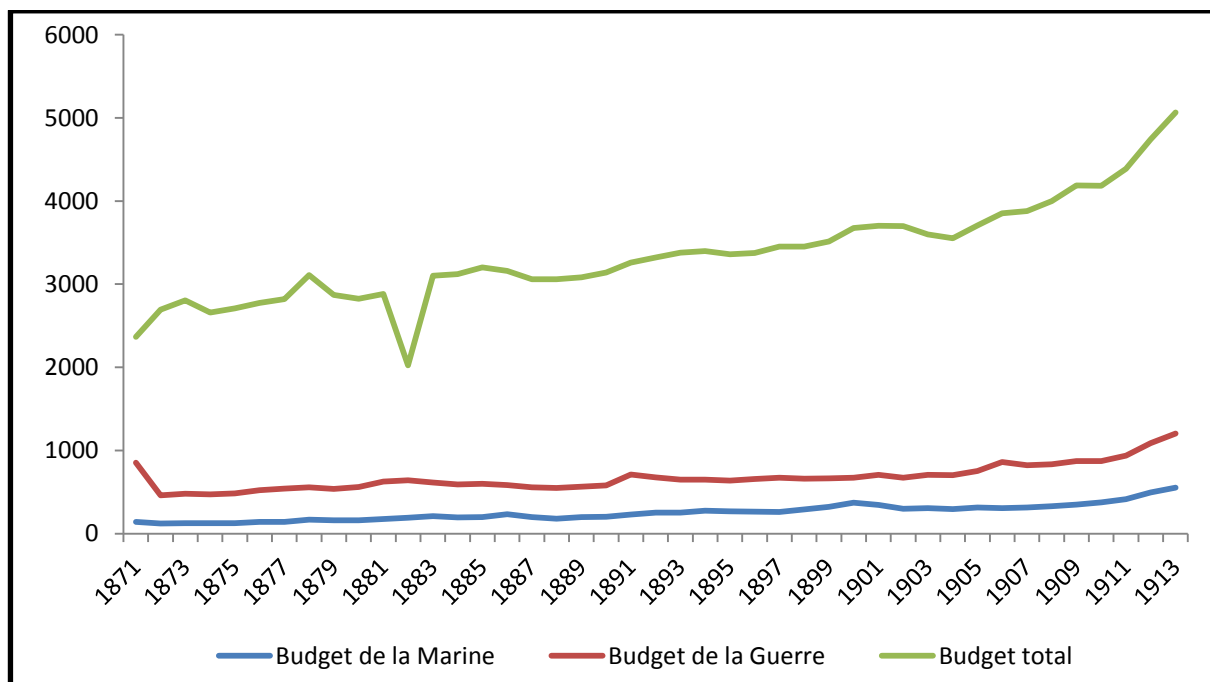
Comme pour beaucoup de domaines dans la Marine, l'année de Fachoda, 1898, fut une rupture. En termes budgétaires, elle se traduisit par le transfert de 8,4 millions, initialement alloués aux constructions neuves, en direction de tout ce qui avait trait à la préparation de

¹ François Crouzet, *op. cit.*, p153.

² J.O.R.F/L – D du 20 février 1900. Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine. Rapport de 1897 pour 1896. IX.

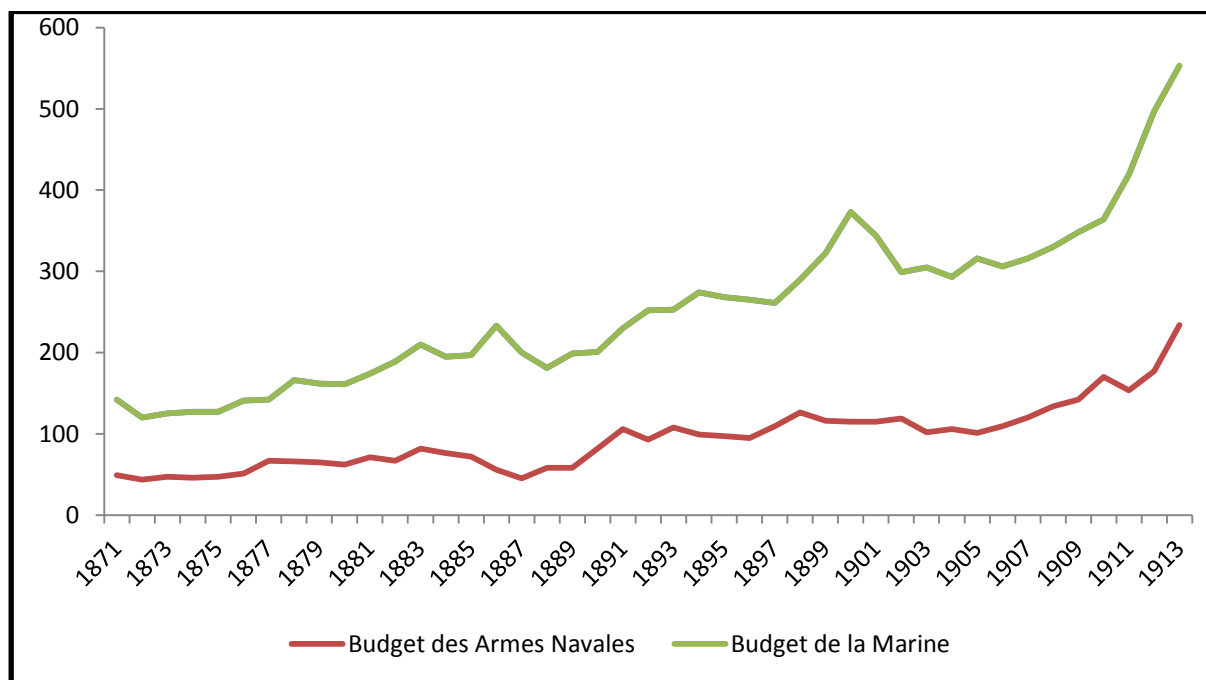
guerre à court terme, soit surtout l'achat de matériel d'artillerie navale. Elle modifia aussi et surtout les dispositions des esprits en faveur de plus de hausses des crédits. Dès 1899, débuta alors, une augmentation continue et avec des records de 322 millions pour la Marine et 126 pour les armes neuves qui se maintinrent à ces niveaux jusqu'en 1908-1909. A partir de 1909 et l'arrivée de l'amiral Boué de Lapeyrère au ministère, les crédits de la Marine s'envolèrent jusqu'à la guerre et la part des armes navales avec eux, passant de 152 millions en 1910 à 260,3 en 1914. Un simple rapport numérique suffit pour bien se rendre compte de la fulgurante croissance de la valeur du matériel neuf ; les crédits accordés aux armes navales neuves en 1914 étaient égaux à l'ensemble du budget général de la Marine de 1890.

Graphique n°2. Comparatif de l'évolution des budgets définitifs de la Marine et des ministères (En millions de francs)¹

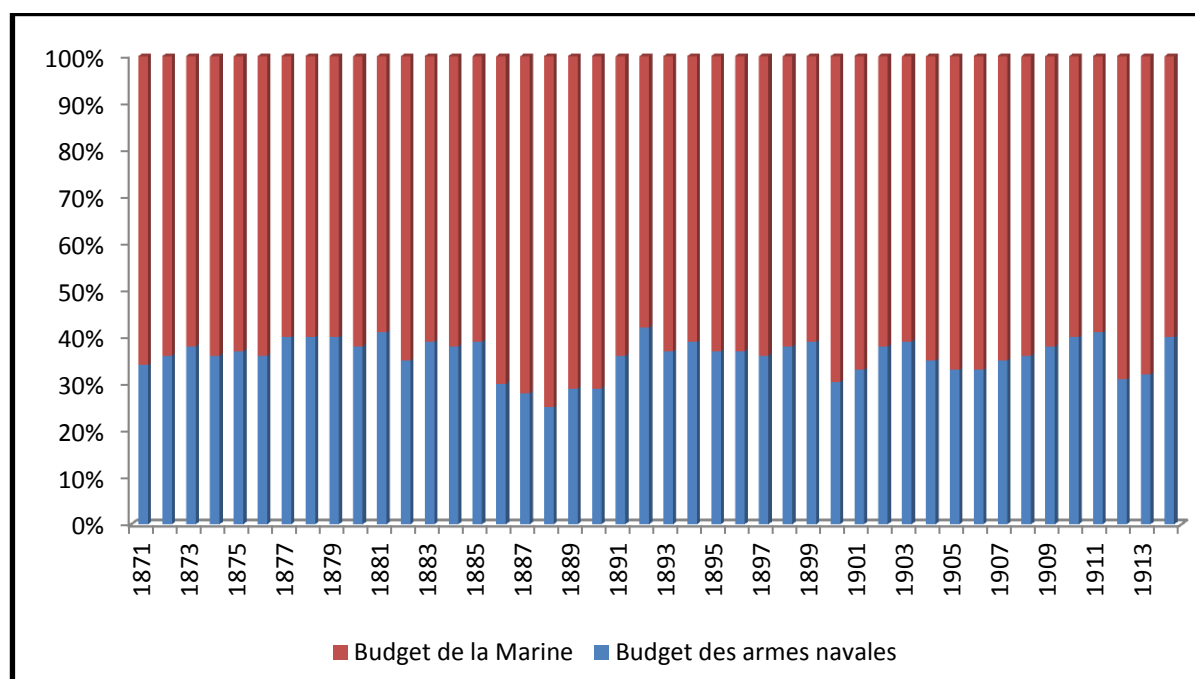


¹ J.O.R.F/L – D. Lois de finances portant règlement définitifs des budgets des exercices de 1871 et 1914.

Graphique n°3. Comparatif évolution de budget de la Marine avec le budget des armes navales (En millions de francs)¹



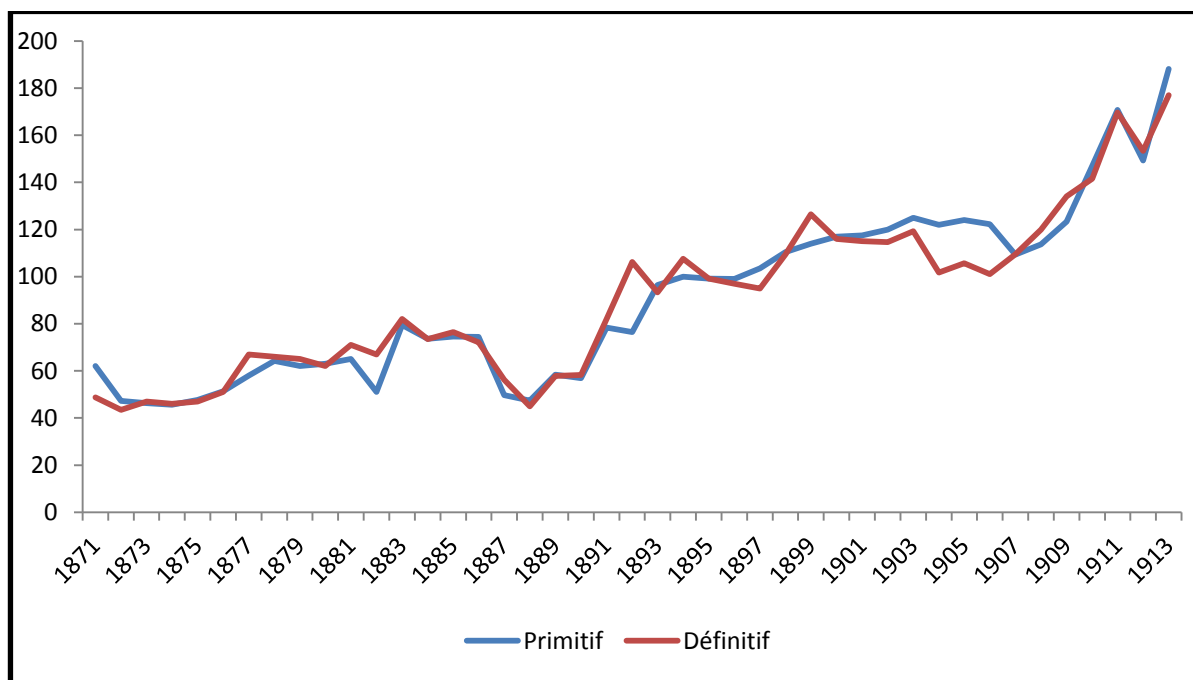
Graphique n°4. Pourcentage du budget des armes navales dans le budget de la Marine²



¹ Id.

² Id.

Graphique n°5. Différence entre les budgets primitif et définitif des Armes navales
(En millions de francs)¹



Si on s'en tient à ce que suggérait avec un prisme néoclassique le grand spécialiste du secteur économique de l'armement français, Jacques Aben, il faudrait voir les crédits de la défense comme le fruit du comportement économique rationnel de l'Etat². Néanmoins, le comportement de l'Etat, ici, englobait des réalités bien au-delà de la rationalité de « la *societas oeconomica* » imaginée par lui. Deux camps se formèrent au sein des Chambres. Ceux qui soutenaient les hausses contre ceux pour qui le gonflement perpétuel des crédits des constructions neuves et de l'artillerie était un problème à résoudre. Comme la tendance que prirent ces crédits fut quasi uniforme durant ces 40 années, on retrouvait pratiquement les mêmes raisonnements et les mêmes arguments. Dans cette III^e République, éprise de débats idéologiques, le découpage partisan sur cette question était parfois assez difficile à distinguer.

Parmi les chantres de la croissance continue des crédits, on trouvait en premier lieu les ministres de la Marine eux-mêmes, responsables de demandes répétées de crédits supplémentaires. Certes, tous portèrent de telles réclamations, mais certains en eurent de mémorables que les Chambres discutèrent. L'amiral Jauréguiberry qui s'en vint réclamer aux parlementaires 27,8 millions de Fr. en 1881 énonça les justifications les plus claires ;

¹ *Id.*

² Jacques Aben. *Économie politique de la défense*. 1992, Cujas, Paris, p26.

« Une marine respectable exige des dépenses considérables, et si l'on recule devant ces dernières, il faut renoncer à figurer au nombre des puissances maritimes de l'Europe, n'avoir ni colonies, ni côtes défendues. C'est à prendre ou à laisser ; il n'y a pas de milieu, et quand on compare sans prétention nos budgets à ceux des nations voisines, on reconnaît que nous ne sommes pas les moins économes »¹.

Ces vues étaient très largement partagées par les sénateurs qui les lui accordèrent, à l'unanimité des votants². Malgré cela, le marin basque modéra ses dires, en homme mesuré qu'il était, assurant que s'il fallait continuer à augmenter les crédits ce ne sera possible qu'en tenant une « sage économie » qui seule évitera « un effondrement général »³.

Ces successeurs, à la rue Royale, n'eurent pas d'autres attitudes que lui, mettant en évidence que la flotte ne pourra se renforcer qu'avec des crédits supplémentaires, tout en promettant la prudence et la tempérance. A peu près tous réclamèrent et obtinrent des crédits supplémentaires pour les constructions : Cloué en 1881⁴, Peyron en 1883⁵, Barbey en 1887⁶ et 1891⁷ ou Besnard en 1897⁸. Les ministres de la Marine firent preuve d'un assez grand esprit de continuité, entérinant bien souvent des décisions prises par leurs antécédents. Ainsi, le ministre amiral Krantz jugea plus « sage d'accepter ce qui avait été trouvé bon » de la part de Barbey⁹ qui avait construit le budget de 1888. Il prit la même voie, l'année suivante, pour le budget 1889, considérant que « les crédits prévus pour les constructions neuves sont devenus insuffisants »¹⁰. Il réussit à augmenter les crédits à 205 millions, puis s'avançant davantage, un mois plus tard, il obtint de la Chambre, presque à l'unanimité, 58 millions « en addition » pour des dizaines de mises en chantier¹¹.

Les ministres étaient soutenus par une cohorte de parlementaires, totalement acquis à ces accroissements de crédits. Un grand nombre d'entre eux avaient été ministres de la Marine ou allaient le devenir. Le plus ardent et vindicatif n'était autre que le très réactionnaire amiral

¹ J.O.R.F./Débats du 20 mars 1881. Séance du Sénat du 19 mars 1881.

² *Ibid.*, La loi alloue 2,3 millions de Fr aux salaires des ouvriers, 14 millions aux approvisionnements généraux ; 3,8 millions à l'artillerie et 4,6 millions aux travaux hydrauliques.

³ J.O.R.F./L – D du 2 février 1882. Parti non officielle.

⁴ J.O.R.F./Débats du 29 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881.

⁵ J.O.R.F./Débats du 13 décembre 1883. Séance de la Chambre des députés du mercredi 12 décembre 1883.

⁶ J.O.R.F./Débats du 20 novembre 1887. Séance du Sénat du samedi 19 novembre 1887.

⁷ J.O.R.F./Débats du 9 décembre 1891. 2^{ème} séance de la Chambre des députés du mardi 8 décembre 1891.

⁸ J.O.R.F./Débats du 21 juillet 1897. Séance de la Chambre des députés du 20 juillet 1897. Il est obtenu à une très grande majorité, 518 voix contre 18.

⁹ J.O.R.F./Débats du 8 février 1888. Séance de la Chambre de députés du mardi 7 février 1888.

¹⁰ J.O.R.F./Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre des députés du lundi 17 juin 1889.

¹¹ J.O.R.F./Débats du 16 juillet 1889. Séance de la Chambre des députés du 15 juillet 1889. 461 voix contre 12.

Dompierre d'Hornoy, soutenu par la droite, et qui brilla par la permanence de son action et de ses arguments. En 1888 et 1889, face à la baisse momentanée du budget de la Marine, il en réclama la hausse, accusant la Chambre d'abandonner la flotte, d'engloutir les crédits qui lui sont destinés « dans les expéditions lointaines » et de mettre gravement en retard les « constructions nouvelles » de cuirassés¹. Il réclama que l'on sacrifiât tous les autres postes budgétaires pour reporter les économies sur celui des constructions neuves².

Les crédits extraordinaires étaient devenus chose parfaitement banale, tout comme les autorisations de mises en chantiers que chaque ministre réclama et reçut, en plus des lois du budget annuel. C'était souvent les parlementaires partisans de la cause qui les appuyèrent et firent leur succès. L'amiral Krantz, soutenu par Lanessan à la Chambre³ et par le rapporteur Bardoux au Sénat⁴, réussit à obtenir, fin novembre 1888, 58 millions pour des cuirassés. A peine deux mois plus tard, en février 1889, le rapporteur amiral Peyron déclara l'urgence au Sénat et fit voter une autre loi qui autorisa le ministre à ajouter, à la loi du 29 décembre 1888, deux croiseurs cuirassés de 5000 t maximum, chacun⁵. Barbey, lui, alors qu'il n'était plus que rapporteur du budget au Sénat, en 1895, défendit avec ardeur l'accroissement des crédits sur une décennie, de 1891 à 1902, se réclamant des plaidoyers d'autres parlementaires très favorables à cela : les sénateurs Lucien Dautresme de la gauche radicale et Alfred Chardon de la gauche républicaine ainsi que des amiraux élus, Jaurès, Véron et Peyron⁶.

La fin des années 1890 et le début des années 1900 continuèrent de voir les parlementaires soutenir les demandes de crédits des ministres. Ils venaient de tous les bords politiques, avec des conservateurs catholiques comme James de Kerjégu⁷ ou l'amiral Cavelier de Cuverville, ancien chef d'état-major général de la Marine⁸, mais aussi des radicaux, tel Jean-Baptiste Abel⁹ et aussi des républicains de toutes nuances, comme Camille Krantz¹⁰ et Charles Chaumet¹¹. Pratiquement toutes les sensibilités politiques tendaient vers ce même but. Même les socialistes ne composaient pas un bloc compact contre ces augmentations de crédit. Leur député Henri de La Porte qui était membre de la commission se contenta de réclamer

¹ J.O.R.F/Débats du 8 février 1888. Séance de la Chambre de députés du 7 février 1888.

² J.O.R.F/Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre des députés du 17 juin 1889.

³ J.O.R.F/Débats du 16 juillet 1889. Séance de la Chambre des députés du 15 juillet 1889.

⁴ J.O.R.F/Débats du 22 novembre 1889. Séance du Sénat du 21 novembre 1889.

⁵ J.O.R.F/Débats du 1^{er} mars 1889. Séance du Sénat du 28 février 1889.

⁶ J.O.R.F/Débats du 25 décembre 1895. Séance du Sénat du 24 décembre 1895.

⁷ J.O.R.F/Débats du 16 décembre 1896. Séance de la Chambre des députés du 15 décembre 1896.

⁸ J.O.R.F/Débats du 22 mars 1902. Séance du Sénat 21 mars 1902. Discussion du budget de l'exercice 1902.

⁹ J.O.R.F/Débats du 16 décembre 1896. Séance de la Chambre des députés du 15 décembre 1896.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 21 juillet 1897. Séance de la Chambre des députés du 20 juillet 1897.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 21 février 1905. Séance de la Chambre des députés du 20 février 1905.

timidement de « porter remède » aux retards structurels des constructions navales, en demandant qu'on leur assurât des crédits réguliers¹.

b. L'opposition parlementaire à l'augmentation des crédits

Face à ces demandes grandissantes, se créa un pôle au sein des Chambres, dont le noyau dur était les Commissions de la Marine et des Finances qui tentèrent de freiner cette course dépensière. Disons le derechef, ces hommes, d'opinions politiques disparates et représentant le type technocratique du juriste ou du financier, au discours de haute technicité, ne trouvèrent pas assez d'écho parmi les parlementaires pour que ceux-ci s'opposassent aux demandes de crédits. Le rapport du député Etienne Lamy, en 1879, fit date dans les rapports tendus entre la Marine et la Chambre des députés. Il souligna principalement que les frais d'entretien des arsenaux et les frais d'armement étaient bien trop élevés par rapport aux frais des constructions neuves dont ils représentaient le double². Même s'il fut rejeté par le ministre de l'époque, l'amiral Pothuau³, ce texte influença plusieurs députés, y compris même certains conservateurs comme le député comte de Douville-Maillefeu qui demanda, en 1881, au ministère de la Marine de « supprimer tout budget extraordinaire »⁴.

Le seul ministre qui s'aventura, un tant soit peu, dans cette voie a été Edouard Lockroy, en 1895, qui s'opposa au sénateur Barbey sur le problème du retard français. Tranchant avec les discours habituels et convenus du chef de la rue Royale, il déclara que c'était l'instabilité programmatique qui durait « presque sans interruption depuis dix ans » et non les insuffisances financières qui étaient en cause. S'il affirma que les mises en chantiers massives devaient et allaient se poursuivre avec énergie, en revanche, il refusa de s'engager budgétairement à hauteur de 1,5 milliard de francs sur un terme aussi long que dix ans, sachant pertinemment que dans une telle durée, l'innovation technologique aurait tôt fait de faire voler en éclat toutes les prévisions⁵. Cette prudence verbale qu'il affichait en fin d'année ne lui était pas venue avec la fonction ministérielle, car déjà quelques mois auparavant, en mars, il fustigeait ces millions versés « sans compter dans les caisses de la marine », immobilisant « une partie considérable du capital national »⁶.

¹ J.O.R.F/Débats du 13 décembre 1883. Séance de la Chambre des députés du mercredi 12 décembre 1883.

² Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p152.

³ Alfred Barbou, *L'Amiral Pothuau*. 1882, Jouvet et Cie, Paris, p211-212.

⁴ J.O.R.F/Débats du 11 février 1881. Séance de la Chambre des députés du 10 février 1881.

⁵ *Ibid.*

⁶ J.O.R.F/Débats du 25 décembre 1895. Séance du Sénat du 24 décembre 1895.

Les parlementaires opposés à la croissance des budgets étaient autrement plus tranchants, se groupant généralement autour d'un homme intransigeant. A la fin des années 1870, ce rôle fut joué dans les deux Chambres par le député puis sénateur¹ bonapartiste, Alphonse-Alfred Haëntjens². Se réclamant du sérieux budgétaire d'Adolphe Thiers et s'alliant avec son collègue Eugène Blandin³ de la Gauche républicaine⁴, il s'éleva contre les dépenses excessives de l'Etat, dues aux emprunts et à la dette⁵. Il demanda expressément, avec le député bonapartiste Eugène Rouher, au ministre Cloué que les ministères militaires commandassent leur armement en ne demandant « plus rien [...] qu'à l'impôt » pour résorber cet « emprunt perpétuel »⁶. Cette position n'était pas strictement idéologique car d'autres députés, cette fois républicains de centre-gauche comme l'ingénieur Joseph de Gasté, réclamèrent aussi de cesser d'avoir un double budget : un ordinaire et un autre que rien ne limitait⁷. Mais dès ce débat, on constata que les oppositions aux hausses des crédits n'étaient en réalité que testimoniales car Cloué⁸ obtint, presque à l'unanimité⁹, l'adoption de la loi qui ouvrit au ministère de la Marine un crédit extraordinaire de 24,8 millions de Fr¹⁰.

C'est le député de Gauche républicaine Paul Ménard-Dorian qui remplaça Haëntjens dans ce rôle à la Chambre, jusqu'au début des années 1890. Il essaya de contrecarrer le budget extraordinaire, désormais renouvelé annuellement sans justification aucune¹¹. Prenant cette mission très à cœur, puisque devenu rapporteur du budget de la Marine et gardien de la discipline budgétaire, Ménard-Dorian prévint le ministre du raidissement décidé par les commissions. Ces dernières voulaient une « œuvre d'économie » à long terme et chargèrent Ménard-Dorian d'affirmer que les crédits diminués de l'exercice 1884 n'étaient pas qu'un accident dû à une situation annuelle difficile¹², mais une permanence qui poussera le ministre à

¹ J.O.R.F/Débats du 9 juillet 1882. Séance du Sénat du 8 juillet 1882. 7,8 millions de Fr. pour couvrir les dépenses pour les événements d'Égypte.

² J.O.R.F/Débats du 23 janvier 1881. Séance de la Chambre des députés du 22 janvier 1881.

³ J.O.R.F/Débats du 3 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 2 juin 1881.

⁴ Alexandre Niess. *L'hérédité en République : Les élus et leurs familles dans la Marne (1871-1940)*. 2012, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, p142.

⁵ J.O.R.F/Débats du 3 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 2 juin 1881.

⁶ J.O.R.F/Débats du 11 février 1881. Séance de la Chambre des députés du 10 février 1881.

⁷ J.O.R.F/Débats du 17 juin 1881. Séance de la Chambre du 16 juin 1881. Intervention de Joseph de Gasté.

⁸ J.O.R.F/Débats du 11 février 1881. Séance de la Chambre des députés du 10 février 1881.

⁹ *Ibid.*, 367 voix contre une seule.

¹⁰ *Ibid.*, 16 millions de Fr pour les constructions navales ; 4 pour l'artillerie et 4,6 pour les travaux hydrauliques.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 1^{er} décembre 1882. Séance de la Chambre des députés du 30 novembre 1882.

¹² J.O.R.F/Débats du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du 13 décembre 1884.

gérer de façon plus optimale¹. Ne faisant pas relâche en 1891, il se heurta au ministre Barbey². Rien n'y fit, les crédits s'accrurent.

Durant le même temps, puis dans les années 1890 et 1900, d'autres parlementaires s'opposèrent aux demandes répétées des ministres, avec d'autant moins de succès que leurs actions étaient disparates et désordonnées, réagissant, parfois avec un brio oratoire remarqué, seulement, dans des débats ponctuels où ils ne manquèrent pas de se faire battre. En 1884, le rapporteur de la Commission des finances, le sénateur monarchiste, Eugène Gouin³, prononça un « blâme très sévère ». Soutenu par le sénateur baron de Larenty, il accusa le ministre Barbey d'avoir « commis une véritable folie » en passant des contrats pour les constructions navales, sans en avoir les crédits qu'il vint réclamer *a posteriori* à la Chambre. Mais là encore, typifiant à la perfection les rapports du département de la Marine avec les Chambres en matière financière, l'admonestation fut sévère, mais les parlementaires finirent toujours par accorder le budget souhaité, ici, avec la totalité des 221 voix⁴.

A l'été 1892, le rapporteur Thomson tenta d'avoir une attitude modérée en expliquant le travail de la Commission du budget sur les crédits demandés par le ministère de la Marine pour 1892 et 1893. Il pensait alors « faire une œuvre rationnelle » en réajustant simplement les deniers alloués pour chaque année, sans les abaisser pour mettre fin aux demandes de crédits extraordinaires⁵. Il dû vite se rendre compte, quelques sept mois plus tard, fin janvier 1893, que le ministère n'allait sûrement pas cesser de réclamer plus de pécule. Il redemanda, avec plus de vigueur, de stopper « le développement excessif de ses crédits supplémentaires », devenu désormais criant avec les 255 millions de 1893 pour « mettre fin à des pratiques budgétaires mauvaises » et à des dépenses inutiles⁶. Adolphe Messimy, voyant l'inefficacité de ces débats, porta la question devant l'opinion dans un livre pour dénoncer l'« hypertrophie morbide et funeste » des budgets des ministères militaires⁷. Il partageait ces arguments avec des élus aussi hétéroclites que l'amiral Rieunier⁸, le pacifiste¹ Paul d'Estournelles de Constant²,

¹ *Ibid.*, Malgré la dureté de la diatribe, il affirme clairement que les économies ne doivent pas se faire sur les constructions mais sur personnel à bord et les travaux hydrauliques.

² J.O.R.F/Débats du 11 décembre 1891. Séance de la Chambre des députés du 10 décembre 1891.

³ Jean El Gammal, *Politique et poids du passé dans la France « fin de siècle »*. 1999, Presses Universitaires de Limoges, p79.

⁴ J.O.R.F/Débats du 20 novembre 1887. Séance du Sénat du samedi 19 novembre 1887. Projet de loi qui ouvre 10,3 millions de Fr dont 7 millions pour l'achat de bâtiments neufs à l'industrie et 1,3 millions de Fr pour les torpilles.

⁵ J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1892. Séance de la Chambre des députés du 5 juillet 1892.

⁶ J.O.R.F/Débats du 29 janvier 1893. Séance de la Chambre des députés du 28 janvier 1893.

⁷ Adolphe Messimy. *La paix armée (la France peut en alléger le poids)*, 1903, Paris, Girard et Brière, p30.

⁸ J.O.R.F/Débats du 30 juin 1900. Séance de la Chambre des députés du 29 juin 1900.

Ernest Monis³ ou le socialiste Marcel Sembat⁴ qui, en 1900, se réclamant de la conférence de la Haye, s'inquiéta lui que ces crédits participassent au « vent de folie » qui pousse toute l'Europe à se surarmer⁵.

C'était la première fois qu'un socialiste, portant l'étendard du pacifisme et du droit international, éleva réellement la voix dans l'hémicycle contre les dépenses d'armement naval. Il fut le précurseur pour tous les élus tenants de cette idéologie qui finirent, au bout de quelques années, par créer un bloc sur cette question. Certains, même à l'intérieur du ministère comme l'ingénieur C. Ferrand⁶ en 1911 et le député et vice-amiral Bienaimé,⁷ demandèrent de transférer vers les constructions neuves tous les crédits des emplois inutiles.

La principale critique utilisée par certains conservateurs portait sur les dépenses englouties pour la formation de l'Empire colonial⁸. Sans même évoquer le budget ordinaire des colonies qui se chiffrait annuellement à des dizaines de millions de francs, les crédits extraordinaires du ministère de la Guerre pour financer les corps expéditionnaires et ceux de la Marine à l'occasion des opérations coloniales étaient déjà d'un poids qu'ils jugeaient excessif pour un résultat peu profitable. Il est évident que les expéditions de la conquête coloniale ont ponctionné un grand nombre de crédits qui auraient pu être utilisés pour renforcer la flotte par plusieurs navires. Entre 1881 et 1898, les envois de navires et de troupes en Tunisie⁹, près de l'Égypte¹⁰, à Madagascar¹¹, en Indochine¹² et en Chine¹ coûtèrent au total 555,2 millions de Fr.

¹ Union interparlementaire, XVIIe conférence. Genève, 18-20 septembre 1912. *Limitation des charges militaires et navales. Discours prononcé à l'appui du rapport et de la proposition distribués à la conférence par M. d'Estournelles de Constant au nom de la Commission chargée d'étudier la question*, p6.

² J.O.R.F/Débats du 12 avril 1905. Séance du Sénat du 11 avril 1905.

³ J.O.R.F/Débats du 30 mars 1912. Séance du Sénat du 29 mars 1912.

⁴ Diplomate qui a représenté la France à la Conférence de la Haye en 1889, avec Léon Bourgeois. Opposé aux politiques de conquête coloniale et de tension avec l'Allemagne.

⁵ J.O.R.F/Débats du 30 juin 1900. Séance de la Chambre des députés du 29 juin 1900.

⁶ Ingénieur du génie maritime C. Ferrand, « A propos du Budget de la Marine », *Navigazette*, 10^e Année, N°1139, Jeudi 23 Février 1911, p3.

⁷ Député et vice-amiral Bienaimé, op, cit, p39.

⁸ Duc de Broglie. *Discours au banquet du Vaudreuil* (28 septembre 1884). Réédité par Hachette-BNF, p23.

⁹ J.O.R.F/L – D du 26 avril 1881. Loi du 19 avril 1881. J.O.R.F/L – D du 13 juillet 1881. Loi du 12 juillet 1881. J.O.R.F/L – D du 18 décembre 1881. Loi du 17 décembre 1881. J.O.R.F/L – D du 7 février 1882. Loi du 6 février 1882. J.O.R.F/L – D du 7 avril 1882. Loi du 5 avril 1882. J.O.R.F/L – D du 27 juillet 1882. Loi du 25 juillet 1882. J.O.R.F/L – D de janvier 1883. Loi du 31 décembre 1882. 108 millions.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1882. Loi du 28 juillet 1882. 7,8 millions.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 3 août 1887. Loi du 29 juillet 1887. J.O.R.F/L – D du 20 août 1884. Loi du 19 août 1884. J.O.R.F/L – D du 7 août 1885. Loi du 5 août 1885. J.O.R.F/L – D du 28 décembre 1885. Loi du 27 décembre 1885. J.O.R.F/L – D du 27 décembre 1886. Loi du 24 décembre 1886. J.O.R.F/L – D du 3 août 1887. Loi du 29 juillet 1887. J.O.R.F/L – D du 8 décembre 1894. Loi du 7 décembre 1894. J.O.R.F/L – D du 16 mars 1898. Loi du 15 mars 1898. 131 millions.

¹² J.O.R.F/L – D du 23 décembre 1883. Deux lois du 22 décembre 1883. J.O.R.F/L – D du 13 décembre 1884. Deux lois du 12 décembre 1884. J.O.R.F/L – D du 2 avril 1885. Loi du 1^{er} avril 1885. J.O.R.F/L – D du 9 avril 1885. Loi du 8 avril 1885. 261,1 millions.

Cette gigantesque somme représentait plus que l'ensemble des crédits des constructions des armes navales de la période 1882-1889 (530,2 millions) ou de 1894-1898 (508,3 millions). Même s'il eut fallu payer de nouvelles infrastructures pour construire des cuirassés, sachant qu'au début des années 1880, un navire blindé coûtait 20 millions et qu'il en coûtait 30 en 1899, il y avait avec ces 555 millions de quoi financer une flotte cuirassée à mettre dans la balance face à la *Royal Navy*, lors de crise de Fachoda. A raison, feu le professeur Hervé Coutau-Bégarie affirma que la France n'avait pas assez de moyens pour concurrencer la flotte cuirassée britannique², mais les choix stratégiques ont ponctionné une bonne part du budget qui lui aurait permis un rapport de forces moins désavantageux.

Ces quarante années montrèrent donc une réalité singulière dans les rapports entre le gouvernement et les Chambres. Dans ce domaine maritime et militaire, la domination du pouvoir exécutif sur le législatif était criante et totale. Dans une III^{ème} République où les parlementaires avaient pris pour habitude de faire tomber les ministères, ici, alors que les débats furent parfois âpres, les mots acerbes et les oppositions sans concession, les élus finirent toujours par céder aux demandes budgétaires de la rue Royale. La raison en était assez simple. Malgré les farouches oppositions idéologiques qui sévissaient dans les hémicycles, surtout à la Chambre d'ailleurs, tous avaient une bonne raison de voter les crédits de la Marine. Les républicains opportunistes, radicaux et certains orléanistes, le firent par nécessité de protéger le commerce français auquel ils étaient souvent liés et pour l'expansion coloniale qu'ils menaient en personne. Les orléanistes les plus conservateurs et les légitimistes le faisaient pour maintenir l'honneur du pavillon français et pour contenter le milieu très conservateur des officiers de Marine. A la faveur de ces réalités dont ils surent tirer parti, les ministres successifs n'eurent véritablement face à eux que quelques députés et sénateurs très isolés. Il s'agissait soit de vieux aristocrates souhaitant une gestion de bon père de famille, hostiles aux aventures coloniales, reliquats balayés de la Chambre par l'évolution sociologique de l'électorat français, soit des techniciens épris de rigueur financière qui n'arrivèrent jamais à tempérer des votes inspirés par un patriotisme réel ou électoralement nécessaire, y compris dans leurs propres groupes. Ainsi, tout fut accordé aux ministres.

¹ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1900. Loi du 28 juillet 1900. J.O.R.F/L – D du 16 octobre 1900. Décret du 10 octobre 1900. 47,3 millions.

² Hervé Coutau-Bégarie, « Réflexions sur l'École française de stratégie », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.). *L'évolution de la pensée navale*. 1990, FEDN, Paris.

2. Un combat pour le contrôle parlementaire de la Marine

a. La bataille autour des commissions d'enquêtes parlementaires

Le courant parlementaire qui a tant plaidé pour la limitation des crédits de la Marine était accompagné d'un autre, tout aussi éclectique, qui souhaitait agrandir le contrôle des Chambres et surtout de leurs commissions, sur la gestion du budget de la Marine, particulièrement sur les chapitres des constructions navales. Il se renforça grandement à partir des élections de 1876, dans la nouvelle Chambre des députés à majorité républicaine. Ce courant eut toujours un chef de file, libéral ou opportuniste, passant par le rapporteur du budget de la Marine, Etienne Lamy¹, Ménard-Dorian² en 1884, Alexandre Ribot en 1883 puis Gerville-Réache³. Ces revendications devinrent de plus en plus pressantes car plusieurs républicains de poids, d'abord opportunistes ensuite radicaux, furent membres de la Commission de la Marine dans les années 1870 et 1880⁴.

Bien des membres de l'administration de la Marine montrèrent de la bonne volonté pour permettre le contrôle parlementaire de l'activité financière du ministère, et en premier lieu, les ministres. L'amiral Jauréguiberry demanda, en 1882, à son administration de collaborer avec l'inspection générale afin d'éviter les remontrances du Parlement et des difficultés lors du vote du budget annuel⁵, chose que le département intégra parfaitement. L'inspecteur de la Marine, Olivier d'Argenlieu, en 1897, voulut que l'administration de la Marine modifiât ses classifications budgétaires pour faciliter la compréhension et le contrôle des Chambres⁶. Le ministre amiral Pothuau, avait, sur insistance de Lamy lors de la discussion du budget de 1879, institué une Commission mixte⁷ pour suggérer des « réformes » concrètes de l'administration de la Marine pour la rendre contrôlable par le Parlement au niveau financier⁸. Ce premier effort, certes mineur, était en réalité une innovation sans pareille. La Marine qui était depuis toujours habituée à l'autocontrôle grâce à ses services d'inspection⁹ permit pour la première

¹ Bastien Nofficial, *op. cit.*, p198.

² J.O.R.F/Débats du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du samedi 13 décembre 1884.

³ Bastien Nofficial, *op. cit.*, p200.

⁴ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. 1983, Paris, Lavauzelle, p152.

⁵ J.O.R.F/L – D du 5 février 1882. Parti non officielle. Circulaire du 4 février 1882.

⁶ O. d'Argenlieu, « La marine et le Parlement. Étude sur la spécialité budgétaire », *Revue maritime*. Tome 132. 1897, p445.

⁷ J.O.R.F/L – D du 19 mai 1878. Rapport préliminaire du ministre de la marine l'amiral Pothuau et décret du 18 mai 1878 à McMahan.

⁸ J.O.R.F/Débats du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du 13 décembre 1884.

⁹ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. 6^{ème} séance du 14 avril 1894. Audition du chef d'état-major général de la marine, le vice-amiral Gervais.

fois qu'un corps étranger s'introduisît en ses entrailles administratives, portuaires et manufacturières pour y relever des dysfonctionnements.

Cependant, les partisans du contrôle reprochaient encore à la démarche sa timidité. Ladite commission ne pouvait que poser des questions sur des sujets problématiques dans le budget et présenter une solution. Elle ne décidait de rien. Certes, elle était composée en majorité de parlementaires mais faisait appel à « la compétence des hommes spéciaux »¹ issus du ministère, ce qui ne permettait pas d'écarter le spectre de l'autocontrôle, source de tous les abus, selon les opposants à ce système, comme Ménard-Dorian qui lui réclamait encore en 1884 de hâter ses conclusions².

Les demandes d'instituer de nouvelles commissions de la part de partisans du contrôle ne cessèrent pas pour autant. C'est encore eux qui firent pression sur le ministre Cavaignac pour qu'il diligentât, en 1892, une Commission de liquidation des excédents présidée par un contre-amiral pour visiter le matériel de tous les arsenaux et établissements. Elle donna des ordres de démolition, de destruction, de déclassement et de vente pour dégager un stock accumulé sans raison depuis la fin de la Commune³. Grâce aux parlementaires, ces opérations d'assainissement des stocks devinrent régulières. Le ministre amiral Besnard créa, en 1898, une commission supérieure pour faire l'inventaire et une appréciation de tout le matériel existant dans les magasins des ports et les établissements de la Marine⁴. Ils jouèrent, ici, le rôle de stimulant pour l'administration qui n'avait pas fait d'opération d'inventaire et de liquidation du matériel depuis 1871, date à laquelle, le Conseil d'amirauté avait chargé une commission spéciale d'expédier l'affaire en interne et sans que le pouvoir législatif n'ait eu aucun droit de regard puisque la commission était composée, sur proposition interne⁵.

Toutes ces modifications, en consacrant l'immixtion de l'élément parlementaire dans l'administration, donnèrent à la Commission mixte un certain poids. C'est suivant son avis et grâce à l'insistance de son président, le député Gerville-Réache, que le ministre amiral Krantz

¹ J.O.R.F/L – D du 19 mai 1878. Rapport préliminaire du ministre de la marine l'amiral Pothuau et décret du 18 mai 1878 de McMahon.

² J.O.R.F/Décret du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du samedi 13 décembre 1884.

³ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 18^{ème} séance du 12 juillet 1894 de la première sous-commission. Rapport sur les approvisionnements de la marine (réserves de guerre et approvisionnements du service courant).

⁴ J.O.R.F/L – D du 28 mai 1898. Décret du 25 mai 1898. Elle comprenait aussi des hauts fonctionnaires étrangers à la marine.

⁵ SHD BB8 750. Rapport du 20 septembre 1871 fait à Versailles, par la commission chargée du recensement du matériel inutile ou hors d'usage existant dans les arsenaux, pour le ministre. Note circulaire du 20 septembre 1871, du contre-amiral chef du cabinet du ministre de la marine, à Versailles, sous les ordres du ministre.

fit décréter, le 6 septembre 1888, la création du très important Comité chargé de l'examen des comptes des travaux dont la composition était tripartite avec des hauts fonctionnaires, des parlementaires et des membres du ministère de la Marine¹. Un peu plus d'une année plus tard, le 10 janvier 1890, pour la première fois, le Comité s'installa sous la présidence de celui qui avait tant fait pour discipliner la gestion budgétaire, Gerville-Réache, avec pour mission de doter le ministère d'un instrument lui permettant d'exécuter la nouvelle loi budgétaire en déterminant la valeur comptable de chaque catégorie de dépense. Le but final était de vérifier l'utilisation, le bon emploi des crédits alloués et « l'exactitude des comptes des services » pour « en rechercher les résultats économiques et les enseignements administratifs »². Ce contrôle *a posteriori*, travail fastidieux et minutieux d'épluchage de comptes complexes et longs, permettait chaque année au Comité de faire des propositions concrètes, appuyées sur des cas réels pour faire des économies et réformer la comptabilité³. Cette date peut, sans problème, être vue comme un triomphe, jusque-là, impensable des parlementaires, désormais inclus dans une partie du contrôle de gestion d'une administration habituée depuis des générations à ne souffrir quasi aucun obstacle extérieur.

Conduits par la rigueur de ses hommes et surtout par ce probe et consciencieux juriste qu'était Gerville-Réache, ces avis éclairés s'imposèrent à tous, au point que son rapport de 1891 poussa le ministre Barbey, début 1892, à créer une Commission mixte interparlementaire pour permettre, en modifiant la nomenclature du budget, au Parlement de contrôler plus aisément l'administration de la Marine et l'utilisation qu'elle fait des crédits⁴. Également, son rapport de 1893⁵ inspira le ministre amiral Auguste Lefèvre qui décida de nommer une commission extra-parlementaire, le 19 janvier 1894⁶, pour réformer le compte général du matériel. Non rassasiés de ce qu'ils avaient obtenus et à peine installés, les parlementaires qui en étaient membres, en premier lieu Édouard Lockroy, Brisson et Thomson, réclamèrent des pouvoirs d'enquêtes plus étendues, incluant toutes les activités du ministère, au-delà des seules questions de matériel. Ils firent céder le ministre, qui de guerre lasse, leur accorda l'indépendance totale de leur enquête. Sept membres, menés par le sénateur Barbey, purent

¹ J.O.R.F/L – D du 8 septembre 1888. Décret du 6 septembre 1888. Article 31.

² J.O.R.F/L – D du 11 janvier 1890. Partie non officielle.

³ J.O.R.F/Débats du 8 février 1888. Séance de la Chambre des députés du 7 février 1888.

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 janvier 1892. Rapport et décret du 11 décembre 1891 du ministre de la marine Barbey. Ceci était réclamé aussi par commission du budget de la Chambre, et par le rapporteur du budget, G. Cochery.

⁵ J.O.R.F/L – D du 13 juillet 1893. Dans le rapport présenté au ministre par le comité d'examen des comptes des travaux sur les modifications apportées au compte général du matériel.

⁶ SHD BB8 983. Séance du 2 février 1894. Décision du 19 janvier 1894.

donc organiser à leur guise le système des délégations des ports et Lockroy prépara le questionnaire¹.

L'attitude de Lockroy dans ce dossier démontrait que les rapports du Parlement avec les institutions de la Marine n'étaient guère seulement techniques mais aussi politiques. Celui-ci, fin février 1894, réclama dans cette commission plus de pouvoir, alors qu'un mois plus tôt, il usait de tout son art oratoire pour décrédibiliser cette institution qu'il aurait voulu exclusivement parlementaire pour marquer l'idée que « la technicité est un agent d'exécution » de la Chambre qui était la seule à gouverner. Il a d'ailleurs parfaitement critiqué la présence, dans la commission, du ministre qui la présidait et de deux anciens ministres de la Marine, le sénateur Barbey et l'amiral Lefèvre, mal venus, selon lui pour juger des conséquences de leurs propres décisions². Jamais effrayé par les contradictions, lorsqu'il devint ministre en 1895, Lockroy fit en sorte que la Commission extraparlamentaire intégrât ceux qui ont exercé des fonctions au ministère de la Marine ou à la Commission du budget. En l'occurrence, cette fois cela concernait ses amis politiques. Il y fit nommer le député, ancien sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine et ancien rapporteur du budget de la Marine, De la Porte, ainsi que le député et rapporteur du budget de la Marine pour 1896, Camille Pelletan³.

b. La réforme de la comptabilité et de la gestion du travail

De leur côté, les ministres, en ce début des années 1890, étaient globalement moins hostiles aux factions républicaines qui dominaient le Parlement et la Commission de la Marine à la Chambre. En même temps, ils étaient de plus en plus demandeurs de crédits, et donc se trouvaient dans l'obligation, pour se prémunir des blocages des Chambres, de céder un droit d'enquête total. Le mode de fonctionnement traditionnel du département de la Marine, conservateur et autogéré, venait d'être sérieusement entamé. Ces créations institutionnelles avaient pour but final de réduire le gaspillage et *in fine* de dégager plus de crédits utilisables réellement pour renforcer le corps de bataille de la flotte. Les deux moyens préconisés et pour lesquels les parlementaires finirent par avoir gain de cause ont été la réforme de la comptabilité et de la gestion du travail dans les arsenaux.

¹ SHD BB8 983. Séance du 9 février 1894.

² J.O.R.F/Débats du 31 janvier 1894. Séance de la Chambre des députés du 30 janvier 1894. Les difficultés éthiques que soulève ce genre de transferts ne semblèrent pas avoir écrasé sa conscience lorsque, juste après cette mission, il accepta le portefeuille de la marine, par deux fois le 1^{er} novembre 1895, puis le 28 juin 1898. Durant ses passages, rue Royale, il ne présenta pas non plus ses anciennes opinions à son administration qu'il accusait jadis de vivre dans « le dédain absolu de la loi [et] l'anarchie administrative ».

³ J.O.R.F/L – D du 12 décembre 1895. Rapport du 10 décembre 1895 approuvé par le président de la république Félix Faure.

Les parlementaires portèrent leurs réclamations qui ne se tarirent qu'au début des années 1900, au moment des premières mesures réformatrices. Dans les Chambres et aux commissions, l'avènement des républicains décupla la force de leur vindicte. Dès 1881, le rapporteur radical Eugène Balandin, un des plus durs partisans de la réforme de la comptabilité, menaça avec sa commission le ministre « de supprimer les crédits » si le chef de la rue Royale n'obtempérait pas en distinguant clairement, par « une comptabilité séparée », les dépenses respectives des budgets ordinaire et extraordinaire¹. Il avait à ses côtés le député Dréo qui, certes moins violent dans la parole, n'en déclara pas moins que le Parlement devait « enfermer la marine dans des chapitres du budget » par la multiplication et la précision des chapitres dans le nouveau budget, chose qui était également souhaitée par le rapporteur Langlois². Avec son ami Ménard-Dorian, il voulait même « la justification avant l'engagement des dépenses », ce qui aurait été le contrôle ultime du Parlement³. Malgré la technicité du sujet, les attaques ne manquaient pas de verve. Le député Granet le démontrait aussi en ciblant la responsabilité du ministre et des ingénieurs de la Marine, dans le désordre comptable et budgétaire⁴.

Ces discussions vigoureuses étaient efficacement appuyées par un véritable travail de négociation mené par la Commission de la Chambre qui ne voulait plus accorder des crédits que contre des promesses de « réorganisation intérieure »⁵. Gerville-Réache, en tant que rapporteur à la Chambre ou comme président du Comité d'examen des comptes, ne calma pas ses critiques entre 1889 et 1893⁶, voulant un programme de quatre ans qui obligerait la Marine à quantifier réellement la valeur des frais généraux, en incluant le capital d'amortissement et « les dépenses du personnel administrant et dirigeant »⁷. Il deviendrait impératif à la Marine de bannir son « imprévoyance » dans la passation et l'exécution des marchés, source des dépassements de crédits⁸. Faute de devis, le ministère pouvait faire varier ses estimations dans des proportions allant jusqu'à 45 %⁹. Les demandes, de plus en plus pressantes de réorganisation, accompagnaient logiquement l'accroissement des commandes du stock, distinct

¹ J.O.R.F./Débats du 11 février 1881. Séance de la Chambre des députés du 10 février 1881.

² J.O.R.F./Débats du 29 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881.

³ J.O.R.F./Débats du 1^{er} décembre 1882. Séance de la Chambre des députés du mardi 30 novembre 1882.

⁴ J.O.R.F./Débats du 29 novembre 1882. Séance de la Chambre des députés du 28 novembre 1882.

⁵ J.O.R.F./Débats du 29 janvier 1893. Séance de la Chambre des députés du 28 janvier 1893.

⁶ J.O.R.F./Débats du 13 juillet 1893. Dans le rapport présenté au ministre par le comité d'examen des comptes des travaux sur les modifications apportées au compte général du matériel.

⁷ J.O.R.F./Débats du 16 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 15 novembre 1890.

⁸ J.O.R.F./Débats du 9 décembre 1891. 2^{ème} séance de la Chambre des députés du mardi 8 décembre 1891.

⁹ J.O.R.F./Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre des députés du lundi 17 juin 1889. Discussion du projet de loi pour la fixation du budget général des dépenses et recettes de l'exercice 1890.

des approvisionnements du service courant, crée en 1887¹ et augmenté en 1891² et 1894³ par le ministre Félix Faure. Ces derniers augmentaient mécaniquement les commandes car ils incluaient des armes, de la poudre, de l'artillerie, des projectiles et des torpilles.

A chaque vote du budget, les critiques ressortaient et ce de la part de parlementaires assez en vue. En 1895, c'est le sénateur Combes qui assena des coups à la Marine, louant le « memorandum lumineux et détaillé » que la *Royal Navy* présentait annuellement aux chambres des Communes et des Lords, face à l'opacité totale dont souffraient les parlementaires français pour préparer le budget du ministère⁴. Lockroy, encore lui, cette fois en mars 1895, seulement huit mois avant de devenir ministre de la Marine, présenta son futur ministère comme vivant dans une désorganisation et un gaspillage systématiques⁵.

L'idée de lois programmatiques, initialement demandée par le Comité d'examen, paraissait de plus en plus impérative du fait de la lourdeur croissante des crédits. C'est surtout dans les années 1900 qu'elle conquiert une partie importante des parlementaires, une fois que les questions de contrôle qui agitaient ces derniers depuis plus de 20 ans, furent définitivement réglées. C'est le député baron Amédée Reille, catholique rallié qui, en 1903, réclama de véritables lois de programmes pluriannuels pour standardiser les navires, abaisser leurs prix et les « échelonner sur plusieurs budgets successifs », votées par le Parlement et soumises à son contrôle⁶. En 1908, le député Benazet reprit cette idée⁷.

Le courant réformiste, très corrélé aux partis républicains, n'en devint que plus fort à mesure que ceux-ci étendirent un peu plus leur influence sur la Chambre à chaque nouvelle législature. Il se trouvait encore quelques parlementaires pour nuancer les demandes, mais sans que cela ne prît à conséquence. En 1891, le député, peu marqué idéologiquement, Charles Le Myre de Vilers montra bien que les problèmes venaient de la logique même de la relation entre le ministère et le Parlement, rejetant la faute du contrôle parlementaire sur les deux protagonistes. Certes, le ministère ne présenta jamais un « programme défini, arrêté après de mûres délibérations », mais le Parlement a été bien trop magnanime, ne sachant pas « exiger du

¹ Décret du 23 novembre 1887.

² J.O.R.F/L – D du 6 mai 1891. Décret du 1^{er} mai 1891.

³ J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1894. Décret du 29 juillet 1894.

⁴ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1895. Séance du Sénat du 3 avril 1895.

⁵ J.O.R.F/Débats du 12 mars 1895. Séance de la Chambre des députés du 11 mars 1895.

⁶ J.O.R.F/Débats du 3 décembre 1903. 2^{ème} séance de la Chambre des députés du 2 décembre 1903.

⁷ J.O.R.F/Débats du 26 novembre 1908. Première séance de la Chambre du 25 novembre 1908.

Gouvernement » des objectifs clairs avant de lui donner les crédits¹. En vérité, ce système avait très peu de chance de trouver un meilleur mode de fonctionnement dans les années 1880 et 1890. Le Parlement aurait tout simplement alimenté dans l'opinion, largement revancharde et soucieuse de l'orgueil patriotique, des haines vivaces contre la République s'il n'avait pas suivi une politique d'armement soutenue. De son côté, l'instabilité programmatique était structurelle ; d'abord du fait des incessantes innovations technologiques auxquelles les ingénieurs français participèrent très largement et à cause de la nature, totalement disparate, des missions qui étaient demandées au matériel de la Marine.

Les adversaires de ce contrôle ne se trouvaient plus que dans des franges réactionnaires, de plus en plus marginalisées. Ils dédouanaient totalement le ministère de la Marine des problèmes de contrôle et de gestion. Leur défaite ne pouvait être que prévisible car la Chambre se gauchisa au fil des ans et car, en général, les ministres mirent très peu d'énergie à préserver les secrets de leurs comptes. En 1888, le député Georges Roche, lui, accusa l'instabilité gouvernementale et les modifications au programme qu'elle amenait², alors que l'amiral de Dompierre d'Hornoy voulait que « le ministre puisse, de son autorité privée [...] reporter ce qu'il a économisé dans le cours d'une année sur les constructions de l'année suivante », afin d'épuiser la totalité des crédits sur un exercice³. Le député Paul Guieyesse en 1898, menant un combat d'arrière-garde, était le dernier à défendre « une autonomie » plus grande pour que les directeurs des constructions navales disposassent totalement des sommes pour les gérer sans « être limités par les règles étroites de la comptabilité budgétaire »⁴.

A partir des années 1900, ce sujet fut clos jusqu'à l'entrée en guerre. Après la crise diplomatique avec le Royaume-Uni, plus aucun parlementaire ne fit obstruction, même verbalement, contre l'augmentation des crédits, arrivant avec la Marine à une entente tacite. Cette dernière insérait des annexes, notamment, sur l'état détaillé des constructions que le Parlement autorisait à mettre en chantiers ou à poursuivre, et de leur côté, les Chambres se montraient d'une grande libéralité avec les crédits des constructions navales. Les seules propositions ou critiques qui étaient encore faites ne l'étaient plus au Parlement, mais par le

¹ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1891. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1891.

² J.O.R.F/Débats du 31 octobre 1888. Séance de la Chambre du 30 octobre 1888.

³ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre des députés 17 juin 1889.

⁴ J.O.R.F/Débats du 3 février 1898. Séance de la Chambre des députés du 2 février 1898.

biais du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine sur des points très précis de classification des travaux dans les chapitres¹.

Aucun ministre n'affronta vraiment directement les parlementaires sur le principe, ni l'amiral Jauréguiberry², ni l'amiral Cloué³ qui ne niaient pas les faits reprochés mais assuraient qu'ils relevaient de la nécessité de se servir dans le budget des constructions neuves pour certaines opérations aussi urgentes qu'inopinées comme le renflouement du cuirassé *Richelieu*, après son incendie⁴, et qui ne coûta que 800 000 Fr, et n'aurait pu être aussi rapide et peu cher s'il avait fallu le vote d'un crédit.

Avec toutes ces innovations institutionnelles, la mentalité commença à changer assez vite au sein même du ministère dès la fin des années 1880. Influencé par Gerville-Réache et le Comité d'examen, le ministre amiral Krantz initia, fin 1888, la réforme de la responsabilité des directeurs des travaux. Il centralisa fortement les décisions engageant des dépenses, en réservant le droit d'entreprendre un travail dans un arsenal aux seuls ministres, préfet maritime et directeur, en fonction de la nature et du degré d'importance du travail. Pour les constructions neuves et les refontes, transformations, réparations et les démolitions de navires, seul le ministre pouvait, désormais, ordonner ces opérations⁵. En 1892 et 1893, pressés aussi par la massification des travaux et des stocks, les ministres Burdeau et Rieunier firent également des efforts. Le premier attacha de manière permanente, à la fonderie de Ruelle, un inspecteur adjoint pour que le contrôle se fasse immédiatement⁶ et le second, suivant les suggestions du Comité d'examen des comptes des travaux, précisa le compte général du matériel du département de la Marine. Il rendit obligatoire la mention de la valeur du matériel de chaque bâtiment au premier et au dernier jour de l'année, de la destination de chaque matériel dans chaque arrondissement maritime, pour chaque chapitre budgétaire et la destination et la valeur de chaque matériel au premier et au dernier jour de l'année, tout comme pour le matériel en cours de transformation, dans les arsenaux et établissements⁷.

¹ J.O.R.F/L – D du 20 février 1900. Rapport de 1891 pour les comptes de 1890 : IX et XXI.

J.O.R.F/L – D du 20 février 1900. Rapport de 1893 pour les comptes de 1892 : III.

² J.O.R.F/L – D du 2 février 1882. Parti non officielle.

³ J.O.R.F/Débats du 29 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881.

⁴ « Bulletin », Frédureau et Cie, *Annales industrielles* – Treizième année – Tome I. 9 janvier 1882. Paris, Ducher et Cie, p448.

⁵ J.O.R.F/L – D du 8 septembre 1888. Décret du 6 septembre 1888. Article 31.

⁶ J.O.R.F/L – D du 21 octobre 1892. Rapport et décret du 19 octobre 1892, du ministre de la Marine, M. Burdeau.

⁷ J.O.R.F/L – D du 12 juillet 1893. Rapport et décret du 8 juillet 1893. Article 3. Matériel d'armement, d'artillerie, de torpillerie, etc.

En 1894, le directeur de la comptabilité générale, M. Bergis lui-même, coopéra avec la Commission extra-parlementaire et soutenait le travail de clarification comptable en inventoriant les matériaux acquis¹. Mais la réforme tant attendue ne vint qu'en 1901 par un ministre républicain modéré, Félix Faure. Le 14 août 1897, il institua un groupement comptable de la flotte, sous l'autorité du major général de la Marine à Cherbourg, Brest et Toulon, pour séparer les matières affectées aux travaux des directions des constructions navales, des autres. Le 12 novembre 1900, Lanessan, l'étendit à Lorient et Rochefort et, suivant les résultats des tournées d'inspection des amiraux Brown de Colstoun et de la Jaille, il clarifia la cohabitation des deux services par un texte².

Le travail conjoint et de longue haleine, du comité et des commissions parlementaires et mixtes et de certaines personnalités à la Chambre, finit par porter ses fruits. Pris entre plusieurs feux, le ministère de la Marine céda. Cependant, ce sont principalement les rapports, après plusieurs dizaines d'auditions et des mois d'enquêtes de la Commission extraparlamentaire de la Marine qui exposaient la situation le plus clairement au ministre et qui accélérèrent le mouvement. Le rapport de Blignières du 27 décembre 1894 avait son importance³, mais c'est surtout dans celui de juillet de la même année que fut faite la preuve que le Parlement n'avait aucun contrôle réel sur la façon dont les budgets étaient utilisés. Il montra que les objets achetés par la Marine étaient accumulés sans distinction d'année ni d'allocation, tant et si bien qu'on ne pouvait savoir la valeur réelle des dépenses des constructions navales annuelles. Il démontra clairement qu'on ne saurait même pas connaître la valeur d'un navire dans les détails car ce qui a été commandé pour lui pouvait tout aussi bien être utilisé pour un autre bateau. Finalement, plus réaliste que politique, la commission savait la difficulté d'abolir totalement ce système. Elle réclama du ministre, au moins, qu'on débarrassât les arsenaux et établissements des objets obsolètes qui obstruaient les réserves, en prenant gare à ne point aliéner des matériaux dont l'utilité se ferait sentir plus tard⁴.

Que ce fut le rapporteur Charles Chaumet qui démontra l'impossibilité de comparer les prix de revient des établissements de l'Etat et de ceux de l'industrie privée⁵ ou le comité

¹ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 18^{ème} séance du 12 juillet 1894 de la première sous-commission. Lettre du 8 juillet 1894 du directeur de la comptabilité générale du ministère de la marine M. Bergis pour la Commission.

² J.O.R.F/L – D du 1^{er} octobre 1901. Rapport du ministre Lanessan du 23 septembre 1901.

³ SHD BB8 988.

⁴ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 18^{ème} séance du 12 juillet 1894 de la première sous-commission. Rapport sur les approvisionnements de la marine (réserves de guerre et approvisionnements du service courant).

⁵ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. 3^{ème} séance de la Chambre des députés du jeudi 23 février 1911.

d'examen des comptes des travaux de la Marine qui révéla des irrégularités de nature à fausser les prix de revient à Ruelle¹ et constata des confusions comptables entre deux navires éponymes², ils pensaient tous que cela venait d'une administration insuffisamment réglée³. Leurs paroles vindicatives ne passèrent pas inaperçues dans l'administration puisque quelques semaines plus tard, l'inspecteur de la Marine, Olivier d'Argenlieu, répondit que les critiques de mauvaise gestion contre la Marine étaient injustes, mais que pour y mettre fin, il fallait introduire « une méthode rationnelle de réorganisation générale »⁴. Cela représentait une réelle demande de modification de l'attitude du ministère car, encore en 1881, le ministre amiral Jauréguiberry assurait que l'on ne pouvait pas exiger une uniformité comptable du ministère de la Marine car le matériel était en modification constante à cause de l'innovation technologique⁵. Cette question intéressa jusqu'à l'opinion publique avec toute une série d'articles et, mêmes, certains ouvrages qui permirent une joute entre les défenseurs de l'administration, tels l'ingénieur Lisbonne ou des officiers de marine⁶, contre des journalistes réformateurs⁷, ou même des publicistes idéologues⁸ qui réclamaient une meilleure gestion du budget de la Marine.

Pour rendre plus aisé ce contrôle, la volonté de la Commission était que les arsenaux adoptent le travail à la tâche. Les mesures prises, en 1875, par le ministre amiral Montaignac pour augmenter le rendement et développer le travail à la tâche n'étaient plus suffisantes⁹. Outre le député Dréo¹⁰ et le rapporteur Gerville-Réache¹¹ qui se firent les promoteurs farouches de ces réformes du travail, le Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine affirma en 1895¹², 1896¹³ et 1898¹, que le travail à la tâche, et particulièrement tel qu'il était pratiqué à

¹ J.O.R.F/L – D du 20 février 1900. Rapport du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine. Rapport de 1895 pour le compte de 1894. V.

² *Ibid.*, Rapport de 1891 pour le compte de 1890. X. Les deux cuirassés *Charles-Martel*.

³ J.O.R.F/Débats du 29 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881.

Edouard Lockroy, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. Paris, 1897, Berger-Levrault et Cie, p54.

⁴ O. d'Argenlieu, « De l'utilité d'une la réorganisation méthodique de l'établissement naval », *Revue maritime et coloniale*. Tome 126. 1895.

⁵ J.O.R.F/Débats du 20 mars 1881. Séance du Sénat du 19 mars 1881. Intervention de l'amiral Jauréguiberry.

⁶ Un vieil officier, « L'administration de la Marine », *Journal des débats politiques et littéraire*, 1888-08-26.

⁷ Paul Bourde, « Trop de lois trop de fonctions », *Le Temps*, 1888-10-25, p2.

⁸ Gaston Moch, *La défense nationale et la défense des côtes*. Paris. 1894. Berger-Levrault et Cie, p191.

⁹ SHD BB8 760. Lettre du 9 février 1875, du ministre amiral Montaignac pour l'inspecteur général du génie maritime.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 29 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 31 octobre 1888. Séance de la Chambre des députés du 30 octobre 1888.

¹² J.O.R.F/Débats du 20 février 1900. Rapport du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine sur le fonctionnement du comité pendant les dix dernières années. Rapport de 1895 pour le compte de 1894. II.

¹³ J.O.R.F/Débats du 18 février 1896. Rapport présenté au ministre de la marine par le comité d'examen des comptes des travaux de la marine sur les comptes de l'année 1894. II – Etude sur le travail à la tâche dans les arsenaux et établissements de la Marine.

Rochefort, avec uniformisation du rapport entre la prime et le salaire moyen, était la formule idéale à adopter sans modification car le rendement des ouvriers s'en trouvait amélioré. Cette opinion était globalement partagée par les ministres qui tentèrent de généraliser ce mode de travail, comme Barbey en 1892² ou Gaston Thomson, en 1908³. Les principaux intéressés, dont le directeur des constructions navales de Toulon, l'ingénieur Berrier-Fontaine, rappelèrent qu'il est déjà utilisé pour certaines tâches mais le trouvèrent inapplicable aux réparations car les opérations y étaient imprévues⁴. Le directeur de l'établissement d'Indret, M. Saglio, était, lui, pleinement partisan de ce mode de travail⁵.

La seconde réclamation de la Commission créa, elle, un véritable débat au sein de l'administration. Il s'agissait des demandes réitérées pour adopter un système de fonds de roulement. Encore réclamé au Parlement par le rapporteur de la Commission de la Marine, Charles Chaumet⁶, l'instauration d'un fonds de roulement avait été beaucoup défendue par Thomson⁷ et expliquée par le président de la Commission extraparlamentaire, M. Bouchard, membre de la Cour des Comptes comme « un fonds unique qui est constitué avec les prévisions de chacun »⁸ des services. Beaucoup des plus importants fonctionnaires du ministère étaient favorables à son introduction, comme le directeur des constructions navales de Brest, M. Huin⁹, celui de Cherbourg, Eynaud ou le sous-directeur des constructions navales Korn¹⁰. Le président Léon Bouchard, qui joignait la plus grande compétence juridique¹¹ à une pédagogie efficace, fit beaucoup pour cet accord de l'administration. Ce sont ces démonstrations qui firent que le

¹ J.O.R.F/Débats du 18 janvier 1898. Partie non officielle. Rapport du comité d'examen des comptes des travaux de la Marine pour les comptes de l'exercice 1896 présenté au ministre de la Marine.

² J.O.R.F/Débats du 8 janvier 1892. Séance du Sénat du 7 janvier 1892.

³ J.O.R.F/Débats du 30 novembre 1907. Première séance de la Chambre des députés du 29 novembre 1907.

⁴ SHD BB8 997. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation de Toulon. Séance du 8 mars 1894.

⁵ SHD BB8 984. Commission mixte extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Compte rendu de la journée du 25 septembre 1896. Visite des ateliers de construction de machines et de chaudières de l'établissement d'Indret. Audition du directeur de l'établissement de la marine à Indret, M. Saglio.

⁶ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. 3^{ème} séance de la Chambre des députés du jeudi 23 février 1911.

⁷ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 18^{ème} séance du 12 juillet 1894 de la première sous-commission.

⁸ SHD BB8 993. Commission extraparlamentaire. Délégation des ports. Cherbourg. 10^{ème} Séance du 25 septembre 1894. Auditions du directeur des constructions navales de Cherbourg, Eynaud et de l'ingénieur de 1^{ère} classe de la marine et sous-directeur des constructions navales Korn.

⁹ SHD BB8 994. Délégation des ports. Brest. Séance du 2 octobre 1894. Audition du directeur des constructions navales de Brest, l'IGM Huin.

¹⁰ SHD BB8 993. Commission extraparlamentaire. Délégation des ports. Cherbourg. 10^{ème} Séance du 25 septembre 1894. Auditions du directeur des constructions navales de Cherbourg, Eynaud et de l'ingénieur de 1^{ère} classe de la marine et sous-directeur des constructions navales Korn.

¹¹ Gustave Vapereau, *Dictionnaire universel des contemporains*. 1893, Hachette, Paris, p200.

directeur de la comptabilité générale, M. Bergisen accepta la mise en place de la réforme¹ et que le directeur des constructions navales Thibaudier changea complètement d'avis, passant de l'opposition totale de peur de corseter les arsenaux, à l'accord pour un système avec une capacité de dépassement sans attendre un vote de crédits du Parlement pour faire les achats². Les amiraux Cavelier de Cuverville³ et Brown de Colstoun, préfet maritime de Toulon⁴, y adhérèrent aussi. Comme souvent avec cette bureaucratie, ce furent les solutions modérées de ce genre qui furent finalement validées. Les attitudes radicalement hostiles à cette évolution, pourtant émanant de sommités du ministère comme l'inspecteur général du génie maritime M. Bienaymé, ne pouvaient pas résister bien longtemps. L'argument de l'impossibilité de calculer à l'avance, pour cause de trop grandes variations annuelles des besoins, pour réel qu'il était n'y changea rien⁵.

Les discussions sur la gestion des crédits et des arsenaux ouvraient logiquement sur les questions de maintien de tels établissements à l'ère du développement de la grande industrie privée.

3. L'antagonisme entre les arsenaux et les chantiers privés

a. La défense des arsenaux et des établissements de la Marine

Dès la première moitié des années 1870, des confrontations entre les parlementaires virent le jour, à cause des choix des lieux de production. Les deux camps étaient, néanmoins, moins bien clairement définis que pour les autres questions. Ils se divisaient entre ceux qui souhaitaient que les mises en chantiers se fissent au profit exclusif, ou du moins toujours prioritaire, des arsenaux pour continuer dans le mode de production traditionnel et ceux, les novateurs, qui virent dans ce nouveau matériel de la flotte française une occasion pour favoriser les chantiers navals privés. Ces deux groupes étaient disparates et l'on vit parfois des

¹ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 18^{ème} séance du 12 juillet 1894 de la première sous-commission. Lettre du 30 juin 1894 du président de la commission, M. Bouchard pour le directeur de la comptabilité générale du ministère de la marine M. Bergis.

² SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Rochefort. 40^{ème} séance du 14 septembre 1895 sous la présidence de Bouchard. Audition du directeur des constructions navales Thibaudier.

³ SHD BB8 1003. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Cherbourg. Séance du 26 septembre 1894.

⁴ SHD BB8 990. Commission extraparlamentaire de la marine. Toulon. 35^e séance du 9 mai 1895. Présidence du président de chambre à la Cour des Comptes Bouchard. Audition du vice-amiral Brown de Colstoun, commandant en chef et préfet maritime du 5^e arrondissement.

⁵ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 18^{ème} séance du 12 juillet 1894 de la première sous-commission.

parlementaires et ministres défendre des positions aux côtés d'adversaires politiques, tant cette question des constructions navales engageait des intérêts, à diverses échelles.

Parmi les défenseurs de la production dans les arsenaux, on trouvait les parlementaires et ministres légitimistes et plus largement conservateurs. Pour eux, la raison principale n'était pas seulement économique et technique, mais se rapportait tout autant à une volonté de conservation de tout le microcosme des arsenaux et des villes portuaires. Se réclamant ouvertement de l'autorité paternelle et absolue des vice-amiraux préfets maritimes, de l'héritage corporatiste et de la doctrine sociale du catholicisme, ils voyaient dans l'organisation des arsenaux le meilleur moyen de produire dans l'ordre le plus parfait sans être à la merci des vicissitudes de la vie industrielle moderne, émaillée de grèves, de retards, d'entraves dans les contrats et de gonflements incontrôlables des prix.

Parmi eux, quelques amiraux se firent naturellement les spécialistes de ces questions et y apportèrent d'autres arguments. Pour ces officiers généraux, les principaux problèmes à confier la production de navires de guerre aux chantiers privés étaient technologiques et stratégiques. Ils pensaient que les navires assemblés dans les arsenaux étaient en permanence sous le regard attentif des centaines d'officiers qui y étaient quotidiennement et qui se familiarisaient avec eux dès la conception. En plus de cela, ils pensaient que les industries privées n'avaient pas l'excellence technique pour produire des navires de cette complexité, ce qui occasionnerait de coûteuses et dangereuses avaries et, donc, saperait la confiance qu'ont les équipages dans leurs armes. Enfin, certains amiraux parlementaires insistèrent sur la vulnérabilité des chantiers navals et les dangers qu'ils feraient courir à tout leur environnement. Ces industries, non protégées par les rades, les fortifications et escadres, présentes dans les arsenaux, seraient des cibles de choix pour des raids ennemis, décidés à faire cesser la production de ces ruches d'où sortent les navires adverses. Le tableau devenait encore plus problématique si on y ajoutait qu'en cas de déclaration de guerre, les ouvriers des chantiers privés seraient tous appelés sous les drapeaux et laisseraient les travaux inachevés. Ce groupe des anciens officiers de marine reconvertis dans des carrières parlementaires était rejoint dans leur combat par certains députés et sénateurs élus des circonscriptions où se trouvaient les arsenaux et établissements. Etant donné la proportion des ouvriers des arsenaux et établissements dans la population masculine en âge de voter, on ne pouvait, tout simplement, pas être élu à la députation sans leur soutien ; et c'est pour cette raison que les élus défendaient leurs administrés, parfois contre toute logique idéologique et partisane.

En face d'eux se dressait un groupe de députés et sénateurs non moins hétéroclite. Se faisant recruter principalement chez les républicains de centre-gauche et de centre-droite, il pouvait parfois comporter certains radicaux. Ses arguments étaient principalement économiques, inspirés, qu'ils étaient, par le libéralisme imprégnant ce milieu et parfois même le positivisme. Pour eux, le coût de production des arsenaux était plus élevé en France que dans les autres nations industrialisées. Pour cela, ils incriminaient l'organisation bureaucratique des directions des constructions navales, incapables de gérer un budget de production de la façon la plus optimale. Ils y voyaient l'effet des pesanteurs de la tradition administrative paternaliste qui protégeait des ouvriers fainéants, un manque d'efficacité et une perte de temps causée par les incessantes modifications en pleine construction. A leurs yeux, certains arsenaux et établissements devaient tout bonnement fermer car ils travaillaient à perte puisque l'on pouvait se procurer des armes de qualité égale et à un moindre coût chez les fabricants privés. Evidemment, ils rejetaient toutes les accusations de défaillances techniques, insistant sur l'excellence de certaines entreprises et sur leur quasi-monopole sur certains navires comme les torpilleurs pour Augustin-Normand. Pour eux, ces entreprises faisaient office de centres de l'esprit novateur et moderne avec des technologies avancées qui obligeront les arsenaux à se réformer et à sortir de leur torpeur séculaire.

Dès 1871, la Commission chargée d'éclairer l'Assemblée sur les forces militaires de la France et son rapporteur l'amiral Jauréguiberry affirmèrent clairement que, durant la guerre de 1870, l'insuffisante production en artillerie des établissements de la guerre et des fonderies de la Marine ne fut comblée que par les arsenaux de la Marine et l'industrie privée¹. Elle recommanda d'envisager sérieusement un autre modèle où l'on fera appel davantage à l'industrie privée et à l'étranger pour « les pièces reconnues supérieures aux nôtres »². Suivant son exemple, en 1872, la Commission du budget voulait réduire les emplois administratifs et demander à la Marine de commander au maximum « à l'industrie ou au commerce tout » ce qu'ils sont en mesure de fournir, c'est-à-dire, de ne faire du travail des arsenaux qu'une exception³. En 1872, bien que la Commission du budget réclamât une diminution des dépenses

¹ Assemblée nationale. Année 1871. Impressions. Projets de lois, propositions, rapports, etc. Tome I. Numéro 1 à 142. Versailles, Imprimeur de l'Assemblée nationale. N°58. Assemblée Nationale. Rapport fait au nom de la Commission chargée d'éclairer l'Assemblée sur les forces militaires de la France, Par M. l'amiral Jauréguiberry, Membre de l'Assemblée, suivi de rapports sommaires des sous-commissions, p54.

² *Ibid.*, N°117. Assemblée Nationale. Annexe au procès-verbal de la séance du 28 mars 1871. Rapport au nom de la deuxième commission ayant pour objet d'éclairer l'Assemblée nationale sur l'état de la marine, présenté par M. Dahirel, Membre de l'Assemblée, p10.

³ *Ibid.*, Tome XII. Numéro 924 à 1034. Versailles, Imprimeur de l'Assemblée nationale. N°1017. Assemblée Nationale. Année 1872. Annexe au procès-verbal de la séance du 22 mars 1872. Rapport fait au nom de la

de la Marine, elle ne put en aucun cas trancher sur les diminutions des dépenses des arsenaux. Le ministre promit de les réduire au maximum pour 1873, surtout à Rochefort et Lorient. Il ne voulait point les transformer en de simples usines de construction sans mission d'armement, ce à quoi la commission n'osa pas le contraindre, laissant la question « recommandée à la sollicitude du Ministre »¹.

Cependant, ne suivant pas ses avis, fin 1871, le ministère de la Marine tenta de préserver le travail ouvrier de qualité, par des travaux de transformation de matériels obsolètes, pour compenser le ralentissement des constructions neuves dans les arsenaux². Cette opinion jouissait très clairement d'une position majoritaire dans un Parlement très conservateur avec des ministres arc-boutés sur de vieux modèles sociaux. Ainsi, plusieurs députés, tous élus dans les circonscriptions intéressés, vinrent apporter leur soutien à ces idées comme Charles Guillo du Bodan³, Jean-Charles Chevillotte⁴, Paul Guieysse⁵, Camille Raspail⁶, Georges Roche⁷, Charles Maurice Cabart-Danneville⁸, Adrien Liais, Paul-Henri comte de Lanjuinais⁹ et le sénateur vice-amiral Auguste Véron¹⁰. Les industries privées subirent, de leur part, de dures attaques. En 1890, à la Chambre, le député radical-socialiste du Var, Camille Raspail, prouva en énumérant les dizaines d'avaries techniques que sur les 25 incidents de chaudières, survenus entre 1883 et 1890, 20 chaudières venaient d'usines privées¹¹. Le député comte de Douville-Maillefeu considérait qu'hormis la société Augustin Normand, connue pour sa technologie supérieure, les autres fournisseurs étaient de simples marchands à la recherche de bénéfices¹². Le plus fervent « partisan du travail dans les arsenaux » était encore et toujours le vice-amiral

Commission du budget sur le budget des dépenses de l'exercice 1872, (Ministère de la Marine et des Colonies) Par M. Ancel, Membre de l'Assemblée nationale, p15-16.

¹ *Ibid.*, Assemblée Nationale. Annexe au procès-verbal de la séance du 20 juillet 1872. Rapport fait au nom de la Commission du budget sur le budget des dépenses de l'exercice 1873 sur le budget des dépenses du Ministère de la Marine et des Colonies, Par M. Ancel, Membre de l'Assemblée nationale, p8.

² SHD BB8 750. Rapport du 20 septembre 1871 de la commission chargée du recensement du matériel inutile ou hors d'usage existant dans les arsenaux, fait à Versailles, pour le ministre de la marine.

³ J.O.R.F/Débats du 11 février 1881. Séance de la Chambre des députés du 10 février 1881.

⁴ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre des députés du lundi 17 juin 1889.

⁵ J.O.R.F/Débats du 3 février 1898. Séance de la Chambre des députés du 2 février 1898.

J.O.R.F/Débats du 15 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 14 novembre 1890.

⁶ J.O.R.F/Débats du 14 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 13 novembre 1890.

⁷ J.O.R.F/Débats du 31 octobre 1888. Séance de la Chambre des députés du 30 octobre 1888.

⁸ J.O.R.F/Débats du 13 mars 1895. Séance de la Chambre des députés du 12 mars 1895.

⁹ J.O.R.F/Débats du 16 juillet 1889. Séance de la Chambre des députés du 15 juillet 1889.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1890. Séance du Sénat du 20 décembre 1890.

J.O.R.F/Débats du 8 janvier 1892. Séance du Sénat du 7 janvier 1892.

J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1891. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1891.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 14 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 13 novembre 1890.

¹² J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1894. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1894.

Dompierre d'Hornoy¹, représentant cette attitude classique chez les officiers et ingénieurs, comme le lieutenant de vaisseau G. Dubois², le vice-amiral Cavelier de Cuverville³ et le directeur des constructions navales, Thibaudier⁴.

Dans les années 1900, certains parlementaires, et non des moindres, tentèrent encore de réformer au profit des arsenaux. En 1907, le rapporteur au Sénat voulait extraire le ministère de la Marine de la mauvaise posture due au « monopole », *de facto*, qu'avaient certaines entreprises en raison de leur outillage unique. Il demanda au ministre de diversifier les adjudicataires pour ne pas « subir leurs exigences », une meilleure coordination des travaux des différents ateliers dans les arsenaux et la mise en place d'une direction bicéphale dans l'arsenal. Il maintiendrait le commandement martial au préfet maritime et instituerait un autre chef, seulement industriel à ses côtés⁵.

Dans les cinq années qui précédèrent le conflit mondial, ce furent principalement les socialistes qui essayèrent de prendre en charge la défense des arsenaux à la Chambre, remplaçant les conservateurs dans ce rôle. En 1909, le député Emile Aldy, se réclamant de l'opinion du député Joseph Chailley et franc partisan du rôle de modérateur des prix du travail des arsenaux, voulait les voir organisés de manière plus efficace « afin d'obtenir un rendement meilleur et à meilleur compte que celui de l'industrie privée ». On obtiendrait ce résultat en « leur donnant plus de travail » afin « de résister aux exigences sans cesse croissantes des syndicats de fournisseurs »⁶. Deux ans plus tard, en 1911, ils insistèrent. Le 23 février, les rapports entre les arsenaux et l'industrie privée ont été discutés avec profondeur et précision par les trois députés socialistes, Marcel Sembat, Jean Jaurès et Emile Goude⁷. En dépit de leur discours, la Chambre n'eut cure de tout cela et finit par autoriser le ministre de la Marine à commander à l'industrie deux cuirassés, à une très large majorité⁸. Malgré la défaite, ce débat montra que les conservateurs monarchistes, marginalisés au Parlement⁹, trouvèrent des héritiers

¹ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre des députés du lundi 17 juin 1889.

J.O.R.F/Débats du 21 janvier 1887. Séance de la Chambre du 20 janvier 1887.

² *Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine*. Première année – Numéro 15. Lundi 20 décembre 1909, p2. Conférence du 27 novembre 1909, à la Société de géographie.

³ SHD BB8 1003. La délégation des ports. Cherbourg. 13^{ème} séance du 26 septembre 1894. Audition du préfet maritime de Cherbourg, le vice-amiral Cavelier de Cuverville face à la commission Delobeau.

⁴ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Rochefort. 40^{ème} séance du 14 septembre 1895 sous la présidence de Bouchard. Audition du directeur des constructions navales Thibaudier.

⁵ J.O.R.F/Débats du 28 décembre 1907. Séance du Sénat du 27 décembre 1907.

⁶ J.O.R.F/Débats du 17 juillet 1909. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 16 juillet 1909.

⁷ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 23 février 1911.

⁸ *Ibid.*, 461 voix contre 76 voix.

⁹ Jean-Marie Mayeur, *op. cit.*, p34 et 65.

bien étranges pour défendre les arsenaux. La naissance de la SFIO en 1905¹ permit aux socialistes de s'accaparer ce thème pour une bonne dizaine d'années.

Les défenseurs des arsenaux redoublèrent d'effort lorsqu'au milieu des années 1890 les ministres soulevèrent la question de la spécialisation des arsenaux et même de la fermeture de certains d'entre-deux. Ceux qui étaient, spécifiquement, ciblés étaient les forges de Guérigny et les arsenaux de Lorient et Rochefort qu'on voulait transformer en de simples usines, sans missions d'armement et de réparations. Le rejet fut massif de la part des parlementaires, comme les députés Le Cour², Isnard³, Paul Guieysse⁴ et le sénateur Eugène Bisseuil⁵.

Le sénateur Combes protesta vivement contre le principe de spécialisation et le sénateur légitimiste du Morbihan, Vincent Audren de Kerdrel, vice-président de la Commission de la Marine, s'opposa ouvertement aux attaques de Gerville-Réache contre le système des arsenaux, insistant sur les méfaits d'une spécialisation des ouvriers, qui en cas de conflit, ne sauraient plus rien armer ni réparer⁶. L'amiral Véron voulait qu'on conservât, à Rochefort, son rôle par des enlèvements de vase pour rendre la Charente totalement navigable pour les grands navires⁷ et, en 1906, le député socialiste du Var, Prosper Ferrero, réclama que l'on mette en chantier des unités de grande taille à Toulon, accusant la spécialisation d'avoir fait périliter toute l'industrie sous-traitante qui existait jadis dans la ville de Toulon⁸. Les membres de l'administration défendirent aussi leurs outils de travail. En 1894, le directeur des constructions navales à Cherbourg, Eynaud, était contre la spécialisation des arsenaux car il en résulterait une perte de savoir-faire général. S'opposant à Barbey, il voulait que Lorient reste un arsenal pour sa propre protection⁹. Le directeur du matériel, le directeur de l'établissement d'Indret et le directeur des constructions navales de Brest défendirent le maintien de l'existence de l'établissement d'Indret, contre les préfets maritimes ; et les amiraux de Surville, Bourgeois et Dupré. Surville, Roussin réclamèrent le maintien de l'établissement Guérigny, du fait la qualité

¹ *Id.*, p200.

² J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1891. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1891.

³ J.O.R.F/Débats du 21 mars 1899. Séance de la Chambre des députés du 20 mars 1899.

⁴ J.O.R.F/Débats du 15 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 14 novembre 1890.

⁵ J.O.R.F/Débats du 25 décembre 1895. Séance du Sénat du 24 décembre 1895.

⁶ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1895. Séance du Sénat du 3 avril 1895. Discussion du budget de l'exercice 1895.

J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1890. Séance du Sénat du 20 décembre 1890.

⁷ J.O.R.F/Débats du 8 janvier 1892. Séance du Sénat du 7 janvier 1892.

⁸ J.O.R.F/Débats du 8 mars 1906. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 7 mars 1906.

⁹ SHD BB8 992 Délégation des ports de la commission extraparlamentaire de la marine. 6e séance du 23 septembre 1894 à Cherbourg. Audition du directeur des constructions navales à Cherbourg, M. Eynaud.

incomparable de sa production¹. En 1878, le directeur de la comptabilité, M. de Bon, celui des Services administratifs et celui du Matériel considéraient comme impossible de supprimer l'arsenal de Rochefort ou de Lorient car « le service de la marine serait compromis si on lui enlevait un de ses arsenaux ». Ils reçurent le soutien des préfets maritimes Surville, Roussin, Garnault² et plus tard du vice-amiral Parrayon³.

Certainement, l'établissement de l'Etat qui a été le plus défendu par les parlementaires était celui des forges de Guérigny. Les interventions à son sujet s'étalèrent sur une longue période, allant de 1884 à 1900, du fait des nombreuses attaques contre son activité. Le député radical de la Nièvre, Gaston Laporte, était son défenseur le plus acharné car l'établissement se trouvait dans sa circonscription⁴. Il reçut les soutiens des vice-amiraux et députés Dompierre d'Hornoy⁵, Rieunier⁶, d'Auguste Isnard⁷ et du député radical du Var, Auguste Maurel⁸. Il demanda plusieurs fois des crédits pour les frais de premier établissement d'un atelier de la fabrication de l'acier et des blindages mixtes et en acier⁹. Il voulait éviter ce qui arriva à la fonderie de Nevers, supprimée en 1879, ce qu'il qualifia de « véritable scandale administratif », à cause des dépenses de déménagement et de dépréciations des immeubles. Il essaya donc de combattre la Commission, Ménard-Dorian et son rapport qui tentaient de faire la même chose à Guérigny, prétendant l'inutilité de l'établissement¹⁰. En 1892, il lança des dards impitoyables à son héritier Gerville-Réache¹¹. Malgré ces soutiens et de bons arguments comme ceux d'Isnard qui exposa les meilleurs prix de ses plaques en acier spécial¹², en 1899, la Chambre rejeta l'amendement du député Maurel pour la fabrication des plaques épaisses¹³. Cette question divisait assez profondément la Chambre qui rejeta l'amendement à 300 voix contre 216¹⁴.

¹ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine. Sous-commission des ports et des établissements. Rapport confidentiel transmis à la Commission sur les établissements hors des ports. 1878.

² *Ibid.* Résumé confidentiel des rapports transmis à la commission. Ports militaires. 1878.

³ SHD BB8 984. Commission mixte extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Lorient 70^e séance du 22 septembre 1896. Audition du préfet maritime de Lorient, le vice-amiral Parrayon.

⁴ J.O.R.F./Débats du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du samedi 13 décembre 1884.

⁵ J.O.R.F./Débats du 21 janvier 1887. Séance de la Chambre du 20 janvier 1887.

⁶ J.O.R.F./Débats du 2 mars 1900. Séance de la Chambre des députés du 1^e mars 1900.

⁷ J.O.R.F./Débats du 21 mars 1899. Séance de la Chambre des députés du 20 mars 1899.

⁸ J.O.R.F./Débats du 21 janvier 1887. Séance de la Chambre du 20 janvier 1887.

⁹ J.O.R.F./Débats du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du samedi 13 décembre 1884.

J.O.R.F./Débats du 5 juillet 1885. Séance de la Chambre des députés du 4 juillet 1885.

¹⁰ J.O.R.F./Débats du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du samedi 13 décembre 1884.

¹¹ J.O.R.F./Débats du 21 janvier 1887. Séance de la Chambre des députés du 20 janvier 1887.

¹² J.O.R.F. (Débats) du 21 mars 1899. Séance de la Chambre des députés du 20 mars 1899.

¹³ J.O.R.F. (Débats) du 2 mars 1900. Séance de la Chambre des députés du 1^e mars 1900.

¹⁴ J.O.R.F. (Débats) du 21 janvier 1887. Séance de la Chambre du 20 janvier 1887.

Sur cette lancée de grande animosité envers l'industrie privée, des accusations de compromission, voire même de corruption furent portées principalement contre les hommes politiques et certains cadres du ministère de la Marine, travaillant de près sur les constructions navales. Sans une recherche ciblée sur le sujet, il est fort difficile de prouver quoi que ce soit de relatif à une quelconque activité frauduleuse, si ce n'est des pratiques d'influence qui, elles, ne tombaient pas sous le coup de la loi. La seule véritable preuve dont nous disposons à ce sujet est relative à la tentative de corruption d'un ouvrier de Guérigny par un représentant de Holtzer et Cie, en 1908, lors de l'exécution des essais éliminatoires d'échantillons d'acier, et qui n'a été sanctionnée que par un avertissement d'exclusion¹. Pour le reste, nous n'avons affaire qu'à des accusations de collusions d'intérêts de la part de socialistes, de radicaux, de nationalistes et de toute autre sorte d'ennemis des chantiers et usines privées.

Certainement, Ménard-Dorian fut celui qui cristallisa le plus les critiques de par sa position hautement ambiguë, à la fois patron d'un des plus grands fournisseurs de la Marine, Holtzer et Cie et, en même temps, rapporteur et membre influent de la Commission de la Marine à la Chambre où l'on votait des crédits, dont une partie devenait des bénéfices pour lui. Sans le nommer, il était inclus dans les « intérêts privés considérables » que l'on supposait responsables du maintien des théories navalistes². Ce fut Gaston Laporte qui l'attaqua le plus durement à la Chambre³ et dans ses écrits. Il en faisait le responsable, avec le ministre amiral Jauréguiberry de la fermeture de l'établissement de Nevers et de la cabale menée contre celui de Guérigny. Selon Laporte, Ménard-Dorian faisait partie d'un groupe de « grands maîtres des forges du bassin de la Loire et du Centre »⁴ qui avaient « la haute main sur l'administration de la Marine » et les ministres et qui voulaient supprimer tous leurs concurrents et régulateurs de prix pour les commandes de la Marine⁵. Il traita Jauréguiberry « d'ancien esclavagiste » et l'accusa d'avoir signé une commande aux FCM de 300 canons avec une majoration de 15 % sur les prix de revient de Nevers et de Ruelle, avant d'en devenir administrateur, alors même qu'il avait passé une circulaire du 20 janvier 1880, interdisant aux officiers de marine d'accepter d'occuper un tel poste dans des sociétés industrielles. Selon lui, la maison Holtzer et

¹ SHD 1DD1 1480. Constructions navales. Minutes. Établissements. 2^{ème} semestre 1908. Lettre du 9 juillet 1908 du directeur de l'établissement de Guérigny pour la direction des constructions navales. Dépêche du 16 juillet 1908, de la direction des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny.

² Anonyme, *Les Expériences maritimes de 1886. La campagne de printemps de l'escadre et de la division des torpilleurs*. 1886, Paris, Berger-Levrault, p86.

³ J.O.R.F. (Débats) du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du 13 décembre 1884.

⁴ Gaston Laporte, *Les Usines de la marine et la féodalité industrielle. L'ancienne fonderie de canons de Nevers. Les usines de La Chaussade à Guérigny*, 1886, Impr. de J. Vincent, Nevers, p7.

⁵ *Id.*, p3.

Cie qui fournissait à MM. Marrel de la fonte de fer pour fabriquer les blindages mixtes en acier de la Marine a réussi à faire reculer le ministre amiral Peyron qui voulait transformer Guérigny en producteur d'acier, en provoquant un refus des crédits. Maintenant, elle chercherait à en provoquer la fermeture¹.

Laporte n'était pas le seul à partager ces inquiétudes. En 1898, le député et rapporteur de la Marine, Cabart-Danneville, mit également en garde contre « quatre ou cinq grandes compagnies syndiquées »², thème qu'il partageait avec beaucoup de députés. Les socialistes Marcel Sembat et Emile Goude se plaignaient, eux, des « requins de la métallurgie capitaliste », de leur « trust de la métallurgie » et de ses « campagnes de presse ». Les deux élus allèrent même jusqu'à accuser l'ingénieur de la Marine, M. Korn, d'en être le complice, falsifiant les documents pour augmenter artificiellement le prix des bateaux construits par les arsenaux³. Ils furent bien injustes avec lui car lorsqu'il avait été directeur de l'établissement de Guérigny, il a soutenu la construction d'un atelier de gros blindage contre les industriels privés. Il choisit clairement son camp en affirmant :

« D'après mon expérience de directeur de la surveillance des blindages ; je constate que partout la première préoccupation est de donner des dividendes ; la bonne qualité vient en seconde ligne [...] nous avons énormément à lutter pour ne pas être débordé par les déclarations des fabricants contre les exigences du contrôle »⁴.

Ces d'allégations anti-trust était très courantes dans les milieux de la gauche. La presse publia à loisir contre « le vol patriotique des constructions navales » et accusa les députés Armez et Charles Chaumet, rapporteur de la Commission de la Marine⁵, d'être des agents des Chantiers et Ateliers de la Gironde⁶. Lanessan, alors ministre en exercice, alla même jusqu'à accuser devant la Chambre, les « grosses concentrations de capitaux » de contrôler la presse et d'exercer une influence sur son administration de la Marine, « avec laquelle elles ont des relations bien plus anciennes que celles des ministres qui passent dans le cabinet »⁷. Ils

¹ *Id.*, p21-35.

² J.O.R.F/Débats du 30 mars 1898. Séance de la Chambre des députés du 29 mars 1898.

³ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 23 février 1911.

⁴ SHD BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Guérigny. 49^e séance du 22 juin 1896. Audition du directeur des constructions navales et directeur des forges de la Chaussade, Korn.

⁵ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. 3^{ème} séance de la Chambre des députés du jeudi 23 février 1911.

⁶ André Morizet, « Papa, les p'tits bateaux », *La Barricade*. Samedi 25 juin 1910. Première année. – N°4, p5.

⁷ J.O.R.F/Débats du 14 novembre 1902. Séance de la Chambre du 13 novembre 1902.

oublèrent de dénoncer le vice-amiral Dupré qui ne manquait pas une occasion de réclamer la fermeture des établissements hors des ports¹.

Malgré les multiples attaques au Parlement, sur ce sujet, les ministres résistèrent à la pression. Par la nature même de leur fonction, ils défendirent le travail des arsenaux. Ils avaient des arguments de poids, avec le Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine qui, par ses rapports de 1893 et 1894, mirent en relief le rôle de régulateur des prix des établissements de la Marine, à Guérigny², Ruelle et Indret³. Barbey, qui resta hostile à la spécialisation des arsenaux, soutenait l'amélioration du cours de la Charente⁴ et refusait de céder Indret et Guérigny à l'industrie⁵. En revanche, les ministres, contrairement à la majorité des parlementaires dont les paroles ne prêtaient pas à conséquences, devaient quand même, contenter toutes les parties prenantes. Ainsi en 1890, Barbey, lui-même, réclama la spécialisation des arsenaux⁶ et, pour ne pas saturer les installations, réserva des dizaines de millions de commandes à l'industrie comme les 58 millions de Fr. de 1890. Le ministre amiral Krantz en avait fait de même l'année précédente encore pour 58 millions en juillet, puis encore en novembre où il trouva l'opposition des députés monarchistes Adrien Liais et Paul-Henri de Lanjuinais et des sénateurs Véron, Louis Buffet et le légitimiste du Finistère, Édouard Le Guen qui déposèrent des amendements pour que la loi n'obligeât point le ministre à confier les travaux à l'industrie. Une fois les amendements rejetés, tous les sénateurs adoptèrent le projet de loi qui ouvrit les crédits⁷.

Le plus hostile des chefs de la rue Royale restait clairement Edouard Lockroy qui, quelques mois avant d'accepter le portefeuille de la Marine, affirma qu'il faudrait transporter l'activité et le matériel d'Indret et Ruelle vers Lorient, Cherbourg ou Rochefort pour faire des économies considérables⁸. Mais fidèle à ses habitudes, une fois devenu ministre, il suivit ce chemin avec bien plus de modestie puisqu'il ne fit qu'ôter à Rochefort les constructions de

¹ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine. Sous-commission des ports et des établissements. Rapport confidentiel transmis à la Commission sur les établissements hors des ports. 1878.

² J.O.R.F/L – D du 20 février 1900. Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine. Rapport de 1893 pour les comptes de 1892. VIII.

³ *Ibid.*, Rapport de 1894 sur les comptes de 1893. XIII.

⁴ J.O.R.F/Débats du 8 janvier 1892. Séance du Sénat du 7 janvier 1892.

⁵ J.O.R.F/Débats du 16 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 15 novembre 1890.

⁶ J.O.R.F/Débats du 15 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 14 novembre 1890.

⁷ J.O.R.F/Débats du 16 juillet 1889. Séance de la Chambre des députés du 15 juillet 1889. 461 voix contre seulement 12.

J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1889. Séance du Sénat du 22 novembre 1889. A l'unanimité des 252 voix.

⁸ J.O.R.F/Débats du 12 mars 1895. Séance de la Chambre des députés du 11 mars 1895.

cuirassés, au prétexte que ces derniers ne pourraient naviguer dans la Charente¹. Politicien aux engagements volatils, il se permit même des déclarations contradictoires lorsqu'il quitta le ministère en 1897, accusant la « métallurgie française » d'avoir « constitué un syndicat impitoyable qui impose à l'armée navale ses conceptions, ses produits et ses prix » et de s'être rendue « maîtresse absolue du marché »².

Les années 1900 furent moins tendues, une fois que ce système était devenu habituel. Les attitudes des ministres portaient plus sur l'équilibre, cherchant une conservation du système créé. En 1907, le ministre de la Marine, Gaston Thomson, a tenu un discours mesuré et demanda à la Chambre des crédits pour acheter un nouvel outillage dans les arsenaux³.

b. Des parlementaires amis des industries privées

Si les chantiers privés réussirent à s'imposer comme producteurs majeurs, c'est également parce qu'ils avaient un nombre important de défenseurs au Parlement, principalement libéraux, plus rarement radicaux. Parmi eux se trouvaient Félix Faure, encore simple député⁴, le rapporteur Blandin, le comte de Douville-Maillefeu⁵, le capitaine de frégate Dupourqué⁶, Granet⁷, Benazet⁸ ou le sénateur Ancel⁹. Cependant, ce sont les rapporteurs de la Commission de la Marine qui ont été à la pointe de ce mouvement, de façon active, organisée, continue et systématique pour amoindrir l'importance du travail de construction des établissements et arsenaux de la Marine. Ménard-Dorian le démontra à maintes reprises en s'opposant à leur financement comme avec l'amendement Maurel de 1887. Ses arguments étaient surtout financiers, assurant que les établissements d'Indret et de Guérigny pouvaient disparaître « sans dommage pour la marine ». Il les accusa de présenter des « prix de revient fictifs » qu'il faudrait en réalité majorer de 50% en y ajoutant le capital immobilisé « en pure perte » par des fabrications continues, alors que le ministre n'a demandé aucune pièce pour aucun bateau mais juste par l'opportunité d'un stock approvisionné pour dix ans¹⁰. Ces

¹ J.O.R.F/Débats du 25 décembre 1895. Séance du Sénat du 24 décembre 1895.

² Edouard Lockroy, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. Paris, 1897, Berger-Levrault et Cie, p52.

³ J.O.R.F/Débats du 30 novembre 1907. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 29 novembre 1907.

⁴ J.O.R.F/Débats du 15 novembre 1890. Séance de la Chambre des députés du 14 novembre 1890.

⁵ J.O.R.F/Débats du 11 février 1881. Séance de la Chambre des députés du 10 février 1881.

⁶ « Le rôle des chantiers de constructions navales », *Navigazette*, 9^e Année, Jeudi 17 Février 1910, p4.

⁷ J.O.R.F/Débats du 29 novembre 1882. Séance de la Chambre des députés du mardi 28 novembre 1882.

⁸ J.O.R.F/Débats du 26 novembre 1908. Séance de la Chambre des députés du 25 novembre 1908.

⁹ J.O.R.F/Débats du 28 janvier 1881. Séance du Sénat du 27 janvier 1881.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 21 janvier 1887. Séance de la Chambre du 20 janvier 1887.

arguments étaient repris avec une égale force par son successeur, Gerville-Réache, soutenu par Rouvier, alors rapporteur de la Commission des finances¹.

Les publicistes républicains travaillaient, eux, de leur côté à convaincre l'opinion du bien-fondé de la réduction des arsenaux, comme le fit Gaston Moch, en 1894². Paul Bourde pensait avoir mis à jour la « mystification indigne » que représentait la minoration systématique du 1/3 ou du 1/4 des prix de revient des navires construits dans les arsenaux³. Il omit tout de même de rappeler que le prix des navires construits par les chantiers était également minoré car ces entreprises étaient subventionnées. Les chefs des fournisseurs privés n'étaient d'ailleurs pas en reste puisqu'ils n'hésitaient pas à protester aussi, y allant de leurs réclamations. Le directeur des usines Schneider au Creusot, Maurice Gény s'était plaint en 1897, auprès de la Commission extraparlementaire de la Marine du fait qu'il subissait une concurrence déloyale de la part de Guérigny. En effet, disait-il, cette usine présentait contre lui des plaques de blindages dont les recettes étaient faites à Gâvres, or les deux organes étaient sous l'autorité directe du Bureau des constructions navales, et donc, il soupçonnait du favoritisme contre les plaques produites par l'industrie privée⁴. L'ingénieur du génie maritime, Charles Ferrand, devenu président des CA Normand en 1907, adopta le point de vue relatif à sa nouvelle position, demandant de spécialiser les arsenaux⁵ dont il critiqua « l'organisation déplorable du travail et de la surveillance »⁶.

¹ J.O.R.F/Débats du 31 octobre 1888. Séance de la Chambre des députés du 30 octobre 1888.

² Gaston Moch, *op. cit.*, p50.

³ Paul Bourde, « Trop de lois trop de fonctions », *Le Temps*, 1888-10-25, p1.

⁴ SHD BB8 995. Commission extraparlementaire de la marine. Délégation des ports. Le Creusot. 66e séance du 12 mai 1897. Audition du directeur des usines Schneider au Creusot, M. Gény.

⁵ Charles Ferrand, *op. cit.*, p173.

⁶ *Id.*, p165.

Conclusion du Chapitre I

Que pouvait-il bien ressortir de tous ces rapports de forces administratifs, de ces préoccupations sécuritaires, de ces débats doctrinaux et de ces interminables palabres parlementaires ? Comment le paysage politico-administratif si tumultueux, allant sans cesse de réclamations en contestations, a-t-il pu accoucher d'un mode de fonctionnement viable ? Ce fut pourtant le cas ; et le crédit doit en être porté, principalement, à la capacité de négociation des hommes politiques de la III^e République qui surent résoudre ces contradictions, sachant aussi profiter de certaines tendances dont ils n'étaient pas comptables. Ils surent répartir équitablement les responsabilités administratives entre officiers et ingénieurs, calmer les remous de la masse ouvrière des arsenaux, préserver le matériel des dangers et obliger le Parlement à leur accorder un quasi blanc-seing pour l'augmentation continue des crédits pour les armes navales. Avec leur concours et celui du département de la Marine, fut donc mis sur pied un système institutionnel qui fonctionnait et qui s'adapta, tant bien que mal, aux besoins stratégiques. Ce mécanisme politico-administratif arriva à produire une claire vision des besoins de la Marine en armes de guerre navale, à l'exprimer par des lois et à la financer par des crédits. Il permettait au niveau inférieur, c'est-à-dire, celui de la structure économique de se mettre au travail effectif de production.

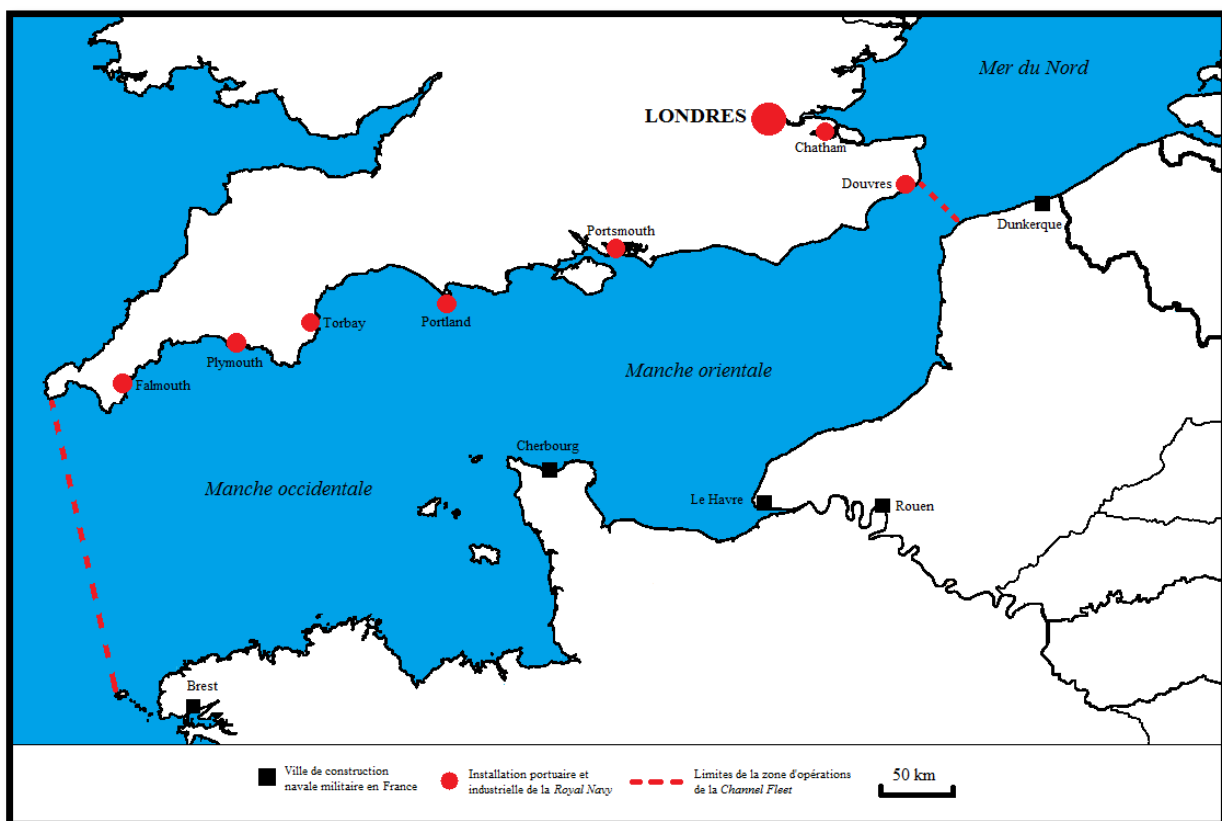
Chapitre II. L'industrie de l'armement naval avant la Grande guerre : Héritage et création d'entreprises

Une fois que la Marine décidait de la nature des armes dont elle voulait se voir doter et que le Parlement consentait à lui fournir les moyens financiers pour se les procurer, c'était au tour de l'industrie militaire navale d'entrer en scène. Afin que ces offreurs soient à la hauteur de cette mission, il fallait qu'ils s'organisent d'une certaine façon et qu'ils aient des caractéristiques particulières, qui les disposent à cela. Les industries concernées devaient obéir à des impératifs de taille, de pérennité économique, de capacité technologique, et d'implantation territoriale. Ces éléments qui singularisaient les industries fournisseuses évoluèrent de beaucoup pour adapter l'outil industriel.

A. L'implantation géographique des usines de constructions d'armes

1. Les sites des côtes de la Manche

Carte n°1. Situation stratégique dans la Manche de 1871 à 1904



a. Cherbourg

L'industrie des armes navales obéissait à une logique spatiale comprenant une multitude de facteurs qui ont poussé l'État, conjointement avec les entreprises privées, à installer des chantiers de constructions navales dans certains territoires. Aux impératifs liés à la qualité du site et, donc, à la faisabilité physique de l'installation de l'outil industriel, s'ajoutait un ensemble de réflexions abstraites et pratiques des décideurs militaires et économiques quant à l'utilité, la complémentarité et la sécurité pour les usines de production des navires de guerre. Dans cette logique, ont été créés, par l'État et les entreprises, quatre ensembles géographiques cohérents, jouant des spécificités de la physionomie des côtes et de l'hydrographie françaises.

La première zone de production se situait sur la façade maritime nord-ouest du pays, c'est-à-dire sur la côte de la Manche, allant du Havre à Brest. Elle était dominée par sa portion centrale normande qui en constituait le cœur avec Cherbourg, Le Havre et Rouen qui y assuraient la majeure partie de l'activité de construction. Son point structurant et son cœur étaient entre le port de Cherbourg, unique arsenal de la côte Nord, se trouvant au milieu de la face septentrionale de la péninsule du Cotentin, au fond d'une baie largement ouverte¹ et le port du Havre. Cherbourg, par sa situation au centre de la Manche, interdisait le passage entre les bassins Est et Ouest de la mer, menaçait les installations de la *Navy*² et assurait la protection contre toute tentative de blocus de l'embouchure de la Seine³ ou de débarquement, orchestrée par la *Channel Fleet* en Manche occidentale⁴.

Son site, à l'embouchure de la Divette, n'était protégé que par deux rades artificielles et huit forts, et n'était sécurisé que par quelques îles ou passes⁵, et c'est ce pourquoi il traina toujours la réputation d'être un arsenal très mal défendu, ouvert à tous les coups de main⁶, et pis encore, facile à tourner par des forces débarquées⁷. Ainsi, durant trente ans, les Conseils et

¹ Jules Martin, « La Terre et le Peuple de Basse-Normandie. I – Le Milieu », *Revue d'études normandes*, Troisième année, N°3 et 4, Janvier et Février 1909, p97.

² A 135 km de Portsmouth et de Southampton, mais aussi de l'île de Portland, Torbay, Plymouth et Falmouth.

³ Amiral Lemonnier. *Les cent jours de Normandie*. 1961, Editions France-Empire, Paris, p44.

⁴ SHD BB8 850. Tracé du chemin de fer stratégique de Cherbourg à Brest dessiné en 1867.

SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Séances du 30 avril-1^{er} mai 1875 et du 16 janvier 1880.

⁵ Vice-amiral Touchard, « La défense des frontières maritimes », *Revue maritime et coloniale*. Tome 52. 1877, p449.

⁶ Contre-amiral Théophile Aube, « La guerre maritime et les ports militaires la France », (extrait de la *Revue des Deux-mondes*), *Revue maritime et coloniale*. Tome 72. 1882, p34.

⁷ Jean-Louis de Lanessan. *Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise*. 1905, Paris, Félix Alcan, p191.

Anonyme. *La Marine dans les guerres modernes*. 1897, Berger-Levrault et Cie, Paris, p47.

Comité du ministère¹ et les amiraux Penhoat², Lespès³ et le préfet maritime⁴ entreprirent tout pour renforcer ses défenses terrestres et éviter que Cherbourg soit pris à revers par une armée qui mit pied à terre dans le Cotentin.

b. Le Havre

L'autre cité normande où s'établirent des chantiers navals était le Havre qui était sorti intact de la guerre de 1870⁵, évitant de peu l'attaque des forces du général Edwin von Manteuffel⁶. La ville fut donc occupée par les hommes de Guillaume I^{er}, mais sans combat. Ancien arsenal démilitarisé en 1823 au profit de Cherbourg, son développement comme grand port de commerce et de constructions navales, y compris militaire, se fit avec l'approbation active du ministère de la Marine⁷. Ce renforcement du rôle du Havre fut soutenu par une politique infrastructurelle d'amélioration des installations du port dans les années 1870⁸, et surtout, avec la mue radicale dirigée par Charles de Freycinet⁹ et dont le branle fut donné après délibération du Conseil d'Amirauté du 9 mai 1879¹⁰. A partir de là, le mouvement s'enchaîna avec des dizaines de lois et décrets pour creuser des canaux¹¹, bâtir des bassins et un avant-port¹² et effectuer des dragages afin de faciliter le travail des armateurs et des chantiers navals dans le port¹³.

Le raccordement ferroviaire, si nécessaire pour approvisionner les chantiers navals, n'a pas été négligé. A la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, on concéda la voie ferrée reliant

¹ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Séance du 7 novembre 1879.

SHD BB8 1811. Comité de défense pour l'examen des questions concernant l'organisation de la défense des côtes ou l'on trouve le vice-amiral Gervais en 1901.

² La Défense sous la Troisième République, *op. cit.*, Document N°18. Conseil des travaux. Séance du 21 mai 1872. Défense du port de Toulon. Défense du port de Rochefort. Défense du port de Cherbourg, p286-287.

³ SHD BB8 2424-2. Dépêche confidentielle du 13 avril 1892, du vice-amiral Lespès pour ministre de la marine.

⁴ SHD BB8 762. Note confidentielle du 10 mai 1875 du préfet de Cherbourg pour le ministre de la Marine.

SHD BB8 762. Note confidentielle du 26 février 1876 du préfet maritime de Cherbourg pour le ministre.

⁵ Léon Laforge. *Un Vainqueur des Prussiens. L'amiral Mouchez et la défense du Havre pendant la guerre de 1870-71*, Paris, E. Dumont, 1897.

⁶ Abbé Grisaud. *Tableaux d'histoire : histoire contemporaine (1790-1890)*. Paris. 1893. Ch. Poussielgue, p90.

⁷ SHD BB8 967. Séance du Conseil d'Amirauté du 9 mai 1879.

⁸ J.O.R.F/L – D du 9 août 1874. Loi du 5 août 1874.

J.O.R.F/L – D du 8 février 1878. Décret du 4 février 1878.

⁹ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1879. Loi du 28 juillet 1879.

¹⁰ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Séance du 9 mai 1879.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 20 juillet 1880. Loi du 19 juillet 1880.

¹² J.O.R.F/L – D du 20 mars 1895. Décret du 19 mars 1895

¹³ Le Havre. *Marine, commerce et industrie, instruction et éducation, hygiène et assistance publiques, principales œuvres philanthropiques et sociales. Notice publiée à l'occasion du congrès international d'instituteurs*. Septembre 1885. Maudet et Godefroy, Le Havre, p3.

le bassin Bellot du port du Havre à la gare de triage de Graville par le boulevard de Tancarville¹, puis une autre sur les quais de la darse Est du bassin Bellot². Alexandre Millerand paracheva cela en déclarant d'utilité publique l'établissement de voies ferrées, desservant les nouveaux quais dont une d'entre elles devait atteindre la gare maritime. Elles ont, toutes, été particulièrement utiles pour l'approvisionnement des chantiers navals Normand et FCM de Graville³. Toutes ces infrastructures et activités de constructions navales durent être défendues par plusieurs batteries et forts sur les deux rives de la Seine, étudiés par le Conseil d'Amirauté dans les années 1880⁴ et 1890⁵ et qui avait la mission d'empêcher, absolument, l'ennemi de bombarder Le Havre⁶, chose particulièrement crainte par le vice-amiral Touchard⁷. Le ministre Lanessan finit par placer les forces maritimes présentes dans le sous-arrondissement du Havre, sous le commandement d'un officier général de la Marine, lui-même, sous l'autorité du préfet du 1^{er} arrondissement maritime⁸.

c. Brest

En dehors de la Normandie, Brest n'obéissait pas à la même logique. Le port-arsenal breton, situé à la pointe du Finistère, interdisait l'entrée de la Manche occidentale depuis l'Océan Atlantique. Se trouvant à 176 km des côtes de Cornouailles, qui étaient donc à sa portée, il était installé avec force sécurité sur les deux rives de la Penfeld⁹, au fond de sa rade naturelle, une baie de 1,8 km. Il était parfaitement protégé d'une éventuelle attaque britannique par le goulet de Brest et par 29 forts, tours et batteries¹⁰. Le port se trouvait à quelques 300 km de Cherbourg, rendant un débarquement, entre les deux villes, très périlleux pour la *Navy*. La majorité des officiers le pensaient inexpugnable, sauf certains membres de la Jeune École, comme l'amiral Aube qui assurait qu'une incursion nocturne de torpilleurs pouvait déjouer la vigilance des batteries¹¹. Cette situation à l'extrême Ouest de la Bretagne dans une région peu urbanisée avait le désavantage de l'isoler par les terres, mais grâce au réseau de la compagnie

¹ J.O.R.F/L – D du 16 novembre 1888. Convention du 8 novembre 1888.

² J.O.R.F/L – D du 31 janvier 1888. Convention du 14 janvier 1888.

³ J.O.R.F/L – D du 26 mars 1910.

⁴ SHD BB8 967. Séance du 26 juillet 1889.

⁵ SHD BB8 1811. Entre 1899 et 1901, trois questions sur ont été posées au sujet de défense du Havre.

⁶ SHD BB8 1405. Commission d'études pour la défense du littoral en 1909.

⁷ V. Touchard, « La défense des frontières maritimes », *Revue maritime et coloniale*. Tome 52. 1877, p484.

⁸ Décret du 7 novembre 1900. Camille Pelletan le fit abroger, le 13 juin 1903.

⁹ Mille S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XXXIX, N°4-1931, p 498.

¹⁰ SHD BB8 1811. Entre novembre 1898 et novembre 1900, il y a eu 8 questions au comité de défense à propos de l'amélioration des défenses de Brest.

¹¹ Contre-amiral Théophile Aube, « La guerre maritime et les ports militaires la France », *Revue maritime et coloniale*. Tome 72. 1882, p34.

des chemins de fer de l'Ouest, il était relié à Paris par Rennes et Guingamp¹. Cet éloignement permettait un accès direct à l'Atlantique, évitant le contournement dangereux de la Grande-Bretagne, mais il accroissait, de fait, le prix des approvisionnements pour les constructions.

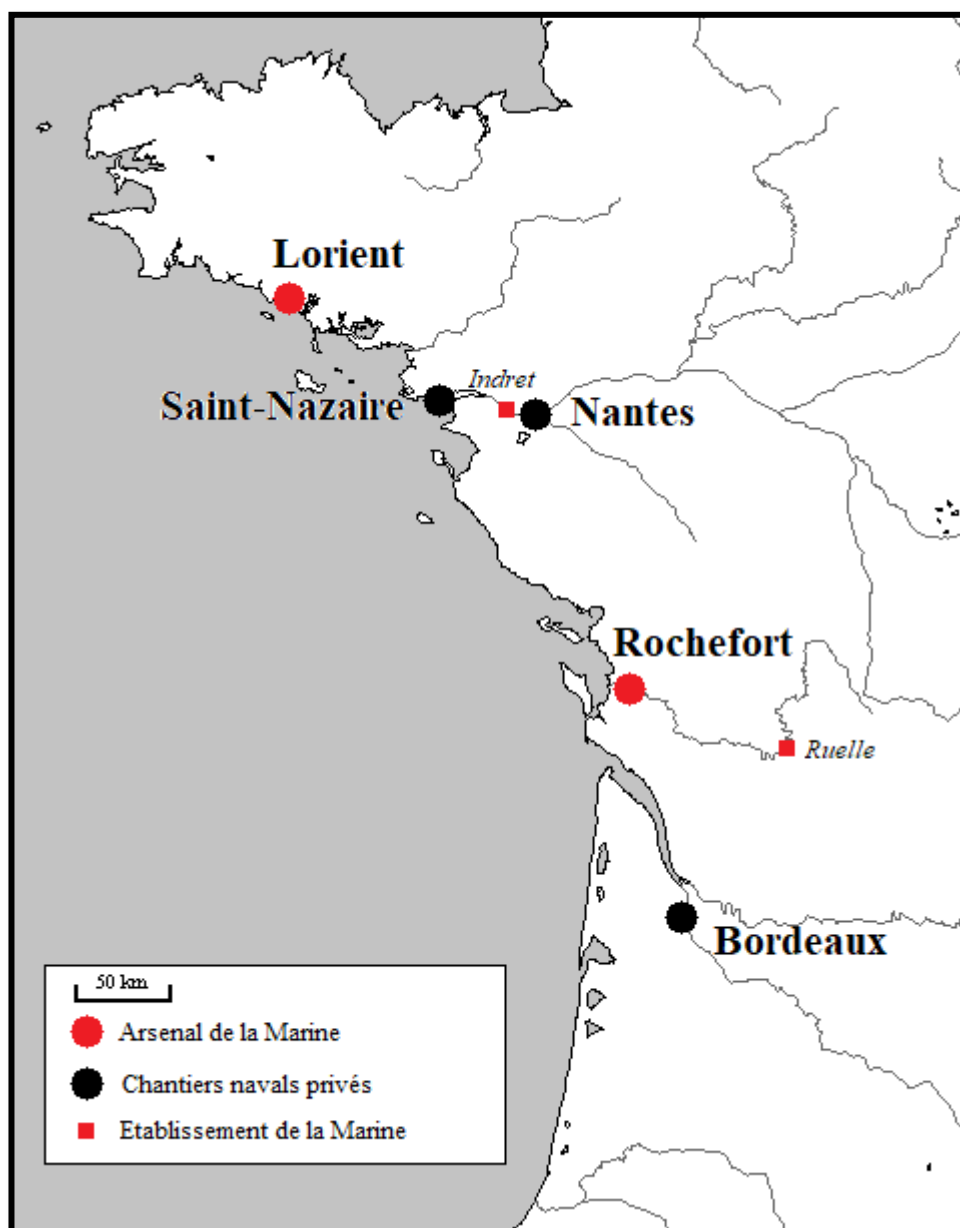
Ainsi, le premier ensemble géographique où l'on produisait les navires de guerre de la Marine française était assez cohérent, géographiquement. Néanmoins, si son flanc Sud était très sécurisé car voué à une fonction martiale, sa partie septentrionale avait des lacunes indéniables parce que des industries navales militaires y avaient éclos fortuitement, suivant les courants économiques du siècle et le génie des entrepreneurs.

2. Les sites du Golfe de Gascogne

Une autre grande zone stratégique pour la production d'armes navales comprenait l'ensemble du golfe de Gascogne, allant de la ville de Brest jusqu'à l'embouchure de la Gironde dans laquelle s'encaissait Bordeaux. Elle était dominée par sa partie centrale et méridionale, notamment aux embouchures des deux grands fleuves que sont la Loire et la Garonne. Ainsi, les quatre centres de production majeurs furent Lorient, Saint-Nazaire-Nantes, Rochefort et Bordeaux, soit deux ports-arsenaux et deux cités commerciales d'embouchure qui avaient une logique d'installation et de protection superposant deux logiques d'aménagement hautement cohérentes et bien plus efficaces que celles de la zone de la Manche. Les deux grands ensembles urbains de Bordeaux et de Saint-Nazaire-Nantes, par leur emplacement fluvial et par l'expansion économique, commerciale et maritime qu'ils connurent au XVIII^e siècle, devinrent des cibles de choix des raids de la marine britannique. Ainsi, Lorient et Rochefort avaient pour mission de les protéger.

¹ SHD BB8 850.

Carte n°2. Installations des fournisseurs de la Marine dans le golfe de Gascogne de 1880 à 1914



a. Lorient et l'embouchure de la Loire

Lorient, création *ex nihilo* de la collaboration de l'État et de capitalistes, reçut sa vocation guerrière de son enfoncement dans une rade bien protégée par l'île de Groix¹ et par l'installation d'artillerie, dont celles de Ban-Gâvres². Un soin constant fut apporté à cette défense « du côté de la mer »³. La Marine renforça aussi sa défense pour contrer des forces débarquées, en le reliant à Brest par voie de chemin de fer en 1898⁴ pour éviter un grand détour par Rennes⁵. Le port, dévolu à la surveillance de la partie nord du golfe de Gascogne et à la protection de ce point névralgique⁶ qu'était l'embouchure de la Loire et qui se trouvait à 150 km de là, put remplir son rôle.

Les localités qui se trouvaient au bout de la Loire purent prospérer et s'atteler à la construction et à la fabrication des navires de guerres. Elles furent au nombre de trois et obéissaient, toutes, aux mêmes grandes lignes géostratégiques. Saint-Nazaire était située précisément à l'embouchure du fleuve, endroit stratégique qui en faisait à la fois une ville maritime et une ville fluviale, idéalement placée pour ne pas souffrir de l'ensablement de la Loire⁷. L'Etat décida de son développement, à partir du milieu du XIX^e siècle, et soutint son expansion sans jamais l'abandonner⁸ jusqu'en 1913⁹. Ces améliorations étaient tellement dans l'intérêt des chantiers navals privés qu'elles étaient parfois effectuées à leurs frais, tels, en 1907, les ACL et les CA de Saint-Nazaire qui fournirent plus de 75% de la somme pour des travaux¹⁰. Non seulement, l'accès de Saint-Nazaire par la mer était très simple pour les grands navires de guerre qui y étaient produits, mais en plus, le port était au bout de la route fluviale qui menait directement aux usines métallurgiques du bassin de la Loire. Pour compléter les

¹ SHD BB8 1405. Commission d'études pour la défense du littoral.

² SHD BB8 1811. En 1900, trois questions se sont posées au comité de défense pour la défense de Lorient. La Défense sous la Troisième République, *op. cit.*, Document N°21. Conseil des travaux. Séance du 16 juillet 1872. Défense du port de Lorient, p315-316.

³ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Séance du 12 novembre 1875.

SHD BB8 762. Lettre du 21 février 1876, du préfet maritime de Lorient pour le ministre de la Marine.

J.O.R.F/L – D du 19 novembre 1898. Décret du 9 novembre 1898. Exproprié de 4,5 ares à Bangâvres.

⁴ SHD BB8 1900. Note du chef d'état-major général de la marine, du 21 novembre 1898.

⁵ SHD BB8 850. Sa desserte dépendait du réseau ferroviaire de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

⁶ SHD BB8 992. Délégation des ports de la commission extraparlamentaire de la marine. 6e séance du 23 septembre 1894 à Cherbourg. Le directeur des constructions navales à Cherbourg, M. Eynaud.

⁷ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, 2011, PUPS, Paris, p81.

⁸ Michel Mahé, « John Scott, de la marine en bois aux bateaux en fer », *Aremors*, 2012, p1.

Lois du 29 juillet 1873, du 5 janvier 1875, du 31 juillet 1879, du 28 mars 1889, et décret 18 janvier 1893.

⁹ SHD GG3 939. Communication du 24 avril 1970, à l'Académie de marine qui a été publiée en interne par la suite intitulée : *Le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire : Historique – Perspectives d'avenir*, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées R. Gouet.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 7 août 1907. 975 000 Fr.

voies d'approvisionnement, on concéda des voies ferrées sur les quais du bassin Penhoët en 1897¹. Jouissant d'une position d'avant-port de Nantes qui se trouvait à 50 km par le fleuve, Saint-Nazaire développa, avec elle, une complémentarité pour la construction navale de guerre.

Nantes, justement, trouvait les mêmes avantages que Saint-Nazaire, à se situer sur les bords de la Loire, en plus de jouir d'une meilleure protection due à sa situation à l'intérieur des terres. Sa structure était également propice à son activité puisque, non seulement la ville occupait les deux rives de la Loire, mais disposait de l'île de Nantes, parfaitement aménagée pour accueillir la construction des grands navires de guerre, nécessitant beaucoup d'espace. En revanche, elle pâtissait de la navigabilité problématique du grand fleuve qui ne cessa de demander des aménagements de canaux (canal maritime de la Martinière) et des dragages jusqu'en 1900². En sus, l'Etat et les chantiers navals continuaient à développer les infrastructures et les équipements portuaires avec l'autorisation d'installer des grues sur les quais³ et un pont à transbordeur entre le quai de la Fosse et la Prairie-au-Duc⁴. La construction des voies ferrées, desservant les quais de la rive droite du port fut acceptée en 1891⁵, et le 11 février 1896, le Conseil des Travaux étudia profondément la construction des voies de raccordement avec la gare de la Prairie-au-Duc⁶. En 1898, le port nantais avait, donc, en plus de 5 km de voies ferrées, pas moins de 50 grues dont une de 15 t appartenant à la Marine et quatre bigues dont une appartenait aux chantiers Dubigeon et deux aux ACL⁷. Après 1900, le développement continua avec la construction d'un quai maritime sur la rive gauche⁸ et d'une gare maritime reliée par voie de raccordement à la gare de la Prairie-au-Duc⁹ et, en 1908, on annexa la commune de Chantenay, où se trouvaient les chantiers Dubigeon, à la municipalité nantaise¹⁰.

L'État disposait de l'île d'Indret où il faisait produire ses chaudières de navires de guerre. Cette petite île étant au sud de la commune d'Indre au bord de la Loire, à 10 km en aval de Nantes et à 40 km en amont de Saint-Nazaire disposait de la puissance hydraulique du fleuve.

¹ J.O.R.F/L – D du 5 février 1897. Convention passée le 30 janvier 1897 entre le ministre travaux public au nom de l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession de ses voies ferrées.

² J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1879. Lois des 28 juillet et 5 et 8 août 1879.

³ J.O.R.F/L – D du 18 avril 1891. 20 grues et un appareil à mater.

⁴ J.O.R.F/L – D du 8 juin 1898.

⁵ J.O.R.F/L – D du 17 avril 1891. Convention du 3 avril 1891 signée avec la Cie Paris-Orléans.

⁶ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905.

⁷ « Notice sur le port de Nantes et la Loire-maritime », dans *La Ville de Nantes et la Loire-Inférieure. Tome deuxième*, Emile Grimaud et Fils, Nantes, 1898, p.6.

⁸ J.O.R.F/L – D du 5 mai 1900.

⁹ J.O.R.F/L – D du 8 avril 1900. Décret du 2 avril 1900 du ministre des travaux publics Pierre Baudin.

¹⁰ J.O.R.F/L – D) du 5 avril 1908. Décret du 3 avril 1908.

N'étant pas accessible par la route¹ dans les années 1870, elle utilisait le transport fluvial pour envoyer les chaudières vers les arsenaux et recevoir sa houille de Saint-Etienne, de Blanzky et de Chalonnnes (70 km en amont)². L'ensemble de l'embouchure ligérienne était protégée par quatre batteries d'artillerie³, dont une à Saint-Nazaire, autant pour protéger le matériel du port que pour « s'opposer à l'entrée dans la Loire de torpilleurs ou destroyers qui tenteraient de remonter le fleuve jusqu'à Nantes »⁴.

b. Rochefort et l'embouchure de la Gironde

Plus au sud, un autre sous-ensemble obéissait, presque à l'identique, aux mêmes logiques. Rochefort était son port-arsenal, Ruelle son usine de la Marine et Bordeaux son embouchure à protéger. Rochefort, avait une défense optimale car en plus d'avoir la protection des trois forts à l'entrée de la Charente, il était enfoncé dans la terre à 19 km, au creux d'un méandre, rendant sa prise d'assaut presque irréalisable⁵. Les diverses améliorations à ce dispositif de défense, apportées entre 1872 et 1907⁶, montraient le soin à le rendre invulnérable. Même l'amiral Aube qui considérait que les défenses des arsenaux français étaient d'une extrême légèreté concéda que celui de Rochefort avait une protection sans pareille⁷. Le port surveillait donc tout le Sud du golfe de Gascogne⁸. Son seul désavantage venait de l'ensablement de la Charente qui y rendait problématique la construction de navires à grands tirants d'eau. L'Etat ne faillit pas à sa tâche commençant les dragages en 1879-1881, avec Freycinet⁹, en accord avec Conseil d'Amirauté¹⁰. Cependant, son rôle industriel et stratégique était encore discuté âprement entre

¹ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VIII. 1871, Paris, Michel Lévy frères, p1.

² *Id.*, p29-31.

³ SHD BB8 1405. Commission d'études pour la défense du littoral.

⁴ SHD BB8 1811. Comité de défense pour l'examen des questions concernant l'organisation de la défense des côtes.

⁵ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine. Décision présidentielle du 18 mai 1878. Commission mixte de la marine. Sous-commission des ports et des établissements. Le préfet maritime de Rochefort, l'amiral Garnault le croit « inattaquable par mer ».

⁶ La Défense sous la Troisième République, op. cit, Document N°18. Conseil des travaux. Séance du 21 mai 1872. Défense du port de Rochefort, p280.

SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Séance du conseil d'amirauté du 7 novembre 1879.

SHD 1DD1 1460. Lettre confidentielle du 29janvier 1907 du ministre de la Guerre pour le ministre de la Marine, l'amiral Aubert.

⁷ Contre-amiral Théophile Aube, « La guerre maritime et les ports militaires la France », (extrait de la *Revue des Deux-mondes*), *Revue maritime et coloniale*. Tome 72. 1882, p38-39.

⁸ SHD BB8 1405. Commission d'études pour la défense du littoral.

⁹ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1879. Loi du 5 août 1879

J.O.R.F/L – D du 4 août 1881. Loi du 3 août 1881

¹⁰ SHD BB8 967. Séance du 4 juillet 1881.

les officiers de marine et les parlementaires, dans les années 1890¹, car la taille des navires augmentait sans cesse.

A l'ombre de ce solide bouclier, deux villes étendirent leurs activités en toute sûreté. La commune de Ruelle, à 88 km de Rochefort à l'intérieur des terres et voisine d'Angoulême, se développa au bord de la Touvre, affluent de la Charente profitant des gisements de minerais de fer, abondants en Charente et en Dordogne². C'est l'État qui créa, conserva et développa cet ensemble géoéconomique cohérent, faisant beaucoup pour permettre à la ville de Ruelle d'avoir toutes les aisances pour acheminer sa production vers les arsenaux et, particulièrement, celui de Rochefort. En 1873, le Conseil des Travaux³ autorisa la ligne de chemin de fer d'Angoulême à Limoges à se raccorder à celle de Rochefort à Angoulême, ce qui fut fait en 1875⁴. Cependant malgré le rail, les canons de plus de 25 t, même encore en 1895, étaient transbordés par une grue de 100 t sur une gabare de l'État pour rejoindre Rochefort⁵ où ils attendaient les ordres pour rejoindre leur destination finale, par chemin de fer⁶.

A côté d'eux, Bordeaux, avait un statut particulier. Elle était la cité atlantique française la plus peuplée et la plus active économiquement, mais elle était aussi le port à activité militaire le plus au sud de la côte atlantique française. Cela lui conférait des avantages sécuritaires indéniables, dont le plus précieux est d'être la plus éloignée possible et des bases britanniques et méditerranéennes de la *Navy*. Ces éléments expliquaient l'installation de plusieurs entreprises de constructions navales militaires sur les bords de la Garonne. L'Etat a par ailleurs tout fait pour revivifier le port de la ville derrière les protections de l'embouchure de la Gironde⁷. Comme ailleurs, si des travaux portuaires ont commencé dans les années 1870⁸, ce ne fut qu'avec Freycinet qu'ils devinrent massifs⁹. Cette dynamique qui ne discontinua pas donna aux chantiers navals des infrastructures adéquates pour leurs productions. Entre autres travaux et

¹ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Rochefort. 43^{ème} séance du 18 septembre 1895. Audition du vice-amiral Commandant en chef du 4^{ème} arrondissement maritime, Puech.

² « Les établissements impériaux de la marine française. Fonderie de Ruelle », *Revue maritime et coloniale*. Tome 30. Avril 1870.

³ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 11 novembre 1873.

⁴ J.O.R.F/L – D du 24 avril 1875. Ministre des travaux publics.

⁵ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Ruelle. 44^{ème} séance du 20 septembre 1895. Audition du colonel Bertin, directeur de la fonderie de la marine à Ruelle.

⁶ Garde d'artillerie principal M. Lescot, « Les établissements impériaux de la Marine française. Fonderie de Ruelle (Suite et fin) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 29. 1870, p159-160.

⁷ SHD BB8 1811. En juin 1899, s'est posé la question pour l'éclairage électrique de l'embouchure de la Gironde au comité de défense pour l'examen des questions concernant l'organisation de la défense des côtes.

⁸ J.O.R.F/L – D du 26 juin 1872. Loi du 13 juin 1872 promulguée par Adolphe Thiers.

J.O.R.F/L – D du 9 août 1874. Loi du 5 août 1874 promulguée par McMahon.

⁹ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1879. Lois des 28 juillet 1879 et 21 février 1880.

achats d'équipement¹, en 1882, on reconstruisit les bâtiments incendiés à Bacalan² et, en 1893, le Conseil des Travaux étudia l'établissement d'une voie ferrée reliant les magasins de Bacalan au quai du bassin à flot du port de Bordeaux³, c'est-à-dire là où étaient installés les chantiers navals Dyle et Bacalan.

3. Les sites méditerranéens

a. Un système bâti autour de la rade de Toulon

La côte de la Méditerranée n'était pas délaissée du point de vue de la construction des armes navales. Elle était composée par quatre villes majeures, toutes concentrées dans le département du Var, et deux mineures plus à l'ouest dans les Bouches-du-Rhône. Tout ce complexe fut bâti autour du port-arsenal de Toulon qui était sans conteste le pivot de la stratégie navale de la France en Méditerranée. Son site et sa situation géographique expliquaient la centralité de cette unité de production. Il se trouvait au centre des côtes méditerranéennes françaises, dominant avec facilité la mer Ligure à l'Est et le Golfe du Lion à l'Ouest, protégeant Nice et Marseille. Le site était de très grande qualité puisque le port et l'arsenal étaient entassés au Nord et à l'Est de la petite rade, elle-même protégée par la grande rade, mettant à l'abri la flotte de guerre des attaques venant du Sud mais aussi du Mistral⁴. Les différents gouvernements et les états-majors successifs en firent un des pôles, avec Mers-el-Kebir⁵ en Algérie et Bizerte en Tunisie⁶ du triangle stratégique dans lequel aucun navire n'était à plus de 500 km d'une côte française. Ceci permettait à la Marine française de menacer presque tous les navires qui voguaient en Méditerranée occidentale⁷. En plus de ses rôles de défenseur des côtes méditerranéennes et de port d'attache de l'escadre de la Méditerranée, Toulon était le point de départ des expéditions coloniales. Le ministre amiral Peyron en fit la « tête de ligne des Transports à destination » des colonies⁸. Ainsi, il a servi pour les conquêtes de l'Empire d'outre mer⁹.

¹ J.O.R.F/L – D du 3 août 1887. Loi du 2 août 1887.

J.O.R.F/L – D du 19 août 1910. Loi du 15 juillet 1910. Les travaux sont évalués à 136,5 millions de Fr.

² J.O.R.F/L – D du 13 août 1882. Loi du 12 août 1882.

³ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. Séance du 10 octobre 1893.

⁴ L. Mongin, *op. cit.*, p25-26.

⁵ SHD BB8 976. Décision de créer un port militaire à Mers-el-Kébir prise par le conseil d'amirauté lors de la séance du 23 octobre 1885.

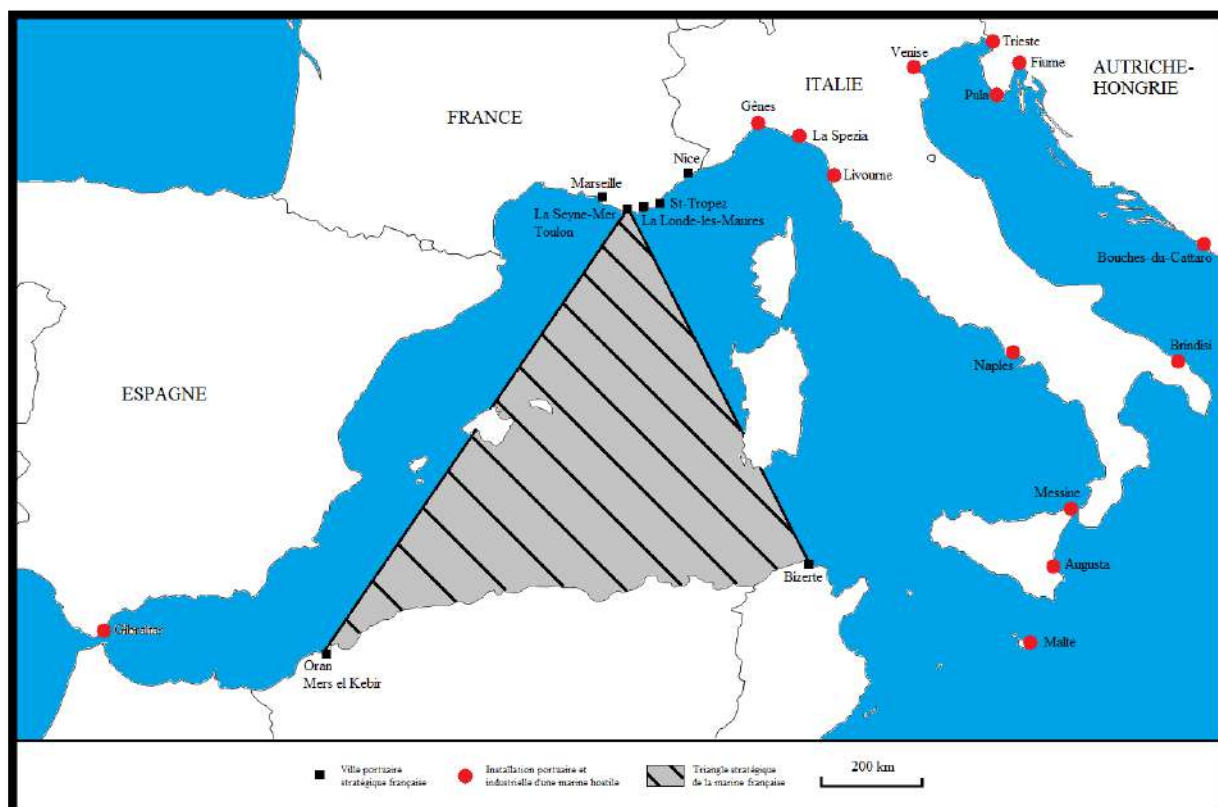
⁶ Jean-Louis de Lanessan, *La Tunisie*. 1887, Félix Alcan, Paris, p.202.

⁷ *Les expériences maritimes de 1886 : la campagne de printemps de l'escadre et de la division des torpilleurs*. 1886, Berger-Levrault, Paris.

⁸ SHD : BB8 776. Lettre du ministre de la marine au préfet maritime de Toulon du 17 octobre 1884.

⁹ SHD : BB8 776. Circulaire du 17 octobre 1884 du ministre de la Marine au préfet maritime de Toulon.

Carte n°3. Situation stratégique de la Méditerranée occidentale en 1904



De l'autre côté de la petite rade toulonnaise, collée dans l'Ouest de celle-ci, se trouvait la Seyne-sur-Mer, commune voisine de l'arsenal varois qui a également vu son activité de production de navires de guerre devenir florissante. Sa parfaite complémentarité avec Toulon permit une réelle collaboration puisque les deux ports n'étaient distants que de 6 km. Le projet de raccordement de la voie principale de chemin de fer entre la Seyne-sur-Mer à la darse de Missiessy commença en 1883¹ et, avec celle de Castineau, ce fut en 1893². Cette proximité dispensait l'État d'installer des défenses supplémentaires. Lors des études de la défense de Toulon, c'est toute la défense de la grande rade qui fut prise en compte, en 1872, par le Conseil des Travaux³ et, en 1877⁴ et 1892⁵, par le Conseil d'Amirauté. En vertu de cela, on a même pu

¹ SHD BB8 1241. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1879. Séance du 9 février 1883.

² SHD BB8 1244. Affaires soumises au Conseil des Travaux : 1892–1905.

³ La Défense sous la Troisième République, *op. cit.*, Document N°18. Conseil des travaux. Séance du 21 mai 1872. Défense du port de Toulon, p269.

⁴ SHD BB8 967. Conseil d'Amirauté – Répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Séance du 19 janvier 1877.

⁵ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au Conseil des Travaux de la marine. 1873. Séance du 2 janvier 1877.

La Défense sous la Troisième République, *op.cit.*, Document N°37. Conseil d'Amirauté. Procès-verbal de la séance du 26 janvier 1877. Défense de la rade de Toulon. Il décida de fermer le port de Toulon par des jetées.

déclasser certains ouvrages de défense comme les forts Balaguier et de l'Eguillette en 1877¹, du Petit-Saint-Antoine en 1880² et de Saint-Louis en 1897³, tout en réorganisant les autres⁴.

b. Les localités mineures du Var et des Bouches-du-Rhône

Deux autres villes du Var connurent une activité plus tardive. Il s'agissait de Saint-Tropez, ville accessible à 80 km par mer et 70 km par la côte, depuis Toulon ; et de La Londe-les-Maures, commune située à équidistance entre les deux. Elles avaient tourné leurs productions militaires vers l'arsenal. En 1872, déjà, les habitants de Saint-Tropez ont réclamé du ministre de la Marine et de celui de travaux publics un raccordement ferroviaire à la ligne principale Marseille-Nice pour sortir la bourgade de son « isolement complet »⁵. Toutefois, ce n'est qu'en 1892 qu'on autorisa l'établissement d'un tramway à traction de locomotives pour transporter les voyageurs et les marchandises de Cogolin à Saint-Tropez,⁶ ce qui permit l'arrivée d'une industrie. La Londe-les-Maures resta très en deçà de ce niveau de développement⁷ et il fallut attendre que Schneider s'y installât pour que, de lui-même, il développât la commune. En revanche, la Marine y plaça une station de torpilleurs bien plus tôt et elle l'améliora en 1891 et 1892⁸.

Les deux autres villes intégrées dans ce système de production étaient dans les Bouches-du-Rhône, Marseille⁹ et Port-de Bouc qui vit son port agrandi et approfondi en 1879¹⁰. La proximité géographique avec l'arsenal, soit moins de 100 km, les plaçait dans son orbite stratégique, d'autant plus que le transport maritime civil de Marseille remplit massivement la tâche du transport et de l'approvisionnement des troupes, ce pourquoi on confia les fonctions de chef du service de la Marine, en ce port, à un officier général sous l'autorité du préfet maritime en 1899¹¹.

¹ J.O.R.F/L – D du 6 février 1877. Loi le 5 février 1877.

² J.O.R.F/L – D du 24 décembre 1880. Loi du 23 décembre 1880.

³ J.O.R.F/L – D du 8 avril 1897. Décret du 15 mars 1897.

⁴ SHD BB8 1811. Trois questions se sont posées pour la défense de Toulon, en 1899 et 1902 la révision.

⁵ SHD BB8 771

⁶ J.O.R.F/L – D du 19 juin 1892. Convention passée le 9 avril 1892.

⁷ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1880. Décision du 8 novembre 1880.

⁸ SHD BB8 1243. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1887. Séance du 29 décembre 1891.

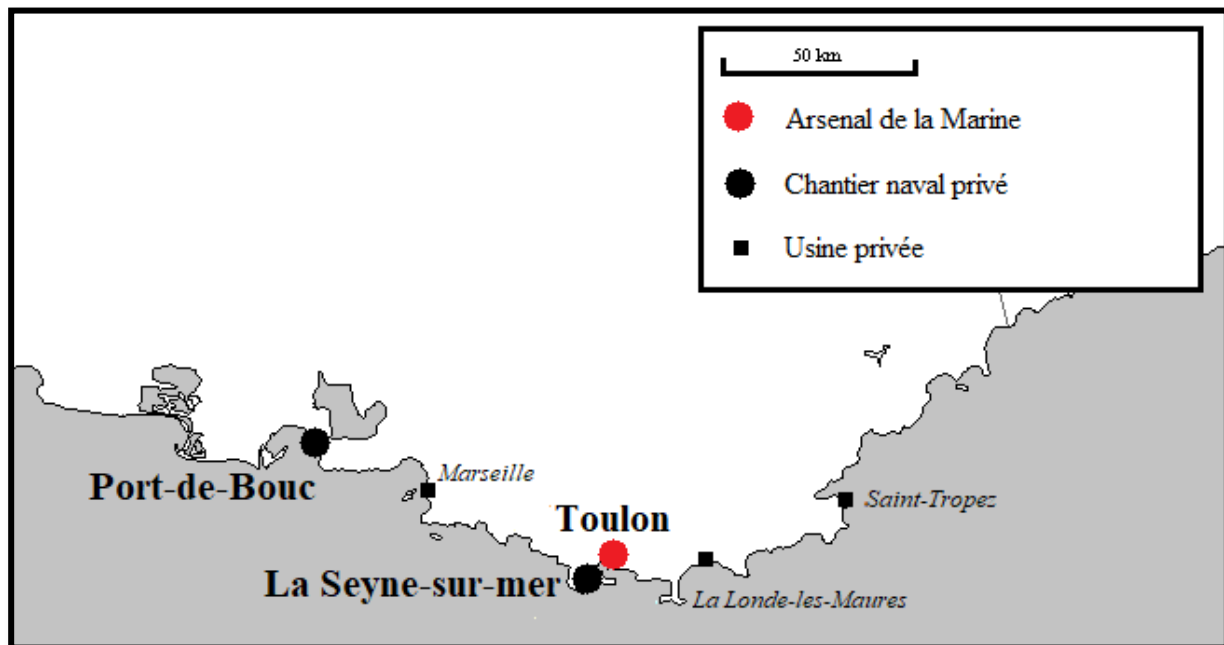
SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892-1905. Séance du 21 septembre 1892.

⁹ Alfred de Foville. *La France économique – Statistique raisonnée et comparative – 1889*. Paris, 1890, Armand Colin, p334.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1879. Loi du 28 juillet 1879.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 6 février 1877. Loi le 5 février 1877 du 16 février 1899. Décret du 14 février 1899 d'Édouard Lockroy,

Carte n°4. Installations provençales des fournisseurs de la Marine de 1880 à 1914



4. Les sites de l'est de la France

La quatrième et dernière zone qui complétait ce système français de production des navires de guerre se spécialisa dans d'autres travaux que ceux des constructions navales, à proprement parler. Il s'agissait d'une zone comprise entre le nivernais, le bassin houiller de la Loire et la partie centrale de la Bourgogne, avec le bassin houiller de Blanzky. Les chantiers de constructions navales trouvaient tous, logiquement, leurs places en bord de mer pour des raisons d'accessibilité à l'Océan. Or dans cette dernière zone, ce fut l'implantation industrielle antérieure qui explique cette installation car les six villes qui nous interpellent dans cet espace étaient, de longue date, spécialisées dans l'extraction minière et dans le travail sidérurgique.

a. *Le Nivernais et la Bourgogne et le bassin de la Loire*

L'État fut le premier acteur qui vit le potentiel de cette région pour la production de l'armement naval. C'est à Nevers que fut confiée cette mission, profitant de sa situation au bord de la Loire, ce qui lui permettait de disposer de la puissance du cours d'eau pour son travail industriel et de la proximité de la production sidérurgique. Les canons qui y étaient produits devaient traverser, par voie fluviale, les centaines de kilomètres qui les séparaient de Nantes. A

13 km au nord, se trouvait Guérigny et ses forges, dépendant du même système de production et d'acheminement que sa voisine du sud¹.

Cependant, l'État n'était pas le seul responsable de cette implantation. Les industries privées surent aussi profiter de cette géographie. Ainsi, le Creusot et Chalon-sur-Saône qui ne étaient distants que de 33 km étaient dans une forme d'osmose. Le premier travaillant avec le second qui avait pour principal avantage de se trouver au bord de la Saône, dont le cours a été amélioré par Freycinet, entre Port-sur-Saône et Lyon². Ceci permettait aux bateaux produits sur les bords du fleuve de rejoindre le Rhône à Lyon et de le descendre jusqu'à la Méditerranée à 465 km, puis d'aller jusqu'à leurs ports d'attaches, le plus souvent en passant par Toulon à une centaine de kilomètres de là. Une seule fois, en mai 1885, le ministre de la Marine confia à Schneider et Cie et au corps des ponts et chaussées la mission d'envoyer un torpilleur par voie ferrée. L'opération fut réalisée en septembre 1887 entre Toulon et Cherbourg, avec le torpilleur n°71, mais cela ne fut jamais réitéré³.

La principale production de cette zone, pour la Marine, était celle des précieuses plaques de blindages pour la flotte cuirassée. On pouvait compter dans ce système les communes adjacentes de Saint-Chamond et de Rive-de-Gier, toutes les deux à quelques kilomètres à l'Est de Saint-Etienne. Plus au sud, on trouvait Firminy et Unieux qui étaient deux communes limitrophes situées au bord de la Loire à 12 km de Saint-Étienne, soit en plein cœur du bassin minier et sidérurgique indispensable pour ces deux lieux de production industrielle. Ces sites n'obéissaient à aucune stratégie d'approvisionnement de la Marine car ce n'est que tardivement qu'ils se mirent à produire, pour elle, des projectiles maritimes au même endroit et dans les mêmes infrastructures que la production sidérurgique normale de l'usine.

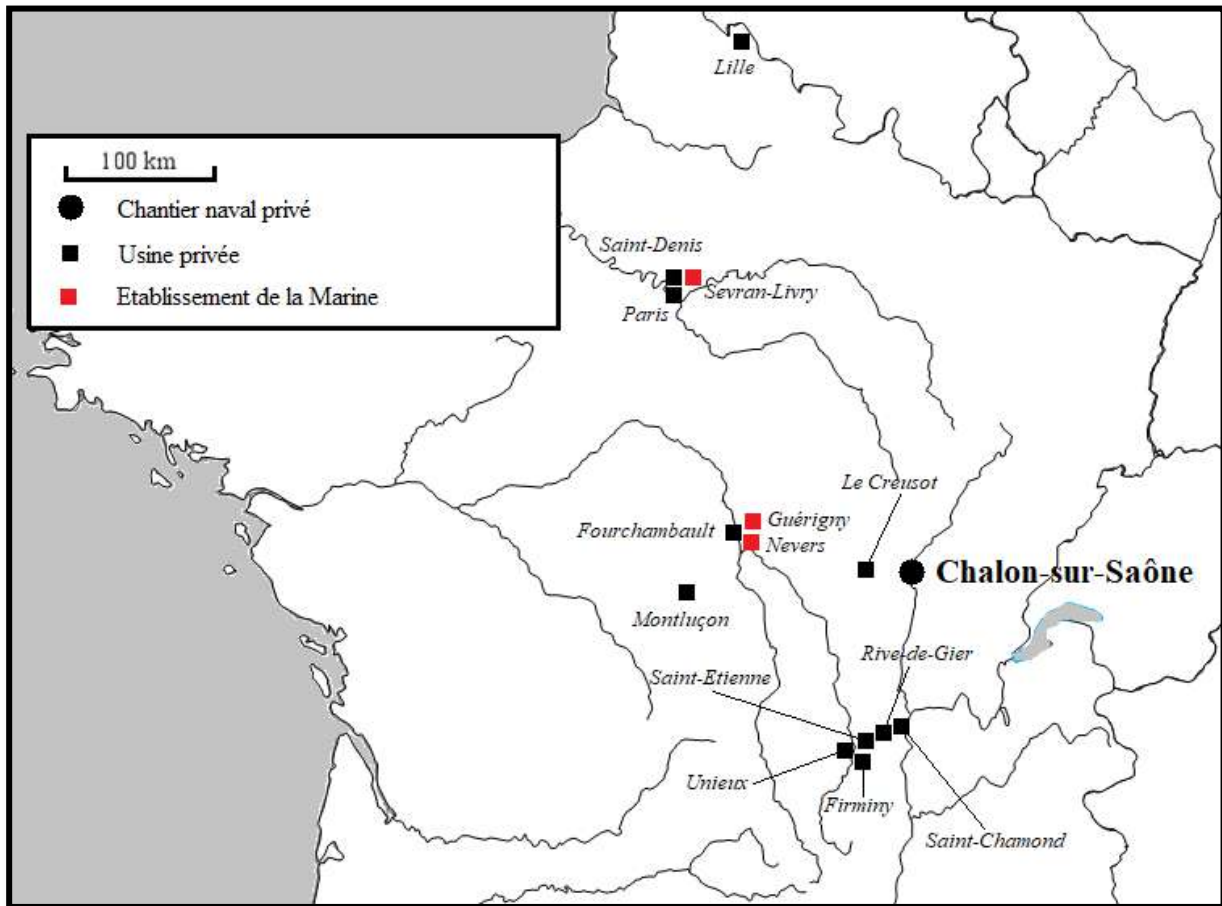
¹ SHD BB8 991. Commission extraparlementaire de la marine. Délégation des ports. Guérigny. 49e séance du 22 juin 1896. Audition du directeur des constructions navales et directeur des forges de la Chaussade, Korn.

² J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1879. Loi du 5 juillet 1879.

BB8 991. Commission extraparlementaire de la marine. Délégation des ports. Guérigny. 49e séance du 22 juin 1896. Audition du directeur des constructions navales et directeur des forges de la Chaussade, Korn. Lorsqu'une production était trop volumineuse et dépassait les gabarits des chemins de fer, on la transportait par camion vers à Fourchambault, à 18 km, et la société Commentry-Fourchambault la chargeait sur ses chalands.

³ Lucien Gandrey, « Le transfert de Toulon à Cherbourg du torpilleur N° 71 », *Bulletin de l'Académie François Boudon*. N° 12 – Mars 2011, p22-23. Il pesait 38 t et mesurait 33,8.

Carte n°5. Emplacements des fournisseurs hors des côtes de 1871 à 1914



b. Les cas particuliers de Paris et de Saïgon

Ces quatre aires géographiques représentaient la quasi-totalité des lieux de production pour la branche de la construction navale de guerre en France. Cependant, deux villes en dehors de leurs sphères d'influence ont également contribué à cette production sans que rien de commun ne les y unisse. La première n'était autre que la capitale. Si l'agglomération parisienne ne fut qu'occasionnellement productrice de quelques faibles et petits navires de guerre qui ont rejoint Le Havre par voie fluviale, c'est dans un autre domaine qu'elle sut exceller. Elle profita de la grande concentration industrielle qui y régnait, notamment dans les industries mécaniques de pointe, pour produire en masse des chaudières de navires de guerre et certains composants mécaniques très spécifiques. A Sevrans-Livry, situé à quelques kilomètres de là, on produisait la poudre de la Marine.

La seconde ville isolée de tout système complexe se situait bien loin du dense tissu industriel hexagonal. De par l'empire colonial, sur les cinq grandes bases de la Marine, Bizerte

(Sidi-Abdallah), Mers-el-Kébir, Dakar, Diego-Suarez et Saïgon, seul le port indochinois a pu servir à la production navale militaire, après que le Conseil d'Amirauté en 1872 ait donné un avis favorable à l'installation d'un arsenal¹. Ce privilège lui fut accordé par la Marine du fait de l'unicité de sa situation géographique et stratégique. Saïgon était la plus grande aire urbaine dans la possession coloniale la plus éloignée de la métropole. Par le canal de Suez, alors sous contrôle britannique après 1881, la distance était de 13 217 km entre Toulon et Saïgon. L'importance politique et administrative de la Marine dans la colonie indochinoise, autant nécessaire pour le transport et l'exploration fluviale et côtière que pour la conquête, explique aisément cette activité inédite mais qui resta toujours très réduite.

La production de navires de guerre en France était donc assurée par un réseau d'usines et de chantiers navals, disposés sur le territoire national dans une certaine logique spatiale et technique. Les critères qui ont présidé à l'installation de ces unités de production étaient, à la fois, réduits et cohérents. Proximité de la côte ou d'un fleuve navigable pour acheminer prestement les navires, les chaudières et les armes, sécurité au fond d'une rade, un fleuve ou une embouchure et disponibilité sur place des facteurs de production en abondance (Main d'œuvre, ingénieurs, capitaux, installations industrielles, matières premières) ont été les déterminants majeurs qui ont poussé les producteurs à installer leurs usines dans ces lieux et l'Etat à les y encourager et aider. Et pour cause, ce dernier avait depuis longtemps produit une pensée stratégique qui rendait l'établissement de pareilles fabriques indispensable à l'exécution de ses plans stratégiques. Mais la III^e République n'a pas été qu'une héritière sans énergie. Elle a poursuivi, continuellement, une politique de mise en valeur de ces sites industriels par les fréquentes constructions des infrastructures portuaires, fluviales² et ferroviaires pour améliorer, entre autres, l'accessibilité pour les chantiers navals de la masse grandissante des matières premières et pour faciliter également le travail industriel et les mouvements des bateaux de guerre fraîchement construits. Si Freycinet et Sadi Carnot en ont été les principaux concepteurs et réalisateurs au début des années 1880, ces modifications lourdes ne furent avalisées qu'après l'approbation des plus grands officiers généraux de la Marine qui siégeaient au Conseil

¹ La Défense sous la Troisième République, *op. cit.*, Document N°12. Conseils des travaux. Séance du 19 mars 1872. Projet d'Arsenal à Saïgon (Cochinchine), p158.

² J.O.R.F/L – D du 29 décembre 1904. Loi le 22 décembre 1904.

d'Amirauté, au Conseil des Travaux et au Conseil mixte des travaux publics et présidèrent à leur sécurisation¹.

B. Des usines héritées du passé et les premières concentrations

1. Des infrastructures industrielles entre héritage et développement

a. Développement et modernisation des arsenaux

En plus d'un ensemble spatial national déjà bien établi, la III^e République a hérité d'unités industrielles diverses datant de périodes antérieures, fort variées par leurs organisations, leurs productions et par ce qui nous intéresse en premier lieu, c'est à dire, les types de rapports qu'elles entretenaient avec le reste du tissu économique national et avec l'État. Ainsi en 1871, la plus grande partie de l'industrie qui confectionnait des navires de guerre était composée des cinq arsenaux, des quatre établissements hors des ports et de quelques centres de montage et d'essais d'artillerie navale. Ces infrastructures sont d'une importance capitale pour comprendre l'évolution générale des rapports entre l'État et ses industries d'armes navales, voire même, pour saisir les rapports généraux entre l'État et le fait économique dans son ensemble. En effet, jusqu'au mitan du XIX^e siècle, l'ensemble des navires de guerre de la Marine française était construit dans un des cinq port-arsenaux et leur artillerie, leurs machines et leurs projectiles étaient fabriqués dans l'un des quatre établissements de Ruelle, d'Indret, de Guérigny ou de Nevers. Avec le développement de l'artillerie, de la construction navale métallique et à vapeur, l'Etat commença à faire appel, par des adjudications ou par des commandes de gré à gré, à des fournisseurs privés pour lui livrer ses trois éléments des navires. Néanmoins, la fabrication des coques resta l'apanage exclusif des arsenaux jusqu'à la toute fin du règne de Napoléon III.

Hormis Cherbourg, seul « arsenal de l'ère industrielle »², et Nevers qui fut fondée par la Convention en 1793-1794³, tous les arsenaux et établissements hors des ports de la Marine virent le jour sous l'Ancien Régime et avaient pour but de permettre à l'État royal français d'avoir les armes nécessaires pour réaliser une expansion économique mondiale, pour la défendre contre ceux qui la menaceraient et pour ravir à d'autres leurs positions préférentielles⁴.

¹ SHD BB8 1405. Commission d'études pour la défense du littoral. De 1901 à 1909, la Commission n'a eu de cesse d'armer, avec plus de pièces d'artillerie et de meilleure qualité, tous les ouvrages de défense autour des villes, des embouchures des fleuves et des ports maritimes.

² Dominique Brisou, *op. cit.*, p243.

³ Noël Pointe. *Compte rendu à la Convention nationale et au peuple souverain*. Paris, An III, Imprimerie Nationale, pIV.

⁴ Louis Nicolas, *op. cit.*, p26-27.

En somme, ces arsenaux s'inscrivaient, au départ, dans une logique de confiscation des moyens de la violence pour la seule personne du souverain et pour lui permettre, dans une perspective mercantiliste puis plus libérale et échangiste, de sécuriser son commerce, lui-même, source de sa richesse et, donc *in fine*, de puissance¹.

La III^e République hérita de ces infrastructures qui, durant le XIX^e siècle et particulièrement entre 1828 et 1852, ont toutes été reconstruites, agrandies, et équipées par du matériel industriel moderne². Si l'État français prit l'initiative de construire des infrastructures portuaires militaires et de les améliorer c'est qu'en réalité, aucune réunion de capitalistes privés n'était en mesure de faire des investissements de la sorte, du fait de leur importance mais aussi à cause du manque de visibilité quant aux bénéfices souhaitables. En revanche, l'artillerie maritime, encore fortement liée à l'artillerie terrestre, était produite dans divers lieux du royaume, et ce n'est que lorsque la taille et le nombre de bouches à feu furent considérablement accrus, à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, que l'État entra dans la gestion de ces forges. Ainsi, la fonderie de Ruelle fut acquise par l'État royal en 1776³ et celles de la Chaussade à Guérimy l'ont été en 1782⁴. Contrairement à ces deux établissements qui étaient à l'origine des institutions privées rattachées à l'État royal, celui d'Indret a été créé en 1777 par le ministre de la Marine, Antoine de Sartine⁵, avant de se spécialiser dans la fabrication de chaudières en 1846⁶ et de la développer durant les années 1850⁷.

La III^e République était, donc, à la fois le propriétaire, le gestionnaire et le client exclusif de ces unités de productions qui étaient encadrées dans le cœur même de l'administration de l'État. Cela induisait, donc, un comportement à la confluence de ceux de l'État-client et de l'État-patron. Dans la perspective de répondre à la demande dont elle était elle-même à l'origine, la République continua à faire muter ces infrastructures pour produire plus et en

¹ *Id.*, p 18-19.

² Marie-Martine Acerra « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIX^e siècle », dans *Marine et technique au XIX^e siècle*, Actes du colloque international, Paris, Service historique de la Marine, 10-12 juin, 1987, p57-60.

³ Paul Naegel, « Marchand de La Houlière et la création de la fonderie de canons d'Indret (1775-1778) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, p55.

Lettres patentes du roi en forme d'édit portant ratification du contrat d'échange entre le roi et Mgr le comte d'Artois, de la forge de Ruelle en Angoumois, contre les domaines et bois de Saint-Dizier, Waffy et Sainte-Menehould. Données à Versailles au mois de juillet 1776. M. DCCLXXXVI, Imprimerie royale, Paris.

BNF. *Lettres patentes du roi Louis XVI, données à Versailles le 21 juillet 1782 et registrées en Parlement le 7 septembre. Privilège de fondre des canons.*

⁴ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VI. 1870, Paris, Michel Lévy frères, p219.

⁵ Paul Naegel, *op.cit.*, p77.

⁶ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VIII. 1871, Paris, Michel Lévy frères, p14.

⁷ Stéphane Girandier, *op. cit.*, p372-373.

meilleure qualité. Ceci participa d'un mouvement national général d'équipement industriel qui multiplia par deux le parc national des machines à vapeurs de 1869 à 1887¹. De grandes ouvertures de crédits en 1888², 1889³ et 1901⁴ servaient justement au développement de l'infrastructure et de l'outillage industriel des cinq arsenaux. La somme la plus grande a été obtenue par le ministre Gauthier qui, en juillet 1914, fit voter le farouche total de 1,2 milliard de Fr⁵. Tous ces travaux furent gérés par le Service Technique des travaux de la Marine qui a été créé en 1881 et placé sous la direction d'un ingénieur des ponts et chaussées et sous la dépendance de la Direction du Matériel⁶.

L'arsenal de Toulon conserva des infrastructures et un mobilier industriel stable. En 1878, il avait 8 formes de radoub⁷, soit deux de plus qu'en 1870, et le nombre des cales de construction au Mourillon diminua de 15⁸ à 12⁹. Jusqu'au début des années 1890, ses ateliers de la petite chaudronnerie, des forges et des machines avaient un équipement obsolète datant du milieu du siècle¹⁰. La transformation commença dans les années 1880 par l'achat d'une centaine de machines-outils¹¹. Elle continua par des constructions de nouveaux bassins¹² et de nouvelles formes. L'équipement se développa avec des grues¹³, des travaux immobiliers¹⁴, des allongements de voies ferrées¹⁵, l'installation de l'atelier de fabrication de torpilles¹⁶ et de son

¹ Alfred de Foville, *op. cit.*, p 194.

² J.O.R.F/Débats du 18 juillet 1888. Séance de la Chambre des députés du 17 juillet 1888. 68 millions de Fr.

³ J.O.R.F/L – D/ du 12 juillet 1889. Loi du 11 juillet 1889. 34 millions de Fr.

⁴ J.O.R.F/L – D du 3 mars 1901. Loi 2 mars 1901. 95 millions de Fr.

⁵ J.O.R.F/L – D du 18 juillet 1914. Loi du 15 juillet 1914. Echelonnés en plusieurs annuités.

⁶ J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1881. Arrêté du 30 novembre 1881 du ministre de la marine Gougeard.

⁷ SHD BB8 1796. Commission mixte de la Marine. Sous-commission des ports. Résumé Confidentiel des rapports transmis à la commission. Ports militaires, p25.

⁸ Alfred Doneaud, « La Marine française et ses arsenaux. (Fin) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 29. 1870, p113.

⁹ SHD BB8 1796. Commission mixte de la Marine. Sous-commission des ports. Résumé Confidentiel des rapports transmis à la commission. Ports militaires, p23.

¹⁰ SHD BB8 998. Atelier de Forges. Etat des machines-outils demandées pour renouveler l'outillage. 18 janvier 1894.

¹¹ SHD BB8 998. Liste des machines demandée pour l'atelier de la Petite Chaudronnerie. 18 janvier 1894.

SHD BB8 998. Note au sujet de l'outillage des ateliers des Machines et des Chaudières. Direction des Constructions Navales. Port de Toulon. 17 janvier 1894. Missiessy et Castigneau

¹² SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séances de novembre 1874, 18 mai 1875, 17 juillet 1875 et 28 août 1878.

SHD BB8 1242. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1883. Séance du 23 janvier 1883.

Agnès D'Angio, *Schneider & Cie et les travaux publics, 1895-1949*, Paris, École des Chartes, 1995, p57.

¹³ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 24 mars 1879. Grue de 160 t pour Missiessy

¹⁴ SHD BB8 1241. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1879. Séance du 7 avril 1881. Agrandissement du magasin de l'atelier des machines

¹⁵ SHD BB8 1242. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1883. Séance du 17 juillet 1883.

SHD BB8 1243. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1887. Séance du 28 février 1887.

¹⁶ J.O.R.F (L – D) du 10 juillet 1886. Loi du 6 juillet 1886.

apponement¹. En 1907, au total, les installations de construction et de réparation de l'arsenal de Toulon s'étendaient sur 151,7 ha². En 1909, le ministre autorisa la création de deux bassins de radoub de 200 mètres³ qui furent construits en 1911⁴. On commença l'aménagement du Grand Bassin Vauban à partir de 1910. L'importance croissante des installations poussa les ministres à lui adjoindre toujours plus de terrains. Malgré ces travaux incessants, le port de Toulon n'avait plus les infrastructures nécessaires pour construire les derniers cuirassés de 18 200 t⁵.

Brest hérita de 12 cales de construction en 1871⁶. Elles n'étaient plus que 9 en 1878⁷. En 1875, on accepta de construire un bassin de radoub pour les grands cuirassés, au Salou⁸. A partir de la fin des années 1880, l'outillage s'est complètement perfectionné et modernisé⁹. En même temps, de 1899 à 1902, les quatre formes de Pontaniou furent transformées en deux grands bassins de 178 m de long¹⁰. On bâtit une nouvelle cale de construction, la cale du Point-du-Jour en 1909 et de nouveaux ateliers : bâtiments en fer de 1910 à 1914 et chaudronnerie en 1913¹¹. Enfin, en 1910, on installa la Grande Grue et on creusa deux bassins de construction et de radoub de Laninon de 250 m de long¹². L'équipement se modifia également. En 1870, on y a installé les convertisseurs Bessemer pour produire de l'acier¹³. L'électricité commença à être utilisée à l'arsenal à partir de 1902. En 1908, eut lieu l'installation d'une puissante centrale électrique et d'un réseau d'air comprimé¹⁴. La nouvelle grue électrique de 150 tonnes trouva sa place dans le port en 1910¹⁵.

Les arsenaux de Rochefort, Lorient et de Cherbourg connurent aussi des agrandissements analogues, bien qu'ils fussent moindres par rapports aux deux arsenaux principaux. Les

¹ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. Séance du 24 janvier 1893.

² L. Mongin, *op. cit.*, p208. 100,45 ha de terre-plein et 51,25 ha de darses.

³ « Les nouveaux bassins à construire à Toulon », *Navigazette*, 8e Année, N°1045, Jeudi 6 Mai 1909, p4.

⁴ J.O.R.F/L – D du 14 avril 1911. Loi du 13 avril 1911. Ils étaient à Castigneau.

⁵ SHD 6DD1 600. Rapport général du 6 octobre 1906 de la Commission d'étude des constructions à confier au port de Toulon.

⁶ Alfred Doneaud, *op. cit.*, p113.

⁷ SHD BB8 1796. Commission mixte de la Marine. Sous-commission des ports. Résumé Confidentiel des rapports transmis à la commission. Ports militaires, p22.

⁸ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 25 mai 1875.

⁹ Mlle S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p9.

¹⁰ Dossier pédagogique du Musée de la Marine. *Brest et la révolution industrielle*, p8.

¹¹ Mlle S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p30.

¹² Georges Pilot, *CNISF. Comité génie civil*. Février 2010.

¹³ Patrick Verley. *La révolution industrielle*. 1997, Gallimard, Paris, p22.

¹⁴ Mlle S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p30.

¹⁵ Dossier pédagogique du Musée de la Marine. *Brest et la révolution industrielle*, p8.

équipements de Cherbourg qui étaient très récents ne connurent pas de modification dans la décennie 1870. L'arsenal conservait, en 1878, les 11 cales de construction¹ qu'il avait en 1871². Le port fut équipé d'un bâtiment en fer, en 1874, qui fut agrandi en 1885³ et en 1907 à cause de l'accroissement considérable des dimensions des bâtiments qui rendait déjà, en 1894, 7 des 8 formes de l'arsenal inutilisables pour un grand cuirassé⁴. Le Conseil d'Amirauté planchait sur ces travaux depuis sa séance du 16 février 1882⁵. L'électricité ne s'y imposa totalement sur la vapeur qu'en 1911.

Lorient et Rochefort ont connu une période de stagnation, voire de régression dans les infrastructures dans les années 1870, qui indiquait à l'avance leur recul dans les constructions navales. Ils avaient tous deux un très faible nombre de bassins de radoub qui fut conservé de 1871⁶ à 1878, deux dans le Morbihan et trois en Charente, montrant clairement que la Marine ne comptait pas en faire de grands ports. En revanche, si Lorient conserva sa fonction de constructeur de grands cuirassés en ne perdant, en 1878, qu'une seule de ses 12 cales de constructions, l'équipement de Rochefort s'est fort aminci en 1878 puisqu'il ne lui restait que 7 cales sur les 12⁷ qu'il avait en 1871. Les quelques dépenses pour Lorient ont été relatives à des allongements de voies ferrées à l'intérieur de l'arsenal⁸ et des achats de grues⁹. Rochefort connut quelques aménagements minimes comme l'installation d'une cale oblique à partir de 1875¹⁰ et le rallongement de la forme Napoléon III en 1900 pour la construction du croiseur-cuirassé *Dupleix*, long de 134 m¹¹. On installa un atelier pour le chargement des obus à la mélinite¹², quatre forges à tôles dans l'atelier des bâtiments en fer et une voie ferrée de

¹ SHD BB8 1796. Commission mixte de la Marine. Sous-commission des ports. Résumé Confidentiel des rapports transmis à la commission. Ports militaires, p22-24.

² Alfred Doneaud, *op. cit.*, p113.

³ SHD BB8 1242. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1883. Séance du 12 mai 1885.

⁴ SHD BB8 993. Commission extraparlamentaire. Délégation des ports. Cherbourg 10e séance du 25 septembre 1894. Auditions du directeur des constructions navales de Cherbourg, Eynaud et de l'ingénieur de 1^{ère} classe de la marine et sous-directeur des constructions navales Korn.

⁵ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871.

⁶ Alfred Doneaud, *op. cit.*, p114.

⁷ SHD BB8 1796. Commission mixte de la Marine. Sous-commission des ports. Résumé Confidentiel des rapports transmis à la commission. Ports militaires, p22-24.

⁸ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 13 novembre 1877.

SHD BB8 1242. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1883. Séance du 10 juin 1884.

⁹ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892 – 1905. Séance du 2 mai 1893.

Navigazette, 9^e Année, N°1091, Jeudi 24 Mars 1910, p6. L'outillage du port de Lorient. — En vue de la construction des nouveaux cuirassés, le ministre décida l'installation, à Lorient, d'une puissante grue de 150 t.

¹⁰ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 18 décembre 1874

¹¹ Georges Pilot, *op. cit.*

¹² SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. Séance du 13 février 1900.

raccordement en 1907¹. Les travaux les plus récurrents étaient ceux étudiés par le Conseil d'Amirauté depuis 1881², c'est-à-dire, le dragage de la Charente³. En résumé, les améliorations dans les arsenaux consistaient en des allongements de cales et en la modernisation d'ateliers.

b. Développement et concentration dans les établissements de la Marine

Les fonderies participèrent, aussi, à ce mouvement de travaux entamé dans les années 1880 qui visait à un accroissement spatial et à une amélioration technologique. La fonderie de Ruelle était presque, en 1871, le fournisseur exclusif de canons de gros calibre de la Marine française car celle de Nevers ne coulait plus que des projectiles⁴. En 1871, elle disposait d'un domaine de plus de 10 ha avec un patrimoine immobilier de 2 millions de Fr, une propriété mobilière de 2,17 millions de Fr⁵ développée dans les années 1860, avec une fonderie, des fours, des grues, trois foreries et un atelier d'ajustage⁶. Pour actionner toute la machinerie, la fonderie profita de la puissance de la Tourve⁷ puis passa à l'énergie électrique⁸. Jusqu'en 1895, Ruelle était principalement approvisionnée en fonte par la sidérurgie locale⁹, mais la pénétration du chemin de fer dans les années 1880 lui permit d'avoir, aussi, accès à un métal de deux à trois fois moins cher¹⁰.

Le renouveau industriel qui commença dans les années 1880 et ne s'acheva qu'en 1911 concernait l'agrandissement et la construction de plusieurs ateliers (foreries n°3, atelier de fabrication de douilles, grosse forge, atelier de réparation, atelier de montage). En 1910, on commença l'avant-projet d'amélioration de l'outillage nécessaire à la fonderie de Ruelle pour fabriquer les canons de plus de 30 cm¹¹. En 1888, on proposa la construction d'un atelier pour

¹ SHD 1DD1 1450. Dépêche du 6 avril 1907 du préfet maritime de Rochefort pour la Direction des constructions navales.

Lettre du 22 juillet 1907 de la Direction des constructions navales pour le préfet maritime de Rochefort.

² SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Séance du 4 juillet 1881.

³ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Rochefort. 40^e séance du 14 septembre 1895. Audition du directeur des constructions navales Thibaudier.

⁴ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VII. 1870, Paris, Michel Lévy frères, p1.

⁵ Garde d'artillerie principal M. Lescot, *op. cit.*, p159.

⁶ *Id.*, p145-146.

⁷ *Id.*, p156.

⁸ Patrick Quantin, « La métallurgie dans la région d'Angoulême », *Norhis*, n°9, Janvier-Mars 1956, p62.

⁹ SHD BB8 996. Commission mixte extraparlamentaire. Délégation des ports. Ruelle. 44^{ème} séance du 20 septembre 1895. Audition du colonel Bertin, directeur de la fonderie de la marine à Ruelle.

¹⁰ René Pijassou, « L'ancienne industrie du fer dans le Périgord septentrional », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 27, fascicule 3, 1956, p267-268.

¹¹ SHD BB8 1717. Note du 6 avril 1910 du directeur de l'artillerie pour le ministre.

la fabrication des canons à tir rapide et des douilles embouties¹ et l'aménagement d'un nouveau champ de tir afin de diminuer les destructions dont étaient régulièrement victimes les voisins². La Marine dut bien se résoudre à des agrandissements de quelques ha de 1910³ à 1913⁴. Ces développements obligèrent le ministre Baudin à réorganiser la fonderie en 4 entités : la Direction, la Sous-direction, le Service des travaux et la Comptabilité⁵.

La forge de Guérigny se développa plus tardivement. Comme son activité consistait à produire du fer brut, des ancres, des clous, des rivets⁶, des tôles minces et moyennes⁷, des chaînes et des plaques, elle avait besoin d'un matériel polyvalent⁸. Disposant déjà d'un riche équipement dans les années 1870⁹, elle continua à l'améliorer par l'achat de machines-outils en 1897¹⁰ et en 1909¹¹. En revanche, ses moyens de transports demeuraient forts primitifs car tous ses produits étaient expédiés via la Loire¹² jusqu'à ce qu'en 1881 le service des travaux proposât l'embranchement des lignes de chemin de fer pour mettre en communication l'établissement de la Chaussade avec la gare de Guérigny¹³. Les projets de développement de l'usine ont, aussi, été nombreux. En 1876, on installa un atelier de forge¹⁴ et, en 1897, on accorda les crédits pour construire un atelier de blindage mince¹⁵.

¹ SHD BB8 1243. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1887. Séance du 23 janvier 1888. Proposition des directions de l'artillerie et des travaux hydraulique.

² J.O.R.F./Débats du 10 février 1888. Séance de la Chambre du jeudi 9 février 1888.

³ J.O.R.F./L – D du 27 janvier 1910. Décret du 27 décembre 1909 du ministre amiral Boué de Lapeyrère. J.O.R.F./L – D du 25 décembre 1910. Décret du 22 décembre 1910, du ministre amiral Boué de Lapeyrère.

⁴ J.O.R.F./L – D du 27 juillet 1911. Décret du 24 juillet 1911 du ministre de la Marine Delcassé.

J.O.R.F./L – D du 17 mai 1913. Décret du 13 mai 1913 du ministre de la Marine Pierre Baudin.

⁵ J.O.R.F./L – D du 3 août 1913. Arrêté du 1^{er} août 1913 du ministre de la Marine Pierre Baudin.

⁶ SHD 6DD1 40. Rapport le 14 janvier 1862.

⁷ SHD 6DD1 50

⁸ BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Guérigny. 49^e séance du 22 juin 1896. Audition du directeur des constructions navales et directeur des forges de la Chaussade, Korn.

⁹ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VI. 1870, Paris, Michel Lévy frères, p231-232.

« Usines et ateliers. Marteau-pilon de 350 kilogrammes. Système de M. Sellers, ingénieur à Philadelphie (États-Unis) », *Annales industrielles* – 13^{ème} année – Tome II. 7 Août 1881. Paris, Ducher et Cie, p724.

¹⁰ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Dépêche urgente du 21 septembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny.

¹¹ SHD BB8 1715. Conférence des directeurs. Séance du 18 septembre 1909.

¹² Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VI. 1870, Paris, Michel Lévy frères, p220.

¹³ SHD BB8 1241. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1879. Séance du 13 mai 1881.

¹⁴ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 23 septembre 1876

¹⁵ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Dépêche du 17 juillet 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur des forges de Guérigny signée par G. Besnard.

En 1871, l'établissement d'Indret avait également un bon patrimoine mobilier avec pas moins de 185 machines de 12 types différents¹. On y inventa et adopta même des outils d'ajustage nouveaux pour les machines à buriner et à raboter, mis au point et testés à Rochefort, en 1869, par les ingénieurs Joëssel et Jay². Joëssel y développa un appareil de mesure de l'élasticité et de la résistance à la rupture des fontes qu'il installa dans l'atelier des machines-outils³. En plus, il proposa l'installation d'une grue pour le marteau pilon de 10 t⁴. Entre 1874 et 1888, l'atelier des torpilles y était installé jusqu'à son déménagement à Toulon⁵. Pour desservir cette usine grandissante, le Conseil des travaux étudiait, en 1893, un projet de nouvelles voies destinées à en compléter le réseau ferré⁶. En 1896, on développa tant l'établissement industriel que ses 98 054 m² occupaient près de la moitié de l'île⁷. Il comprenait, alors, sept ateliers différents (dessin, modèles, fonderie, ajustage, montage, forges, grosse chaudronnerie), deux laboratoires d'essais et une station centrale d'électricité disposant de 490 000 watts et deux cales de halage pour les deux chalands à vapeur⁸. Les machines-outils étaient régulièrement renouvelées⁹, mais l'établissement avait un peu de retard sur l'industrie car, en 1911, il n'avait pas le matériel nécessaire pour usiner des turbines aussi grandes que celles des derniers cuirassés¹⁰.

Dans ce grand mouvement de développement industriel des usines de la Marine, le seul événement notable qui ne concordait pas avec la tendance générale se produisit au début des années 1880. Il s'agissait de la fermeture de la fonderie de canons de Nevers, décidée dès 1879 par le ministre amiral Jauréguiberry à des fins de rationalisation du processus de production et appliquée, en 1880. Pourtant durant les années 1870, la Marine avait continué à l'équiper¹¹. La

¹ SHD 6DD1 70. Lettre du 10 décembre 1862, de l'ingénieur de la Marine Sabattier, et sous-directeur de l'établissement d'Indret, pour le directeur du matériel, qui lui transmet le rapport de l'ingénieur Joëssel.

² SHD 6DD1 70

³ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VIII. 1871, Paris, Michel Lévy frères, p18.

⁴ SHD BB8 1032. Enregistrement des affaires conseil des travaux (1869-1872). Séance du 19 septembre 1871.

⁵ Stéphane Girandier, *op. cit.*, p1.

⁶ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892-1905. Séance du 19 décembre 1893.

⁷ SHD BB8 995, Rapport du directeur d'Indret, M. Saglio, de septembre 1896 : *Marine. Etablissement d'Indret. Organisation, production, utilité de l'usine*.

⁸ SHD BB8 995. Commission extra-parlementaire de la Marine. Compte rendu de la visite des ateliers de l'établissement d'Indret par la délégation des ports du 25 septembre 1896.

⁹ SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du 27 août 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret. Autorisation pour acheter une machine à fraiser horizontales.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 2 avril 1910. Séance de la Chambre des députés du 1^{er} avril 1910. Intervention du ministre de la marine, l'amiral Boué de Lapeyrère.

¹¹ SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 21 mars 1873.

fonderie fut donc remise à l'administration des Domaines, le 25 septembre 1880¹, permettant une plus grande concentration géographique et technique puisque son matériel fut transféré surtout à Ruelle² après un déménagement coûteux³.

c. *Les trois établissements para-industriels de la Marine*

La Marine développa également trois établissements para-industriels que sont le Laboratoire Central de la Marine, le Bassin des carènes et la Commission de Gâvres. Depuis 1829, cette dernière avait la charge d'étudier et d'expérimenter le matériel de l'artillerie de la Marine⁴. Elle installa un polygone de tir solide à partir de 1870⁵ et a pu utiliser, après la guerre, de nombreuses plaques conservées à Vincennes et dissimulées lors de l'avancée des troupes allemandes⁶. En 1883, le Conseil des Travaux étudia un projet pour y construire une poudrière⁷ et, en 1892, pour une grue roulante et un embranchement de chemin de fer au champ de tir⁸. En 1898⁹, le polygone se vit adjoindre une parcelle de terrain de 86,16 m².

Parallèlement à cela, par le décret du 9 mai 1876, le service des poudres et salpêtres a été chargé de la fabrication des poudres de toutes espèces pour les différents départements ministériels, y compris pour celui de la Marine. La poudrerie de Sevran-Livry a été choisie comme poudrerie d'études, d'essais et de fabrication des poudres de la Marine, avec un champ de tir adjacent et des études menées, conjointement, entre le service de l'artillerie de Marine et le service des poudres et salpêtres. Ce n'est qu'en 1881 que le ministre de la Marine, l'amiral Cloué, clarifia la situation en créant, à la poudrerie de Sevran-Livry, le Laboratoire Central d'études scientifiques, sous l'autorité administrative de la Direction du Matériel. Désormais, le Laboratoire était dirigé par un officier supérieur d'artillerie de la Marine ; le ministère de la Guerre ne conserva que les charges liées aux bâtiments¹⁰.

¹ SHD BB8 963. Note du 12 septembre 1880 du cabinet du ministre pour la direction du matériel.

² SHD BB8 1241. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1879. Séance du 7 avril 1881.

³ J.O.R.F/Débats du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre des députés du 13 décembre 1884. Intervention du député de la Nièvre, Gaston Laporte. Reprenant les informations contenues dans le rapport du rapporteur Ménard-Dorian, en 1880. Il a duré 6 mois et a coûté plus de 4 millions de Fr en tout.

⁴ Ingénieur général de l'artillerie navale L. Patard. *Historique de la Commission d'expériences de Gâvre (1829-1930). Supplément au mémorial de l'artillerie française*. Paris, Imprimerie Nationale, 1931, p3.

⁵ Colonel H. de Poyen-Bellisle, président de la commission de Gâvres, « Notice historique sur la commission d'expériences d'artillerie de Gâvre », *Revue maritime et coloniale*. Tome 101. 1889, p48.

⁶ SHD BB8 749. Note du 15 octobre 1870 de l'inspecteur général du génie maritime et président de la commission de Vincennes pour le ministre de la Marine.

⁷ SHD BB8 1242. Enregistrement des affaires soumises au Conseil des Travaux. 1883. Séance du 24 juillet 1883.

⁸ SHD BB8 1244. Affaires soumises au Conseil des Travaux : 1892–1905. Séance du 5 juillet 1892.

⁹ J.O.R.F/L – D du 2 octobre 1898. Décret et rapport du 18 août 1898 d'Edouard Lockroy.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 8 septembre 1881. Rapport et décret du 31 août 1881 de l'amiral Cloué.

Le Laboratoire était situé à Paris alors que son annexe se trouvait à l'est de la capitale, à Sevrans-Livry, et disposait de trois champs de tir d'une superficie totale de 42 640 m² et de 15 802 m² de bâtiments¹. Sa haute cheminée de 36 m lui permettait s'expulser la fumée produite par 3 chaudières². Peu à peu, le Laboratoire dévia du but pour lequel il a été créé. Il n'était au départ qu'un simple organe d'études et d'expériences dans lequel on faisait, entre autres, des expériences de balistique de petit calibre³, mais il devint, dans les années 1890, une vraie usine travaillant pour le service de l'artillerie de la Marine⁴. Même s'il n'abandonna jamais la recherche, possédant encore le matériel nécessaire pour cette tâche initiale avec un enregistreur Charpy qui servait à mesurer l'élasticité des métaux⁵, il se tourna largement vers la production. Il devint même le seul fournisseur de la Marine en poudres jusqu'à l'adoption de la poudre B et de la mélinite qu'on alla chercher, aussi, dans les poudreries de la Guerre, à Pont-de-Buis et Saint-Médard⁶ et chez les fournisseurs privés comme la Société Centrale de Dynamite⁷. En plus de la poudre, il commença à proposer des affûts⁸. Prenant acte de ces changements, en 1901, le ministre Lanessan a dû réglementer la procédure en décrétant que le Laboratoire Central de la Marine avait aussi une mission de production, faisant suivre toutes ses opérations par des officiers de marine appartenant à la Direction de l'artillerie⁹.

A côté de lui, la Marine avait l'atelier des gargousses et l'atelier des projectiles qui assuraient le chargement et le lestage des obus. Les ateliers mécaniques étaient chargés de la confection de certaines munitions et l'atelier des cartouches et artifices assurait la confection de toutes les autres munitions et de tous les autres artifices, en particulier ceux des cartouches pour canons-revolvers et à tir rapide¹⁰. En outre, la Marine développa les ateliers de pyrotechnie des

¹ SHD BB8 995. Marine Nationale. Laboratoire Central. Liste des propriétés immobilières.

² Victor Lefèvre, *Les Cheminées d'usines, construction, réparations*. 1897, Bernard Tignol Ed., Paris, p10.

³ SHD BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Laboratoire central de la marine à Paris. 47e séance du 8 juin 1896. Audition du colonel d'artillerie de marine Leherle, directeur de Laboratoire central.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 février 1900. Rapport du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine sur le fonctionnement du comité pendant les dix dernières années. Rapport de 1897 pour le compte de 1896. X.

⁵ Georges Charpy, « Essais mécaniques des métaux (suite) », *Revue mécanique*. Tome V - 1899. Deuxième semestre. Dunod, Paris, p142.

⁶ SHD BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Laboratoire central de la marine à Paris. 47e séance du 8 juin 1896. Audition du colonel d'artillerie de marine Leherle, directeur du Laboratoire central

⁷ SHD BB8 1869. Lettre du 29 juin 1914 du président de la Société Centrale de Dynamite, Paul Clemenceau pour le ministre de la marine. Le prix de la poudre A, type BM 17 était de 0,19 Fr/kg.

⁸ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. Séance du 19 novembre 1895

⁹ J.O.R.F/L – D du 22 février 1901. Rapport et décret du 19 février 1901.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 25 juillet 1895. Règlement sur le service et l'administration de l'école et des ateliers de pyrotechnie maritime, fait par le ministre de la Marine Besnard, le 18 juillet 1895.

arsenaux en leur adjoignant des terrains comme ceux de Vergeroux en face de Rochefort¹, de l'île Saint-Michel pour Lorient² et de Saint-Nicolas pour Brest³. La Marine avait aussi un bassin d'essai des carènes qui lui servait à faire les essais physiques réels des coques. Il a été mis en place, dans les années 1870, par l'ingénieur Risbec qui a d'abord utilisé un des bassins de radoub du port de Brest. L'installation définitive eut lieu à Paris, en juillet 1906⁴.

Ce qui ressort de tout ceci, c'est que la III^e République, cherchant à mettre sur pieds, à diversifier et à rationaliser un outil industriel capable de répondre à la demande qu'elle a elle-même créée, devint le plus grand industriel du pays au début du XX^e siècle⁵. Quelque grande que fut la production de cette industrie d'Etat, elle demeurait insuffisante pour combler totalement la demande de la Marine, qui ne pouvait donc se passer du concours des industriels privés.

2. Un tissu industriel déjà florissant

En plus des arsenaux, la III^e République a également hérité de chantiers navals privés très dynamiques. Initialement créés pour construire des navires civils, ils débutèrent leur mue en se tournant, davantage et avec succès, vers une production plus martiale. S'y ajoutaient aussi quelques entreprises de sidérurgie et de constructions mécaniques pour constituer un tout composé d'une douzaine d'unités de production disparates, géographiquement, mais aussi par la taille, le modèle de gestion et les prioritaires. Ils étaient les seuls acteurs importants de la construction navale privée, jusqu'à ce que s'amorçât une évolution dans leur branche, au début des années 1880.

a. *Les chantiers navals privés*

Les chantiers Normand et Dubigeon étaient très similaires car établis durant l'aire proto-industrielle et basés sur un savoir-faire familial avec un ancrage territorial très marqué. Les CA Augustin Normand fondés à Honfleur en 1728 puis transféré au Havre en 1816⁶ avaient connu

¹ J.O.R.F/L – D du 2 août 1900. Décret du 27 juillet 1900.

² J.O.R.F/L – D du 4 décembre 1908.

³ J.O.R.F/L – D du 1^{er} octobre 1905. Décret du 26 septembre 1905.

⁴ Capitaine de frégate Sauvaire Jourdain, « Le bassin d'essai des carènes de la Marine française », *La nature. Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie*. 36^{ème} année. 1908. Premier trimestre. Masson et Cie, Ed., p305.

⁵ J.O.R.F/Débats du 28 décembre 1907. Séance du Sénat du 27 décembre 1907. Discussion du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1908. Intervention du rapporteur Robert Waddington.

⁶ Comité français des expositions à l'étranger. *Exposition internationale des industries et du travail de Turin 1911*. Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p46.

de grands succès dans les deux derniers tiers du XIX^e siècle, étant parmi les premiers constructeurs de navires à vapeur, à coque en fer et à hélice. La société connut un agrandissement dans les années 1860, décade durant laquelle elle commença à produire pour la Marine de guerre grâce à sa capacité à produire rapidement et en série. Ses chantiers, s'étant spécialisés dans les bateaux de petites tailles, les investissements requis n'étaient pas excessifs, ce qui ne les obligea pas à fusionner. Lorsqu'ils voulurent s'agrandir, ils se transformèrent en société anonyme en 1908¹. Les Chantiers Dubigeon, eux, fondés à Nantes en 1760, étaient installés depuis 1841 à Chantenay où ils ne cessèrent d'acheter des terrains voisins. C'est là que l'entreprise prit un statut juridique moderne sous le nom de *Théodore Dubigeon et fils, constructions en bois, en fer, et bateaux à vapeur*. Dès les années 1870, Dubigeon équipait déjà la Marine avec des navires de servitude², mais ce n'est qu'en 1905 que l'entreprise fut autorisée à soumissionner pour les seules coques de contre-torpilleurs³.

À côté de ces maisons séculaires, la III^e République avait aussi face à elle plusieurs chantiers navals fondés dans le temps fort de l'industrialisation française, c'est-à-dire dans le courant des années 1830 jusqu'aux années 1860. Ils profitèrent de l'innovation technologique, de la disponibilité des capitaux due à la hausse générale des profits et de l'accroissement des débouchés par une augmentation de la demande de navires pour le transport maritime. C'est ainsi que le chantier Chaigneau et Bichon fut fondé en 1836 à Bordeaux, les établissements Mazeline en 1844 au Havre et Jollet Père et Fils Aîné en 1845 à Nantes et Saint-Nazaire. Ils étaient nés dans la foulée des investissements ferroviaires importants, à une époque où une dizaine de compagnies ferroviaires était déjà cotée en bourse⁴.

La plus notable d'entre toutes était, assurément, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée à la Seyne-sur-Mer, constituée en 1856 à partir de chantiers préexistants⁵ et d'ateliers de mécanique et de chaudières à Marseille de 26 000 m². Bien que jouissant d'un statut d'entreprise privée, elle entretenait des liens très étroits avec l'État, et ce, depuis son origine. C'est en grande partie par la volonté de Napoléon III qu'elle est née pour servir ses politiques d'expansion commerciale, en étant la cheville ouvrière industrielle des Messageries

¹ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, 2011, PUPS, Paris, p445.

² SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 4 juin 1873 pour fournir une goélette à voile *Emeraude* et marché du 28 mai 1877 pour un bâtiment du type *Cygne*, pour le service du Sénégal, le *Cigale*.

³ SHD BB8 1380. Constructions navales. Circulaires. 3e trimestre 1905. Autorisation du ministre. Lettre du 5 juillet 1905 de la section technique qui répond à une demande du 13 juin 1905 d'A. Dubigeon et fils.

⁴ *L'Écho de l'Industrie Française*, Première année, N°1, 21 novembre 1847, p4.

⁵ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, imprimerie Chaix, Paris, p1.

Impériales créées en 1851¹. Après 1871, un effort de modernisation des sites fut fait pour sortir du ralentissement général des commandes des navires de commerce dans les années 1870. Les FCM se diversifièrent donc en achetant la *Compagnie Anonyme des Chantiers de l'Océan, ex-Mazeline*² en 1872, un des tout meilleurs fabricants de chaudières qui fournissait déjà la Marine, qui avait 910 ouvriers et un équipement industriel de qualité³, dont six cales de construction⁴. Ils prirent aussi possession des terrains et du polygone du Hoc pour l'artillerie⁵ qu'ils cédèrent plus tard à Schneider⁶, en se tournant vers les commandes de la Marine de guerre⁷. Cette militarisation de la production a pu se faire car l'entreprise avait déjà construit des navires de ce genre pour des marines étrangères⁸.

Son développement nécessita qu'elle prît la forme d'une société anonyme, ce qu'elle fit en 1882⁹. Dans les années 1890, l'entreprise devint florissante grâce à la qualité de son capital technique. En 1896, elle avait dépensé pour sa production 16,3 millions de Fr et avait 5 grandes cales et une 6^e pour les bateaux de taille moyenne¹⁰. A partir de la décennie 1880, elle ne cessa pas ses investissements de modernisation, généralisant la force électrique en 1892, construisant de nouveaux ateliers ou acquérant les grues « Titan » et un ponton-mât de 170 tonnes pour mettre en place les turbines et les tourelles de 305 mm sur les cuirassés¹¹. Pour résultat de tout cela, la valeur totale des immeubles et des terrains des FCM, en 1900, était de 25 millions de Fr et en 1913 leurs terrains s'étalaient sur 45 ha, dont 22 à la Seyne. Cette lourde et coûteuse, mais néanmoins nécessaire formation de capital fixe, expliquait la modeste augmentation des profits et même leur baisse après 1908.

¹ Aimé Bouis, *Le livre d'or de Marseille, de son commerce et de ses industries : Compte-rendu annuel de la situation maritime, commerciale, industrielle, coloniale*, Marseille, 1907, p46. Autorisée par décret du Président de la République, en date du 22 janvier 1852.

² Le Havre, *op. cit.*, p14.

Guy Richard, « La Révolution industrielle et ses aspects techniques dans la métallurgie du fer en Haute-Normandie (1815-1860) », *Annales de Normandie*, 14^e année, n°3, 1964. p346.

³ Guy Richard, *op. cit.*, p346. Deux fours à puddler, une vingtaine de fours à réchauffer, deux feux de forge

⁴ Georges Caillard, « Le Havre au point de vue industriel », dans *Le Havre en 1914*. Ouvrage publié à l'occasion de la 43^e Session de l'Association française pour l'avancement des sciences, sous la direction de MM. Borel, Laporte et Loir, Le Havre, O. Randolet 1914, p259.

⁵ Xavier Daumalin et Olivier Raveux, « Aux origines de l'industrie moderne marseillaise : l'œuvre de Louis Benet et de Philip Taylor (années 1830-1850) », *Rives méditerranéennes*, 45 | 2013, 15 juin 2014, p22.

⁶ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, imprimerie Chaix, Paris, p21.

⁷ *Id.*, p14.

⁸ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VII. 1870, Michel Lévy frères, Paris, p309-310.

⁹ J.O.R.F/L – D du 2 juillet 1882. Décret du 29 juin 1882 du ministre du commerce Tirard.

¹⁰ SHD BB8 995. Commission extra-parlementaire de la marine. Délégation des ports. Le Havre. 69^e séance du 17 juin 1897. Audition du directeur de l'établissement des FCM au Havre, M. Bricard et de l'ingénieur en chef de chantier M. Coville.

¹¹ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, imprimerie Chaix, Paris, p21.

Tableau n°2. Bénéfices nets des FCM¹

Année	Bénéfice
1898	941 000 Fr
1899	876 000 Fr
1900	1 055 000 Fr
1901	1 022 000 Fr
1902	1 113 000 Fr
1903	1 110 000 Fr
1904	1 183 000 Fr
1905	1 296 000 Fr
1906	1 437 000 Fr
1907	1 446 060 Fr
1908	1 436 000 Fr
1909	1 301 000 Fr
1910	1 172 000 Fr
1911	1 042 000 Fr
1912	1 045 000 Fr
1913	914 000 Fr

A Bordeaux, la République trouva aussi des chantiers déjà installés. Si les Chantiers du Roi n'existaient plus au XIX^e siècle, les établissements privés avaient repris le flambeau, en aval du pont de pierre. L'imposant chantier de Lucien Arman² qui travaillait pour la Marine impériale³ fit faillite en 1869⁴, mais il fut partiellement repris par G. Delahante, un des administrateurs, pour être à la base de la création des Chantiers de Bacalan⁵. Delahante livra, en son propre nom, un aviso à roues à la Marine en 1880⁶. Les anciens Chantiers Desbats, eux aussi après une reprise, devinrent les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-ouest en 1875. Les ateliers Chaigneau et Bichon qui procédaient des cinq cales couvertes des Chantiers Chaigneau et des 55 000 m² de terrains de Bichon Frères⁷ commencèrent par livrer, d'abord, de navires de servitude à la Marine, avant de passer aux navires de combats⁸.

La société anonyme des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët), elle, fut fondée, en 1861-1862, par les frères Pereire dans le but précis de fournir des navires à leur toute nouvelle entreprise, la Compagnie Générale Transatlantique créée en 1855. Elle fit faillite le 25

¹ « Chantiers de la Méditerranée », *La Gazette universelle : finance, assurance, navigation*. 3^e Année. 1909, p1. Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1912-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

² Charles Albert, « L'industrie de la construction navale à Bordeaux sous le Second Empire », *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 66, N°25, 1954, p48-49. Conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. Enquête sur le traité de commerce avec l'Angleterre, Paris, 1861. Superficie totale de 67 000 m² et 20 cales de construction. Déclaration de M. Arman.

³ SHD 5DD1 2. Séance du Conseil des travaux du 31 mars 1852.

⁴ Charles Albert, *op. cit.*, 58.

⁵ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, 2011, PUPS, Paris, p445.

⁶ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché le 22 septembre 1879.

⁷ *Chemin de fer de Tours à Bordeaux. Mémoires et arrêts de la cour de Cassation. Chaigneau fils frères et Bichon contre le préfet de la Gironde Bordeaux*, Imprimerie d'Emile Crugy, 1847, p3.

Charles Albert, *op. cit.*, p50. Déclaration de M. Bichon.

⁸ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 16 avril 1870.

novembre 1866¹ et les frères Pereire la firent racheter en 1870 par la C.G.T. qui en devint propriétaire et la refonda en 1882. Pour assurer les commandes de la Marine et de leur nouvelle société-mère, les CA de Saint-Nazaire, aidés par la Banque Transatlantique depuis 1901², agrandirent et modernisèrent leurs infrastructures en collaboration avec le Conseil des Travaux de la Marine qui, en 1893, étudia les aménagements complémentaires des voies ferrées au bassin de Penhoët³. En 1901, l'entreprise acheta les Chantiers de Normandie de Grand-Quevilly, créés en 1894 et constitua une filiale sidérurgique en 1912 ; la Fonderie de Saint-Nazaire⁴. A partir de 1905, les chantiers se développèrent beaucoup avec la complète transformation de l'atelier d'ajustage, en 1906, la création de l'atelier de turbines et la création de l'atelier des tourelles en 1911⁵. Bénéficiant du voisinage des Usines de Trignac qui leur fournissaient toutes les matières métalliques, les CA de Saint-Nazaire reprirent cet établissement en 1912-1913, avec les ACL⁶ et les Usines métallurgiques de la Basse-Loire⁷, pour en faire une fonderie importante afin d'obtenir, dans des délais particulièrement courts, les grosses pièces de machines⁸. L'évolution de leurs profits montrait que leur stratégie a été bien meilleure que celle des FCM. Le soutien des entreprises partenaires et des banques du groupe Pereire leur permirent de quadrupler les bénéfices annuels, entre 1905 et 1913, alors que ceux des FCM n'arrivaient pas à décoller.

Tableau n°3. Bénéfices nets des CA de Saint-Nazaire (Penhoët)⁹

Année	Bénéfice
1905	900 000 Fr
1906	1 836 000 Fr
1907	1 948 000 Fr
1908	2 229 000 Fr
1909	1 729 000 Fr
1910	2 031 000 Fr
1911	2 618 000 Fr
1912	4 034 000 Fr
1913	4 470 000 Fr

¹ Aimé Bouis, *op. cit.*, p61. Scott était le propriétaire et les frères Pereire ses financiers.

² *Paris-Capital*, 7 août 1901.

³ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. Séance du conseil des travaux du 21 février 1893.

⁴ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p10.

⁵ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, 2011, PUPS, Paris, p447.

⁶ *Le Journal des finances*, 10 août 1912

⁷ *Le Temps*, 29 septembre 1913

⁸ *Le Temps*, 1er octobre 1913

⁹ « Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët) », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 7^{ème} fascicule. 10 Avril 1906, p357. Assemblée générale ordinaire du 3 Avril 1906. Rapport du conseil d'administration. Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1906-1914)*. E. Desfossés & Fabre frères.

Le dernier chantier naval que la III^e République trouva était celui installé par Schneider à Chalon-sur-Saône, en 1839. Il n'avait aucune personnalité juridique distincte de la société du Creusot et construisait autant les navires que de l'artillerie et des ouvrages de travaux publics¹. Offrant un débouché commode à la gigantesque production sidérurgique de la firme bourguignonne, il en recevait le fer étiré et la tôle envoyés du Creusot par le chemin de fer de Chagny à Nevers ou par le canal du Centre². En plus de produire des chaudières et bateaux pour la Marine depuis la guerre de Crimée³, le chantier naval a été un acteur majeur dans l'équipement industriel et infrastructurel des ports et établissements de la Marine et de ses fournisseurs privés⁴. En 1914, il occupait 183 000 m², 625 m en bord de fleuve, 1500 ouvriers et 10 000 m² de cales de montage⁵, soit plus que beaucoup de chantiers indépendants.

b. Les fournisseurs en produits sidérurgiques

Outre les chantiers navals, en 1871, il y avait des entreprises attelées à la confection des appareils moteurs et évaporatoires des vaisseaux de guerre et, aussi, à celles de l'artillerie et du blindage. Celles-ci, à la différence des premières étaient des fournisseurs de la Marine depuis bien plus longtemps et elles s'inscrivaient dans des branches plus mûres. Celles qui avaient la charge de produire les chaudières et les mécaniques motrices des bateaux faisaient partie de l'industrie mécanique parisienne, sauf un nombre très réduit d'entre elles, comme l'usine Du Temple qui était installée à Cherbourg⁶.

Les maîtres des forges fournisseurs de l'artillerie navale et des plaques de blindage étaient tous des fils de la 1^{ère} révolution industrielle et les groupes qu'ils représentaient étaient déjà de tailles conséquentes, fruits de plusieurs investissements massifs ou de fusions. Beaucoup fournissaient du fer et d'autres métaux à la Marine ou avaient des liens avec des entreprises se livrant à cette activité, tels Commentry, Dietrich, Denain & Anzin, Schneider,

¹ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p38. Chaudières, charpentes métalliques et ponts métalliques.

² Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VI. 1870, Paris, Michel Lévy frères, p61.

³ Schneider et Cie, *Économie sociale. Les établissements Schneider*, Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p13.

⁴ Schneider et Cie. *Schneider et Cie. Chantiers de Chalon-sur-Saône. Ponts métalliques*, Paris, Imprimerie générale Lahure.

Schneider et Cie. *Schneider et Cie. Chantiers de Chalon-sur-Saône. Travaux publics, matériel d'entreprise, outillage maritime et fluvial*, Paris, Imprimerie générale Lahure, p8.

Schneider et Cie, *Schneider et Cie. Chantiers de Chalon-sur-Saône. Charpentes métalliques, grosse chaudronnerie et emboutis, appareils de levage*, Imprimerie générale, Paris, p5-11.

⁵ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p38-43.

⁶ « Félix Du Temple. Un général inventeur », *Reflets* n° 96, Ville de Tournay, p15.

Armand Dufilhol¹, les Forges de la providence à Aumont² ou la Compagnie des Tréfileries du Havre³. Mais si certains se contentaient de fournir des métaux bruts à la Marine⁴ et à ses chantiers fournisseurs⁵, tel Denain & Anzin, d'autres produisaient des armes construites.

La société sidérurgique la plus indissociable des armes navales et de la Marine était la Cie Schneider du Creusot. Elle était, évidemment, la plus puissante des sociétés fournissant la Marine, capable, dès 1875, de présenter un chiffre d'affaires de 54 millions de Fr et des bénéfices de 4,7 millions⁶. En plus de posséder deux chantiers navals, elle fournissait toutes les principales pièces possibles pour un navire de guerre : les chaudières, les machines motrices⁷, l'artillerie et les plaques de blindage, grâce à un capital technique et une main d'œuvre spécialisée et abondante, constitués depuis la fin du XVIII^e siècle. Elle produisit des chaudières, pour la Marine, de grandes quantités de métaux bruts⁸ et des plaques de blindage, depuis la guerre de Crimée⁹.

L'entreprise ne cessa de se développer en absorbant d'autres forges au milieu du XIX^e siècle¹⁰. Commençant la production d'acier Bessemer, en 1897¹¹, elle construisit des ateliers d'artillerie et de mécanique, en 1888, un atelier spécial pour la fonderie d'acier, en 1892, puis aménagea l'atelier d'artillerie du Havre et de Harfleur et le polygone de tir du Hoc qu'elle avait acheté aux FCM, en 1897¹², et en garda le directeur Gustave Canet¹³. Les Ateliers du Hoc étaient réservés aux travaux et études sur les poudres et explosifs¹⁴. Fidèle producteur

¹ SHD 6DD1 50

² SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3e trimestre 1905. Lettre de juillet 1905 du Service technique pour la Société anonyme des laminoirs, hauts-fourneaux, forges, fonderie, usine et aciéries de la providence à Aumont pour répondre à leur lettre du 20 avril.

³ *Ibid.*, Lettre du 5 juillet 1905 de la Section technique pour la Compagnie des Tréfileries du Havre.

⁴ SHD 6DD1 50. Contrat du 12 mai 1851.

⁵ « Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries de Denain & D'Anzin », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 14e fascicule. 25 Juillet 1906, p797. Siège social. Assemblée générale ordinaire du 30 Mai 1906. Rapport du conseil d'administration. Denain et Anzin fournissait la SA des Ateliers et Chantiers de la Loire.

⁶ *L'Echo de la finance, de l'industrie, de l'agriculture et du commerce : organe des actionnaires et des obligataires*, 1875-12-18, p8.

⁷ SHD BB8 995. Commission extra-parlementaire de la Marine. Délégation des ports. Compte rendu de la visite des usines de MM. Schneider et Cie du Creusot, faite le 12 mai 1897.

⁸ SHD 6DD1 50. Marchés des 8 mars, 15 juillet 1852 et 28 septembre 1852.

⁹ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, pVII.

¹⁰ *Id.*, pVI, VII et VIII.

¹¹ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, pX.

¹² Schneider et Cie. *Économie sociale. Les établissements Schneider*, Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p15.

¹³ Georges Caillard, *op. cit.*, p274.

¹⁴ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p27.

d'artillerie de l'État, Schneider fut sollicité par son client pour installer un atelier de réglage de torpilles, en 1907, à La Londe-les-Maures. Il ne disposait point encore du savoir-faire pour en produire, donc, ses installations qui ont coûté 4 millions de Fr, de 1908 à 1914, n'étaient qu'un atelier de réglage des gyroscopes, un laboratoire de recherche et d'essais ainsi qu'un bureau d'observations, et la Batterie des Maures qui s'y trouvait avait une grande chambre de tir équipée d'appareils optiques et enregistreurs¹. Schneider se lança dans un bureau d'études aux Bormettes, en 1912, puis dans un grand atelier à La Londe, en 1913², année où elle prit possession de la Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision qui lui apporta du capital et plus d'une dizaine de brevets d'appareils de visée et de télémètres³.

La Compagnie des forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt était elle, le fruit de plusieurs fusions successives. Les établissements de MM. Pétin et Gaudet, à Saint-Chamond et Rive-de-Gier, fusionnèrent le 14 novembre 1854 avec cinq autres établissements pour former une société en commandite de 22,5 millions de capital. Entre 1857 et 1871, elle absorba deux autres sociétés, puis prit la forme de société anonyme au capital de 13 millions en 1871. En 1881, son capital fut augmenté à 20 millions de Fr, puis à 28 millions en 1903, lorsque l'entreprise devint la Cie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt. Dès l'origine, l'entreprise produisait des éléments pour la Marine, notamment des tourelles et des blindages. En 1903, une dernière fusion a eu lieu⁴, lui permettant, de disposer, à l'entrée en guerre en 1914, de 8 usines en France⁵.

La majorité de l'équipement se trouvait à Saint-Chamond⁶ qui était spécialisée dans les plaques de blindage⁷, alors qu'à Rive de Giers, on fabriquait des arbres pour les machines des navires cuirassés et à Assailly on fondait des canons et des éperons en acier⁸. Développant une dépendance vis-à-vis des commandes de la Marine en 1906, le Conseil d'administration se réjouissait de la continuation des commandes, par le nouveau ministre Gaston Thomson, pour

¹ *Id.*, p54-60.

² Schneider et Cie. *Économie sociale. Les établissements Schneider*, Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p16.

³ Claude Beaud, « Les Schneider marchands de canons (1870-1914) », *Histoire, économie et société*, 1995, 14^e année, n°1. p121-122.

⁴ Auguste Pawlowski, *Annuaire des mines et minerais métalliques de France et d'Algérie*. 1919. Paris, p105.

⁵ *Id.*, Saint-Chamond, Assailly, Lorette, Rive-de-Gier ; Boucau ; Homécourt ; Maubeuge et Haulmonf.

⁶ « Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la Marine et des Chemins de fer », *Bulletin de la Société de l'industrie minière*. 2^{ème} Tome V. 1876. Paris, Dunod, Successeur de Victor Dalmont, p129-130-131.

⁷ « Matériel des ateliers marteau-pilon à vapeur de 80 tonnes des usines de Saint-Chamond (Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine.) », *Annales industrielles* – 13^{ème} année – Tome II. 7 Août 1881. Paris, Ducher et Cie, p205.

⁸ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome IV. 1865, Paris, Michel Lévy frères, p 207.

pallier la baisse de l'activité¹. En 1913, la hausse des bénéfices venait du service pour les tourelles marines, à Saint-Chamond, qui a permis à l'entreprise d'obtenir les contrats pour équiper les cuirassés *Jean-Bart*, *Bretagne*² et *Languedoc*. Le conseil d'administration souhaitait, en plus, continuer à améliorer les ateliers pour le blindage afin d'obtenir plus de contrats sur les cuirassés *Languedoc*, *Flandre*, *Gascogne*, *Normandie*³. Elle put donc maintenir des bénéfices très importants pendant vingt ans.

Tableau n° 4. Bénéfices nets des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt⁴

Année	Bénéfices
1892-1893	5 679 052 Fr
1893-1894	5 431 054 Fr
1896-1897	5 027 463 Fr
1898-1899	8 927 023 Fr
1900-1901	4 500 873 Fr
1904	5 361 382 Fr
1905	6 789 755 Fr
1906	7 114 882 Fr
1907	8 400 705 Fr
1909	6 700 000 Fr
1910	8 000 000 Fr
1911	9 300 000 Fr
1912	11 300 000 Fr
1913	13 567 000 Fr

La Compagnie des forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons, très important fournisseur de la Marine, était aussi le résultat de fusions. Elle fut fondée en 1862⁵ à la suite de la réunion de la société Bougueret, Martenot et Compagnie de Châtillon-sur-Seine, née en 1845, avec les forges de Commentry qui fournissaient déjà la Marine en métaux bruts, depuis le milieu du XIX^e siècle⁶. Elle devint une société anonyme, en 1880⁷ et prit son nom définitif, en 1897, après le rachat de la Société métallurgique de Champigneulle et Liverdun et les forges

¹ « Compagnie des forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 20^{ème} fascicule. 25 Octobre 1906, p1095. Assemblée générale ordinaire du 15 Octobre 1906. Rapport du Conseil d'administration.

² « Compagnie des forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt », *Les Assemblées générales*. 9^{ème} année. Fascicule 34. 21 Août 1913, p2350. Assemblée générale du 13 octobre 1913. Rapport du conseil d'administration.

³ *Id.*, p2445. Assemblée générale ordinaire du 13 Octobre 1913. Rapport du conseil d'administration.

⁴ « Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt », *Finances et Colonies*. Première année - N°1. Samedi 26 Octobre 1907, p4.

« Aciéries de la Marine », *La Gazette universelle : finance, assurance, navigation*. 7^e Année. 3 Janvier 1913, p1.
 « Compagnie des forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 20^{ème} fascicule. 25 Octobre 1906, p1095. Assemblée générale ordinaire du 15 Octobre 1906. Rapport du Conseil d'administration.

Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

⁵ Auguste Pawlowski, *op. cit.*, p90.

⁶ SHD 6DD1 50. Contrat du 26 mai 1852 entre le directeur du matériel Garnier, et les forges de Commentry pour fournir 527 t de tôle supérieures, pour tous les ports et pour l'établissement d'Indret. Un autre contrat est signé le 3 avril 1852 pour fournir 6 tonnes de tôles extra-fines à Brest et Cherbourg.

⁷ J.O.R.F/L – D du 18 mars 1880. Décret du 15 mars 1880 du ministre de l'agriculture et du commerce Tirard.

de Neuves-Maisons en 1896, augmentant donc son capital de 12,5 à 18,5 millions de Fr¹. Grâce à cette accumulation, en 1897, ses usines de Saint-Jacques à Montluçon étaient fort bien équipées avec tout le nécessaire pour la recherche, les expérimentations, la production et les essais² des blindages. Ses excellents résultats, comme ceux de Marine et Homécourt, démontrent assez bien que la spécialisation dans les plaques des cuirassés était une garantie de bénéfices à long terme.

Tableau n°5. Bénéfices nets de la Compagnie des forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons³

Année	Bénéfice
1906	5 000 000 Fr
1907	8 520 000 Fr
1908	7 756 000 Fr
1909	8 401 000 Fr
1910	9 457 000 Fr
1911	11 565 000 Fr
1912	13 162 000 Fr
1913	15 202 000 Fr

Les Forges et ateliers de la Chaléassière ont été fondés, en 1848, à Saint-Etienne⁴. Tout près d'elles, la Compagnie des Fonderies, Forges et Aciéries de Saint-Etienne naquit en 1865⁵ et se développa grandement. En 1906, elle acheta des terrains neufs pour 550 000 Fr⁶ et, en 1912, son Conseil d'administration décida d'émettre pour 3 millions d'obligations pour des travaux d'amélioration et de renouvellement d'outillage « en vue des commandes de l'artillerie et de la marine »⁷. Ceci fut permis par une bonne activité avec des bénéfices multipliés par 2,5 de 1905 à 1912.

¹ Auguste Pawlowski, *op. cit.*, p90.

² SHD BB8 995. Compte rendu de la visite des usines de Saint-Jacques à Montluçon (Compagnie anonyme des forges de Châtillon et Commentry) par la délégation le 14 mai 1897.

³ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1911. Suite de la discussion des mises en chantiers dans le courant 1911. Intervention du député Goude.

Le Moniteur de l'épargne : économique et financier. Première année. - N°9. 25 Mai 1906, p7.

Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

⁴ « Forges et Ateliers de La Chaléassière. J.-F. Révollier, Biérix et Cie », *Société de l'industrie minérale. Bulletin de la Société de l'industrie minérale*. 2^{ème} Tome V. 1876. Paris, Dunod, p36.

⁵ Denis Varaschin, « La société des aciéries électriques du Chambon (1915-1931). Les méfaits de la dépendance », *Entretiens*, Volume I, 1998, Publications de l'Université de Saint-Etienne, p67.

⁶ « Compagnie des Fonderies, Forges et Aciéries de Saint-Etienne », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 22^{ème} fascicule. 10 Novembre 1906, p1151. Assemblée générale ordinaire du 11 Octobre 1906. Rapport des commissaires.

⁷ « Fonderies, forges et aciéries de St-Etienne », *La Gazette universelle : finance, assurance, navigation*. 7e Année. 3 Janvier 1913, p2. Assemblée générale annuelle des actionnaires tenue le 23 octobre 1912.

Tableau n°6. Bénéfices nets de la Compagnie des Fonderies, Forges et Aciéries de Saint-Etienne¹

Année	Bénéfice
1905	984 000 Fr
1906	978 000 Fr
1911	1 400 000 Fr
1912	2 400 000 Fr

La société anonyme des aciéries et forges de Firminy qui, en 1874, avait une usine étendue sur 18 hectares et 2000 ouvriers, exploitant les gisements métalliques des communes de Firminy et d'Unieux². Elle procédait de François-Félix Verdié et Cie, créée en 1854, sous forme de société en commandite par actions, avant de changer de forme en 1867³. Les bénéfices de la société ne devinrent vraiment importants que dans le début des années 1910, après avoir stagné pendant 13 ans car l'entreprise ne fournissait que des projectiles à la Marine.

Tableau n°7. Bénéfices nets de la Société des aciéries et forges de Firminy⁴

Année	Bénéfice
1893	184 442 Fr
1894	463 645 Fr
1895	238 402 Fr
1896	286 247 Fr
1897	53 121 Fr
1898	126 423 Fr
1899	400 146 Fr
1900	374 590 Fr
1901	294 500 Fr
1902	308 172 Fr
1903	461 097 Fr
1904	474 977 Fr
1905	391 657 Fr
1906	284 395 Fr
1907	191 214 Fr
1908	190 214 Fr
1909	190 214 Fr
1910	1 000 000 Fr
1911	726 000 Fr
1912	2 900 000 Fr
1913	3 200 000 Fr

¹ « Compagnie des Fonderies, Forges et Aciéries de Saint-Etienne », dans *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 22^{ème} fascicule. 10 Novembre 1906, p1151. Assemblée générale ordinaire du 11 Octobre 1906. Rapport des commissaires.

« Compagnie des Fonderies, forges et aciéries de St-Etienne », dans *Les Assemblées générales*. 9^{ème} année. Premier semestre. 1913, p2579. Assemblée générale ordinaire du 21 Octobre 1913. Rapport du conseil d'administration.

Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

² *Société anonyme des aciéries et forges de Firminy*, 1874, Paris, Lahure, p1.

³ Notice des archives du monde du travail.

⁴ « Société anonyme des aciéries et forges de Firminy », *Le Pour et le Contre. Journal financier*. Cinquième année. – N°34. Dimanche 19 août 1888, p630.

« Aciéries et forges de Firminy », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 22^{ème} fascicule. 10 Novembre 1906, p1147. Assemblée générale ordinaire du 37 Octobre 1906.

Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

En 1860, la société Jacob Holtzer est née à Unieux¹ pour fabriquer des aciers fondus au creuset et des aciers puddlés², puis des aciers électriques³. Elle se développa tant que ses installations qui occupaient 30 950 m² en 1860, s'étaient en 1913 sur 125 400 m²⁴. Devenue, le 15 janvier 1910, une société en commandite par action⁵, elle resta malgré tout une entreprise familiale, avec un capital de 6 millions, réparti entre cinq personnes⁶. La société Marrel frères fut fondée, en 1853, à Rive-de-Gier⁷, avec une usine couvrant 12 ha⁸. Son usine des Etaings, installée en 1868, spécialisa l'entreprise dans des fabrications de plaques de blindage à l'aide d'une puissante presse hydraulique de 4000 t et à ses deux fours Martin. Elle était composée de trois halles, dont une pour l'ajustage, une pour le puddlage et une pour le laminage⁹, extrêmement bien équipée¹⁰.

Malgré quelques variations dans le détail, si l'on observe l'évolution des bénéfices enregistrés par les cinq principaux fournisseurs de produits métallurgiques de la Marine (Schneider, Marine et Homécourt, Chatillon-Commentry, Commentry-Fourchambault, et Firminy), la corrélation avec les budgets et programme de la Marine saute aux yeux. De 1906 à 1910, la tendance était à une hausse tempérée, mais à partir de 1910-1911, avec l'installation des fours électriques¹¹ jumelée aux commandes en artillerie, en blindage et en métal brut, les profits ont été presque multipliés par deux.

¹ Centre interdisciplinaire d'études et de recherche sur les structures régionales, *Entretiens*, Volume 1, 1998, Publications de l'Université de Saint-Etienne, Saint-Etienne, p67.

² Abbé Joseph Prajoux, *Histoire de la Baronnie de Cornillon : notes et documents*, Lyon, 1900, Louis Brun, p178.

³ E. Praca et M. Souche, « Industrie métallurgique et protestantisme : l'exemple des hauts-fourneaux de Ria 1859-1909 », *Acteurs, tendances et contestations de l'économie contemporaine en Méditerranée Occidentale (XIXe-XXe siècles)*, Domitia n°5, Université de Perpignan, octobre 2004, p. 73-107.

⁴ M. de Brunoff, *Les grandes industries modernes – Les centraux*. 1929, Editions artistiques de Paris, p108.

⁵ *Archives commerciales de la France : journal hebdomadaire*. 1910-02-16, p15.

⁶ Claude Beaud, « La première guerre mondiale et les mutations d'une entreprise métallurgique de la Loire : les Etablissements Jacob Holtzer », *Bulletin du Centre d'Histoire économique de la région lyonnaise*, n°2, 1975, p1.

⁷ Centre interdisciplinaire d'études et de recherche sur les structures régionales, *Entretiens*, Volume 1, 1998, Publications de l'Université de Saint-Etienne, Saint-Etienne, p67.

⁸ « Forges de la Loire et du Midi » (76 IFA 3225/1). PROTECTION. Base de données Mérimée, n° de notice PA00117684. Fonderie-acierie Marrel Frères, lieu-dit des Etaings, Châteauneuf (Loire). 1928-1932.

⁹ « Société Marrel frères, ou des Forges de la Loire et du Midi », *Société de l'industrie minérale. Bulletin de la Société de l'industrie minérale*. 2^{ème} Tome V. 1876. Paris, Dunod, Successeur de Victor Dalmont, p135-1936.

¹⁰ A. Henry, « Note sur le redressement de la grande cheminée de l'usine des Etaings, à Rive-de-Gier », *Société de l'industrie minérale. Bulletin de la Société de l'industrie minérale*. 2^{ème} Tome IV. 1875. Paris, Dunod, Successeur de Victor Dalmont, p37.

Statistique générale des richesses minérales et métallurgiques de la France et des principaux états de l'Europe. Consistance des principales mines et usines, 1894. Paris, 1894, Vve Ch. Dunod, p47.

¹¹ Denis Varaschin, *op. cit.*, p68.

Tableau n°8. Bénéfices nets des cinq principaux fournisseurs de produits métallurgiques¹

Année	Bénéfice
1906	21 305 395 Fr
1907	27 864 214 Fr
1908	25 091 214 Fr
1909	24 293 214 Fr
1910	27 522 000 Fr
1911	31 481 415 Fr
1912	39 053 000 Fr
1913	45 407 000 Fr

c. Les fournisseurs en produits mécaniques

Les entreprises mécaniques qui fournissaient la Marine leurs étaient similaires sur beaucoup de points. La Société J.F Cail et Cie vit le jour en 1850, devint la plus grande entreprise industrielle de la capitale et commença à fournir de l'artillerie durant le siège de la ville en 1870. Elle continua à passer des marchés avec la Marine malgré ses multiples faillites (1883, 1890 et 1898). Elle devint la Société Française de Construction Mécanique en 1898, avec un capital de 12 millions de Fr², porté à 30 millions en 1912³. En 1906, elle avait un bénéfice d'un million de Fr⁴ contre 770 000 Fr en 1905⁵, preuve d'une santé retrouvée.

L'usine Fives-Lille émanait de la firme d'origine belge Parent & Schaken, installée près de Lyon, depuis 1854. En 1865, elle devint la Compagnie de Fives-Lille, puis en 1868 prit la forme de société anonyme, disposant d'un capital de 12 millions de Fr en 1912. Les commandes d'armement permirent une évolution rapide de l'entreprise⁶. En plus de ses travaux purement militaires pour la Marine, elle avait installé les grues-titans électriques pivotantes dans des arsenaux⁷. Ses bénéfices furent très irréguliers jusqu'à la fin des années 1900, où, comme pour les autres fournisseurs de la Marine, ils connurent une croissance fulgurante.

¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

² Anne Callite, « Cail, constructeur de locomotives », *Revue du Nord*, tome 75, n°300, Avril-juin 1993. Histoire économique et sociale. p348-349.

³ « Société Française de Constructions Mécaniques (Anciens Etablissements Cail) », *La Gazette universelle : finance, assurance, navigation*. 6e Année. 4 Avril 1912, p2. Assemblée extraordinaire du 12 mars 1912. Rapport du Conseil d'administration.

⁴ *Le Moniteur de l'épargne : économique et financier*. Première année. - N°3. 13 Avril 1906, p3.

⁵ « Société française de constructions mécaniques (Anciens Etablissements Cail) », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 7^{ème} fascicule. 10 Avril 1906, p379. Assemblée générale ordinaire du 4 Avril 1906. Rapport du conseil d'administration.

⁶ « Compagnie de Fives-Lille », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 23^{ème} fascicule. 10 Décembre 1906, p1223. Assemblée générale ordinaire du 22 Novembre 1906. Rapport du conseil d'administration.

⁷ M. de Brunoff, *op. cit.*, p69.

Tableau n°9. Bénéfices nets de Fives-Lille¹

Année	Bénéfice
1898	1 028 000 Fr
1899	-2 451 000 Fr
1900	1 435 000 Fr
1901	734 000 Fr
1902	-782 000 Fr
1903	-463 000 Fr
1904	-487 000 Fr
1905	43 000 Fr
1906	-78 000 Fr
1907	1 104 000 Fr
1908	1 350 000 Fr
1909	2 982 000 Fr
1910	4 446 000 Fr
1911	4 146 000 Fr
1912	4 053 000 Fr
1913	4 900 000 Fr

La Société de Construction des Batignolles, elle, avait été fondée, en 1846. Elle était déjà bien outillée pour la construction de chaudières et de locomotives lorsqu'elle commença à produire pour la Marine car elle produisait aussi pour un chantier naval appartenant à la famille, la société Gouin et Cie, fondée à Nantes en 1856². Cela lui permit de livrer à la Marine des bâtiments en fer et à roues, en 1870³. L'entreprise Japy est née d'un atelier fondé, en 1777, où on confectionnait des mécanismes d'horlogerie puis des mécanismes plus grands, dont les moteurs⁴. Elle se développa tant que, dans les années 1880, quelques 5000 ouvriers travaillaient dans ses usines. La maison Breguet fut fondée, également, à la fin du XVIII^e siècle comme atelier d'horlogerie, ce qui l'a conduite à la confection des appareils mécaniques de précision⁵. La Société alsacienne de constructions mécaniques (SACM) est née, en 1871, à partir d'établissements mécaniques installés à Mulhouse, dès 1826. Initialement spécialisée dans la construction de chaudières, machines à vapeur, transmissions, de turbines hydrauliques et de locomotives, sa troisième usine installée à Belfort, depuis 1879, fut réservée aux fabrications et installations électriques, ce qui lui permit de devenir un fournisseur de la Marine⁶. Sautter-Harlé et Cie a été fondée, en 1852, à Paris pour le travail mécanique. L'entreprise Farcot et fils

¹ « Fives-Lille », *Finances et Colonies*. Première année - N°3. Samedi 9 Novembre 1907, p36.

« Compagnie de Fives-Lille », *Les Assemblées générales*, 9^{ème} année. Fascicule 34. 21 Août 1913, p2445. Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

² Jean Monville (Collaboration de Xavier Bezançon), *Une Histoire de Spie. Naitre et renaitre*. 2010, Paris, Ed. Michel de Maule, p15-19.

³ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 19 août 1870.

⁴ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome VII. 1870, Paris, Michel Lévy frères, p258.

⁵ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome II. 1865, Paris, Michel Lévy frères, p9.

⁶ M. de Brunoff, *op. cit.*, p164.

vit le jour, en 1859, et les établissements A. Thirion et fils ont été fondés par M. Caillard, en 1815, avant d'être repris en 1840¹.

L'évolution des bénéfices des cinq plus importants fournisseurs de produits mécaniques, hors chaudières et moteurs, montrait, comme dans le cas des métallurgistes, une hausse continue, bien que moins spectaculaire entre 1910 et 1913.

Tableau n°10. Bénéfices nets des cinq principaux fournisseurs de produits mécaniques²

Année	Bénéfice
1906	3 582 650 Fr
1907	5 224 667 Fr
1908	6 158 419 Fr
1909	9 616 444 Fr
1910	11 293 805 Fr
1911	11 105 000 Fr
1912	11 523 000 Fr
1913	13 404 000 Fr

Les établissements Delaunay-Belleville ont été créés en 1849. En 1889, la surface qu'ils occupaient était de 8500 m², devenus 10 ha en 1911³. Ils n'ont eu de cesse de construire des chaudières pour tous les types de navires de la Marine, dont celles des torpilleurs, des contre-torpilleurs et des bâtiments de moyen tonnage pour lesquels ils furent autorisés en 1905⁴.

Les usines Hotchkiss, fondées en 1847 puis installées en France en 1870 à Saint-Denis par un américain, fournissaient à la Marine ses canons-revolvers⁵. Pour les fabriquer, l'entreprise disposait de 300 machines-outils, des tours, des raboteuses, des perceuses, des mortaiseuses et 5 machines à forer⁶. En 1903, en plus, la Marine autorisa Hotchkiss et Cie à fournir les pièces de mécanique générale et les tubes lance-torpilles aériens sur des plans fournis par la Marine⁷. Cela lui permit de dégager un bénéfice confortable de 1,6 millions en 1913.

Le contexte politique, intellectuel et économique fécondant des années 1880 a permis à toutes ces entreprises de prospérer et en a même fait naître des nouvelles.

¹ Comité français des expositions à l'étranger, *op. cit.*, Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p87.

² Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1907-1914)*. E. Desfossés & Fabre frères. Breguet, Thomson-Houston, Fives-Lille, SFCM.

³ Comité français des expositions à l'étranger, *op. cit.*, Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p64.

⁴ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3e trimestre 1905. Lettre du 19 juillet 1905, du service technique pour la société des établissements Delaunay-Belleville.

⁵ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome XV. 1882, Calmann Lévy, Paris, p2.

⁶ *Id.*, p11.

⁷ SHD IDD1 1320. Lettre du 10 janvier 1903, pour Hotchkiss et Cie.

3. Une industrie de plus en plus puissante

a. Le puissant mouvement de concentration des chantiers navals

À partir des années 1880, deux phénomènes d'échelle méso-économique débutèrent concomitamment, tout en se nourrissant mutuellement. Il s'agissait d'une vague de créations d'entreprises fabriquant des navires, pour certaines militarisées d'emblée, et d'une vague de concentrations due à plusieurs fusions, absorptions et filialisations. Ces deux successions d'événements ont eu, par certains aspects, les mêmes causes et les mêmes conséquences. D'abord, elles résultèrent de l'essor, encore plus grand, des besoins du transport maritime, de la crise économique qui fragilisa certains acteurs historiques de la branche pouvant mener jusqu'à la faillite¹, mais également d'une systématisation des stratégies de groupes nationaux, voulant placer leurs profits dans des investissements industriels ainsi que certains capitalistes locaux qui désiraient en faire de même². Le mouvement fut encouragé par la loi de 1867 qui autorisa la formation de sociétés anonymes de capital inférieur à 20 millions de Fr³. La conséquence de ces deux tendances, démarrées dès le début des années 1880, a été l'augmentation capitalistique, avec notamment l'étoffement notable des installations et infrastructures et l'agrandissement des usines.

De fait, certains de ces phénomènes avaient commencé à l'orée des années 1870, mais ils n'étaient qu'anecdotiques en comparaison avec les créations d'entreprises et les vagues de concentration qui s'étalèrent de 1880 à 1914. Les seuls cas que nous puissions relever, avant cela, sont la refondation de Jollet Père et Fils Aîné en Jollet et Babin en 1869 ; l'achat-fusion par les Chantiers et Ateliers du Canal Vauban-Mazeline et Cie, des établissements Arman de Bordeaux, en 1863, pour devenir la compagnie anonyme des chantiers de l'Océan, elle-même, achetée et intégrée par les FCM, en 1872 ; et la fondation des Établissements Debats à Bordeaux, en 1875. En somme, un très faible bilan de deux acquisitions et de deux fondations d'entreprises de taille modeste pour la plupart.

En achetant les usines Mazeline en 1871, les FCM leur adjoignirent plusieurs terrains acquis dans le quartier des Neiges où ils eurent l'autorisation de s'installer en 1872. Par la même occasion, ils formèrent le chantier de Gravelle-Sainte-Honorine et l'usine Mazeline de moteurs

¹ La crise bancaire de mai 1873, et la Grande dépression, de 1873 à 1896, fragilisa les entreprises naissantes.

² François Crouzet, *op. cit.*, p130.

³ Denis Woronoff, *op. cit.*, p262.

et hélices et modifièrent ses statuts¹. La direction développa encore davantage les chantiers et ateliers, suivant exactement l'augmentation des commandes de la Marine. Outre l'atelier d'artillerie navale créé en 1884, l'usine se modernisait constamment et introduisit l'énergie électrique en 1900.

La Société des Chantiers de Bacalan, fondée en 1869 et les Ateliers de la Dyle (Belgique), en 1866, fusionnèrent en 1879 pour devenir la Société de travaux Dyle et Bacalan², une entreprise non spécialisée qui avait quatre activités : la fabrication de bateaux, d'avions, d'œuvres de travaux publics et de locomotives. En 1896, l'entreprise porta son capital de 7,5 à 10,5 millions de Fr³. Avant de construire des navires de guerre, elle commença par fournir des bâtiments de servitude⁴. Ses bénéfices fluctuèrent beaucoup.

Tableau n°11. Bénéfices nets de Dyle et Bacalan⁵

Année	Bénéfice
1904	860 000 Fr
1906	641 000 Fr
1907	1 210 000 Fr
1908	2 045 000 Fr
1909	1 777 000 Fr
1910	1 035 000 Fr
1911	179 000 Fr
1912	- 1 473 000 Fr
1913	1 014 000 Fr

Jollet et Babin qui avait déjà livré à la Marine des bateaux de servitude⁶ s'empara de la Société Gouin et Cie pour fusionner et former la société anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire. Les ACL avaient déjà agi de la sorte puisqu'en 1884 ils avaient absorbé la SA de Construction Navale du Havre⁷ et, en 1888, ils avaient acheté le chantier naval Claparède et Cie qui venait de faire faillite après six années d'existence⁸, récupérant son terrain de 145 000 m², situé au Petit-Quevilly, dans la banlieue sud-ouest de Rouen⁹. Claparède qui était entré en activité, en janvier 1882, avait tout le matériel nécessaire avec quatre cales de construction, ce

¹ J.O.R.F/L – D du 10 et 11 mai 1872. Rapport du ministre de l'agriculture et du commerce, Teissetreng de Bort, et décret d'Adolphe Thiers du 6 mai 1872.

² Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, 2011, PUPS, Paris, p445.

³ *Petites affiches roubaisiennes*, 19 juillet 1896, p3. Assemblée extraordinaire du 16 juillet 1896.

⁴ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 9 août 1880, pour fournir au port de Brest, un bâtiment de servitude de 140 chevaux, le *Boyard*.

⁵ « Dyle et Bacalan », *Les Assemblées générales*. 2^{ème} année. 2^{ème} fascicule. 25 Janvier 1906, p110. Assemblée générale ordinaire du 5 Janvier 1906. Rapport du conseil d'administration.

Dyle et Bacalan, dans *La Gazette universelle : finance, assurance, navigation*. 2e Année. 1908, p2.

⁶ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marchés du 4 février 1870.

⁷ Michel Croguennec, *op. cit.*, p21. Cette société était née en 1867–1868 du rapprochement des entreprises de construction navale et de mécanique qui était dirigée par Claude Nillus et Benjamin Normand.

⁸ « Des cheminées dans la plaine: cent ans d'industrie à Saint-Denis autour de Christofle, 1830-1930 », *CREAPHIS*. 1998, p183.

⁹ Michel Croguennec, *op. cit.*, p18.

qui lui avait permis de livrer à la Marine quelques bateaux de servitude et, même, l'avis à roues *Albatros*¹. Après une revente, Claparède fut finalement acheté par les CA de Saint-Nazaire, en 1901 pour 550 000 Fr, qui se mirent à y faire construire les navires de guerre de petites tailles². Les ACL convoitaient surtout son matériel puisqu'il avait tout l'équipement de travail des métaux.

De plus, la succursale de Saint-Nazaire permettait aux ACL d'avoir l'espace correspondant à la diversification de leurs productions. A la Prairie-au-Duc à Nantes, du fait de l'exiguïté de la Loire près de l'île centrale, ce sont les bâtiments civils et militaires de tailles moyennes qui sont mis en chantiers, comme les torpilleurs, petits croiseurs et les canonnières, alors qu'à St-Nazaire ce furent les grands navires. L'entreprise était tellement dynamique qu'elle continua son expansion nationale en acquérant le constructeur de chaudières havrais Nillus en 1884³, les Chantiers de Normandie Laporte et Cie et leur terrain de 45 400 m², en 1901, et implanta une usine de production de chaudières et de moteurs à Saint-Denis. La valeur de l'action des ACL augmenta, passant de 284 Fr en 1887 à 952 Fr en 1902⁴, puis à 1867 Fr en 1910⁵. Sa production étant très militarisée, la stagnation des bénéfices dans les années 1900 ne pouvait être dépassée, selon le conseil d'administration, que par des « commandes des marines militaires qui devront être les facteurs principaux pour alimenter nos chantiers »⁶. En effet, entre 1881 et 1909, la production de navires de guerre représentait 63,38 % du chiffre d'affaires des ACL⁷. Ces commandes de la Marine, assez importantes, lui permirent d'avoir des bénéfices importants, bien qu'en régression après 1908.

¹ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Deux marchés du 13 novembre 1876, marché du 16 décembre 1878, marché 3 mars 1879 et marché du 21 juin 1880.

² Michel Croguennec, *op. cit.*, p45-47.

³ Le Havre, *op. cit.*, p14.

⁴ *Annuaire de la compagnie des agents de change*. 1903, p1721.

⁵ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. 3^{ème} séance de la Chambre des députés du jeudi 23 février 1911. Suite de la discussion des mises en chantiers dans le courant 1911. Intervention du député Goude.

⁶ « Ateliers et Chantiers de la Loire », *Les Assemblées générales*, 2^{ème} année. 2^{ème} fascicule. 25 Janvier 1906, p86. Assemblée générale ordinaire du 18 novembre 1905. Rapport du conseil d'administration.

⁷ Matthias Espérandieu. *Des Établissements de La Brosse et Fouché aux Ateliers et Chantiers de Bretagne : Une aventure industrielle dans la navale nantaise de 1893 à 1943*. Université de Nantes. 2013-2015. Mémoire de master, p27.

Tableau n°12. Bénéfices nets des Ateliers et Chantiers de la Loire¹

Année	Bénéfice
1906	3 780 000 Fr
1907	4 173 000 Fr
1908	4 553 000 Fr
1909	3 580 000 Fr
1910	3 378 000 Fr
1911	3 015 000 Fr
1912	3 313 000 Fr
1913	3 157 000 Fr

En termes de concentration, l'année 1882-1883 fut l'une des plus riches puisqu'elle vit l'achat, la transformation et la filialisation des chantiers Chaigneau et Bichon par la Compagnie Schneider. Les chantiers devinrent la SA Etablissement Schneider ou Chantiers et Ateliers de la Gironde². Cette opération de Schneider était devenue nécessaire car leur chantier naval de Chalon-sur-Saône ne pouvait pas lancer des navires dépassant 800 à 900 t³. Or, ces nouveaux chantiers jouissaient d'une situation avantageuse : établis sur la rive droite de la Garonne en un point où le fleuve est assez profond, ils disposaient d'un embranchement de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans⁴. L'action des CAG qui était de 195 Fr en 1883 passa à 606 Fr en 1902⁵ et ses bénéfices ne cessèrent de monter. L'équipement s'améliora également, passant de chantiers étendus sur 445 m et d'une superficie de 98 150 m², en 1882, à une superficie de 218 266 m² et une longueur en bordure de la rivière de 550 m, en 1911⁶. Ceci était le fruit des commandes de la Marine et, particulièrement, celles pour les cuirassés qui ont obligé les chantiers à s'équiper en conséquence. Lorsqu'en 1905 les CAG ont pensé que la Marine commanderait chez eux des cuirassés de 18 000 t, le Conseil d'administration étudia les installations nécessaires à construire⁷. Ces travaux furent entrepris, ce qui permit aux CAG de recevoir, à la fin de l'année 1912, une commande d'un cuirassé de 25 200 t pour lequel le Conseil d'administration prévoyait d'autres améliorations d'outillage⁸. Grâce à cette politique volontariste, ils réussirent à générer des bénéfices globalement en augmentation dans les années 1900, même s'ils demeuraient modestes dans l'absolu.

¹ « Chantiers et Ateliers de la Gironde », *Le Moniteur de l'épargne : économique et financier*. Première année. - N°11. 8 Juin 1906, p2.

Michel Kerézéon, *op. cit.*, p49 et 59.

Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1907-1914)*. E. Desfossés & Fabre frères.

² *Annuaire de la compagnie des agents de change*. 1903, p1722.

³ Schneider et Cie. *Économie sociale. Les établissements Schneider*, Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p16.

⁴ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p45.

⁵ *Annuaire de la compagnie des agents de change*. 1903, p1722.

⁶ Comité français des expositions à l'étranger, *op. cit.*, Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p50.

⁷ « Chantiers et Ateliers de la Gironde », *Les Assemblées générales*, 2ème année. 11^e fascicule. 10 Juin 1906, p617. Assemblée générale ordinaire du 1^{er} Juin 1906. Rapport du conseil d'administration.

⁸ « Société des Chantiers et Ateliers de la Gironde », *Les Assemblées générales*, 9^{ème} année. Fascicule 34. 21 Août 1913.p2055. Assemblée générale ordinaire du 4 Juin 1913. Rapport du conseil d'administration.

Tableau n°13. Bénéfices nets des Chantiers et Ateliers de la Gironde¹

Année	Bénéfices
1896	25 000 Fr
1897	10 000 Fr
1898	180 000 Fr
1899	190 000 Fr
1900	217 000 Fr
1901	-30 000 Fr
1902	289 000 Fr
1903	150 000 Fr
1904	-180 000 Fr
1905	110 000 Fr
1906	60 000 Fr
1907	10 000 Fr
1908	300 000 Fr
1909	198 946 Fr
1910	501 970 Fr
1911	995 573 Fr
1912	430 394 Fr
1913	570 272 Fr

Les Établissements de la Brosse et Fouché naquirent, eux, en 1895 et optèrent, comme les ACL dès le milieu des années 1890, pour une politique d'absorption de petits concurrents nantais, trop faibles pour résister à la crise ou n'ayant pas la profondeur financière pour réaliser les investissements que le marché imposait. Ainsi, en sept ans, ils se constituèrent en groupe de taille et s'emparèrent successivement de quatre chantiers. En 1895, ils reprirent les 10 000 m² et les 3 cales de construction du chantier Oriolle, alors en situation de liquidation² à cause de l'échec financier du torpilleur *Lansquenet*³ ; de la fonderie Voruz Fils et Cie en 1898⁴ et de ses 23 000 m² en 1898⁵ ; du chantier Le François en 1902, lui aussi au bord du quai de la Prairie ; et de l'atelier Sâtre en 1907⁶. Tout ceci aboutit à la modification de la raison sociale et de l'organisation en 1909, transformant l'entreprise en Ateliers et chantiers de Bretagne.

La proximité géographique de ces entreprises annexées leur permit une organisation plus cohérente, une certaine baisse des coûts de revient et facilita la production qui, d'entrée, était technologiquement moderne et militarisée. Ainsi en 1911, la superficie des chantiers était de 24 000 m² avec neuf cales dont trois pour des bâtiments de plus de 100 m de long⁷. Les besoins

¹ « Chantiers et Ateliers de la Gironde », *Le Moniteur de l'épargne : économique et financier*. Première année. - N°11. 8 Juin 1906, p2.

Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

Michel Kerézéon, *op. cit.*, p49 et 59.

² Michel Kerézéon, *op. cit.*, p42-46.

³ « Lansquenet. Torpilleurs de haute mer », *Revue maritime*. Tome 129. 1896, p34. Ce bateau qui ne devait coûter que 550 000 Fr se transforma en catastrophe technologique et financière au point de causer la faillite.

⁴ *L'Exposition universelle de 1878 illustrée*. 1876-10, p106. Transformé en SA d'Exploitation des Entreprises Voruz avant leur ingurgitation en 1909, dans les Ateliers et chantiers de Bretagne.

⁵ Comité français des expositions à l'étranger, *op. cit.*, Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p42.

⁶ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p157.

⁷ Comité français des expositions à l'étranger, *op. cit.*, Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p43.

de développement poussèrent à de multiples augmentations de capital qui passa des 200 000 Fr initiaux¹ aux 5 millions en 1911². En 1905, ils acquirent le droit de soumissionner pour fournir les coques, les machines et les chaudières des contre-torpilleurs³. La société qui leur était le plus liée était la Société Rateau qui vit le jour en 1903, fondée par Auguste Rateau pour exploiter ses brevets de turbines à vapeur⁴.

Les deux plus anciens chantiers, Dubigeon et Normand, participèrent à leur façon à ce mouvement de concentration des capitaux, et ceci, bien qu'ils ne prirent pas l'option du développement extrinsèque et, ainsi, évitèrent les risques des acquisitions. Cette politique fut salutaire puisque, dans les années 1870, le chantier Dubigeon intégra la propulsion à la vapeur à la construction métallique des coques, ce qui lui permit de continuer à croître, de militariser sa production et d'être l'employeur de quelques 650 ouvriers en 1902. Il améliora son capital technique, à la fin du XIX^e siècle, en construisant deux cales de 20 mètres de large pour 65 mètres de longueur. En 1910, il passa sous la coupe des ACL et changea de raison sociale⁵. En 1908, pour gérer leur « complexe scientifico-industriel » havrais⁶, les chantiers Normand devinrent aussi une société anonyme, avec un capital de 3,6 millions de Fr en 1911⁷. La seule acquisition que fit l'entreprise était celle de la Société française des moteurs diesels avec ses brevets de Rudolf Diesel et de la *Machinenfabrik Augsburg-Nürnberg*⁸.

Les Ateliers et chantiers de Provence à Port-de-Bouc furent le dernier chantier naval à être fondé, le 25 février 1899, par une coalition de banquiers et d'armateurs marseillais. L'entreprise comprenait l'usine de la Madrague à Marseille qui fabriquait des chaudières et des machines motrices⁹ et le chantier naval de Port-de-Bouc de 11 ha, avec ses 6 cales de 125 à 150 m¹⁰. En 1905, la Marine les autorisa à soumissionner pour fournir des contre-torpilleurs et des appareils moteurs pour ce type d'embarcation¹¹.

¹ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p42.

² *Id.*, p59.

³ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Lettre du 22 juillet 1905 de la section technique pour MM. de la Brosse et Fouché pour répondre positivement à leurs demandes du 4 juillet 1905.

⁴ Emile Jouguet, « Auguste Rateau », *Annales des Mines*, 13^{ème} série, tome 2, 1932.

⁵ *Archives commerciales de la France : journal hebdomadaire*. Paris. N°76. 21 septembre 1910, p1496.

⁶ Pascal Griset, *op. cit.*, p126.

⁷ *Revue industrielle : revue mensuelle technique et économique*. 1911-02-25, p2.

⁸ Jean de La Varende, *op. cit.*, p173.

⁹ Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'Exposition. Une ville, des bateaux et des hommes, p4. Directeur de la Compagnie française de navigation (dite la Compagnie Fraissinet).

¹⁰ Jean Domenichino, *La construction navale en Provence: essor et déclin d'une industrie*.

¹¹ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Lettre de juillet 1905, pour la société des chantiers et ateliers de Provence.

Toute cette politique de concentration et d'investissement était couplée avec les lois de subventions de la construction navale, obtenues par le puissant groupe de pression, qui agissait au Parlement par le biais de du président des FCM, Albert Jouet-Pastré¹ et surtout du sénateur Dupuy de Lôme (aussi des FCM) et du député Ancel qui ne cessaient de demander au gouvernement de leur venir en aide². Cela se traduisait par des subventions régulières³, qui certes, débouchaient sur une prospérité « factice »⁴, mais dont les résultats étaient bons pour les quatre principaux chantiers fournisseurs de la Marine (CA de Saint-Nazaire, ACL, FCM et CAG), dont les bénéficiaires bondirent de 34% entre 1909 et 1913.

Tableau n°14. Bénéfices nets des quatre principaux chantiers fournisseurs de la Marine

Année	Bénéfice
1909	6 809 000 Fr
1910	7 083 000 Fr
1911	7 105 000 Fr
1912	8 822 000 Fr
1913	9 111 000 Fr

b. L'enrichissement de l'industrie mécanique et électrique

Pour les fournisseurs des armes et chaudières, de nouvelles entreprises virent également le jour et participèrent au phénomène de la concentration du capital. La Société anonyme de Commentry-Fourchambault et Decazeville fut fondée en 1874 pour exploiter des charbonnages à Commentry et Decazeville et des usines métallurgiques à Montluçon. Réduisant son capital des 25 millions initiaux à 21,7 millions en 1911, pour se développer, elle a émis deux prêts obligataires, un de 3 millions de Fr en 1910 et un autre de 5 millions en 1912⁵. Ainsi, elle put enregistrer immédiatement des résultats positifs avec des actions qui sont passées de 1050 Fr en 1907 à 1382 Fr en 1910⁶ et des bénéfices qui doublèrent entre 1911 et 1913.

¹ Albert Jouet-Pastré, *Observations sur le projet de loi sur la Marine marchande*, Paris, 1892, Imprimerie Chaix, p10.

Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée. *Commission extraparlamentaire de la Marine Marchande. Séance du 2 juin 1897. Déposition de M. A. Jouet-Pastré, président des FCM*. Paris, 1898, Imprimerie Chaix, p16.

² J.O.R.F/Débats du 28 janvier 1881. Séance du Sénat du 27 janvier 1881. Première délibération sur la proposition de loi relative à la marine marchande. Intervention du sénateur Ancel.

³ J.O.R.F/L – D/ des 11 juin 1905, 15 novembre 1906 et 9 juillet 1908. Parties non officielles.

⁴ Bruno Marnot, « Le paradoxe de la construction navale dans la marine marchande en France de 1815 à 1914 », *Revue d'histoire maritime*. N°7. 2007. Les constructions navales dans l'histoire. PUPS, p 210.

⁵ Auguste Pawlowski, *op. cit.*, p90-91.

⁶ J.O.R.F/Débats du 24 février 1911. 3^{ème} séance de la Chambre des députés du jeudi 23 février 1911. Suite de la discussion des mises en chantiers dans le courant 1911. Intervention du député Goude.

Tableau n°15. Bénéfices de Commentry-Fourchambault et Decazeville¹

Année	Bénéfice
1906	2 480 000 Fr
1907	4 008 000 Fr
1908	3 618 000 Fr
1909	2 911 000 Fr
1910	2 911 000 Fr
1911	3 136 000 Fr
1912	5 016 000 Fr
1913	6 225 000 Fr

La Société Electro-Métallurgique française a été fondée en 1888 pour la fabrication de l'aluminium, du silicium, de leurs alliages, avec un capital de 650 000 Fr, augmenté plusieurs fois jusqu'à atteindre 15,5 millions en 1911². Les bénéfices augmentèrent, aussi, passant de 1,1 million de Fr en 1909 à 1,5 million en 1913.

On comptabilisa aussi de nouveaux fournisseurs de produits mécaniques, tels les établissements J. et A. Niclausse, fournisseurs de chaudières fondés en 1880³ ou les établissements E. Farcot fils, institués en 1879⁴ et qui, en plus de leurs célèbres servomoteurs, furent autorisés par la Marine, en 1905, à fournir des ventilateurs à vapeur électriques⁵.

Les fournisseurs du matériel électrique, technologie plus récente, n'échappèrent pas à la tendance. La Société des Accumulateurs Tudor, fondée au Luxembourg par le gallois Henri Tudor en 1886, s'implanta en France, en 1892, à Lille avec la Société française des Accumulateurs Tudor. La Compagnie Française pour l'Exploitation des procédés Thomson-Houston naquit en 1893, sous forme de société anonyme pour exploiter les brevets de Thomas Edison. La Compagnie Générale d'Electricité, elle, était née en 1898 du regroupement de six sociétés, dont la Société Normande d'Electricité. Ces deux entreprises étaient les deux plus grandes entreprises électriques fournisseuses de la Marine, ce que l'on peut constater en comparant leurs bénéfices avec un autre fournisseur, la Compagnie Electro-mécanique.

¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

² Auguste Pawlowski, *op. cit.*, p20.

³ Comité français des expositions à l'étranger, *op. cit.*, Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p78.

⁴ *Id.*, p67.

⁵ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Lettre du 31 juillet 1905, du bureau administratif et du bureau technique en réponse à la lettre du 10 juin de M. Farcot et fils.

Tableau n°16. Bénéfices comparés des trois sociétés¹

Année	Thomson-Houston	CGE	Compagnie Electro-mécanique
1909	4 165 000 Fr	2 355 000 Fr	316 700 Fr
1910	4 594 000 Fr	4 519 000 Fr	292 700 Fr
1911	4 594 000 Fr	8 004 000 Fr	378 300 Fr
1912	5 031 000 Fr	2 556 000 Fr	498 000 Fr
1913	5 354 000 Fr	3 660 780 Fr	500 200 Fr

Ainsi, comme le montra le professeur Crouzet, toutes ces entreprises augmentèrent drastiquement leurs fournitures à la Marine, créant une évidente interdépendance, particulièrement, pour les fabricants de blindage et pour les grands chantiers navals². Les CA Augustin-Normand étaient sans doute les plus concernés. L'entreprise havraise mit sur cale quelques 35 000 t de navires entre 1871 et 1914, dont les commandes de la Marine représentaient 88 %, et ce, sans compter les commandes des marines étrangères qui auraient porté la proportion à plus de 90%. Dans la décennie 1890-1901, les commandes militaires étaient quasi leur seule demande (98%)³. Les plus grands chantiers navals avaient des sources d'activité un peu plus diversifiées, mais les commandes de la Marine devinrent plus importantes au fur du temps. Pour les FCM, de 1855 à 1875, les commandes de la Marine représentaient 45 de ses 312 millions de commandes générales, soit seulement 14,4%⁴, mais de 1875 à 1905, elles s'élevaient à 350 millions sur 688, soit plus de la moitié⁵.

On en arriva, en 1913, à des fournisseurs de la Marine qui se plaçaient parmi les plus grands groupes industriels du pays. Parmi les dix plus imposants, il n'y avait que trois chantiers (FCM, CA de St-Nazaire et ACL), alors que les autres étaient surtout présents dans la sidérurgie et les industries mécaniques et électriques.

¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

² François Crouzet, « Remarques sur l'industrie des armements en France (du milieu du XIXe siècle à 1914) », dans *L'économie française du XVIIIe au XXe siècle. Perspectives nationales et internationales*. (Dir.) Jean-Pierre Poussou. 2000, PUPS, Paris, p205.

³ Jean de La Varende, *op. cit.*, p206-220.

⁴ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine. Décision présidentielle du 18 mai 1878. Commission mixte de la marine. Sous-commission des ports et des établissements. Lettre du 27 janvier 1879, du président du conseil d'administration des FCM, Dupuy de Lôme pour le ministre de la marine, l'amiral Pothuau.

⁵ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, imprimerie Chaix, Paris, p39.

Tableau n°17. Classement des fournisseurs de la Marine d'après le montant de leurs capitaux propres en 1913-1914¹

Entreprise	Capital
Thomson-Houston	135,3 millions de Fr
Marine & Homécourt	120,7 millions de Fr
Schneider	110 millions de Fr
Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire	110 millions de Fr
Compagnie générale d'électricité	88,3 millions de Fr
Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons	82,4 millions de Fr
Ateliers et chantiers de la Loire	76,9 millions de Fr
Forges et chantiers de la Méditerranée	76,1 millions de Fr
Denain-Anzin	64,1 millions de Fr
Alsacienne de construction mécanique	55,5 millions de Fr
Chantiers et ateliers de la Gironde	53,8 millions de Fr
Commentry, Fourchambault et Decazeville	53,3 millions de Fr
Travaux Dyle & Bacalan	52,1 millions de Fr
Acieries et forges de Firminy	46,5 millions de Fr.
Française des constructions mécaniques (Cail)	39,5 millions de Fr
Ateliers et chantiers de la France	22,3 millions de Fr
Ateliers et chantiers de Bretagne	18,8 millions de Fr
Jacob Holtzer et Cie	18 millions de Fr
Fonderies, forges et aciéries de Saint-Étienne	15,2 millions de Fr
SA des établissements Delaunay-Belleville	6 millions de Fr
CA Augustin-Normand	3,6 millions de Fr

Les industries d'Etat ou privées disposaient donc de tout l'équipement et de tout le financement requis pour être la force productive qui permet à la Marine de recevoir ses nombreuses et diverses commandes en armes navales.

C. Une production en constante expansion

1. La production des navires de guerre

a. La mise en place progressive d'un système de production mixte

Lorsque s'installa la III^e République, les arsenaux étaient à la besogne. Les combats de 1870-1871, s'ils ont arrêté cette production, tournant l'effort vers la production d'armes terrestres, ont néanmoins épargné, physiquement, et les navires mis en chantier et les infrastructures. Durant le conflit, la Marine se détourna des constructions neuves, portant son activité industrielle vers les incessantes opérations d'armement et de réparation, dues aux opérations de la flotte en mer du Japon, aux Caraïbes, en mer du Nord² et sur la Seine. De plus, les arsenaux, les établissements hors des ports et certains fournisseurs de la Marine s'étaient mis totalement au service de l'armée de terre, arrêtant leurs travaux pour fournir, à cette

¹ Hervé Joly, *Diriger une grande entreprise française au XXe siècle : modes de gouvernance, trajectoires et recrutement*. Histoire. École des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), 2008, p528-531.
Navigazette, 13^e Année, Jeudi 1^{er} Janvier 1914, p1.

Commandant de Balincourt, *Les flottes de combat en 1914*. 1914, Augustin Challamel Ed, Paris, 1914.

² SHD BB8 2238. Note à l'Assemblée Nationale. Bordeaux, le 15 février 1871.

dernière, son artillerie et les pièces mécaniques, surtout en octobre-novembre 1870, c'est-à-dire peu après que commença le siège de Paris. Durant ces deux mois, tous reçurent des ordres presque quotidiens de production et d'expédition, de la part de la délégation de Tours¹. Que ce soient les arsenaux, les usines de la Marine ou les fournisseurs privés², ils ont livré des dizaines de milliers d'obus de tous genres et tailles, des milliers de canons et accessoires d'artillerie, comme des obturateurs ou des affûts³.

La jeune République trouva, donc, dans les chantiers pas moins de 112 056 t en construction, dont 109 896 t, soit 98 %, dans ses propres arsenaux. Ces derniers construisaient 31 unités tandis que seulement trois entreprises privées, les FCM, Claparède et les CA Normand, s'attelaient à construire cinq bateaux militaires pour un très faible total de 2307 t. Lorsque les Allemands évacuèrent Paris, le 3 mars 1871, puis la Seine-Inférieure en mars-avril et Rouen le 21 juillet 1871⁴, les chantiers étaient en total état de travail. L'aspect écrasant du service public sur le privé n'était pas uniquement quantitatif car la nature des unités produites différait aussi. Les arsenaux produisaient, depuis 1866 ou 1869, les unités de batailles les plus importantes de la flotte, les corvettes et frégates cuirassées. Ainsi, dans les cales des arsenaux, on trouvait les *Suffren*, *Colbert*, *Richelieu* et *Friedland*⁵ qui déplaçaient chacun, de 7500 à 8900 t. Les entreprises privées n'avaient nullement le rôle de fournir ce genre de bâtiments. La Marine de Napoléon III leur assigna le rôle de produire une petite partie des bâtiments annexes de la Marine, servant dans les opérations coloniales en pays fluvial. En conséquence, en 1871, on trouvait dans leurs chantiers des avisos à roues ou à hélice⁶, des chaloupes-canonnières, des bâtiments en fer pour le service du Sénégal⁷ et ce qui se faisait de plus grand dans cette catégorie, les canonnières comme le *Léopard* de 455 t, produit par les FCM⁸.

Dès que le trouble élevé par la Commune fut étouffé, tous reprirent leur travail. En 1871, aucun navire ne fut mis en chantier pour permettre la remise en ordre financière. Néanmoins, et

¹ SHD BB8 2238. Dépêches télégraphiques depuis Tours et Bordeaux. 1870–1871. (Ordre du 26 octobre 1870 - Ordre du 28 octobre 1870 - Ordre du 29 octobre 1870 - Ordre du 31 octobre 1870 - Demande du 2 novembre 1870 - Dépêche du 14 novembre 1870 - Ordre du 15 novembre 1870 - Ordre 24 novembre 1870 - Ordre du 14 février 1871 - Ordre du 13 octobre 1871)

² SHD BB8 2238. Ordre du 28 octobre 1870. Nevers commanda 10 000 obus oblongs à Châtillon et Commentry.

³ SHD BB8 2238. Note à l'Assemblée Nationale. Bordeaux, le 15 février 1871.

⁴ *Ministère des affaires étrangères. Conférence de Francfort. 1871. Protocoles*. Paris. Imprimerie nationale. 1872, p276.

⁵ Commandant Alain Demerliac, *La marine de la Deuxième République et du Second Empire. Nomenclature des navires français de 1848 à 1871. Marine militaire*. 2013, Editions A.N.C.R.E, Nice, p105-106.

⁶ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 16 avril 1870 avec les CA Normand.

⁷ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 19 août 1870 avec Jollet et Babin et Gouin et Cie.

⁸ Lieutenant de vaisseau Jean-Michel Roche, *Dictionnaire des bâtiments de la Flotte de guerre française de Colbert à nos jours*. Tome II. 1870-2006.

bien que l'historiographie ait affirmé que Thiers abandonna la Marine, dès 1872, les mises en chantier reprirent avec 11 995 t pour les arsenaux de Cherbourg, Brest et Rochefort, avec le garde-côte cuirassé *Tempête* de 4870 t et le transport hôpital *Annamite* de 5445 t. Pour le reste des années 1870, et ce dès 1873, les mises en chantier augmentèrent drastiquement et se maintinrent jusqu'à l'année 1879. Un changement intervint puisqu'on accorda une part importante du tonnage aux entreprises privées. En 1873, sur les neuf bateaux et 30 563 t, les entreprises privées ont hérité de trois navires et de 6783 t, soit 22 % du total. Ceci représentait une véritable rupture. Les CA Normand mirent en chantier cinq avisos et deux canonnières¹ et tous les autres, Chaigneau et Bichon, Claparède et Cie, Jollet et Babin, Delahante et Dubigeon, donnèrent un ou deux exemplaires de ce type de navires coloniaux².

Néanmoins, la révolution, car il faut bien user de ce terme, vint des FCM qui mirent en chantier deux transport-hôpitaux en fer³, un croiseur de 5500 t, le *Tourville*, et surtout, pour la première fois, un cuirassé d'escadre, l'*Amiral-Duperré* de 11 200 t, en 1876⁴. Tous les autres furent mis en chantier à Lorient (*Redoutable* en 1873, *Dévastation* en 1875 et *Formidable*⁵ en 1879), à Brest (*Amiral-Baudin* en 1879) et à Toulon (*Courbet* en 1875). Les garde-côtes cuirassés furent tous mis en cale dans les arsenaux sauf le *Requin*⁶, commencé en 1878 chez Bichon frères. Pour la première fois, une partie de la puissance cuirassée française dépendait, partiellement, d'entreprises privées. De plus, MM. Bichon lancèrent le transport *Vinh-Long* et les FCM son *sistership*, *Bien-Hoa*⁷.

Il en ressortait que les années 1870 furent une période d'accélération dans les mises en chantier. L'État augmenta durablement leurs nombres avec un tonnage conséquent en usant de tous les fournisseurs possibles. Les années 1875, 1876 et 1877 ont été majeures car on y a dépassé, à chaque fois, les 40 000 t. Elles consacrèrent, là encore, ce phénomène inédit puisque, lors de chacune d'elles, la Marine française fit appel, fort modérément tout de même, à des producteurs étrangers. Cela a été le cas pour 2 torpilleurs mis en chantier par Yarrow and Cie Ltd au Royaume-Uni. Mais surtout, en 1876, pour la première fois, le tonnage mis en cale dans

¹ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marchés des 3 mars 1873, 10 avril 1876 et 13 octobre 1879 ; et actes additionnels des 23 mars 1874, 7 mai 1877 et 8 novembre 1880.

² SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marchés des 11 août 1873, 16 septembre 1872, 28 mai 1877, 16 décembre 1878, 22 septembre 1879, 3 mars 1880 ; et actes additionnels 24 juin 1878 et 5 mai 1879.

« Chronique maritime et coloniale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 28. Février 1870, p225.

³ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 7 août 1876.

⁴ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marchés des 21 juillet 1873 et 4 décembre 1876.

⁵ « Le *Formidable*, cuirassé d'escadre français », *Revue maritime et coloniale*. Tome 85. 1885, p461.

⁶ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 29 août 1878 et acte additionnel du 9 juin 1879.

⁷ *Ibid.*, Marché du 29 avril 1878 et actes additionnels des 16 septembre 1878, 5 janvier et 22 mars 1880.

les chantiers privés dépassa celui des arsenaux. Le premier atteignant 23 770 t pour cinq bateaux, soit 57 % des 41 734 t, grâce à la mise en cale de torpilleurs de 30 t chez les FCM, les CA Normand et Claparède. Les entreprises privées ont été pionnières dans ce domaine. La prééminence du tonnage privé sur le public s'est, par la suite, présentée deux fois, en 1878 avec 54 % des 24 174 t (23 bateaux/27) et en 1881 avec 70 % des 10 111 t (10 bateaux/15).

Les années 1870 ont été le moment où un système naquit et prit forme. À partir d'un rôle d'appoint donné dans les années 1860, les chantiers privés profitèrent du besoin de réarmement pour devenir un partenaire de plus en plus régulier. À la fin de cette première décennie, la production diminua avant de prendre un nouveau rythme pour un nouveau cycle. En 1880-1881, les mises en chantiers furent modestes¹, mais en 1882, la masse mise en chantier dépassait les 59 000 t. Le tonnage dévolu aux arsenaux qui s'élevait à 41 530 t avoisinait celui de 1875 et n'arrivait même pas à égaler les 44 540 t de 1877. C'est dans ces échelles là que la capacité de production des arsenaux était saturée. C'est là qu'entrèrent en jeu les chantiers privés, avec leurs 17 833 t de mises en chantier. Leur rôle a été de combler cette insuffisance purement matérielle pour ne pas prendre du retard sur les programmes. De 1882 à 1892, la production prit un nouveau visage. Le tonnage mis en chantier par les chantiers privés dépassa, à cinq reprises, celui des arsenaux. Ce phénomène n'était plus anecdotique et s'érigea désormais en système de production.

Ainsi, on posa les quilles de trois cuirassés de 11 000 t à Brest, Lorient et Toulon et on laissa à Rochefort et Toulon des croiseurs². La production de ces deux ports commença à différer, signe avant-coureur d'une spécialisation à venir. Mais, là encore, l'innovation majeure provint des chantiers privés. Durant cette période de 10 ans, ils ont tout bonnement produit quelques 220 bateaux, c'est-à-dire 3,5 fois le nombre de ceux des années 1870, et ce rapport, au niveau du tonnage moyen, était d'un ordre encore supérieur. Ceci fut permis par l'augmentation évidente du nombre d'entreprises fournisseuses, autorisant ainsi des mises en chantier simultanées. Durant l'année 1885, ce furent neuf chantiers navals qui initièrent la production de vaisseaux martiaux, dont beaucoup de torpilleurs. Il en fut commandé un nombre sans précédent à l'industrie privée bien que celle-ci n'abandonnât pas sa production classique de navires annexes et coloniaux. Pour satisfaire une demande aussi élevée, les chantiers

¹ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Deux marchés du 20 septembre 1880 avec les FCM et Bichon. « Chronique maritime et coloniale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 71. 1881, p205-206.

² SHD 6DD1 400. Note du 15 juin 1901 de l'inspecteur général du génie maritime pour le bureau des constructions navales de la direction du matériel.

historiques (FCM, CA Normand, Chaigneau et Bichon devenu les CAG) furent sollicités. Claparède n'en reçut que trois car il avait déjà bien trop à faire avec ses navires coloniaux.

Les entreprises qui firent leur entrée dans ce marché dans les années 1880 étaient les CA de St-Nazaire, les chantiers Schneider de Chalon-sur-Saône, les ACL, Dubigeon, Cail, Jouffroy et Cie et la société des chantiers du Rhône. Ces trois dernières ne firent que de petits travaux sur des petites chaloupes-canonnières, des avisos à roues et des torpilleurs¹. Comme eux, les ACL, Schneider, Dubigeon et Dyle et Bacalan ne furent sollicités que pour les torpilleurs ou les navires coloniaux, mais avec beaucoup plus de mises en chantiers². Seuls les AC de St-Nazaire, du fait de leur taille, débutèrent leur collaboration avec l'État en construisant des croiseurs de 1850 t et un croiseur-cuirassé de 4700 t, le *Chanzy*, dont ils posèrent la quille en 1889. Les fournisseurs habituels de la Marine, eux, se partagèrent un certain nombre de navires de tous types. Les grands chantiers, ACL, FCM et CAG construisirent des croiseurs, des garde-côtes cuirassés et surtout le cuirassé *Jauréguiberry*³.

Toutes ces activités, durant la décennie 1880-1890, procédaient de la volonté des républicains d'augmenter le tonnage de la flotte ce qui satura le circuit de production classique, par une demande aussi fiévreuse qu'imprévue. La Marine se vit, donc, obligée de recourir aux chantiers privés⁴. Le système économique qui vit le jour, il y avait 10 ans de cela, fut pérennisé. Les navires cuirassés dans leur immense majorité étaient produits par les arsenaux, du fait de leur complexité technique qui demandait une grande expérience. Seul Cherbourg les abandonna définitivement. Les arsenaux produisaient encore, majoritairement, les navires moyens (transports, croiseurs), mais fort peu de torpilleurs et de navires coloniaux. Les chantiers privés qui ponctuaient les cours de la Seine, de la Loire et de la Garonne, investirent le domaine des bateaux moyens. Enfin, les FCM, entreprise bien spéciale, a joui du privilège unique de fabriquer des cuirassés de 1^{ère} classe.

¹ SHD BB8 1901. Lettre du 13 avril 1896, de l'administrateur délégué de la Société anonyme des anciens Etablissements Cail pour le ministre de la marine. N°155 à 160.

² « Le *Pingouin*, aviso », *Revue maritime et coloniale*. Tome 83. 1884, p556.

³ SHD 6DD1 400. Note du 15 juin 1901 de l'inspecteur général du génie maritime pour le bureau des constructions navales de la direction du matériel.

SHD 1DD1 1000. Constructions navales. Minutes. Toulon. 4e trimestre 1894. Marché du 8 avril 1891.

SHD 9DD1 20. Rapport des essais du Bouvines. Marché du 18 décembre 1889.

SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché du 27 décembre 1880.

SHD 4DD1 554. Marché du 17 août 1892.

« Le *Calédonien*, transport français », *Revue maritime et coloniale*. Tome 83. 1884, p556.

« Chronique maritime et coloniale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 87. 1885, p 642.

⁴ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1889. Séance de la Chambre du lundi 17 juin 1889. Discussion du budget général de l'exercice 1890. Intervention du ministre de la marine, l'amiral Krantz.

b. La continuité et spécialisation du système de production

L'année 1893 ouvrit une nouvelle ère dans les relations entre l'État et les constructions navales qui a duré neuf ans et qui a été caractérisée autant par un rythme de production inédit que par des capacités de mise en chantier exceptionnelles. Elle est directement née de la volonté du Conseil Supérieur de la Marine qui réclama, sans détour, que l'on poussât au maximum les constructions navales. Sa volonté fut réalisée, mais son vœu d'accorder la primauté des constructions neuves aux arsenaux, qu'il voulait outiller davantage pour baisser les prix de revient, ne fut jamais satisfait¹ car le réel économique et technique ne le permit point. La quantité de tonnage demandée et l'imposante flotte en service saturaient inévitablement les capacités de travail des arsenaux. L'accumulation de capital fixe des entreprises privées, par la concentration et les investissements, faisait de leurs chantiers des partenaires indispensables que, désormais, le Conseil supérieur de la marine, le directeur du matériel et l'état-major considéraient comme vitaux².

Le rythme de production imprimé durant cette période différait de celui pratiqué dans les précédentes, par l'existence de quatre années intercalaires creuses : 1894, 1896, 1898 et 1900, dans lesquelles les mises en chantier des arsenaux furent peu importantes, voire nulles. Cela venait de la concentration des mises en chantier sur certaines années qui saturaient les capacités de production des installations, rendant de nouvelles poses de quilles impossibles durant de longs mois. Elles s'expliquaient par l'obsolescence des cuirassés sortis de cale vingt ans auparavant et qu'il fallait, désormais, remplacer en masse par de nouveaux, plus lourds et plus volumineux, nécessitant plus d'espaces de constructions exclusifs et plus de temps. S'ajoutait à cela la continuation de la politique de commandes de torpilleurs et l'arrivée des sous-marins qui devinrent enfin opérationnels. Tout ceci expliquait que les années pleines ont été exceptionnellement riches, battant des records de mises en chantier.

Dès l'année 1893, le rythme est donné puisque les mises en chantier dépassèrent le record historique de 1882, avec un total de 69 538 t et un record pour les arsenaux de 48 500 t, pour seulement sept bateaux sur 20. Et pour cause, ils mirent en chantier pas moins de quatre croiseurs et trois cuirassés, pour lesquels tous les arsenaux furent exploités au maximum. En parallèle, les chantiers privés furent aussi mis au plein travail, frôlant leur record de 1876, avec

¹ SHD BB8 2424-2. Séance du 14 octobre 1891 du conseil supérieur de la marine.

² SHD BB8 2424-2. Séances des 14 et 19 octobre 1891 du conseil supérieur de la marine. Note du 18 mars 1891, du directeur du matériel pour l'état-major général. Note du 22 octobre 1890 de l'état-major général pour le directeur du matériel.

plus de 21 000 t. Une fois de plus, les entreprises phares ont été les FCM¹ et les ACL ; les CAG, Normand et Claparède, se contentant de canonnières, de torpilleurs et d'avisos. En 1895, seul Lorient eut la charge d'un cuirassé d'escadre de 11 200 t. Rochefort se contenta d'un petit croiseur et les trois autres arsenaux n'eurent rien. Pendant ce temps, les privés, eux, enchaînaient les mises en chantiers avec, là encore, une majorité du tonnage dévolue aux FCM, CAG et ACL, avec des chaloupes-canonnières et des croiseurs.

Les deux années 1897 et 1899 ont été des années spéciales, avec plusieurs records battus. En 1897, on établit le record du tonnage global qui s'est élevé à 81 067 t et celui du tonnage mis en chantiers dans les chantiers privés, à savoir 32 024 t. Ces deux exploits prouvèrent l'intérêt de l'augmentation de la taille des arsenaux, la modernisation de leur outillage, l'augmentation de la concentration dans le secteur privé et l'augmentation de l'investissement. Les capacités de productions simultanées ont été exploitées au maximum, ne laissant pas de cale sans ouvrage. Le nombre des navires pour le privé (24/31) dépassait celui des arsenaux (7/31). Les arsenaux de Brest et Lorient confirmèrent, là, leur rôle de producteurs, sinon exclusifs, du moins prioritaires des grandes unités d'escadre. Hormis quelques cas rarissimes, jusqu'au déclenchement du premier conflit mondial, ils ne mirent plus en chantiers que des cuirassés. L'année 1897 fut également spéciale pour Rochefort et Cherbourg car c'est la dernière fois de leur histoire qu'ils produisirent des navires cuirassés, se spécialisant dans les torpilleurs, contre-torpilleurs et dans les sous-marins, dont le premier exemplaire, non expérimental, fut mis en chantier cette année-là. Pour Toulon, ce fut la fin d'une période sans mise en chantiers de quatre ans. Les chantiers privés, eux, ne connurent pas de grands changements avec les cinq entreprises habituées : FCM², ACL³, CAG⁴, CA Normand⁵ et Schneider de Chalon-sur-Saône⁶. Désormais, devenant une habitude, les deux dernières entreprises produisaient des petits navires, tandis que les trois autres se voyaient confier des navires grands, moyens et petits.

¹ SHD 4DD1 554. Marché du 8 novembre 1893.

SHD 6DD1 400. Note du 15 juin 1901 de l'inspecteur général du génie maritime pour le bureau des constructions navales de la direction du matériel.

² SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales des 24 et 31 janvier et 3 mars 1902 pour le ministre.

³ SHD 1DD1 1250. Rapport du bureau des constructions navales du 17 janvier 1902 pour le ministre.

SHD 1DD1 1320. Marché du 14 janvier 1903. N°281, 282 et 283.

⁴ SHD 1DD1 1320. Marché du 28 décembre 1897 et neuf actes additionnels.

⁵ SHD 9DD1 50. Rapport final des essais du contre torpilleur d'escadre *Espingole* au port de Cherbourg en 1901. Marchés du contrat du 14 et 29 avril 1897.

SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 15 février 1902 pour le ministre. Marché du 16 octobre 1901. N°248, 274 et 280.

⁶ SHD 1DD1 1250. Rapports du bureau des constructions navales de février et des 13 et 14 mars 1912.

SHD 1DD1 1320. Marché du 7 janvier 1903. N° 287, 288 et 289.

L'année 1898 fut troublée par la crise de Fachoda car le gouvernement, croyant à la guerre, engagea ses finances dans le secret et, pour quelques mois, dans d'autres postes que les constructions neuves. Les ordres de préparatifs de guerre furent donnés par l'amiral Besnard, entre le 7 et le 11 mars 1898, aux cinq préfets maritimes. Il demanda d'utiliser tous les ouvriers de l'arsenal pour l'armement des navires et, donc, de les retirer aux travaux des constructions neuves, si cela était nécessaire. Pour certains bateaux qui étaient proches de l'achèvement, on a au contraire demandé d'accélérer les travaux et les essais¹. Malgré ces troubles passagers, l'année 1899 a été aussi prolifique avec 77 214 t, avec les chantiers privés frôlant encore leur record et les arsenaux mettant en chantiers les grands bâtiments, arrivant ainsi au record du tonnage absolu avec 54 606 t. Ainsi, Toulon, Lorient et Brest eurent des croiseurs-cuirassés et des cuirassés. Cherbourg et Rochefort n'eurent rien de ce genre puisque c'est à ce moment précis qu'ils amorcèrent une spécialisation définitive, les conduisant à produire des sous-marins. Pour les entreprises privées, les deux chantiers majeurs ont été les FCM avec 11 000 t et les CA de St-Nazaire avec 10 400 t. Ils purent afficher ces totaux grâce à des torpilleurs de 86 et 130 t et des croiseurs-cuirassés². Les autres entreprises ACL, CA Normand et Chalon-sur-Saône ne reçurent que des torpilleurs ou des contre-torpilleurs, ce dernier type de bateau, ayant relancé les demandes au moment de son apparition.

De plus, on assista à une spécialisation intra-firme qui vint s'ajouter à la spécialisation extra-firme. Elle n'a concerné que les seules grandes entreprises ayant plusieurs sites issus de la concentration industrielle, les FCM, ACL et Schneider. Ces groupements ont produit de petits navires partout, mais ont réservé les grands vaisseaux de combat à leurs usines les mieux situées, les mieux agencées et les mieux équipées. Les chantiers de la FCM de la Seyne-sur-Mer, les ACL de Saint-Nazaire et les CAG à Bordeaux ont pu en profiter car ils bénéficiaient d'un grand espace terrestre et aquatique, dans une rade, une embouchure et un large fleuve. Les trois sites industriels auxquels ils ont été préférés, à savoir Gravelle, Nantes et Chalon-sur-Saône, présentaient des espaces plus confinés à l'intérieur de la ville du Havre, au bord d'un fleuve jalonné de vastes îles ou trop éloigné à l'intérieur des terres en bord de Saône.

Cette séquence historique s'acheva donc par l'année 1901, laissant la place à une douzaine d'années qui ouvrirent le XX^e siècle et le menèrent jusqu'au déclenchement de la déflagration de 1914. Cette nouvelle période de 13 ans ne brilla pas tant par une cadence de production

¹ SHD BB8 1900. Bilan de la marine en 1898 Titre-II. Secret.

² SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales des 15 février et 19 mars 1902 pour le ministre. Marchés des 24 mai, 2 août et 9 août 1899.

originale et claire, mais se caractérisa plutôt par de nouveaux standards de la quantité de tonnes produites et surtout par une restructuration des rapports de production entre les arsenaux d'État et les chantiers privés. Pour la première fois dans des années majeures de production, le tonnage total mis en chantiers par les entreprises privées était supérieur à celui des arsenaux pour deux années consécutives. La montée du tonnage total, mis en chantiers dans le privé, a été spectaculaire puisqu'il a plus que doublé, passant de 114 500 t à 260 800 t.

Ceci fit en sorte que ce qui n'était qu'en germe pour les arsenaux dans la période précédente fut, là, érigé en système de production. Pour les arsenaux de Rochefort, Cherbourg et Toulon, un désengagement total de la production des grandes et lourdes unités de combat eut lieu pour se tourner vers la production massive et exclusive des petites embarcations. Cherbourg tourna exclusivement sa production vers l'innovation du siècle, le sous-marin, commençant modestement en mettant sur cale le modèle prototypique X de 165 t en 1902, avant de débiter la fabrication de série avec les trois sous-marins identiques de 392 t, en 1903. Rochefort et Toulon suivirent la même voie en mettant en chantiers quatre sous-marins¹.

Brest et Lorient étaient à l'opposé de cela. Les mises en chantiers annuelles des deux ports bretons ont été moins régulières, avec des années sans mises en chantiers majoritaires. Le nombre des unités construites était ridiculement petit pour une durée de 13 ans, cinq à Brest et sept pour Lorient. Et pour cause, ce qui avait commencé dans les années 1890 n'était pas une éphéméride, mais bien une transformation structurelle de spécialisation dans la production des grandes unités, accrues davantage par la croissance ininterrompue de leur taille et, donc, rendant le savoir-faire industriel encore plus important. En conséquence, les plus petits bâtiments mis en chantiers étaient des croiseurs-cuirassés de 12 550 t et 148m de long. Il s'agissait des *Victor-Hugo* en 1902 et *Jules-Michelet* en 1904, produits à Lorient. Pour le reste, Brest et Lorient mirent en chantier des cuirassés de toutes les classes et de plus en plus grands. Même les croiseurs-cuirassés devenaient gigantesques. L'*Edgar-Quinet* et le *Waldeck-Rousseau*² déplaçaient 13 650 t et mesuraient 158 m, soit plus que des cuirassés d'escadre des années 1890³. Ainsi, avant-guerre, la spécialisation fut achevée et devint irrévocable dans les arsenaux bretons, créant une complémentarité dans l'appareil productif de l'État.

¹ SHD 9DD1 80. Rapport des essais du sous-marin *Le Verrier* au port de Toulon pour l'année 1914.

SHD 9DD1 10. Rapport des essais du sous-marin *Artémis* au port de Toulon en 1916.

² SHD 9DD1 140. Rapport général des essais du croiseur cuirassé de première classe *Waldeck-Rousseau* au port de Lorient pour l'année 1912.

³ SHD BB8 1549. Marché de gré à gré du 30 mars.

SHD 9DD1 70. Rapport définitif des essais du cuirassé d'escadre *Jean-Bart* à Brest en 1913.

Le tonnage des mises en cale dans les chantiers privés était désormais majoritaire. Pour arriver à ce résultat fabuleux, il fallut le concours de dix entreprises privées sur ces 13 ans. Les entreprises historiques étaient présentes (FCM, CA Normand, CAG, les chantiers de Schneider à Chalon-sur-Saône, ACL, CA de Saint-Nazaire, Dubigeon et Dyle et Bacalan) mais d'autres firent leur apparition (De la Brosse et Fouché/ACB et les CA de Provence). Les CA Normand continuèrent leur production, désormais, traditionnelle de torpilleurs et de contre-torpilleurs¹. Les chantiers de Schneider à Chalon ont également poursuivi leurs constructions de torpilleurs, numérotés en 1903 et 1904. À cette date, ils cessèrent toute mise en chantiers nouvelles pour une durée de sept ans, avant que l'État ne vienne les réactiver en 1911 et 1912. Dyle et Bacalan eut la même trajectoire², tout comme Dubigeon et les nouveaux chantiers fournisseurs, De la Brosse et Fouché³.

La majorité du tonnage était encore du fait des quatre grandes firmes : FCM, ACL, CAG et CA de Saint-Nazaire. Toutes ont produit des torpilleurs et contre-torpilleurs⁴, mais l'aspect écrasant du tonnage qu'elles mirent en cale venait de la continuité des mises en chantier de bâtiments lourds, avec des croiseurs-cuirassés, de cuirassés d'escadre, de plus en plus massifs, et même un porte-avions⁵. Il s'était, donc, bâti un système de production de navires de guerre, par la Marine française qui répartissait ses commandes équitablement entre le privé et le public. Ce système était destiné à durer et ne fut arrêté que par la guerre qui, lorsqu'elle arriva, trouva la classe des dreadnoughts *Normandie*, de 25 200 t, en chantier depuis 1913 et 1914, le *Normandie* à Saint-Nazaire chez les ACL⁶, le *Languedoc* à Bordeaux chez les CAG¹, le *Béarn*

¹ SHD 9DD1 10. Rapport des essais du contre-torpilleur *Arquebuse* au port de Cherbourg en 1903.

SHD 9DD1 30. Rapport du contre-torpilleur *Claymore* au port de Cherbourg pour l'année 1907.

SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913. Lettre du 29 octobre 1913, de G. Romazzotti pour les chantiers et ateliers Augustin Normand. Marché du 22 octobre 1913.

² SHD 9DD1 50. Rapport des essais des contre-torpilleurs *Etendard* et *Fanion* à Rochefort en 1908.

SHD 1DD1 1500. Constructions navales. Circulaires. 3e trimestre 1909. Marché du 30 octobre 1907.

SHD BB8 1549. Marché du 26 août 1908 et les actes additionnels du 11 janvier 1911 et du 29 mars 1911.

³ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913. Lettre du 18 décembre 1913, d'A. Croneau pour les ateliers et chantiers de Bretagne.

⁴ SHD 1DD1 1320. Marché du 7 janvier 1903. N° 290, 291 et 292.

SHD BB8 1549. Marché du 16 février 1910. Marché du 2 décembre 1908.

SHD 4DD1 554. Marché du 16 février 1910 et l'acte additionnel du 6 décembre 1911.

⁵ SHD 9DD1 80. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre *Liberté* au port de Brest en 1908. Le marché du 21 mai 1902 avec des actes additionnels.

SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 7 février 1902 pour le ministre. Marché du 7 août 1901.

SHD 9DD1 50. Rapport des essais du croiseur-cuirassé *Ernest-Renan* à Toulon en 1909.

SHD 9DD1 40. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre *Diderot* au port de Brest pour l'année 1911.

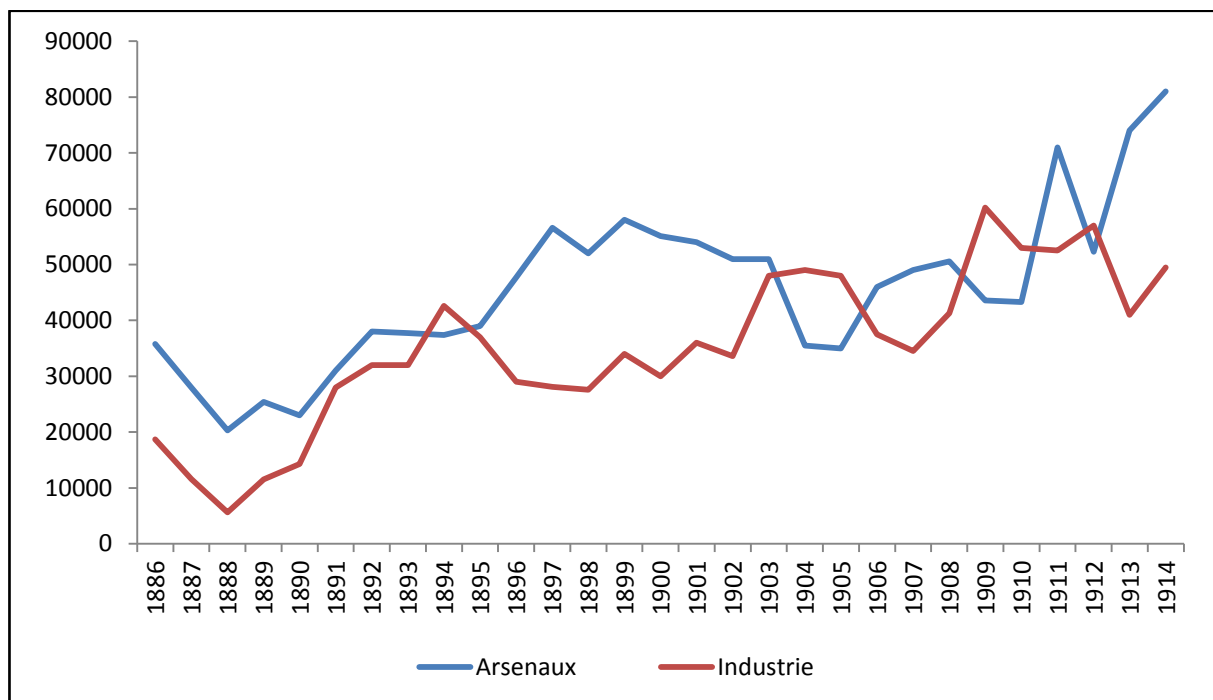
SHD 1DD1 1950. Service technique des constructions navales. Minutes. Toulon-Etablissements. 1912. Dépêche de janvier 1912, du ministre Théophile Déclassé pour le préfet maritime de Toulon.

SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marchés du 30 juin 1911 et du 26 juin 1912.

⁶ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 18 avril 1913.

aux FCM à la Seyne-sur-mer², le *Flandre* à Brest et le *Gasconne* à Lorient. Le Conseil Supérieur de la Marine était, même, en train d'étudier le programme de l'armement des cuirassés à mettre en chantier en 1915³.

Graphique n°6. Evolution des budgets des arsenaux et des commandes pour l'industrie de 1886 à 1914 (Milliers de Fr)⁴



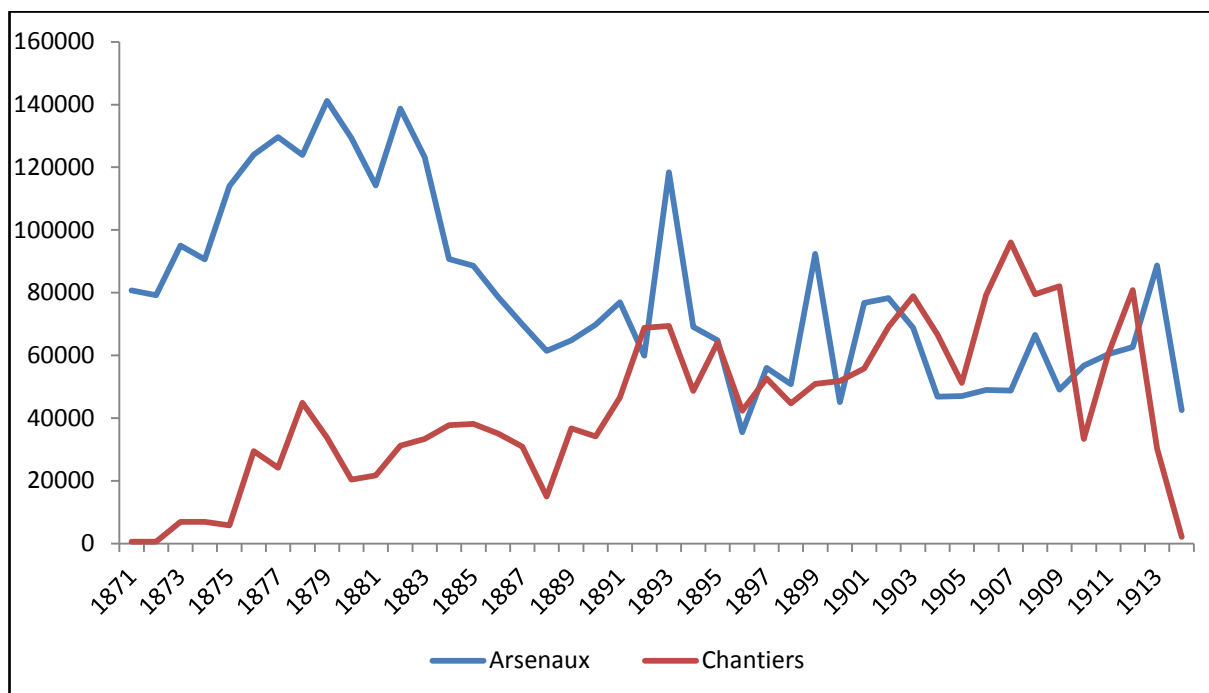
¹ *Ibid.*, Marché du 18 avril 1913 et actes additionnels des 18 mars, 26 août et 26 novembre 1914.

² *Ibid.*, Marché du 30 décembre 1913 et actes additionnels des 8 juillet et 14 novembre 1914.

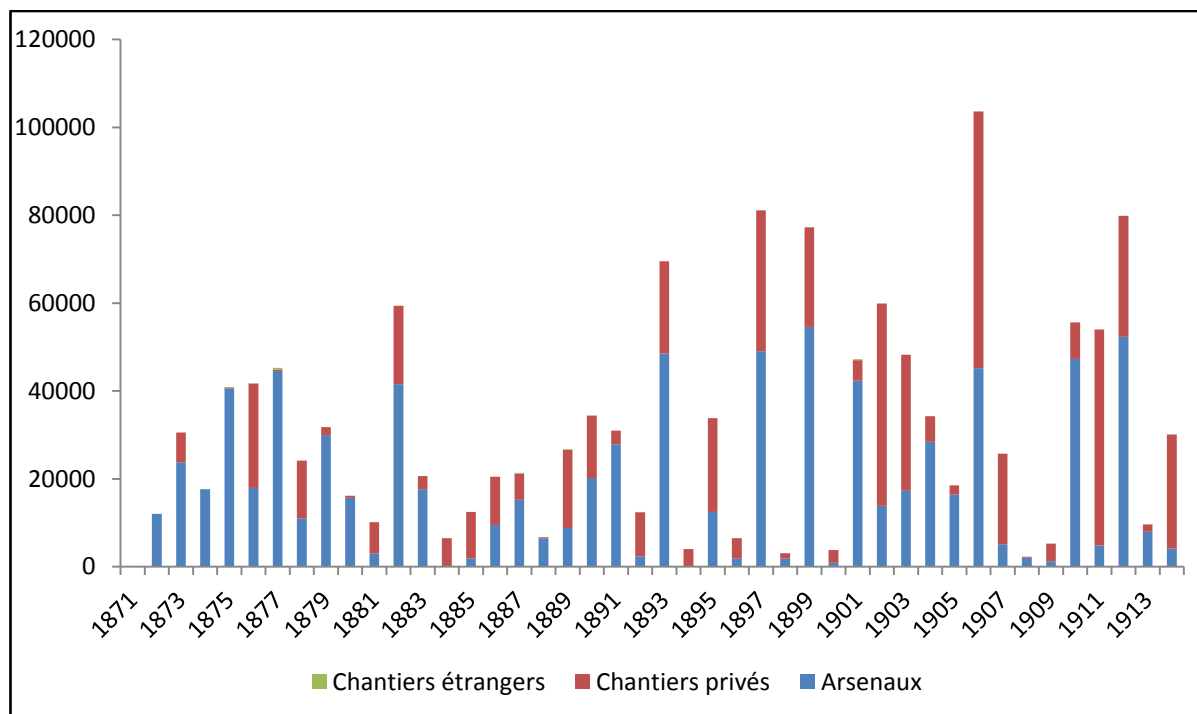
³ SHD BB8 2424-17. Compte rendu secret de la séance du 24 novembre 1913 du conseil supérieur de la marine sur le programme de l'armement des cuirassés à mettre en chantier en 1915.

⁴ J.O.R.F/L – D. Lois de finances portant règlement définitifs des budgets des exercices entre 1886 et 1914.

Graphique n°7. Tonnage de navires de guerre sur cale entre 1871 et 1914¹



Graphique n°8. Tonnage annuel des navires de guerre mis en chantiers pour la Marine française²



¹ Lieutenant de vaisseau Jean-Michel Roche, *Dictionnaire des bâtiments de la Flotte de guerre française de Colbert à nos jours*. Tome II. 1870-2006. Nous avons additionné tous les tonnages qu'il présente.

² *Id.*

2. La production des industries sidérurgiques et mécaniques

a. L'oligopole des maîtres des forges

Si pour les coques des navires, la parité entre le public et le privé fut tardive, en revanche, pour l'artillerie, les plaques de blindage, les machines et chaudières, l'industrie devint indispensable et dominante dès la fin des années 1870. Il faut dire que les commandes lui avaient été faites dès les années 1850, avec la naissance de la navigation à vapeur et la course du canon et de la cuirasse. Elle bénéficiait des commandes à tous les niveaux, autant pour les éléments finis que pour les matières premières et les produits semi-finis. Il s'agissait principalement de métaux bruts que les usines de la Marine de la Villeneuve (Brest)¹ et de Guérigny² produisaient en trop petite quantité. Pour réaliser ses coques, la Marine achetait annuellement plusieurs milliers de tonnes de métaux de toutes sortes³. Le mécanisme était le même pour les produits semi-finis, avec des achats de grandes quantités de composants en bois pour les coques, de courroies en cuir et de fils électriques⁴.

Les bénéficiaires de ces contrats n'étaient autres que les fournisseurs habituels des plaques, canons et projectiles. Si un navire était construit dans un arsenal avec des machines d'Indret, des canons de Ruelle et des plaques de Guérigny⁵, toutes les matières premières et les produits semi finis qui les composeraient provenaient de la grande industrie sidérurgique et mécanique. En vérité, aucun navire ne pouvait être produit sans elle et elle en tirait obligatoirement un profit. On peut considérer que la majorité du chapitre « Matières » des constructions neuves était versée aux Forges de Firminy⁶, la Cie de Saint-Étienne⁷, Marine et

¹ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine nommée par décision présidentielle du 18 mai 1878. Sous-commission des ports et des établissements. Résumé confidentiel des rapports transmis à la commission.

² SHD BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Guérigny. 49^e séance du 22 juin 1896.

³ SHD BB8 1002. Note de 1893 de l'ingénieur de la marine Godron pour la direction du matériel (constructions navales). Annexe A.

La Revue Nouvelle et le Renseignement réunis, 4^e année, n^o7 et 8, du 15 au 25 avril 1875, p5.

J.O.R.F/L – D du 31 mars 1899. Partie non officielle. Adjudications à Lorient du 12 avril 1899.

J.O.R.F/L – D du 3 mai 1914. Partie non officielle. Marché pour la fourniture de planches de cuivre rouge.

⁴ *La Revue Nouvelle et le Renseignement réunis*, 4^e année, n^o7 et 8, du 15 au 25 avril 1875, p5.

La Revue Nouvelle et le Renseignement réunis, 4^e année, n^o2, du 20 au 30 janvier 1875, p3.

J.O.R.F/L – D du 31 mars 1899. Partie non officielle. Adjudication 13 avril 1899.

⁵ SHD BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Guérigny. 49^e séance du 22 juin 1896. Intervention du directeur des forges de la Chaussade à Guérigny, M. Korn.

⁶ SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du bureau des constructions navales pour l'établissement d'Indret le 17 juillet 1897. Marché du 6 juillet 1897 pour des barres.

⁷ SHD 1DD1 1320. Marché du 17 décembre 1902. Lingots, blooms et ébauchés de forge en acier.

Homécourt¹ et Commentry-Fourchambault² pour l'acier ou à la SA Voruz pour ses clous en bronze³.

Il en était de même pour l'artillerie et pour les tubes lance-torpilles. La massification et la diversification de la production rendaient les fournisseurs privés indispensables. L'augmentation sans pareille de la puissance et du poids des canons s'était traduite par l'accroissement des prix. En 1898, l'état-major attribuait à ce doublement du prix l'augmentation des dépenses entre les modèles 1884-85 et 1893-96⁴. Les principales pièces des plus grands navires étaient fournies par un petit groupe d'entreprises qui, non seulement fondaient les âmes des canons, mais profitaient encore de la complexification technique des pièces d'artillerie qui avaient besoin d'affûts, de berceaux, de tourelles et de toute une mécanique interne de chargement des projectiles et de manœuvre de la bouche à feu. Il s'agissait de SCB, Marine et Homécourt⁵, Chatillon-Commentry et Schneider⁶. Elles fabriquaient ensemble certains canons, comme les canons en acier de 37 cm Mle 1875-79, livrés par Schneider et par Marine et Homécourt, avec une fermeture de culasse système Farcot⁷. Les petites pièces d'artillerie avaient des fournisseurs plus divers ou épisodiques comme le canon TR de 65 Mle 1891 de l'*Espingole*⁸ qui a pu être fondu par la manufacture de Tarbes ou le canon TR de 37mm dont Hotchkiss s'était fait le spécialiste⁹. L'Etat, par le biais de la fonderie de Ruelle, ne délaissa pas totalement le travail d'artillerie¹⁰. Tout au long des années 1900, la fonderie conserva cette mission de fondre certains canons des cuirassés d'escadre, à parité avec l'industrie privée¹¹.

¹ SHD 1DD1 1470. Constructions navales. Minutes. Brest. 2^e semestre 1908. Marché du 11 avril 1907.

² SHD 1DD1 1480. Constructions navales. Minutes. Établissements. 2^e semestre 1908. Marché du 25 avril 1907.

³ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Lettre du 28 juin 1905 du bureau administratif pour la SA d'exploitation des anciennes fonderies Voruz. Marché du 22 juin 1905.

⁴ SHD BB8 1900. Bilan de la marine en 1898. Titre III.

⁵ SHD BB8 1549. Marché le 30 mars 1912 et l'acte additionnel du 1^{er} octobre 1913.

⁶ SHD BB8 1717. Note du 27 octobre 1910 du bureau technique de la direction centrale, pour le ministre.

⁷ Ministère de la marine et des colonies. *Aide-mémoire d'artillerie navale*. Paris, 1889, Baudoin et Cie, p359.

⁸ SHD 9DD1 50. Rapport final des essais du contre-torpilleur d'escadre *Espingole*.

⁹ « Chronique maritime et coloniale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 88. 1886, p163. Il en avait 3.

¹⁰ *Ibid.*, Dépêches de la direction de l'artillerie du 1er juillet 1897 pour le directeur de la fonderie de la marine à Ruelle. La totalité de l'artillerie principale du *Jurien-de-la-Gravière* et 8 des 14 pièces sur le *Jeanne-d'Arc*.

¹¹ SHD BB8 1717. Note du 27 octobre 1910 du bureau technique de la direction centrale, pour le ministre. Note du bureau technique de la direction centrale de l'artillerie navale et du sous-secteur d'Etat à la Marine pour le directeur de la fonderie de Ruelle. Note du 26 avril 1910 du bureau technique de la direction centrale de l'artillerie navale pour le ministre.

Pour les affûts, berceaux et plates-formes et appareils de manœuvre électrique de la culasse, ils étaient fournis par la SCB¹, Fives-Lille², les ACL, Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons³, Schneider⁴, Marine et Homécourt⁵. Des fournisseurs beaucoup plus modestes ont construit ce matériel à l'occasion. M. J. Farcot le fit pour le *Brennus*⁶. Le cuirassement des tourelles et des réduits pour protéger les canons fut aussi dévolu à Châtillon et Commentry⁷, Marine et Chemins de fer⁸, Schneider⁹, la Cie de Saint-Étienne¹⁰, la SCB¹¹, J. Holtzer et Cie¹², Marrel frères¹³, Fives-Lille¹⁴ et les ACL¹⁵ et à Guérigny¹⁶.

Les tubes lance-torpilles et des canons-revolvers avaient des fournisseurs spécialisés. Les canons-révolvers de 37 mm étaient produits exclusivement par Hotchkiss qui en fournit plus d'une centaine et en équipa tous les types d'embarcations¹⁷, surtout les croiseurs¹⁸. Les tubes lance-torpilles qu'on installa, également, sur toutes les sortes d'embarcations venaient de chez Whitehead¹⁹, CA Normand²⁰ ou encore les FCM²¹ et surtout de chez Schneider qui les montait principalement sur ses propres navires²². Leur usage se généralisa tant dans les années 1890 que

¹ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2e semestre 1897. Dépêche du 20 octobre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny. Marché du 13 octobre 1897. Tout le matériel des canons de 274 et tourelles du *Henri-IV*.

² SHD 1DD1 1360. Constructions navales. Circulaires. 3e trimestre 1905. Marché du 21 août 1901.

³ SHD BB8 1717. Note du 27 octobre 1910 du bureau technique de la direction centrale, pour le ministre.

⁴ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Marché du 17 février 1892. Affûts du *Vergniaud* et du *Charles-Martel*.

⁵ *Ibid.*, Dépêche 16 août 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement des forges de La Chaussade à Guérigny. Marché du 11 août 1897. Pour les *Requin*, de l'*Indomptable* et du *Caïman*.

⁶ SHD BB8 1549. Marché du 23 janvier 1889.

⁷ SHD BB8 1549. Marchés des 26 juillet 1893 et du 21 août 1895.

⁸ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913. Marché du 12 juillet 1910.

SHD BB8 1549. Deux marchés du 30 mars 1912.

⁹ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3e trimestre 1905. Lettres des 31 juillet et 19 septembre 1905 du bureau technique pour Schneider avec des photographies de plaques après les épreuves de tir.

¹⁰ *Ibid.*, Dépêche du bureau administratif pour l'administrateur délégué des fonderies, forges et aciéries de Saint-Étienne. Sur le *Démocratie*.

¹¹ SHD 1DD1 1360. Constructions navales. Circulaires. 3e trimestre 1905. Marché le 8 avril 1903.

¹² SHD 1DD1 1000. Constructions navales. Minutes. Toulon. 4e trimestre 1894. Marché du 27 septembre 1893.

¹³ *Ibid.*, Lettres des 28 juin et 7 août 1905, du bureau technique pour MM. Marrel frères.

¹⁴ SHD BB8 778. Sur les *Mirabeau*.

¹⁵ SHD 1DD1 1500. Constructions navales. Circulaires. 3^e trimestre 1909. Marché du 26 octobre 1907.

¹⁶ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Dépêche du 16 août 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny.

¹⁷ « La *Fusée*, canonnière cuirassée », *Revue maritime et coloniale*. Tome 81. 1884, p734.

« Le *Formidable*, cuirassé d'escadre français », *Revue maritime et coloniale*. Tome 85. 1885, p462.

« L'*Inconstant*, aviso français de 1^{ère} classe », *Revue maritime et coloniale*. Tome 90. 1886, p324

¹⁸ « Le *Sfax*, croiseur à flottaison cellulaire », *Revue maritime et coloniale*. Tome 81. 1884, p469.

« Chronique maritime et coloniale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 88. 1886, p163.

¹⁹ « Chronique maritime et coloniale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 87. 1885, p644.

²⁰ SHD 1DD1 1320

²¹ SHD BB8 1549. Marché du 18 avril 1912. Pour 382 500 Fr.

²² SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 15 mars 1902 pour le ministre. Marché du 21 septembre 1898.

même Schneider n'était plus en mesure de remporter tous les marchés d'un unique navire, permettant à d'autres d'en fournir, comme Fives-Lille¹.

L'augmentation du pouvoir perforant des projectiles ennemis obligea à épaissir les plaques de blindage et, donc, à les rendre plus chères². Si on supprima la 2^{ème} classe de cuirassés dans les années 1888 et la 3^{ème} après le *Henri-IV* en 1899, les croiseurs-cuirassés prirent le relais, conservant à ce segment de marché un attrait certain. Vingt-cinq de ces bateaux furent mis en chantier entre 1888 et 1908, les derniers d'entre eux, avec un cuirassement égal à celui des cuirassés d'escadre de 1899. De plus, on procéda même au cuirassement des canonnières et des chaloupes à partir de 1882. Le prix du blindage des cuirassés, fit un bond de 3,1 millions Fr avec le *Redoutable* en 1873, à 4,8 millions avec l'*Amiral-Duperré* en 1876. La taille des plaques devint tellement imposante que, pour les produire dans les délais convenus, les lots de plaques étaient confiés à plusieurs entreprises pour un même bateau. Ce fut le cas pour les *Jeanne-d'Arc*, *Henri-IV* et le *Iéna*³; ce dernier nécessitant tant de travaux que Commentry-Fourchambault sous-traita des tâches à Guérigny⁴. C'était toujours les mêmes sidérurgistes qui fournissaient les plaques de blindage pour les ceintures et ponts : Schneider⁵, Marrel frères⁶, Marine et Chemins de fer⁷, Châtillon et Commentry⁸ et la Cie de St-Etienne⁹. Le mouvement fut encore accentué avec le retour, en grâce, de la doctrine navaliste. A partir d'octobre 1906, les commandes furent faites pour la nouvelle classe de 18 350 t qui devait être mise sur cale en 1907¹⁰.

¹ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913. Lettre du 17 décembre 1913, d'A. Croneau pour Fives-Lille. Marché du 23 novembre 1910 et les actes additionnels du 5 juin 1912.

² Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p154.

³ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2e semestre 1897. Dépêche du 20 octobre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny. Marché du 13 octobre 1897. Dépêche du 17 octobre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny. Marché du 20 octobre 1897. Dépêche du 1er décembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny. Marché du 21 juillet 1897. Dépêche du bureau des constructions navales du 30 juillet 1897 pour le directeur de l'établissement de Guérigny. Marchés du 21 juillet 1897. Dépêche du 20 octobre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny. Marché du 13 octobre 1897.

⁴ *Ibid.*, Dépêches des 25 août et 29 octobre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny. A la Chaussade, on a raboté une lingotière pour l'entreprise.

⁵ SHD 1DD1 1000. Constructions navales. Minutes. Toulon. 4e trimestre 1894. Marché du 30 août 1893.

⁶ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2e semestre 1897. Dépêche 2 décembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny. Ceinture du *Jeanne-d'Arc*.

⁷ *Ibid.*, Dépêche du 18 août 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny. Marché du 11 novembre 1896. Ceinture du *Jeanne-d'Arc*.

⁸ *Ibid.*, Dépêches du bureau des constructions navales des 28 juillet et 2 août 1897 pour le directeur de l'établissement de Guérigny. Deux marchés du 2 septembre 1896. Pont du *Jeanne-d'Arc*.

⁹ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapports du bureau des constructions navales des 19 février et 10 mars 1902 pour le ministre. Deux marchés du 24 juillet 1901.

¹⁰ SHD 1DD1 1480. Constructions navales. Minutes. Etablissements. 2e semestre 1908. Marchés des 10 et 17 octobre 1906.

Ce système perdura jusqu'à la Grande guerre avec les cuirassés de 23 500 t, commencés en 1912 avec les *Bretagne* et le *Provence* qui reçurent les plaques de leurs ceintures de Chatillon-Commentry, de Schneider, de la Cie de Saint-Etienne et de Marine et Homécourt¹. La dernière classe de cuirassés d'avant-guerre, commencée en 1913 ne fut pas finie, mais elle devait perpétuer ce modèle de commande de plaques dont certaines furent livrées. Les travaux sur les plaques des ceintures étaient déjà avancés sur les *Flandre* et *Gascogne* car les contrats ont été signés en début d'année 1913².

b. Le marché des machines : une organisation en segments

Les chaudières, elles, furent presque totalement produites suivant des systèmes inventés par des entreprises privées et coutant de plus en plus cher. Des classes entières de navires furent équipées exclusivement avec des chaudières et machines motrices, sorties des usines privées. Pour les cuirassés d'escadre, la différence était tout de suite visible. Les quatre bateaux que la III^e République avait trouvés sur cale en 1870-1871 avaient, tous, des chaudières conçues et construites dans l'établissement d'Indret. L'équipement par des chaudières des ateliers privés était aussi ancien que la navigation à vapeur, mais à partir de la 2^{ème} moitié des années 1870, il devint exclusif pour les chaudières et très dominant pour les machines motrices. A la fin de cette décennie, ce sont les chaudières Schneider qui sont choisies pour les cuirassés³. Plus tard, ce furent les chaudières D'Allest et Lagrafet, Belleville et Niclausse qui équipèrent toutes les classes de cuirassés de 1891 jusqu'à la guerre. D'Allest pour les *Charles-Martel* en 1893-1895, Belleville pour les pré-dreadnoughts *Charlemagne* en 1896⁴ et la classe *Courbet* en 1910-1912⁵. Cependant, c'est Niclausse qui équipa le plus de navires avec l'ensemble des classes *Liberté*⁶, *Danton*⁷ et celle des dreadnoughts *Bretagne* en 1912-1913⁸. Alors que pour les moteurs, les machines d'Indret persistèrent tardivement puisqu'elles furent montées en 1894 sur le *Bouvet*⁹, finalement ce sont les turbines Parsons qui les surclassèrent, devenant le

¹ SHD BB8 1549. Quatre marchés du 30 mars 1912. Pour 10,6 millions de Fr.

² SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marchés du 13 janvier 1913.

³ Paul Dislère, « La marine cuirassée. Liste général de la flotte cuirassée. Suite et fin », *Revue maritime et coloniale*. Tome 38. Mars 1873, p1046-1047 ; et Lieutenant de vaisseau Jean-Michel Roche, *Op cit*.

⁴ SHD BB8 1902. Bureau des constructions navales. 22 novembre 1893. Réponse à la question n°14 du rapporteur du budget de la Marine. Etat indiquant pour chaque bâtiment de la flotte, le nombre et le type de chaudières.

⁵ SHD 9DD1 70. Rapport définitif des essais du cuirassé d'escadre *Jean-Bart* à Brest en 1913.

⁶ SHD 1DD1 1320. Lettre du 26 février 1903, de la direction centrale des constructions navales pour les ACL. Marché du 2 février 1903.

⁷ A. Croneau, « Cuirassés modernes », *Revue maritime*. Tome 178. Juillet-Août-Septembre 1908, p262.

⁸ *Livre d'or du cuirassé Bretagne*.

⁹ SHD BB8 1902. Bureau des constructions navales. 22 novembre 1893. Réponse à la question n°14 du rapporteur du budget de la Marine. Etat indiquant pour chaque bâtiment de la flotte, le nombre et le type de chaudières.

mécanisme exclusif de tous les cuirassés à partir de 1906, comme le *Danton*¹, le *Bretagne*² et le *Jean-Bart*³.

Cette réalité a été partagée par les autres types de navires bien que les types de machines aient été, pour eux, moins homogènes avec des fournisseurs plus variés. On trouvait, en plus, beaucoup de chaudières Fraissinet⁴, Normand, Du Temple⁵ et Schneider⁶ qui fournissait aussi les machines motrices. Grâce aux torpilleurs et contre-torpilleurs, Normand et Du Temple⁷ ont fourni chacun, plus d'une centaine de chaudières. Ce système n'interdisait pas qu'il y ait parfois des commandes plus anecdotiques, comme celle de la chaudière White-Forster⁸, Rateau-Chambriché⁹, Oriolle et Godard¹⁰. Le caractère privé de ces chaudières doit, malgré tout, être tempéré par le fait que nombre d'entre elles furent fabriquées à Indret dans les années 1870 et 1880¹¹. En plus de Schneider, le marché des moteurs fut investi par Claparède ou Breguet qui installa ses turbines sur les contre-torpilleurs de 800t¹².

A la fin du siècle, l'apparition du sous-marin introduisit, dans la propulsion des submersibles, les moteurs diesel et les moteurs électriques qui étaient, tous, entre les mains d'entreprises privées comme Sautter-Harlé ou la Société Française des moteurs diesels¹³. Ce nouveau type de bateaux fit également émerger des entreprises qui fournissaient des accumulateurs électriques, dont les plus importantes ont été Tudor pour les sous-marins de type

¹ A. Croneau, « Cuirassés modernes », *Revue maritime*. Tome 178. Juillet-Août-Septembre 1908, p262.

² SHD BB8 1549. Marché de gré à gré du 30 mars 1912.

³ SHD 9DD1 70

⁴ Lieutenant de vaisseau Jean-Michel Roche, *Op cit.*

⁵ SHD 4DD1 554. Marché du 9 décembre 1896 et acte additionnel du 29 septembre 1897.

⁶ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 10 janvier 1902 pour le ministre. Marché du 29 novembre 1899.

⁷ SHD BB8 1902. Bureau des constructions navales. 22 novembre 1893. Réponse à la question n°14 du rapporteur du budget de la Marine. Etat indiquant pour chaque bâtiment de la flotte, le nombre et le type de chaudières.

⁸ SHD 9DD1 70. Rapport des essais du contre-torpilleur d'escadre *Janissaire* au port de Cherbourg en 1910.

⁹ SHD 9DD1 140. Rapport des essais du contre-torpilleur d'escadre, *Voltigeur* au port de Lorient en 1911.

¹⁰ SHD BB8 1902. Bureau des constructions navales. 22 novembre 1893. Réponse à la question n°14 du rapporteur du budget de la Marine. Etat indiquant pour chaque bâtiment de la flotte, le nombre et le type de chaudières. Respectivement pour les torpilleurs *Doudart-de-Lagrée* et *Edmond-Fontaine*.

¹¹ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine nommée par décision présidentielle du 18 mai 1878. Sous-commission des ports et des établissements. Résumé confidentiel des rapports transmis à la commission.

¹² SHD 9DD1 30. Rapport des essais des torpilleurs d'escadre *Cimeterre* et *Dague* au port de Lorient en 1911.

¹³ SHD 1DD1 1360. Constructions navales. Circulaires. 3e trimestre 1905. Marché du 31 mai 1905.

*Brumaire*¹, Sabathé, Chaléassière pour le *Q94*², Fulmen³ et la Société pour le travail électrique des Métaux⁴.

Si dans les années 1880 les projectiles d'artillerie étaient produits conjointement entre la Marine et les industriels, comme Holtzer ou Schneider⁵, l'augmentation du nombre de navires entraîna naturellement l'augmentation des approvisionnements en obus. L'importance croissante des livraisons de l'industrie privée fut telle qu'en 1910 et 1911 les industriels privés furent les fournisseurs exclusifs de certains types de projectiles. Ce fut le cas des 4495 obus de 30 cm des cuirassés de type *Danton*⁶, venant de Schneider, Chatillon et Commentry, Holtzer, Claudinon, Firminy, Marine et Homécourt et de la Cie de Saint-Etienne. On retrouvait la même situation avec les 18 000 obus de 24 cm livrables en 1910-1911, avec quelques entreprises en plus⁷. Seuls les obus de calibre 75 mm étaient abondamment fournis par les établissements de la Marine. Sur les 96 000 qui ont été commandés pour 1910-1911⁸, la fonderie de Ruelle en délivra 30 000 et le reste le fut par l'industrie privée⁹. Cependant, même pour produire ses propres projectiles, la Marine s'approvisionnait massivement chez les industriels privés pour sa mélinite¹⁰ et sa poudre A, type BM¹¹.

L'incorporation d'éléments de l'industrie privée dans les armes produites par l'Etat était encore plus flagrante dans le domaine des torpilles. Malgré les illusions du ministre Edouard Barbey¹², la Marine n'a jamais pu être autonome vis-à-vis de l'étranger puisque tout le long de la période, Whitehead de Fiume ou de St-Tropez livra continuellement des centaines de torpilles à la Royale. Alors qu'à Indret, on produisait des torpilles depuis la fin des années 1860 et à un coût moindre dans les années 1870¹³ et que l'atelier de Toulon existait depuis 1886,

¹ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché de gré à gré du 22 juillet 1914.

² SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 6 septembre 1911 et les actes additionnels du 28 février 1912 et du 26 août 1914. Ensuite la société des moteurs Chaléassière se substitua à Sabathé.

³ SHD 1DD1 1320. Marché du 7 janvier 1903. *Bonite, Thon, Souffleur, Dorade, Grondin, Anguille, etc.*

⁴ SHD 1DD1 1320. Marché du 7 janvier 1903. Dix batteries. *Naiade, Protée, Lynx, Loure, Castor, Oursin, etc.*

⁵ *Revue maritime*. Tome CLXXXIV. Janvier 1910, p568. Avec les projectiles Creusot A.P.

⁶ SHD BB8 1717. Note du 10 novembre 1910 du bureau technique de la direction centrale de l'artillerie navale pour le ministre.

⁷ SHD BB8 1717. Marchés des 19 mai 1909.

⁸ SHD BB8 1717. 38 000 à monter à bord et 57 600 en stock.

⁹ SHD BB8 1717. Trois marchés du 6 avril 1910. Montbard, Firminy et Marine et Homécourt (6000).

¹⁰ SHD BB8 2424-2. En mai 1891, on a fixé l'approvisionnement de mélinite à 120,7 t de mélinite.

¹¹ SHD BB8 1869. Lettre du 29 juin 1914, du président de la société centrale de dynamite, Paul Clemenceau pour le ministre de la marine. Deux commandes de 30 t des 5 mars 1912 et 24 juin 1914.

¹² SHD BB8 2424-2. Séance du 14 octobre 1891 du conseil supérieur de la marine.

¹³ SHD BB8 1796. Commission mixte de la marine nommée par décision présidentielle du 18 mai 1878. Sous-commission des ports et des établissements. Résumé confidentiel des rapports transmis à la commission. La torpille Indret coûtait 9 270 Fr et la torpille Whitehead coûtait 11 600 Fr.

Whitehead livrait encore à la Marine 50 torpilles de 450 mm¹ et 110 autres, avec 10 appareils directeurs système Obry en 1901². La Marine n'arriva à une production égale qu'en 1908 avec 120 torpilles qu'elle ne maintint pas en 1909, avec seulement 97 torpilles alors qu'elle dut se faire livrer 100 torpilles Whitehead et 8 torpilles Schneider³. L'atelier des Schneider à la Londe ne put jamais s'imposer avant-guerre comme un producteur important, se limitant à des commandes dérisoires, comme les 4 torpilles délivrées en 1911⁴.

De plus, dans toutes ses torpilles, la Marine utilisait des composants achetés à l'industrie privée, à commencer par Whitehead et Cie qui lui livrait encore en 1912 et 1913 plusieurs dizaines de cônes de combat⁵ et plus d'une centaine de petites pièces mécaniques⁶. Les éléments de propulsions des torpilles de l'atelier de Toulon étaient, eux, surtout fournis par l'industrie française. Il s'agissait de réservoirs à air comprimé, fournis par les Forges de Firminy, d'abord modestement en 1911 avec 6 réservoirs⁷ pour atteindre de plus grandes commandes avec de 35 réservoirs en juillet 1914⁸. MM. Claudisson et Cie honorèrent une commande similaire⁹ alors que la Cie de Saint-Étienne en resta à un petit nombre¹⁰. Les torpilles de 355,6 mm, elles, purent être équipées très tôt par un moteur de la Sté lyonnaise de construction mécanique et de lumière électrique, en 1891¹¹. Pour ce qui était des mines, l'Etat laissa Breguet¹² et Sautter-Harlé¹³ dominer le marché.

¹ SHD 1DD1 1900. Constructions navales. Toulon. Minutes. Premier trimestre 1891. Dépêche du 9 mars 1891, pour le ministre et par son ordre, du capitaine de vaisseau et chef du service des défenses sous-marines Le Mercier pour le préfet maritime de Toulon. Marché du 26 février 1891.

² SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Note du 1^{er} février 1902 du chef du service central des torpilles et de l'électricité, le capitaine de vaisseau E. Chevalier, pour le ministre. Marché du 8 juillet 1901.

³ SHD BB8 1715. Conférence des directeurs. Séance du 24 novembre 1909.

⁴ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Marché du 7 décembre 1910.

⁵ SHD 1DD1 1850. Constructions navales. Brest. Premier semestre 1912. Marché du 18 mars 1910.

⁶ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre de Pierre Baudin du 23 juillet 1913 pour les administrateurs de la société Whitehead et Cie à Fiume. 25 arbres à 300 Fr. chacun, 100 bielles à 16 Fr. chacun et 25 douilles de soie de manivelle à 8,5 francs chacune ; pour un total de 9312 Fr.

⁷ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre du 9 octobre 1913, d'A. Croneau pour la société anonyme des aciéries et forges de Firminy. Marché du 25 juillet 1911.

⁸ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 8 juillet 1914.

⁹ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 8 juillet 1914. Marché du 8 juillet 1914.

¹⁰ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre de début octobre 1913, d'A. Croneau pour la compagnie des fonderies, forges et aciéries de Saint-Étienne. Marché du 25 juillet 1911.

¹¹ SHD 1DD1 1900. Constructions navales. Toulon. Minutes. Premier trimestre 1891. Dépêche du 7 février 1891, du ministre de la marine Barbey pour le préfet maritime de Toulon. Marché du 23 janvier 1890.

¹² SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre du 25 novembre 1913, d'A. Croneau pour la maison Breguet. Marché du 24 janvier 1912 et l'acte additionnel du 29 janvier 1913. Il s'agissait de mines Vickers-Breguet

¹³ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 6 août 1913.

c. *Une foule de fournisseurs pour la petite mécanique*

Pour toutes les autres pièces de mécanique de précision des machines auxiliaires, l'industrie privée était reine. La seule différence d'avec les grands ensembles usinés du bateau, c'est que ces pièces de dimension plus réduites étaient fournies par des entreprises, elles aussi, de taille plus réduite. Néanmoins, ces marchés n'étaient pas ouverts au tout venant et les pièces nécessitant une grande précision et pas moins de savoir-faire étaient, en général, confectionnées par des fournisseurs réguliers, à la réputation d'excellence, dont Sautter-Harlé et la maison Breguet.

Sautter-Harlé et Cie introduisit vite l'électricité dans ses mécanismes et se vit commander des treuils électriques¹, des interrupteurs pour lampes et récepteurs pour signal lumineux en 1901², un grand nombre de lampes³ et de projecteurs⁴ et des appareils accessoires pour la conduite du tir en juin 1905⁵. L'entreprise a surtout livré des dynamos⁶ et des groupes électrogènes⁷. Breguet fournissait les mêmes produits, avec des ensembles électrogènes⁸ et des appareils de commande de canons.⁹ Delaunay-Belleville, les ACL et les CA de Penhoët participèrent aussi de cette mécanisation et électrification des navires de guerre. La première se diversifia en équipant la totalité de certains navires¹⁰. Les deux autres furent plus modestes, se contentant de servomoteurs¹¹ et d'ensembles électrogènes¹².

L'arrivée de l'électricité dans le domaine industriel dès la fin des années 1880 permit à de petits industriels et ingénieurs innovants de livrer certaines pièces à la Marine. On peut citer l'ingénieur constructeur Chaligny¹³, MM. Libaudière Frères, Maufra et Cie¹⁴, les Etablissements

¹ SHD 1DD1 1000. Constructions navales. Minutes. Toulon. 4^e trimestre 1894. Marché du 9 mars 1894.

² SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. 1^{er} trimestre 1902. Marché général du 6 mars 1901.

³ SHD 9DD1 50. Rapport final des essais du contre-torpilleur d'escadre *Espingole* au port de Cherbourg en 1901. Deux lampes.

⁴ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Marché le 8 octobre 1913.

⁵ SHD 1DD1 1360. Constructions navales. Circulaires. 3^e trimestre 1905. Marché du 14 juin 1905.

⁶ SHD 9DD1 10. Rapport des essais du contre-torpilleur *Arquebuse* au port de Cherbourg en 1903.

⁷ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 8 juillet 1914 pour 4600 Fr.

⁸ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 21 février 1902 pour le ministre. Marché du 28 novembre 1900.

⁹ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 10 décembre 1913.

¹⁰ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 14 janvier 1902 pour le ministre. Marché du 24 avril 1901.

¹¹ BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905.

¹² *Ibid.*, Lettre du 28 juin 1905 du bureau administratif pour les ACL. Marché du 22 juin 1905.

¹³ *Ibid.*, Lettre du 2 septembre 1905 du bureau administratif de la direction centrale des constructions navales pour l'ingénieur constructeur Chaligny. Marché du 17 août 1904. Ensembles électrogènes pour le *Friant*.

¹⁴ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché de gré à gré du 1^{er} juillet 1914 pour 7800 Fr.

Millot¹, l'Eclairage électrique², M. Vialet³, Bossière⁴ et Eugène Flaman⁵. Louis Gouverner, lui, fournit les appareils de manœuvre des vannes des tubes lance-torpilles pour la classe *Bretagne*⁶. La CGE a fourni cinq groupes électrogènes à vapeur de 8 kW, en 1914⁷. Un grand contrat vint, le 17 juillet 1913, donner l'exclusivité de la fourniture des transmetteurs d'ordres aux chaufferies, à Niclausse pour une période de 6 ans⁸ alors que les commandes qui avaient été faites, jusque-là, venaient de diverses origines.

Pour les pompes, Thirion était de très loin l'entreprise majeure, principalement, pour les grands navires. Cette entreprise brilla par la longévité de sa position, équipant le *Caïman*⁹ en 1878 jusqu'aux cuirassés de 1911¹⁰. Moins dominateurs, Oriolle et Worthington fournirent également quelques pompes¹¹. Pour la navigation, les entreprises privées étaient aussi fournisseuses de compas gyroscopiques comme M. Sauvaire-Jourdan, en 1914, qui les produisait sous licence étrangère de l'entreprise américaine Sperry Gyroscope Company¹². L'entreprise américaine n'était née qu'en 1910 mais avait une supériorité technologique telle que la Marine fut bien obligée de commander de ses compas. Les périscopes pour les sous-marins venaient aussi de petites entreprises comme M. J. Carpentier¹³, les Etablissements Lacour-Berthiaume puis la Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision¹⁴.

Les chaînes, hélices et ancres, étaient principalement fournies par les établissements de l'Etat. Les nombreuses chaînes des bateaux étaient construites exclusivement à Guérigny, avec toutes tailles de maillons pour tous les types de navires¹⁵. L'approvisionnement des ancres et hélices était plus disparate. Les hélices pouvaient aussi bien venir de chez Breguet¹⁶ comme de

¹ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales de mars 1902 pour le ministre. Marché du 5 mars 1902 pour 2285 Fr.

² SHD 4DD1 554. Marché du 5 avril 1905 et l'acte additionnel du 21 mars 1906. Pour 107 500 Fr.

³ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 19 février 1902 pour le ministre. Marché du 19 juin 1900. Transmetteur d'ordres.

⁴ Lieutenant de vaisseau G. Duchateau, *op. cit.*, p40.

⁵ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 29 juillet 1914. Compteurs, enregistreurs.

⁶ SHD BB8 1549. Marché de gré à gré après appel à la concurrence du 27 décembre 1912. Pour 19 000 Fr.

⁷ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 1^{er} juillet 1914 pour 25 000 Fr.

⁸ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre d'A. Croneau du 24 septembre 1913, pour l'entreprise Niclausse. Marché du 17 juillet 1913.

⁹ « Le Caïman, cuirassé d'escadre », *Revue maritime et coloniale*. Tome 85. 1885, p713. Deux pompes.

¹⁰ SHD 9DD1 40. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre *Diderot* au port de Brest pour l'année 1911.

¹¹ Lieutenant de vaisseau G. Duchateau, *op. cit.*, p40.

¹² SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 8 juillet 1914.

¹³ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 16 juillet 1914.

¹⁴ *Ibid.*, Marché du 17 décembre 1913. Pour les *Sané* et *Diane*.

¹⁵ SHD 1DD1 1900. Constructions navales. Etablissements. Minutes. Premier semestre 1900. Ordres des 23 et 25 janvier et 28 mai 1900, de la direction des constructions navales.

¹⁶ BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Lettre de mi-juillet 1905, du bureau administratif pour l'administrateur délégué de la maison Breguet. Celle du torpilleur n°294.

l'établissement d'Indret¹. Les arbres en acier forgé des hélices furent fondus au Creusot par Schneider². Pour les ancres, Byers en livra quelques-unes³ et les filets anti-torpilleurs étaient, très majoritairement, l'œuvre de MM. Bullivant et Cie⁴.

En somme, pour les éléments électriques et mécaniques de taille plus réduite, la production et l'innovation étant plus aisées, elles n'ont jamais pu être fournies exclusivement par une poignée d'entreprises. Hormis les filets et les pompes, il y eut toujours de petites entreprises compétitives, avec une production de qualité.

d. Le remplacement des éléments des navires

En plus de ses commandes primitives, l'industrie privée et parfois les établissements de la Marine étaient sans cesse sollicités par des commandes de chaudières et de machines de rechange. Ce phénomène touchait, principalement, les petites embarcations et il était permanent, mais il s'intensifia surtout dans les années 1890 et 1900, concernant surtout les torpilleurs. Dans les années 1890, les usines de la Marine ont changé les chaudières des torpilleurs⁵ car les problèmes sur ces fragiles bateaux se multiplièrent. Conformément à la volonté de la Jeune École, ils furent conservés et on remplaça leurs appareils évaporatoires. Au début du XX^e siècle, il est certain que c'est l'entreprise Normand qui a le plus bénéficié de ces commandes⁶ puisque c'est son brevet de chaudières multitubulaires qui a été utilisé, par elle et par les FCM et les ACL, pour fournir les rechanges⁷. La période était aussi propice au changement des chaudières d'autres bateaux qui étaient très utilisés, comme les navires coloniaux, cette fois par les CA de Provence⁸ et Niclausse en 1898-1899⁹.

Pour les navires plus neufs, les modifications se firent seulement sur des pièces des machines comme les roues à aubes des turbines Laval du *Protet* qui furent livrées par la maison

¹ SHD 1DD1 1100. Constructions navales—Etablissements—Minutes—2e semestre 1897. Dépêche du 7 août 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

² *Ibid.*, Dépêche du 27 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret. Marché du 15 juin 1897.

³ SHD 9DD1 50. Rapport des essais du croiseur-cuirassé Ernest Renan à Toulon en 1909.

⁴ SHD BB8 1549. Marché du 18 avril 1912. Ceux des cuirassés *Bretagne* et *Provence* ont coûté 300 000 Fr.

⁵ SHD BB8 998. Note sur la situation des travaux des torpilleurs à la dite du 6 mars 1894.

⁶ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapports du bureau des constructions navales des 13 janvier 18 février 1902 pour le ministre. Marchés du 11 septembre et 21 novembre 1901. 343 500 Fr.

⁷ *Ibid.* Rapports du bureau des constructions navales des 21 février et 22 mars 1902 pour le ministre. Marchés des 21 novembre 1900 et 28 août 1901. 348 900 Fr.

⁸ *Ibid.*, Rapport du bureau des constructions navales du 7 mars 1902 pour le ministre. Marché du 19 septembre 1900. Pour 80 800 Fr. Canonnière *Coccyte*.

⁹ SHD BB8 1902. Note du bureau des constructions navales du 23 mai 1897. *Requin*

Breguet en 1901, alors qu'il n'était en service que depuis 1899¹ ou le tuyautage des pompes Belleville² des machines du *Hoche*³ par Indret en 1897. Ce genre de menu changement touchait presque tous les navires, après de longues campagnes, et se faisait au profit des industries privées pour des prix non négligeables. Niclausse installa un appareil évaporatoire de rechange pour le *Jean-Bart*⁴. Belleville remplaça celui du *Hoche* en 1897 et 1898, pour 1,2 millions de Fr⁵. En tout, les transformations des chaudières des machines du *Magenta*, du *Marceau* et du *Neptune* ont coûté, pour chacun d'entre eux, 1,5 millions de francs⁶.

Il en était de même avec les canons qui, parfois, étaient modifiés pour mettre un navire au niveau offensif qu'exigeait une nouvelle mission ou des navires rivaux. Ces opérations restèrent assez rares, sauf une exception notable. En mai 1891, le ministre accepta le remplacement, en urgence, de certains canons de tous les navires cuirassés construits dans les années 1870 et de 17 canonnières par des canons à tir rapide. On remplaça 170 canons avec leurs affûts entre 1892 et 1895 par des canons valant 23 millions de Fr⁷. La dépense représentait tout de même, si on y ajoute le coût du remplacement, le prix d'un cuirassé de 1^{ère} classe mis en chantier entre 1891 et 1895, soit 26 à 27 millions de Fr⁸. Ces opérations se poursuivirent jusqu'à la fin de la décennie avec le *Terrible* qui changea ses canons de 420 par des canons de 340 avec masques frontaux en 1897 et le *Requin* qui se délesta des siens, un an plus tard, pour des canons de 274,4 en tourelles fermées, en plus du changement des chaudières qui lui coûta 2,2 millions⁹, soit un cinquième de son coût de revient initial.

e. *L'augmentation des prix des armes navales*

Le résultat de toutes ces modifications fut l'augmentation générale des prix de tous les types de navires et de toutes les classes. Comme le démontra Jacques Aben, cet accroissement ne relevait pas de l'« inflation militaire » car il était dû à une amélioration qualitative de la

¹ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 18 mars 1902 pour le ministre. Marché du 22 février 1901.

² SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2e semestre 1897. Dépêche du 9 septembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

³ *Ibid.*, Dépêche urgente du 16 août 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁴ *Ibid.*, Rapport du bureau des constructions navales du 27 janvier 1902 pour le ministre. Marché du 22 janvier 1902.

⁵ SHD BB8 1902. Note du bureau des constructions navales du 23 mai 1897.

⁶ SHD BB8 1900. Bilan de la marine en 1898. Titre III.

⁷ SHD BB8 2424-2. Note signée le 10 octobre 1891 par le général de brigade Du pan, directeur de l'artillerie ; vue et signée par le directeur du matériel Bienaimé et par le vice-amiral chef d'état-major général, Vignes.

⁸ SHD BB8 1900. Bilan de la marine en 1898. Titre III. La dépense est bien plus élevée si on y ajoute certaines modifications de chaudières les seuls *Dévastation* et *Amiral-Duperré* c'est plus de 2 millions de francs chacun.

⁹ SHD BB8 1902. Note du bureau des constructions navales du 23 mai 1897.

production¹. L'évolution la plus aisée à constater était celle des cuirassés et des croiseurs. Pour les cuirassés d'escadre, cette tendance ne datait pas des années 1870 puisque les prix étaient tirés à la hausse dès la fin de la décade 1850. Les blindages, chaudières et coques métalliques étaient la cause de cela. Tous les navires qui étaient sur cale en 1871 coûtaient en moyenne 8,8 millions à 991 Fr/t, montrant un sérieux renchérissement. Cependant, la flotte cuirassée de la III^e République vit une authentique explosion du prix de l'unité et surtout de la tonne. Le *Redoutable* commencé en 1873 valait 12,8 millions de francs² pour 1355 Fr/t, le *Hoche* coûta, en 1880, 20,56 millions³ pour 1895 Fr/t. Le rythme des augmentations était décennal. Les 27 millions de francs furent dépassés par le *Charles-Martel* en 1891⁴ à 2318 Fr/t. Ce niveau de prix fut conservé jusqu'en 1901 avec les cuirassés de la classe *Liberté* qui coûtaient, chacun, 36,2 millions et surtout les pré-dreadnoughts *Danton* en 1906 qui coûtaient 45 millions l'unité. En revanche, le prix de la tonne ne bougea plus, se stabilisant longtemps autour de 2400 Fr. En 1912, les cuirassés français étaient parmi les plus couteux au monde. Le *Courbet*, avec ses 65,6 millions de francs (2847 Fr/t) coûtait plus que ceux de tous les autres pays européens, sauf les russes et autant que les italiens *Conte-di-Cavour*⁵. Les autres cuirassés de 2^{ème} et 3^{ème} classes suivirent ce mouvement. Les garde-côtes valaient même plus, avec une tonne de 1961 Fr en 1880, pour le *Tonnant* qui coûta 10 millions.

Les croiseurs virent leurs prix augmenter principalement à cause du cuirassement qu'ils ont subi dans les années 1890 et du développement de leur artillerie. On est passé des *Lapérouse* de 2,6 millions (1120 Fr/t) et *Duquesne* de 6 millions de francs⁶ (1091 Fr/t) en 1876 aux *D'Entrecasteaux* de 17 millions en 1893 (2000 Fr/t), *Dupetit-Thouars*⁷ de 24,4 millions (2545 Fr/t) et *Jules-Michelet* de 30 millions en 1904 (2390 Fr/t).

Hormis ces deux types de bateaux, les autres embarcations n'ont pas subi ces augmentations à cause de la faiblesse de leur artillerie et de l'absence de blindage. En revanche, proportionnellement, les navires les plus petits ont été les plus chers, contredisant totalement l'argument financier de la Jeune École. La flotte cuirassée coûta effectivement trois à quatre fois moins cher que les nuées de torpilleurs et de contre-torpilleurs. En 1900, les contre-

¹ Jacques Aben, *op. cit.*, p110.

² SHD BB8 968. Prix de revient.

³ SHD BB8 983. Tableau des prix de revient de 6 cuirassés du 31 décembre 1893.

⁴ SHD BB8 1901. Prix de revient de cuirassés.

⁵ *Navigazette*, 13^e Année, Jeudi 1^{er} Janvier 1914, p5.

⁶ SHD BB8 968. Prix de revient.

⁷ SHD BB8 1901. Prix de revient.

torpilleurs de 300 t comme l'*Arbalète* valant 1,84 million l'unité¹, pour le prix excessif de 6133 Fr/t. Les plus lourds de 450 t² (3778 Fr/t), 800 t³ (3250 Fr/t) restaient, malgré tout, plus chers que les cuirassés. Les torpilleurs numérotés coûtaient en moyenne 500 000 Fr (5500 à 6500 Fr/t) et ceux de haute mer valaient en moyenne 4500 Fr/t⁴, sauf ceux des types *Audacieux*⁵ et *Cyclone*⁶ dont le prix de la tonne avoisinait les 8184 Fr. Les avisos⁷ et les canonnières⁸ ont des prix de la tonne moyen autour des 2000 Fr, mais les moins chers restaient les grands transports de type *Tonkin* qui coûtaient quelques 4,6 millions⁹ pour 800 Fr la tonne. Les sous-marins ont eu des prix des plus divers pour cause de l'évolution à la fois rapide et balbutiante de la technologique, passant du premier, le *Gymnote* de 100 000 Fr en 1888 (3333 Fr/t), aux torpilleurs sous-marins de type *Alose* de 365 000 Fr (5214 Fr/t), type *Rubis* de 586 250 Fr (1495 Fr/t), type *Pluviôse* de 817 000 Fr dans les années 1900 (2055 Fr/t) et aux sous-marins de haute mer *Gustave-Zédé*¹⁰ de 930 000 Fr en 1911 (1149 Fr/t).

Il y a, tout de même, quelque nuance à apporter. Si les prix des navires augmentaient cela se faisait entre les diverses classes successives, mais à l'intérieur de la même classe, on observait, plutôt, une baisse des prix des navires plus récents, du fait des économies d'échelle et de l'acquisition du savoir-faire qu'avaient bien constatées Werner Sombart en observant les effets économiques des constructions navales¹¹.

¹ SHD BB8 1901. Prix d'autres navires.

² SHD BB8 1549. Marché du 24 octobre 1906 et acte additionnel du 29 avril 1906.

³ SHD BB8 1549. Marché du 26 août 1908 et les actes additionnels du 11 janvier 1911 et du 29 mars 1911.

⁴ SHD BB8 1901. Prix de sous-marins et torpilleurs.

⁵ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport du bureau des constructions navales du 19 février 1902 pour le ministre. Marché du 21 septembre 1899.

⁶ SHD BB8 1901. Prix de sous-marins et torpilleurs.

⁷ SHD 4DD1 471. Marchés 1870 à 1880. Marché de gré à gré après appel à la concurrence du 11 juin 1877.

⁸ SHD BB8 853. Procès-verbal de la séance du 6 août 1879 du Conseil d'Amirauté. Tableau annexe n°3. Données principales des nouveaux bâtiments-types qui ont été introduits dans la flotte depuis 1872.

⁹ SHD BB8 968. Prix de revient.

¹⁰ SHD BB8 1901. Prix de sous-marins et torpilleurs.

¹¹ Werner Sombart, *Studienzur Entwicklungsgeschichte des modernen Kapitalismus. Zweiter Band : Krieg und Kapitalismus*, 1913, Verlag von Duncker et Humblot, Munich, p176.

Tableau n°18. Evolution des prix des cuirassés d'escadre¹

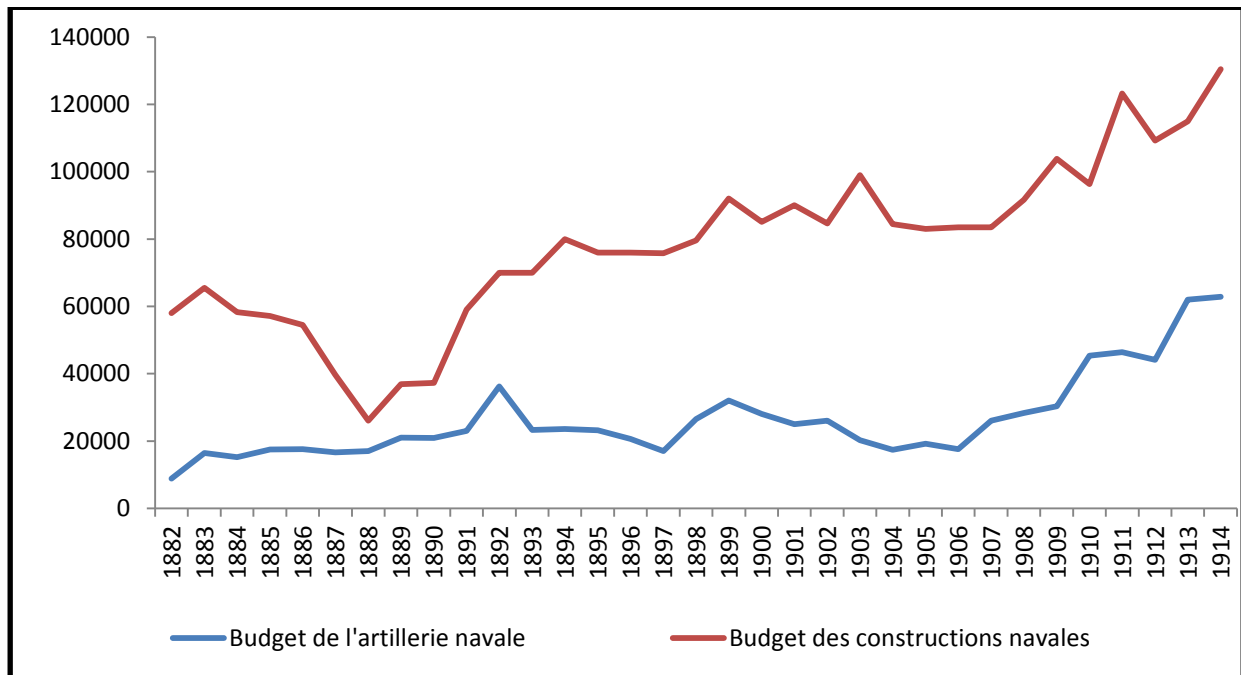
Classe	Tonnage	Années en chantier	Prix	Prix de la Tonne
<i>Suffren</i>	7800 t	1866-1870	4 800 000 Fr	615 Fr
<i>Richelieu</i>	9100 t	1868-1873	9 157 000 Fr	1006 Fr
<i>Colbert – Trident</i>	8750 t	1870-1876	9 000 000 Fr	1029 Fr
<i>Redoutable</i>	9430 t	1873-1876	12 800 000 Fr	1357 Fr
<i>Dévastation – Courbet</i>	10 500 t	1875-1882	13 000 000 Fr	1238 Fr
<i>Amiral-Duperré</i>	11 200 t	1876-1879	14 900 000 Fr	1330 Fr
Classe <i>Amiral-Baudin</i>	12 000 t	1879-1885	20 600 000 Fr	1717 Fr
<i>Hoche</i>	11 000 t	1880-1886	20 600 000 Fr	1873 Fr
Classe <i>Marceau</i>	11 000 t	1882-1890	19 000 000 Fr	1727 Fr
« Flotte d'échantillon »	12 000 t	1891-1896	27 000 000 Fr	2250 Fr
Classe <i>Charlemagne</i>	12 200 t	1893-1896	27 500 000 Fr	2254 Fr
<i>Iéna – Suffren</i>	12 000 t	1897-1899	30 000 000 Fr	2500 Fr
Classe <i>République</i>	15 000 t	1901-1905	38 000 000 Fr	2530 Fr
Classe <i>Danton</i>	18 350 t	1906-1909	52 000 000 Fr	2830 Fr
Classe <i>Courbet</i>	23 400 t	1910-1912	66 000 000 Fr	2820 Fr

L'armement des navires, également travaillé par l'innovation permanente, suivait aussi cette courbe haussière des prix. C'était surtout le cas de l'artillerie qui vit la valeur des canons et de leurs accessoires, à calibre égal, littéralement « exploser ». Le canon de 100 mm passa de 6200 Fr pour le modèle 1875 à 22 000 Fr pour le modèle 1892 long Système Canet. Plus spectaculaire encore, celui de 138 mm, passa de 4120 Fr pour le modèle 1870 à 27 700 Fr pour le modèle 1893². Ceci expliquait que le budget de l'artillerie navale ait presque été multiplié par huit entre 1882 et 1914, alors que celui des constructions navales ait juste doublé.

¹ J.O.R.F/L – D du 7 avril 1910. Loi du 5 avril 1910. J.O.R.F/L – D du 14 avril 1911. Loi du 13 avril 1911. Ingénieur Dislère, « La marine cuirassée. Liste général de la flotte cuirassée. Suite et fin », *Revue maritime et coloniale*. Tome 38. Mars 1873, p1022-1023. *Navigazette*, 13^e Année, Jeudi 1er Janvier 1914, p5. Gaston Moch, *op. cit.*, p216. SHD 1DD1 1250. SHD 4DD1 471. SHD BB8 853. SHD BB8 968. SHD BB8 983. SHD BB8 2424-5. SHD BB8 1901. J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922. Intervention du député Jean Locquin.

² *Carnet de l'officier*. 8^e Année — 1886, Berger-Levrault et Cie, Paris, p84-85. SHD BB8 1902. Liste de tous les prix des canons en usage dans la marine française. Document remis par la fonderie de Ruelle.

Graphique n°9. Evolution du budget de l'artillerie de Marine (milliers de Fr)¹



L'évolution du prix des torpilles, elle, n'avait pas une logique aussi claire. La torpille Whitehead de 1876 coûtait plus chère que les torpilles françaises, mais ces dernières étant produites en trop petite quantité, n'arrivèrent pas à faire valoir leur meilleur élément de compétitivité.

Tableau n°19. Evolution du prix des torpilles²

Modèle de torpille	Prix
Whitehead Mle 1876	11 625 Fr
Mle 1877	7725 Fr
Mle 1878 (Indret)	5660 Fr
Mle 1880 4,42 m	7625 Fr
Mle 1880 5,75 m	8815 Fr
Mle 1885 4,42 m	7100 Fr
Mle 1885 5,75 m	8200 Fr
Mle 1886 4,42 m	6925 Fr
Mle 1886 5,75 m	8420 Fr

De fait, se créa un tissu industriel public et privé, interconnecté qui accaparait la totalité des commandes du marché national des armes navales. L'offre qu'il y proposait était en totale osmose avec la demande étatique et débouchait sur des achats permanents de produits diversifié de plus en plus chers. Pour servir ce système, se mit en place un ensemble de protocoles et de processus qui avaient pour but d'en normaliser la marche.

¹ J.O.R.F/L – D. Lois de finances portant règlement définitifs des budgets des exercices entre 1882 et 1914.

² Alfred Ledieu et Ernest Cadiat. *Le Nouveau matériel naval*. Tome I. 1889, Dunod, Paris, p683-686.

D. Le processus de production et des innovations permanentes

1. Le processus de production d'un navire de guerre

a. La conception des navires de guerre et prises de décisions

Le processus qui menait jusqu'à l'entrée en service d'un bateau de guerre se divisait en diverses étapes. Commencant par la conception technique, il passait par la traduction financière des besoins pour arriver jusqu'au long processus de production dans les chantiers puis à l'eau, qui pouvait prendre plusieurs années pour les grandes unités. Les relations entre les concepteurs des navires tels que les textes réglementaires les avaient réglées étaient, dans les faits, plus complexes que ce que prévoyait la rigidité normative. Tous les acteurs du système, affirmaient que le navire de guerre résultait toujours d'un compromis entre les différents intérêts : militaire, technologique et financier¹. Le Conseil des Travaux, la Direction des constructions navales, l'état-major et le ministre se voyaient, en plus, obligés de composer avec les entreprises privées.

Si le choix des plans et la décision des mises en chantiers dépendaient toujours d'un ordre formel du ministre, sauf pour quelques cas où il délégua sa signature, il est certain qu'il intervenait davantage sur les plans dans les années 1870 et 1880. La vie d'un navire, du moment de sa conception jusqu'à sa condamnation, dépendait de son bon vouloir. Les marchés pour la construction des coques, des machines motrices et évaporatoires et pour l'armement étaient également signés de sa main.

Si ce fut le Conseil des travaux qui rédigea le programme pour le croiseur à grande vitesse le 28 février 1870², en 1872 le ministre Pothuau approuva, lui-même, les plans de Bertin pour un projet de corvette de flottaison³. C'est encore le ministre en personne, qui coordonna la collaboration de ses services, notamment Ruelle avec les FCM⁴. Tous ceux qui étaient dans l'administration à ce moment-là, tel l'ingénieur Lemaire, faisaient le même constat⁵. Les canonnières type *Achéron*, les avisos type *Bombe*, les torpilleurs de 35 m, les croiseurs *Davout*, *Suchet*, *Forbin* et *Surcouf* ont été mis en chantiers sans que le Conseil des travaux ne délibérât. Parfois, on soumettait des projets à ce dernier, tout en ayant pris certaines décisions techniques

¹ Charles Doyère, « Etude des variations du déplacement d'un navire suivant les conditions du programme imposé », *Revue maritime*. Tome 148. 1901, p233.

² SHD BB8 1032. Enregistrement des affaires conseil des travaux (1869-1872).

³ SHD BB8 771. Lettre du 13 août 1872, depuis Versailles, du cabinet du ministre Pothuau pour l'ingénieur Bertin. Il se permit de juger « désastreux » de mettre les projectiles dans une cellule étroite.

⁴ SHD BB8 771. Lettre du 26 septembre 1874 du ministre.

⁵ SHD BB8 987. Séance de la commission extraparlamentaire du 18 janvier 1896. Audition du directeur des constructions navales, et directeur du matériel Bertin.

comme pour les cuirassés *Lazard-Carnot*, *Charles-Martel*, *Charlemagne* et *Saint-Louis*¹. Pour le vice-amiral Duperré, il n'y avait qu'une seule responsabilité au sein du ministère : c'était celle du ministre, étant donné que les plans et les avis des Conseils et directions n'étaient que des propositions. Pendant le *ministerium* de l'amiral Jauréguiberry, les programmes et plans entre lui, le directeur du matériel et le chef du service technique de Bussy étaient élaborés, sans contrôle². En 1876, ce ministre se reposait sur un cercle restreint, comprenant l'inspecteur général du génie maritime M. Gervaise et quelques rares amiraux, avant de mettre en chantier des navires pour compléter le programme de 1872³. Les ingénieurs proposaient leurs projets de navires et le ministre choisissait⁴, même si les Conseils d'Amirauté et des travaux continuaient à délibérer, adoptant en 1871-1872 le programme des cuirassés⁵, des croiseurs⁶, des avisos⁷ et des torpilleurs⁸.

A partir des années 1880, les institutions commencèrent à fonctionner un peu plus respectueusement des textes. Les ingénieurs envoyaient en très grand nombre leurs projets pour toutes les sortes de navires⁹. Les entreprises privées en faisaient exactement de même¹⁰. Le Conseil des Travaux étudiait réellement toutes les modifications sur les projets de navires et projets qui venaient de la Section Technique¹¹. Les ministres étaient globalement dans un esprit de collaboration avec les Conseils, l'état-major et les directions. Malgré l'émergence de la Jeune École et la défiance de certains ministres vis-à-vis des officiers de marine, lorsqu'il fallut décider de la conception des cuirassés de 15 000 t, en 1899, le ministre convoqua le Conseil

¹ SHD BB8 987. Commission extraparlamentaire de la marine. 4^{ème} séance du 17 mars 1894. Audition du vice-amiral Duperré, président du conseil des travaux. Le ministre avait déjà choisi leurs déplacements.

² SHD BB8 986. Séance de la commission extraparlamentaire du 3 mars 1894. Audition du directeur des constructions navales, directeur du matériel, M. Lemaire.

³ SHD BB8 751. Lettre confidentielle du 17 février 1876, le ministre de la Marine, le vice-amiral Jauréguiberry, pour le président du conseil d'amirauté, et l'inspecteur général du génie maritime, M. Gervaise.

⁴ SHD BB8 1032. Enregistrement des affaires conseil des travaux (1869-1872).

⁵ La Défense sous la Troisième République, *op. cit.*, Document N°4. Conseil des travaux. Séance du 18 octobre 1871, présidé par le vice-amiral Bouchard. Détermination des types devant entrer dans la nouvelle composition de la flotte - Programme de cuirassé de 1^{ère} classe. Adoption à l'unanimité des propositions.

Document N°5. Conseil des travaux. Séance du 25 octobre 1871. Programme de cuirassé de 2^{ème} classe.

Document N°6. Conseil des travaux. Séance du 27 octobre 1871. Programme des modifications à apporter aux frégates et corvettes cuirassées actuellement en chantier. Adoption à l'unanimité des propositions.

Document N°19. Conseil des travaux. Séance du 21 juin 1872. Projets de cuirassé de 1^{ère} classe, p296.

⁶ *Ibid.*, Document N°8. Conseil des travaux. Séance du 16 décembre 1871. Programme des croiseurs de 1^{ère} et 2^{ème} classe, p104 et 109. Le conseil choisit les projets des ingénieurs Berrier-Fontaine.

⁷ *Ibid.*, Document N°9. Conseil des travaux. Séance du 5 janvier 1872. Programme d'avisos de 1^{ère} et 2^{ème} classes.

⁸ *Ibid.*, Document N°10. Conseil des travaux. Séance du 16 janvier 1872. Études et expériences au sujet des bateaux porte-torpilles (dossier envoyé au conseil des travaux par le directeur du matériel par ordre du ministre).

Document N°17. Conseil des travaux. Séance du 26 mars 1872. Projet de bateau porte-torpilles rédigées par le sous ingénieur Clément. p259.

⁹ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. 26 séances entre le 13 janvier 1892 et le 24 mai 1898.

¹⁰ *Ibid.*, 13 séances du 3 mai 1892 au 29 avril 1902.

¹¹ *Ibid.*, Séance du 27 juillet 1897

Supérieur. S'il rappela qu'il était le seul décideur et responsable des choix des bateaux, il confessa aux officiers « qu'il ne saurait trop s'entourer, afin de prendre en connaissance de cause les déterminations nécessaires »¹. Cette attitude resta immuable – hormis sous Pelletan – jusqu'en 1913 et 1914. Tous ces acteurs discutèrent ensemble des caractéristiques des torpilleurs de haute mer², des éclaireurs d'escadre³ ou de l'armement des cuirassés⁴ et le ministre se trouvait souvent être l'arbitre des débats.

Par exemples, le cas des cuirassés de 23 550 t avait été âprement discuté au Conseil supérieur et au Comité technique. Les officiers de marine et les ingénieurs s'accrochèrent sur le tonnage, la vitesse, l'armement et même sur la hauteur franc-bord à l'avant que l'ingénieur Maurice et l'amiral Salaün voulaient surélevée pour défendre le bâtiment « contre la mer », contre l'avis des ingénieurs Pluyette et Lejeune. Après un va-et-vient entre les expertises techniques de la Direction et du Service technique des constructions navales, de l'Etat-major général et du Comité technique pour imposer leurs vues, finalement, ils se mirent d'accord⁵, sans même l'intervention du ministre qui ne fit, par la suite, qu'avaliser leurs choix.

En revanche, l'intervention du ministre se faisait assez peu sentir dans la négociation des contrats, rôle dévolu à la Commission des machines et du grand outillage qui parafait les textes directement avec les représentants des sociétés. En 1876, son délégué, l'ingénieur Jaÿ, négociait le prix de la coque d'un transport de type *Mytho* avec l'administrateur délégué des FCM, M. Jouët-Pastré, à partir d'un prix que la Commission avait fixé d'avance, estimant le bénéfice de l'entreprise à 183 000 Fr. Même si l'entreprise considérait que la Marine avait sous-évalué son prix de revient, elle s'y plia et signa le contrat⁶.

Les contrats étaient composés à l'identique. Une partie contenait les spécifications techniques à respecter. La seconde part, plus strictement commerciale, réglait le prix, les différentes échéances de paiements ainsi que, et cela était très important, les retenues et pénalités pour les manquements, tant sur le plan purement technologique que pour les délais de livraisons. Pour éviter les retards si coûteux et dangereux sur le plan stratégique, l'échelonnement des paiements était indexé sur des opérations industrielles très précises. Pour

¹ SHD BB8 1901. Convocation du conseil supérieur de la Marine. 15 février 1899.

² SHD BB8 2424-17. Comptes rendus secrets de la séance du Conseil supérieur de la Marine du 30 avril 1913. Rapport du 27 mars 1913.

³ *Ibid.*, Séances du Conseil Supérieur de la Marine des 14 et 17 mars 1913.

⁴ *Ibid.*, Compte rendu secret de la séance du 24 novembre 1913. Rapport secret du contre-amiral de Bon.

⁵ SHD BB8 1004-9. Dans les séances du 2 et du 6 décembre 1911, le Comité technique de la marine.

⁶ SHD BB8 771. Lettre du 22 juillet 1876 de Jouët-Pastré pour le ministre de la Marine. Rencontre du 18 juillet 1876. 2,7 millions de francs dont 1,2 million pour les matières et 670 000 Fr pour la main-d'œuvre.

exemple, les 2,5 millions de Fr pour le contre-torpilleur *Casque* devaient être payés aux FCM en plus de deux ans, entre 1909 et 1911. Les six paiements commençaient après l'exécution des tracés et pour l'émission des principales commandes des matériaux de la coque, suivi par les autres pour le forgeage de la coque et des principales pièces, le montage à bord des machines et des chaudières, la présentation en recette au port destinataire, l'admission en recette définitive et la dernière après l'expiration du délai de garantie et le règlement des pénalités¹. L'échéancier pouvait être encore plus long, avec plus d'une dizaine de paiements.

S'ajoutait à cela l'introduction massive et généralisée des actes additionnels aux marchés pour apporter des modifications techniques non prévues par les marchés primitifs, gonflant les plus-values ou au contraire appliquant des moins-values. Ils étaient dus au temps de construction élevé, à l'inventivité des ingénieurs de la Marine et à l'apparition de problèmes techniques réels lors des travaux en ateliers que même la projection scientifique théorique ne permettait pas de connaître à l'avance. Pour les grandes unités d'une complexité mécanique extrême, il n'était pas rare de trouver plus d'une dizaine d'ajouts contractuels.

Ces contrats et actes additionnels étaient construits exactement de la même façon pour toutes les livraisons des machines motrices et évaporatoires², d'artillerie³ ou des plaques de blindage. Pour ces dernières, vu l'entente commerciale entre les groupes sidérurgiques dans leur syndicat, on divisait les commandes en lots, à construire chacun par trois ou quatre sociétés à qui l'on faisait signer des contrats identiques, le même jour. Ainsi, la Cie de Saint-Etienne, Schneider, Châtillon-Commentry et Marine et Homécourt se sont engagées ensemble, le 30 mars 1912, à fournir les plaques en acier cémenté pour les ceintures des premiers dreadnoughts français, *Bretagne* et *Provence*⁴.

Tous ces marchés et actes additionnels signés par la Commission des machines et du grand outillage ne devenaient effectifs que lorsque le ministre les frappait du sceau de son approbation. Il le faisait surtout pour les unités les plus importantes comme Delcassé qui, de mars 1912 à juin 1914, parafa plusieurs dizaines de contrats et actes additionnels pour les éléments des cuirassés de la classe *Bretagne*⁵. Il délégua cette fonction sur certains marchés à

¹ SHD BB8 1549. Marché du 2 décembre 1908.

² SHD 4DD1 517. Marché du 12 juillet 1911 avec les établissements Delaunay-Belleville.

³ SHD BB8 1549. Marché du 23 janvier 1889 avec M. J. Farcot.

⁴ *Ibid.*, Quatre marchés du 30 mars 1912 approuvés le 30 avril 1912 par le ministre Delcassé en personne.

⁵ *Ibid.*

son chef de cabinet et au sous-secrétaire d'Etat à la Marine¹. Il arriva que le directeur des constructions navales comme M. Dudebout, le 3 novembre 1906,² ou celui du matériel comme Bertin, le 25 novembre 1892³, signent à sa place, mais c'était toujours « par son ordre ». A la veille du conflit mondial, le ministre Victor Augagneur approuva lui-même tous les contrats, même ceux de l'achat de licence auprès de la Cie Electro-Mécanique qui livra plusieurs brevets pour la construction des turbines Parsons⁴.

b. Le travail administration des directions et bureaux

Le travail du Bureau des constructions navales commençait dès que l'ordre de mise en chantier était prononcé par le ministre et ne se terminait que lorsque l'objet du contrat finissait de passer en recette devant les Commissions d'essais locales, spéciales ou permanentes. Après l'ordre de mise en chantier, le Bureau des constructions navales devenait l'exécutant administratif de la construction. Se transformant en réceptacle de toutes les informations (ministre, état-major, arsenaux, établissements, constructeurs, service de la surveillance) qu'il transmettait à qui de droit, il veillait à la bonne exécution des opérations demandées.

Le Bureau des constructions navales était central dans le choix des fournisseurs car c'était lui qui envoyait ses ingénieurs pour constater les réelles capacités de production des fournisseurs candidats, avant de donner son avis⁵. Chaque année, c'était aussi lui qui annonçait aux industriels l'approbation par le ministre de leurs marchés ou actes additionnels afin qu'ils commencent à préparer la production, comme en 1913 avec Niclausse⁶ et Augustin Normand⁷. S'occupant aussi des opérations financières, il leur notifiât les très nombreuses, et parfois lourdes, pénalités qu'ils devaient subir pour des retards sur les échéances ou les rabais, là encore en 1913 contre Schneider et Cie⁸ ou en 1903 contre les FCM⁹. Des défauts en

¹ *Ibid.*, Marché du 16 février 1910, par les ACL pour le contre-torpilleur d'escadre, *Capitaine-Mehl*. Il est approuvé le 9 juin 1910 par le sous-secrétaire d'Etat à la marine Henry Chéron.

² *Ibid.*, Marché du 24 octobre 1906 par les CA de Saint-Nazaire pour la fourniture du contre-torpilleur d'escadre *Carabinier*.

³ *Ibid.*, Acte additionnel du 13 novembre 1895 au marché du 3 mars 1892 pour la fourniture des tourelles cuirassées du *Carnot* par Marine et Chemins de fer.

⁴ SHD 4DD1 517. Marché du 1^{er} juillet 1914 pour la session à la Marine de la licence de construction des turbines Parsons. La Marine paie 500 000 Fr pour utiliser 32 brevets dont les plus récents datent de 1912 pour construire les turbines à Indret. En plus elle donne 6 à 4,5 Fr par cheval à la société.

⁵ SHD 1DD1 715. Constructions navales. Surveillance. Minutes. 1885. Note du 8 mai 1885, de la Direction des constructions navales pour le service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

⁶ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre du 24 septembre 1913 d'A. Croneau pour Niclausse. Marché du 17 juillet 1913.

⁷ *Ibid.*, Lettre du 29 octobre 1913 de G. Romazzotti aux CA Augustin Normand. Marché du 22 octobre 1913.

⁸ *Ibid.*, Lettre du 16 octobre 1913 d'A. Croneau pour Schneider et Cie. Marché du 30 mars 1912.

⁹ SHD 1DD1 1320. Constructions navales. Particuliers. 1^{er} trimestre 1903.

1908 ont été à l'origine de pareilles sanctions contre la Cie de Saint-Étienne¹. Il leur annonçait si des pénalités étaient remboursées comme pour Chatillon-Commentry² ou si l'exonération était rejetée comme ce fut le cas pour les CAG qui ont voulu faire effacer un rabais de 98 000 Fr³. Le Bureau annonçait également les liquidations des marchés après les livraisons et passages en recette et réglait les détails purement formels et administratifs en réclamant les envois de factures pour que les paiements soient effectués, comme en 1905 avec la Cie de Saint-Étienne⁴ ou en 1913 aux ACB⁵ et à Breguet⁶. Il avait déjà pressé ce dernier de présenter sa production en recette⁷ car c'était également une de ses missions que de rappeler aux entreprises que le moment était venu de fournir la commande. De la même manière, le 4 février 1885, il demanda au Service de la surveillance des travaux de réclamer à MM. Fraissinet de faire travailler ses ouvriers de nuit afin de finir des chaudières à temps⁸. Se chargeant aussi des questions techniques, le Bureau des Constructions navales présentait les résultats des plaques d'essais aux sidérurgistes en leur renvoyant des photographies de la cuirasse après les épreuves de tirs, réussies⁹ ou non¹⁰.

Cependant, la normalisation et la systématisation de ces opérations parfaitement coordonnées ne se firent qu'assez progressivement. Au début des années 1870, certaines demandes de documents et d'informations pouvaient connaître des échecs. En 1873, la Direction du Matériel se montra incapable d'envoyer à Toulon les marchés d'un navire car ils étaient, apparemment, perdus¹¹. La plus grande partie des opérations de constructions se faisait directement au sein des services techniques des arsenaux et établissements. L'administration centrale jouait un rôle primordial dans leur coordination. Ce rôle, de plus en plus important, a atteint son apogée durant les années de constructions navales massives, c'est-à-dire les années 1890-1900. La Direction du matériel s'immisçait dans les détails techniques les plus précis et n'hésitait pas, parfois, à prendre la direction des opérations en donnant des ordres clairs comme

¹ SHD 1DD1 1480. Constructions navales. Minutes. Établissements. 2^e semestre 1908.

² SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre du 2 décembre 1913 d'A. Croneau pour Chatillon, Commentry et Neuves Maisons.

³ *Ibid.*, Lettre du 10 décembre 1913 d'A. Croneau pour les CAG. Marché du 26 août 1908.

⁴ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Dépêche du bureau administratif pour l'administrateur délégué de l'entreprise.

⁵ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettre du 18 décembre 1913 d'A. Croneau pour les ACB à propos du solde du prix du contre-torpilleur *Faulx*.

⁶ *Ibid.*, Lettre du 29 octobre 1913 d'A. Croneau à la maison Breguet. Paiement de la somme de 250 000 Fr.

⁷ *Ibid.*, Lettre du 25 novembre 1913 d'A. Croneau à la maison Breguet.

⁸ SHD 1DD1 715. Constructions navales. Surveillance. Minutes. 1885.

⁹ SHD 1DD1 1320. Constructions navales. Particuliers. 1^{er} trimestre 1903. Deux lettres du 9 janvier 1903 du Bureau technique pour Marrel et Schneider. Plaques des tourelles des *Jules-Ferry* et *Léon-Gambetta*.

¹⁰ *Ibid.*, Lettre de mi-janvier 1903, pour Schneider.

¹¹ SHD BB8 761. Dépêche télégraphique du 8 avril 1873 du préfet maritime de Toulon pour le ministère. Dépêche télégraphique du 21 février 1873 du ministère pour le préfet maritime de Toulon.

ce fut le cas en février 1897, sur des questions de tuyautage, d'envois de chaudières, de validation de cahier des charges pour des commandes des établissements ou d'essais d'appareils évaporatoires¹. Elle donnait aussi les ordres pour la conduite des essais².

C'est le Bureau des constructions navales qui suivait le déroulement technique de la construction dans les chantiers privés, discutant avec leurs ingénieurs des propositions de modifications que ces derniers faisaient. Augustin Normand, inventeur reconnu pour son excellence par la Marine, fit des propositions sur le *Sirocco* en 1903³ qui furent acceptées et finirent par un marché en février⁴. Deux ans plus tard, à l'été 1905, ses propositions sur le contre-torpilleur type *Claymore* allaient à l'encontre de l'opinion du Comité technique⁵ et c'est le Bureau qui trancha en septembre en adoptant la moitié⁶. C'est aussi le Bureau qui mettait en relation les entreprises engagées sur le même navire, annonçant aux uns et aux autres la nature et le délai des travaux que les autres constructeurs s'étaient vu confier afin que le travail fût plus coordonné. Cela était très visible lorsqu'en février 1903 on informa les ACL que Delaunay-Belleville allait leur livrer l'appareil évaporatoire du *Liberté*, construit dans l'usine nantaise⁷. Enfin, c'est au Bureau que s'adressaient les entreprises lorsqu'elles souhaitaient réclamer des délais supplémentaires, comme Fives-Lille en 1903⁸.

Le travail du Bureau était du même ordre lorsque la construction se faisait dans un arsenal puisque, là aussi, il surveillait de près tout le déroulement de la construction. Certains actes lui échappaient, ce qui a été beaucoup critiqué, mais pour les grandes lignes et même des détails techniques très pointus, c'est lui qui prenait les décisions. Il transmettait les circulaires d'installation du ministre, comme en 1905 à Cherbourg et Toulon pour les tubes lance-torpilles

¹ SHD BB8 800. Dépêche télégraphique du 1^{er} février 1897 du bureau des constructions navales pour l'arsenal de Cherbourg. Deux dépêches télégraphiques du 23 février 1897 du directeur du matériel, pour l'établissement d'Indret et pour l'arsenal de Cherbourg.

SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Quatre dépêches du Bureau des constructions navales des 21 juillet 1897, 16 août, 29 septembre 1897, 18 octobre, 23 octobre 1897, pour le directeur de l'établissement d'Indret.

² SHD BB8 799. Dépêche télégraphique du 20 juin 1896, le bureau des constructions navales pour l'établissement d'Indret. Il demande un « essai à outrance du *Carnot* ».

Dépêche télégraphique du 20 mai 1896 de la direction du matériel, pour Brest. Essais du croiseur *Descartes*.

³ SHD 1DD1 1320. Constructions navales. Particuliers. 1^{er} trimestre 1903. Fin janvier 1903, Augustin Normand et le Bureau des constructions navales échange des propositions.

⁴ SHD 1DD1 1320. Constructions navales. Particuliers. 1^{er} trimestre 1903. Marché le 4 février 1903.

⁵ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Entre juin et août 1905, le bureau technique discute, par lettres avec Augustin Normand.

⁶ *Ibid.*, Lettre du 9 septembre 1905 du bureau technique pour Augustin Normand.

⁷ SHD 1 DD1 1320. Constructions navales. Particuliers. 1^{er} trimestre 1903. Lettre du 26 février 1903 de la Direction centrale des constructions navales pour les ACL. Marché du 2 février 1903.

⁸ *Ibid.*, Lettre du 3 janvier 1903 des administrateurs de Fives-Lille pour le Bureau des constructions navales.

des sous-marins de type *Emeraude*¹, et les ordres de mise en chantier. En 1912, le Service technique transmet tous les ordres de travaux du ministre Delcassé pour les cuirassés type *Bretagne* aux arsenaux², à Indret pour les chaudières³ et à Guérigny pour les plaques du pont, avec le délai de livraison⁴. Il transmet, même, les plans des sous-marins de 320 t à Toulon pour qu'on y entame la construction⁵.

Le Bureau des Constructions navales coordonnait le travail industriel entre les arsenaux et les nombreuses entreprises travaillant sur les bateaux comme pour le torpilleur N°294, entre la maison Breguet et l'arsenal de Brest en 1905⁶, ou entre Toulon et les CAG en 1894⁷. Lorsqu'un établissement ou un arsenal pensait judicieux d'appliquer des rabais, c'est à lui qu'il faisait remonter les résultats des recettes défectueuses comme le fit Guérigny en 1897, pour les plaques de 40 mm des masques et de redoutes du *Guichen* et du *Châteaurenault*⁸.

C'est encore lui qui se chargeait de la centralisation des activités des différents services de la surveillance des travaux. Il collectait leurs rapports, comme en 1885 avec la recette de quatre chaudières par Fives-Lille⁹, leur donnait des directives et choisissait leurs membres. En 1897, il envoya le chef ouvrier Stiot, de Guérigny à Rive-de-Gier¹⁰, et à l'été 1909, il chercha des ouvriers intéressés pour les postes de surveillants techniques pour Saint-Chamond, Saint-Denis, Douai et Fiume¹¹. Le Service de surveillance était son interface de dialogue technique avec les fournisseurs, comme 1885 lorsqu'il lui demanda de s'informer auprès de Claparède sur

¹ SHD 1DD1 1360. Constructions navales. Circulaires. 3^e trimestre 1905. Circulaire « secret et urgent » du 5 juillet 1905, pour leur installer torpilles de 450 mm modèle 1892.

² SHD 1DD1 1950. Service technique des constructions navales. Minutes. Toulon-Etablissements. 1912.

³ *Ibid.*, Dépêche de début avril 1912 de Théophile Declassé pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁴ *Ibid.*, Dépêche de début avril 1912 du directeur des constructions navales pour le directeur de Guérigny.

⁵ *Ibid.*, Dépêche ministérielle du 29 juillet 1912 de Théophile Declassé, pour le préfet maritime de Toulon.

⁶ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3^e trimestre 1905. Lettre de mi-juillet 1905 du bureau administratif à l'administrateur délégué de la maison Breguet pour répondre à sa demande du 22 mai 1905.

⁷ SHD 1DD1 1000. Constructions navales. Minutes. Toulon. 4^e trimestre 1894. Le 28 octobre 1894, la direction des constructions navales demande au préfet maritime de Toulon d'envoyer aux FCG plusieurs pièces.

⁸ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Dépêche du 13 septembre 1897, du bureau des constructions navales pour directeur de l'établissement de Guérigny.

⁹ SHD 1DD1 715. Constructions navales. Surveillance. Minutes. 1885. Note du 3 janvier 1885 de la Direction centrale des constructions navales pour le service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

¹⁰ *Ibid.*, Dépêche du 6 juillet 1897 du bureau des constructions navales pour Guérigny.

¹¹ SHD 1DD1 1500. Constructions navales. Circulaires. 3^e trimestre 1909. Deux circulaires dans les arsenaux et établissements les 11 juillet et 15 septembre 1909.

les raisons d'un surpoids d'appareils¹ ou d'informer les CA Normand que ses modifications de chaudières étaient en bonne voie d'être acceptées².

Le Bureau réglait l'allocation, la meilleure des matières présentes dans les arsenaux et provoquait des envois massifs entre eux³. La logistique des transports entre les ports et établissements lui revenait. En 1897, il avait prévu bien en amont la date à laquelle sera prêt l'appareil évaporatoire, type *Courbet*, à Indret, pour le faire embarquer à Saint-Nazaire, en réglant « les mouvements des transports affectés aux services du littoral »⁴. Cela n'était pas un menu travail, tant les transferts de matériel étaient massifs entre les arsenaux. Entre 1884 et 1893, le service d'artillerie de l'arsenal de Toulon a transféré vers les autres établissements, par voie de chemin de fer, du matériel pour une valeur totale de 5 797 000 Fr. Les envois étaient également faits par des steamers⁵. En 1886, Lorient a reçu du matériel d'artillerie de la part des autres ports, d'une valeur de 1 790 000 Fr⁶. Le Bureau des constructions navales avait la totale possibilité de mettre en rapport différents établissements de la Marine afin qu'ils échangent certains de leurs stocks dont ils n'avaient pas besoin⁷. Il a même lancé, en octobre 1897, des constructions de trois chaudières type Guyot pour équiper des torpilleurs de 34 m basés à Toulon puis annula cette commande en novembre⁸. La Direction de l'artillerie avait un rôle un peu analogue puisqu'elle gérait la production de canons. Il lui arriva d'en changer la destination, comme en 1897 avec ceux produits par Ruelle pour les cuirassés et croiseurs⁹.

C'est le Bureau qui transmettait des ordres du ministre de hâter les travaux d'achèvements pour des missions spéciales imminentes, comme en 1891 avec le *Marceau* à Toulon ou en 1897¹⁰ avec l'appareil moteur de l'avisotransport *Vaucluse* à Indret¹. Il

¹ SHD 1DD1 715. Constructions navales. Surveillance. Minutes. 1885. Note du 7 janvier 1885 de la direction des constructions navales pour le service de la surveillance des travaux.

² *Ibid.*, Dépêche du 6 février 1885, de la Direction des constructions navales pour le service de la surveillance des travaux. Il ne manque plus que l'accord du ministre.

³ SHD 1DD1 1340. Constructions navales. Lorient. 1^{er} trimestre 1907. 3 t de zinc blanc de Cherbourg à Lorient.

⁴ SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du 15 septembre 1897 de Touchard et du sous-chef de bureau du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁵ SHD BB8 1797. Groupe comptable de l'artillerie du port de Toulon. 27 août 1894.

⁶ SHD BB8 1797. Magasin des constructions navales du port de Lorient.

⁷ SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du 4 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny. Pour recevoir du laiton d'Indret.

⁸ *Ibid.*, Trois dépêches des 9 octobre, 29 octobre et 24 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁹ *Ibid.*, Dépêche du 1^{er} juillet 1897 de la Direction de l'artillerie pour le directeur de la fonderie de la marine à Ruelle. Parmi eux, les *Iéna*, *Amiral-Baudin*, *Formidable*, *Jurien-de-la-Gravière*, *Jeanne-d'Arc*, etc.

¹⁰ SHD 1DD1 1900. Constructions navales. Toulon. Minutes. Premier trimestre 1891. Dépêche confidentielle du 18 février 1891, du ministre de la marine Barbey au préfet maritime de Toulon.

demandait aux ports et établissements les besoins pour les productions qui leur étaient confiées, comme à l'arsenal de Brest en 1897². Lorsque les établissements souhaitaient une rallonge budgétaire, c'est vers le Bureau des constructions navales qu'ils se tournaient, comme Indret en 1897, avec plus ou moins de succès³. Parfois, c'est même lui qui proposait une « nouvelle dotation » pour réduire le disponible « considérable » qui pouvait rester en fin d'exercice⁴.

Le Bureau discutait avec les ports et établissements des modifications de leurs productions comme en 1897, avec Indret à propos de la chaudière et du moteur du *Jurien-de-la-Gravière*⁵ et des hélices du *Lavoisier*⁶. Parfois, c'est lui qui, pour la Section technique ou pour l'inspecteur général du génie maritime, demandait des modifications. Il le fit pour les deux tubes lance-torpilles du *Jurien-de-la-Gravière*⁷ ou pour le placement des organes de manœuvre du *Bouvet*⁸.

Enfin c'est vers le Bureau des constructions navales que se tournaient les établissements de la Marine, lorsqu'ils souhaitaient acheter de l'équipement. Il avait le pouvoir de les y autoriser, comme il le fit en juillet 1897 avec Indret qui désirait acheter des machines de transport modernes⁹ et avec Guérigny qui demanda à traiter avec MM. Maeyer et Cie pour la fourniture d'une chaudière de leur système de 85 m² de surface de chauffe, pour un four à réchauffer de l'atelier de laminage¹⁰. Tout ce travail d'organisation administrative et technique avait pour but final de faciliter et d'accélérer au maximum la réalisation effective des travaux en usine.

c. *L'exécution des travaux*

Une fois le projet du navire conçu et dessiné, on passait à l'étape du façonnage des pièces. Cela passait par la salle des gabarits où on utilisait de grands patrons, en bois ou en

¹ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Établissements–Minutes–2^e semestre 1897. Dépêche du 11 septembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

² *Ibid.*, Dépêche du bureau des constructions navales du 12 juillet 1897 pour Guérigny.

³ *Ibid.*, Dépêche du bureau des constructions navales pour Indret le 6 juillet 1897.

⁴ *Ibid.*, Dépêche « très urgent » du 10 août 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement de Guérigny. Le chapitre 27 n'avait pas été épuisé.

⁵ *Ibid.*, Dépêche du 16 juillet 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret. Les nouveaux plans lui sont envoyés pour la construction.

⁶ *Ibid.*, Dépêche urgente du 29 juillet 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur d'Indret.

⁷ *Ibid.*, Dépêche du 3 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁸ *Ibid.*, Dépêche du 18 octobre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur d'Indret.

⁹ *Ibid.*, Dépêche du bureau des constructions navales pour le directeur d'Indret du 8 juillet 1897.

¹⁰ *Ibid.*, Dépêche du bureau des constructions navales du 20 juillet 1897 pour le directeur de Guérigny.

métal, en grandeur réelle pour le tracé¹. Ces salles se trouvaient autant dans les arsenaux que chez les chantiers privés, comme celle de la Seyne-sur-mer des FCM².

Dans la production même, les rapports entre la Marine et les fournisseurs étaient bien divers allant parfois jusqu'au travail conjoint. Par exemple, si la forge de Guérigny avait autorisé la visite du gérant de l'usine de Commentry, M. Guinoiseau en 1883 pour en observer les méthodes de travail³, elle, à son tour, fit appel à Fourchambault pour lui découper des lingots dont elle devait faire des plaques du pont du cuirassé *Iéna*⁴ en 1897. Ces collaborations entre Guérigny et les grands maîtres des forges devinrent courantes dans les années 1890 et la Direction des constructions navales les accepta, à condition qu'elles n'occasionnent « aucune gêne pour le service ». Ainsi, Guérigny confectionna des chaînes en fer pour la société des aciéries d'Imphy⁵, Schneider⁶ et Marine et des Chemins de fer⁷. Indret, lui aussi, fabriqua des éléments pour réparer des machines des navires de la Cie Générale Transatlantique⁸.

Le travail de coupe des métaux se faisait en essayant d'obtenir le meilleur rendement, c'est-à-dire, l'utilisation du minimum d'énergie pour obtenir le plus grand nombre de copeaux. Ainsi, on tentait d'éviter les frottements inutiles avec le morceau de métal afin de réduire les pertes de puissance. Dans les ateliers travaillant les métaux, il y avait plusieurs dizaines de types de machines et près d'une centaine d'outils, dont la majorité servait à percer le métal⁹. L'industrie navale militaire, par sa complexité technologique, incorporait un nombre imposant de savoir-faire avec une vingtaine de spécialités industrielles dont les principales pour les constructions navales étaient celles des machines, forges, grosse et petite chaudronneries et pour l'artillerie, l'ajustage, le modelage, le tournage et le moulage¹⁰. Ce furent plusieurs dizaines de métiers différents qui s'y trouvaient employés¹¹. Les opérations à réaliser comprenaient le limage et la pratique de mortaises sur des pièces métalliques dont l'ajustage

¹ Alphonse Croneau, *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre. Tome I.* 1894, Gauthier-Villars et fils, Paris, p31.

² Julien Turgan, *Les usines grandes usines.* Tome VII. 1870, Paris, Michel Lévy frères, p308.

³ SHD BB8 776. Lettre du 5 juin 1883 du cabinet du ministre pour le directeur de Guérigny.

⁴ SHD IDD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2e semestre 1897. Dépêches des 25 août et 29 octobre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny.

⁵ *Ibid.*, Dépêches des 3 juillet et 8 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny.

⁶ *Ibid.*, Dépêches des 7 août et 16 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny.

⁷ *Ibid.*, Dépêche du 11 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny.

⁸ *Ibid.*, Dépêches des 3 septembre, 12 octobre et 29 décembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁹ SHD 6DD1 70. Lettre du 10 décembre 1862 de Sabattier pour le directeur du matériel. Rapport de Joëssel.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1904.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 15 janvier 1912. Dans la liste d'admissibilité des chefs ouvriers et des ouvriers spécialisés.

devait provoquer un « frottement doux ». Les forgerons devaient confectionner toutes les pièces, y compris d'assez complexes, comme les ferrures de gouvernail et les tôliers et chaudronniers devaient réaliser non seulement les tôles et tuyaux, mais aussi parfois les rivets¹. On utilisait les méthodes les plus modernes comme les plus ancestrales, tel que par exemple le forgeage qui se faisait aussi bien au marteau pilon qu'à la main. Juste avant la guerre, les outils et machines-outils les plus précis se sont imposés².

L'introduction des méthodes d'organisation rationnelles du travail était poursuivie, particulièrement, par les ingénieurs du génie maritime comme Joëssel et Sabattier³. Une fois les travaux en usine terminés, avec une coque finie et des chaudières et machines montées, la Marine passait à l'achèvement à flot qui pouvait durer plus de deux ans pour les cuirassés⁴. En vérité, la construction d'un navire était loin d'avoir cette perfection théorique et la construction des cuirassés n'était pas sans poser de problèmes de techniques industrielles. L'usine de Saint-Chamond de Marine et Homécourt avait demandé plus de temps pour construire les canons de 305 car elle n'avait pas les cuves nécessaires pour les couler. Les usines privées n'étaient pas seules dans les embarras. Pour le *Danton*, les plans ont été établis à Paris et envoyés pour exécution dans les ports, mais certains éléments comme les étambots étaient différents entre Toulon et Lorient⁵.

d. Essais et vérification des commandes de la Marine

Lorsque le navire était fin prêt, il subissait des essais en usine ou des essais préliminaires lors de la traversée, comme pour le *Diderot* entre Saint-Nazaire et Brest, le 8 mars 1911⁶. Si ces derniers convenaient aux ingénieurs et à l'officier chargé de surveiller l'achèvement, on présentait le navire en recette. Les chantiers privés le livraient à l'arsenal le plus proche, désigné dans les conditions de livraison prévues dans les marchés afin d'éviter des traversées périlleuses sur des navires dont on ne connaissait pas le comportement par grosse mer. Les bateaux construits par la Marine étaient testés sur place⁷. Les essais des chaudières étaient

¹ J.O.R.F/L – D du 5 novembre 1886. Partie non officielle. 4 novembre 1886. Avis sur le concours d'admission au cours des apprentis mécaniciens de Brest.

² J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1912. Tours, perceuses, raboteuses, foreuses, mortaiseuses, fraiseuses

³ SHD BB8 760. Rapport du 30 janvier 1875 du directeur du matériel Sabattier pour le ministre.

⁴ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p40.

⁵ J.O.R.F/Débats du 26 novembre 1908. Séance de la Chambre du 25 novembre 1908. Intervention du député Benazet.

⁶ SHD 9DD1 40. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre *Diderot* au port de Brest pour l'année 1911.

⁷ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais du cuirassé d'escadre *Mirabeau* à Lorient en 1911.

modifiés en fonction des évolutions techniques¹. Le ministère envoyait des commissions spéciales dans les usines pour constater les droits des entreprises et effectuer les paiements partiels. Schneider en bénéficia en 1883 et 1884 pour ses livraisons des chaudières².

La Commission locale, nommée par le préfet maritime, faisait subir une batterie d'essais au bateau, dont les plus remarquables étaient ceux de consommation, de vitesse, de l'artillerie, de lancement des torpilles et de giration³. Pour les sous-marins, elle rajoutait celui de la navigation en profondeur⁴. Ne se réunissant pas seulement à terre, elle se rendait aussi à bord pour observer, d'elle-même, le fonctionnement satisfaisant ou défectueux du bâtiment et de ses diverses pièces. A ce stade, les chantiers n'avaient plus de responsabilité sur le navire. Cependant, en réalité, la coopération continuait pour modifier des éléments rejetés par la commission car les entreprises avaient en permanence des ingénieurs dans les arsenaux, tout comme la Marine avait en permanence des ingénieurs près des fournisseurs. Il y avait donc une interconnexion systématique des cadres techniques. Dyle et Bacalan fit modifier plus d'une quarantaine d'éléments de coque et de machines du torpilleur *Boutefeu*, en 1911 et 1912⁵. C'est la Commission qui prononçait l'application de pénalités ou de primes au fournisseur, comme pour Fives-Lille avec l'artillerie du *Mirabeau*⁶ ou la SCB pour ses pièces du *Diderot*⁷ qui avaient une vitesse de feu supérieure aux prévisions. Les ACB reçurent, eux, « la prime maximum de vitesse soit 30 000 Fr »⁸ pour le *Voltigeur*.

Il est arrivé, même, que l'on renvoya le bateau d'où il venait comme ce fut le cas avec le *Janissaire*, en 1911, à cause de sa turbine⁹ ou que l'on fasse venir des pièces, des ouvriers et des ingénieurs de la société pour faire les améliorations sur place, comme « un ingénieur de la

¹ Marine nationale. *Règlement relatif aux épreuves et aux visites à faire subir aux chaudières employées dans la marine, aux conduites de vapeur et d'alimentation et à leurs accessoires*. 16 février 1910. Challamel, Paris.

² SHD BB8 778. Notes des 18 décembre 1883 et 13 novembre 1884 du directeur du matériel d'Ambly pour le chef d'état-major.

³ SHD 9DD1 10. Rapport des essais du contre-torpilleur *Arquebuse* au port de Cherbourg en 1903.

⁴ SHD 9DD1 30. Rapport définitif des essais des sous-marin *Circé* et *Calypso* qui ont été construits à Toulon.

⁵ SHD 9DD1 20. Rapport des essais du torpilleur d'escadre *Boutefeu* au port de Lorient en 1912.

⁶ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais du cuirassé d'escadre *Mirabeau* à Lorient en 1911. Procès-verbal d'août 1911, de la Commission permanente d'essais. 17,5 secondes au lieu de 20.

⁷ SHD 9DD1 40. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre *Diderot* au port de Brest pour l'année 1911. Séance du 18 août 1911, de la Commission permanente.

⁸ SHD 9DD1 140. Rapport des essais du contre-torpilleur d'escadre, *Voltigeur* au port de Lorient en 1911. Séance du 7 avril 1910 de la Commission locale d'essais. Le bateau avait dépassé les 31 nœuds.

⁹ SHD 9DD1 70. Rapport des essais du contre-torpilleur d'escadre *Janissaire* au port de Cherbourg en 1910. Lettre du 14 janvier 1911 du directeur de la société anonyme des chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, depuis Saint-Nazaire, pour le président de la Commission des essais du *Janissaire* à Cherbourg.

maison Niclausse » qui a été embarqué sur le croiseur-cuirassé *Ernest-Renan* lors d'un essai, le 16 mars 1909 à Toulon pour « contrôler le fonctionnement des chaudières »¹.

e. Les conflits entre les fournisseurs et la Marine

Ces discussions ne manquaient pas de créer de nombreux conflits entre les fournisseurs et la Marine. Pour le *Diderot*, les fournisseurs plus petits comme Niclausse et Thirion changeaient les pièces, mais le directeur des CA de St-Nazaire, M. Lannes refusa de faire de nouvelles installations sur la machine motrice car ce qui lui était demandé ne se trouvait pas dans le contrat². Ne pouvant rien lui faire, la commission rétorqua par autant de légalisme étroit, en lui appliquant des pénalités pour un léger dépassement de consommation³. Même avec les fournisseurs les plus coopérants, les commissions ne manquaient pas de dureté. Les ACB, par leur ingénieur M. Touzé, avaient accepté huit modifications mais refusé d'autres, non présentes dans le marché du contre-torpilleur *Voltigeur*. La Commission locale n'hésita pas à les mettre « en demeure d'ajouter » les trois vannes demandées manquantes⁴.

Certains fournisseurs refusaient les modalités de la collaboration, comme la Sté des turbines Parsons envers laquelle la « commission insiste à plusieurs reprises d'une manière très vive »⁵ pour des réparations rapides sur le *Mirabeau*, en 1911, ce à quoi elle refusa d'accéder « avec une obstination marquée ». Elle se plaça, donc, sous le coup de sanctions car la commission déclara « que le représentant du fournisseur ne fait pas tout son possible » pour pousser les travaux⁶. En 1907, les CAG se montrèrent tout aussi peu coopératifs en réitérant le « refus d'installer, sans plus-value, sur la *Vérité* les lampes [...] pour l'éclairage des soutes à charbon »⁷. En 1908, la Commission locale d'essais eut maille à départir avec les représentants des ACL, le directeur Guichard et les ingénieurs Lémeray et Théleville, car les modifications demandées ne faisaient pas partie du contrat et que le Service du Contrôle a, à plusieurs reprises, approuvé les installations⁸. Si pour les essais des dynamos à Saint-Denis, la

¹ SHD 9DD1 50. Rapport des essais du croiseur-cuirassé *Ernest-Renan* à Toulon en 1909.

² SHD 9DD1 40. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre *Diderot* au port de Brest pour l'année 1911. Lettre du 28 janvier 1911 du directeur M. Lannes pour l'ingénieur principal de la Marine, chef du service de la surveillance de la circonscription de Saint-Nazaire.

³ *Ibid.*, Séance du 4 août 1911 de la Commission permanente.

⁴ SHD 9DD1 140. Rapport des essais du contre-torpilleur d'escadre, *Voltigeur* au port de Lorient en 1911. Séance du 12 novembre 1909.

⁵ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais du cuirassé d'escadre *Mirabeau* à Lorient en 1911. Séance du 21 juillet 1911 de la Commission locale d'essais.

⁶ *Ibid.*, Réparation de la turbine centrale tribord qui avait subi une avarie.

⁷ SHD 9DD1 80. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre *Liberté* au port de Brest en 1908.

⁸ *Ibid.*, Lettre du 8 novembre 1907 du directeur des ateliers et chantiers de la Loire, M. Guichard, pour le président de la Commission de recette du cuirassé *Liberté* à Brest, le capitaine de vaisseau Jan Kergristen.

Commission locale menaça de saisir « de la question l'autorité supérieure », si elle ne recevait pas de réponse avant le 18 juillet¹, c'est la Commission permanente, plus dure et plus qualifiée, qui refusa l'interprétation que donnait la société aux clauses du contrat, par des contre-arguments juridiques et la mit « en demeure de renforcer les supports des plaques des chaufferies ». Finalement, le 29 janvier 1908, le directeur général des ACL, M. Chaudoye s'engagea devant le ministre de la Marine de faire ces modifications². L'intervention du ministre faisait souvent plier les contestants qui souhaitaient, en général, conserver ses bonnes grâces et celles des amiraux qui étaient les donneurs d'ordre ultimes pour les commandes des bateaux futurs.

Pareils cas arrivaient aussi dans le domaine de l'artillerie, comme avec Marine et Homécourt, en 1913, qui n'a pas voulu prendre en charge à elle seule, les frais des ajustages des appareils des tourelles de 30 cm du *Jean-Bart*³, bien qu'ils fussent mineurs⁴. Elle atténua son refus par la promesse de livrer, le plus tôt, toutes les pièces manquantes⁵ alors que la recette était prononcée⁶.

Toutes ces mésententes n'étaient pas que des querelles attisées par le profit. Les difficultés d'interprétation juridiques des clauses des contrats, de plus en plus complexes, nécessitaient un véritable effort d'uniformisation de la compréhension. Dans cette optique, le directeur des constructions navales de Rochefort tenta de fournir des solutions, en 1904, pour les dates de présentation en recette des chaudières⁷. Néanmoins, le problème persista du fait du très grand nombre de pièces. Si l'entreprise refusait ce travail et niait sa responsabilité, ce qui arrivait souvent et même avec les grandes entreprises habituées aux rapports avec le département, l'affaire devenait contentieuse. Le plus souvent, des lettres étaient échangées entre la commission et l'industriel, le Service de surveillance locale faisant office d'intermédiaire pour exposer leurs arguments techniques et juridiques. Certaines utilisaient

¹ *Ibid.*, Relance du 10 juillet 1907.

² *Ibid.*, PV de la séance du 29 janvier 1908 de la Commission permanente.

³ SHD 9DD1 70. Rapport définitif des essais du cuirassé d'escadre *Jean-Bart* à Brest en 1913. Lettre du 22 août 1913 directeur général et ingénieur en chef des ateliers de construction et de montage des forges de Saint-Chamond, M. Dupont pour le commandant de vaisseau Barthes qui commande à bord du *Jean-Bart*.

⁴ *Ibid.*, Dépêche ministérielle du 19 août 1913.

⁵ *Ibid.*, Engagement du 28 août 1913, de l'ingénieur de la Cie des Forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt, M. Huet, devant la Commission permanente.

⁶ *Ibid.*, Nomenclature du matériel d'artillerie manquant, dressée le 30 août 1913, par l'ingénieur M. Stabo.

⁷ SHD 6DD1 500. Note sur l'interprétation à donner à clauses insérées dans les marchés en cours et sur la nécessité d'insérer des clauses notablement différentes dans les marchés qui seront passés ultérieurement. 29 avril 1904.

même un ton insolent, voire irrévérencieux, comme les CAG en 1912¹ qui tranchaient radicalement avec les attitudes respectueuses des entreprises dans les années 1870 et 1880, époque où, pour des pénalités, les fournisseurs se contentaient de monter timidement leur désaccord².

Si l'industriel ne pliait pas face aux nombreux « jugements » unilatéraux de l'administration qui déterminait les responsabilités à sa guise comme elle le fit en 1905 avec le torpilleur N°292³, la question était portée devant le « haut arbitrage » du ministre comme ce fut le cas, en 1912, lorsque se révéla un conflit entre les ingénieurs de Niclausse, d'une part, et ceux de la commission, d'autre part, à propos de la responsabilité du mauvais fonctionnement de la chaudière du *Waldeck-Rousseau*⁴. Le ministre pouvait, dans pareil cas et conformément au marché, se réserver le droit de garder la fourniture telle quelle avec un rabais déterminé par lui et qui ne pouvait être inférieur à 20 % du prix total⁵. Sachant la toute-puissance du ministre, Cail qu'émanda en 1896 directement, auprès de lui, un délai supplémentaire pour la livraison de ses torpilleurs, puis une exonération de pénalité pour des retards⁶.

Très souvent, par peur de représailles sur des contrats futurs ou en cours, l'industriel n'en arrivait pas à cette extrémité, mais les rares qui le firent ne s'en contentèrent point, portant l'affaire jusqu'au Conseil d'Etat pour y affronter l'avocat de la Marine. Si tel était le cas le dossier était traité au sein de la section des finances, de la guerre, de la Marine et des colonies, composée de quatre conseillers d'État⁷. Il arrivait, même, que certains fournisseurs y aient gain de cause, tels MM. de la Brosse et Fouché, en 1913, pour qui la justice administrative prononça un arrêt favorable en obligeant la Marine à liquider en leur faveur les 12 000 Fr. d'une pénalité pour des retards sur le *Voltigeur*⁸. La juridiction ne statua qu'après avoir reçu le rapport d'une

¹ SHD 9DD1 30. Rapport des essais des torpilleurs d'escadre *Cimeterre* et *Dague* au port de Lorient en 1911. Lettre du 18 octobre 1911, depuis Lorient, d'Edgard Dufilhol et Fils, de la CAG, pour le président de la Commission d'essais du *Cimeterre*.

² SHD BB8 784. Note du 23 juin 1886 du directeur du matériel d'Ambly pour le chef d'état-major général.

³ SHD BB8 1380. Constructions navales. Particuliers. 3e trimestre 1905. Lettre de fin juillet 1905 du bureau technique pour l'administrateur délégué des CA de Saint-Nazaire.

⁴ SHD 9DD1 140. Rapport général des essais du croiseur cuirassé *Waldeck-Rousseau* au port de Lorient pour l'année 1912. Lettre de refus de Niclausse du 3 juillet 1911, adressé au président de la commission.

⁵ *Ibid.*, C'est l'arbitraire du ministre qui finalement met fin à la querelle.

⁶ SHD BB8 1901. Lettre du 13 avril 1896, d'un administrateur délégué de Cail pour le ministre de la Marine.

⁷ J.O.R.F/L – D du 8 août 1900. Décret du 7 août 1900 du ministre de la justice Monis.

⁸ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913. Lettre du 10 novembre 1913, A. Croneau pour MM. de la Brosse et Fouché. Décision du conseil d'État prise en la séance du 31 mai 1913.

expertise ordonnée par elle-même et faite par trois experts, désignés chacun par le département de la Marine, par la société et par le président de la Section du contentieux du Conseil d'État¹.

Il est clair que dans les années 1880, les rôles de chacun des signataires semblaient assez simples à dégager. En 1886, le directeur du matériel d'Ambly assurait que « la jurisprudence administrative est faite », en ce qui concernait la responsabilité des plans. De son point de vue, la Marine n'était responsable que de ce qu'elle obligeait à faire, et non de ce qu'elle acceptait après demande du fournisseur². La complexité grandissante de la technologie et l'imbrication du travail entre la Marine et le fournisseur rendirent les obligations plus difficiles à percevoir. Justement pour clarifier, le plus possible, les rôles de chacun des signataires des marchés, les ministres de la Marine signèrent à nouveaux des règlements qui devaient préciser davantage l'ensemble des procédures de travail et, donc, déterminer les responsabilités avec plus d'aisance. Ce fut le cas, en décembre 1910, avec le ministre amiral Boué de La Peyrère qui déchargea l'officier désigné de suivre les travaux d'achèvements des navires de toute responsabilité relative aux travaux. Il ne reconnut pas comme officiels les essais préliminaires en usine et obligea le fournisseur, si la commission d'essais jugeait la livraison non conforme, à communiquer, dans un délai qu'elle fixait, le programme des travaux qu'il comptait exécuter pour améliorer la fourniture et à effectuer les réparations demandées³.

Avec certains autres fournisseurs historiques, les rapports avec la surveillance étaient des plus cordiaux. M. Normand pensait justement que la surveillance permanente des travaux, par l'administration, ainsi que les cahiers des charges très détaillées et recettes très serrées avaient permis les progrès de l'industrie métallurgique. Son seul regret était la complexité bureaucratique pour que des décisions soient prises depuis Paris, c'est-à-dire, depuis la Direction du matériel⁴.

L'autre problème pour la Marine, était que pour certains contrats, les acomptes étaient très élevés au cours de la construction alors que les bâtiments n'étaient pas achevés, et qu'en cas de faillite, le bateau qui était encore sur cale n'appartenait pas juridiquement au ministère de la Marine⁵. Le ministre de la Marine demanda, en 1893, au Comité consultatif du contentieux

¹ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913.

² SHD BB8 784. Note du 23 juin 1886 du directeur du matériel d'Ambly pour le chef d'état-major général.

³ J.O.R.F/L – D du 27 décembre 1910. Modification du premier règlement ministériel du 17 avril 1902 concernant l'armement, les essais, l'entretien et la conservation des bâtiments de la Marine nationale. Articles 5, 10 et 19.

⁴ SHD BB8 995. Délégation de port. Le Havre. 68e séance du 17 juin 1897. Audition de M. Normand.

⁵ Aide-commissaire de la marine René Lavigne, « Des constructions de bâtiments par l'industrie. Étude sur le paiement des acomptes au cours de la construction », *Revue maritime et coloniale*. Tome 119. 1893, p506.

de la Marine, qui fut créé en 1879¹, de trouver une solution juridique à cela. Ce dernier s'exécuta et assura que les craintes du ministère pouvaient être résolues par une simple modification des marchés et des conditions générales ; nul était besoin de légiférer². Pour les juristes de la Marine, en vertu des droits commercial et civil et de la jurisprudence, la Marine n'avait aucun droit de propriété sur les matériaux assemblés, après le premier acompte, ni sur le navire en construction, après les autres versements³. Leur raisonnement pour sortir le ministère de cette position d'infériorité était assez simple : il faut, en cas de faillite du fournisseur, avoir déjà préparé ce cas de figure dans le cahier des charges car, sinon, elle est totalement à la merci des créanciers de l'entreprise et ne peut que réclamer la résiliation du marché avec une demande de dommages et intérêts par les tribunaux et le remboursement des avances⁴. Ainsi, ces matériaux appartiendraient à l'État, et lorsque le chantier naval commencera à les utiliser pour monter un navire, automatiquement suivant la loi et la jurisprudence, ce navire sera lui aussi propriété de l'État, qui devra lui-même contracter une assurance contre les incendies et les risques de la mer, durant son trajet vers son arsenal⁵.

Si toutes ces affaires de défauts étaient pour la plupart involontaires, il arrivait parfois que les services de la surveillante relèvent des cas de fraudes voulues comme chez un fournisseur de caisses de poudre, Monsieur Lefevre, en 1884, auquel cas, la société était attaquée et radiée⁶. Certains cas étaient beaucoup plus complexes et nécessitaient de véritables enquêtes, comme l'affaire des coques des torpilleurs qui a eu lieu de 1893 à 1895. Des piqures avaient été observées sur les coques des torpilleurs à Toulon, les rendant absolument inutilisables. On incrimina d'abord la qualité des tôles fournies par Schneider⁷ qui se dédouana par des analyses de la composition de ces tôles en acier⁸. La Marine se rendit finalement compte que cela venait d'une réaction du contact de la peinture avec l'eau salée⁹.

La Marine mit donc sur pied un mode de fonctionnement, qui dans sa globalité, était très efficace pour lui assurer la pleine possession des navires qu'elle avait commandés et pour

¹ Arrêté du 16 octobre 1879.

² Aide-commissaire de la marine René Lavigne, op. cit, p507-508.

³ *Id.*, p509-510. Jugement du tribunal de Savenay le 5 juillet 1867 ; et cour d'appel d'Amiens le 28 novembre 1889.

⁴ *Id.*, p512.

⁵ *Id.*, p518.

⁶ SHD BB8 778. Note du 1^{er} mars 1884, du directeur du matériel D'Ambly pour le ministre.

⁷ SHD BB8 997. Commission extraparlamentaire de la marine délégation de Toulon. Séance du 12 mars 1894. Audition du vice-amiral Vignes.

⁸ SHD BB8 1002. Lettre du 20 décembre 1894, Schneider et Cie (Paris) pour le président de la commission extraparlamentaire, M. Bouchard.

⁹ *Ibid.*, Note de 1893 de l'ingénieur Godron pour la direction du matériel. Les analyses chimiques des échantillons montrent que le minium a eu une action corrosive sur le zinc qui a été au contact l'eau.

s'assurer de leur bonne facture. Cependant, il fallait toujours qu'elle fasse un effort en ce sens en raison de l'évolution technologique continue, causée par l'effort permanent d'innovation.

2. Une constante dynamique d'innovation

a. *Torpilles, artillerie, blindage : une innovation à caractère mixte*

La continuité de l'innovation technologique a été un phénomène majeur dans lequel la Marine a été un de ses acteurs principaux. Parfois, elle eut à le « subir » en tant que simple spectatrice et essaya de le contrôler et de coordonner son intégration. En 1890, le Conseil supérieur de la Marine constata que la perte de l'uniformité du matériel obligeait, désormais, le constructeur de la coque, les officiers de marine et le fabricant de l'artillerie à travailler tous les trois dès le début pour éviter « les solutions du dernier moment »¹. Du point de vue des idées, la Marine ne souffrit jamais d'un manque puisqu'annuellement elle recevait des dizaines de travaux proposés par les ingénieurs. Ses bureaux examinèrent 100 propositions de projets, dans les années 1870² et jusqu'à 500 en 1905-1906³, tous venant d'inventeurs extérieurs. Même si certains d'entre eux étaient techniquement convenables, seuls ceux avec une application réaliste pour la flotte⁴ étaient étudiés, ce qui expliquait le taux de rejet avoisinant régulièrement les 88%⁵. Les très rares projets que l'on acceptait étaient reversés au Conseil des Travaux⁶.

Les officiers et ingénieurs de la Marine étaient conscients de l'accélération et de la permanence de l'innovation. L'amiral Touchard affirma n'avoir jamais vu « aussi ardente et aussi féconde » période de création que depuis le début de la course de la cuirasse et du canon⁷. Le vice-amiral Jauréguiberry, alors ministre de la Marine, n'en pensa pas moins, se félicitant de ces « merveilleux progrès »⁸ et rappelant l'obligation de maintenir le financement de la recherche technologique dans la Marine qui n'admettait « aucun arrêt, aucune hésitation »⁹. Déjà, en 1874, l'ingénieur Emile Bertin voyait l'évolution « sans cesse » des engins de guerre¹⁰.

¹ SHD BB8 2424-2. Compte rendu confidentiel. Séance du Conseil supérieur de la marine du 22 novembre 1890.

² SHD BB8 1261. Procès-verbaux des séances de la commission permanente des inventions entre 1872 et 1876.

³ SHD BB8 1754. Projets mis à l'étude de la commission d'examen des inventions intéressants les armées de terre et de mer (décret du 7 juin 1914) entre janvier 1905 et décembre 1906.

⁴ SHD BB8 1264. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1887 et 1888.

⁵ SHD BB8 1265. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1889 et 1890.

⁶ SHD BB8 760. Lettre du 8 janvier 1875 du vice-amiral président du Conseil des travaux au ministre de la marine pour lui rendre compte des affaires examinées par le conseil durant l'année 1874. 305 projets.

⁷ V. Touchard, « La question du décuirassement », *Revue maritime et coloniale*. Tome 36. Novembre 1873, p547.

⁸ J.O.R.F/L – D du 11 août 1880. Partie non officielle : Allocution, à Cherbourg le 9 août 1880, lors du voyage du président de la République Jules Grévy.

⁹ J.O.R.F/L – D du 2 février 1882. Partie non officielle.

¹⁰ Louis-Émile Bertin, *Notice sur la marine à vapeur de guerre et de commerce depuis son origine jusqu'en 1874*. 1875. Paris, Dunod Editeur, 69-70.

L'évolution ayant été totale dans toutes les branches des armes navales, nous ne pouvons ici qu'en tracer les grands traits pour ne pas en surcharger cette thèse. Nous éluderons, donc, les aspects de pure histoire des techniques pour nous concentrer davantage sur le fonctionnement systémique.

Depuis que l'efficacité de la torpille a été démontrée par les Sudistes lors de la guerre de sécession¹, la Marine se pencha attentivement sur cette nouvelle arme. Comme toutes les technologies vagissantes, la torpille a intéressé très tôt toutes sortes de personnages qui tentèrent, dès le milieu du XIX^e siècle, de la faire adopter par la Marine². Là, était la racine des difficultés qu'éprouva la Marine avec les torpilles. Cette arme radicalement neuve n'intéressait que des profanes, dans un premier temps. Bien que d'une formation scientifique d'excellence, les ingénieurs du génie maritime, ont été formés pour améliorer les armes, or, ils avaient besoin, pour la torpille, d'inventivité, qualité très rare et fortement liée à l'imagination visionnaire et que le seul enseignement scientifique, fut il hors ligne, ne permet pas d'avoir. En 1864, la Marine commença des expériences au polygone de Gâvres³, mais il fallut, donc, attendre que l'étincelle inspiratrice survînt en 1865-1868 chez l'ingénieur anglais Robert Whitehead et le capitaine de frégate autrichien Luppis qui mirent au point la torpille automobile opérationnelle.

La Marine fit tout pour acquérir ce savoir-faire technologique, avec des expériences et études qui aboutirent à la création de deux types de torpilles remorquées⁴. De plus, elle se procura des torpilles Whitehead en 1872, en acheta le brevet en 1873⁵ et entreprit de faire espionner l'ensemble de la recherche des Anglo-Saxons⁶. On continua les travaux théoriques et expérimentations sur les effets dévastateurs des explosions sous-aquatiques sur les carènes⁷. Les officiers de marine, les ingénieurs du génie maritime et Schneider et Cie commencèrent à

¹ Francis Dousset. *Les navires de guerre français de 1850 à nos jours*. 1975, Brest, Édition de la cité, p129.

² SHD 5DD1 25.

SHD 5DD1 30. Lettre du 22 janvier 1855 de M. Isnard au ministre de la Marine.

³ Lieutenant-colonel Eugène Hennebert, *Les Torpilles*, 1884, Hachette et Cie, Paris, p168.

⁴ Vice-amiral Bourgeois « Etudes sur les manœuvres des combats sur mer », *Revue maritime et coloniale*. Tome 49. 1876, p804.

⁵ « Le torpilleur des origines à 1900 » dans *Marine et technique au XIXe siècle*, p442.

⁶ SHD BB8 751. Lettre du 28 février 1873 du contre-amiral Bourgeois président de la commission supérieure des défenses sous-marines ; et lettre du 8 janvier 1874 du ministre de la Marine pour le contre-amiral Bourgeois.

SHD BB8 963. Le 29 mars 1873, le directeur du matériel Sabattier envoie au chef d'état-major général de la marine, le rapport du lieutenant-colonel d'artillerie de Noüe sur sa mission aux Etats-Unis.

SHD BB8 751. Compte rendu du contre-amiral Véron, l'attaché naval à Londres, pour la commission supérieure des défenses sous-marines sur les expériences de l'automne 1874 à Portsmouth.

⁷ Lieutenant de vaisseau Audic, « Etude sur les effets des explosions sous-marines », dans *Revue maritime et coloniale*. Tome 54. 1877, p561-565. Rapport du 19 septembre 1874.

Lieutenant-colonel Eugène Hennebert, *op. cit.*, p30-32.

expérimenter et à faire produire leurs propres torpilles, à partir de 1877¹. Tout ceci ne fut pas très concluant et la Marine était encore dépendante technologiquement de Robert Whitehead et des choix de la *Royal Navy*² qui n'eurent de cesse d'améliorer la vitesse, la précision et la puissance du missile subaquatique³. Bien que distancée, la Marine n'était pas totalement hors course. D'abord, la Commission permanente des inventions, en collaboration avec le Conseil des Travaux, la Direction du matériel, la Direction générale des torpilles et même le ministère de la Guerre mena en permanence de nouvelles expérimentations⁴. Les torpilles évoluèrent tant qu'en 1910 elles étaient composées de plusieurs dizaines de pièces mécaniques et électriques, dont un appareil percutant à hélice, une carcasse de la contenance de 6 kg de coton-poudre, des amorces électriques au fulminate, des piles et des câbles⁵. La véritable explosion d'innovation qui eut lieu dans la Marine, dans le domaine des torpilles, ne pouvait que contraster avec les rares et faibles projets pour l'amélioration des mines, comme la proposition en 1885 d'une

¹ « Le torpilleur des origines à 1900 » dans *Marine et technique au XIXe siècle*, p442.

SHD BB8 782. Note du lieutenant de vaisseau Bonnefin pour le ministre de la Marine qui l'a lui-même demandée le 19 janvier 1886 ; lettre du 20 janvier 1886, du préfet maritime de Rochefort, le vice-amiral de Pitzbuer pour l'état-major général et au cabinet du ministre ; et lettre du 18 février 1886 du préfet maritime de Rochefort, le vice-amiral Pitzbuer, pour le ministre.

Ibid., Séances des 11 avril 1881 et 23 janvier 1883.

SHD 1DD1 1900. Constructions navales. Toulon. Minutes. Premier trimestre 1891. Lettre du 31 janvier 1891, du Bureau des constructions navales et la 3e section de l'état-major général pour le préfet maritime de Toulon. Dépêche du 24 février 1891 du ministre Barbey pour le préfet maritime de Toulon.

² SHD BB8 1241. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1879. Séance des 8 octobre 1878 et 2 septembre 1879

SHD BB8 1242. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1883.

SHD BB8 1716. Conférence des directeurs du 25 juillet 1911 présidé par le ministre de la marine Delcassé.

« Le torpilleur des origines à 1900 », dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987, 1988*, Service Historique de la Marine, p443.

Raoul Marsollet (traduit de l'allemand), « Du chauffage de l'air comprimé des torpilles automobiles », *Revue maritime. Tome 188. Janvier-Février-Mars 1911*, p172 et 187.

³ Lieutenant-colonel Eugène Hennebert, *op. cit.*, p36.

Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op. cit.*, p641.

« Le torpilleur des origines à 1900 » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987, 1988*, Service Historique de la Marine, p450.

« Les exercices de torpilles Whitehead à bord du *Thunderer*, cuirassé anglais ». *Revue maritime et coloniale. Tome 58. 1878*. p241.

Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. Lavauzelle, 1983, Paris, p156.

⁴ SHD BB8 1265. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1889 et 1890.

SHD BB8 1241. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1879. Dépôt du projet le 3 février 1882, qui est étudié par le Conseil de Travaux lors de sa séance du 28 mars.

SHD BB8 1242. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux. 1883. Étudié lors de la séance du 11 mars 1885, le Conseil des Travaux.

SHD BB8 1263. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1883 et 1886. Séance du 13 [peut être le 18] janvier 1885.

SHD BB8 784. Note du 26 janvier 1886 du directeur général des torpilles sur les activités entre le 17 et le 24 janvier 1886.

SHD BB8 784. Note du 2 mars 1886, du contre-amiral directeur général des torpilles, au ministre sur les activités du 20 au 27 février 1886.

⁵ J.O.R.F/L – D du 28 avril 1910.

torpille dormante du lyonnais Auguste Coret qui fut rejetée¹. La Marine se contentait de veiller à ce que les commandes des mines du principal fournisseur, Sautter-Harlé, soient délivrées à temps².

Le développement de la cuirasse ne connut pas de répit. Le cuirassement était central dans la conception d'un navire car c'est suivant l'épaisseur des plaques que le navire était conçu et non l'inverse³. Le procédé pour avoir une plaque blindée consistait à laminier des plaques d'acier les unes sur les autres, avec un marteau-pilon, avant de les équarrir, puis de les découper avec un rabot et de tarauder les trous avec un vilebrequin⁴. Au début des années 1870, les innovations de blindage émanaient d'un large spectre de la société française, provenant d'ingénieurs des industries privées et même de personnes qui n'ont aucun rapport avec la Marine⁵. Ces projets avaient, au fil des ans, de moins en moins de chances d'aboutir car l'innovation s'institutionnalisa grâce à la Commission de Vincennes puis à celle de Gâvres qui devinrent des spécialistes intransigeants, n'étudiant que les plaques des professionnels forts rompus aux travaux de l'acier⁶.

Déjà dans les années 1870, les ingénieurs, avaient plusieurs formules mathématiques pour déterminer la résistance des cuirasses⁷. Ce travail leur donnait une supériorité évidente sur les inventeurs non spécialisés dont les propositions furent majoritairement rejetées⁸. Ainsi, ce sont les entreprises qui monopolisaient la production qui finirent par se réserver, aussi, l'innovation. Schneider se distingua d'entre elles, dans les années 1880, par la résistance de ses plaques, due

¹ SHD BB8 1263. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1883 et 1886. Séance du 23 mars 1885.

² SHD BB8 1716. Compte rendu confidentiel de la conférence des directeurs du 31 mai 1911.

³ Louis-Émile Bertin, *Notice sur la marine à vapeur de guerre et de commerce depuis son origine jusqu'en 1874*. 1875. Paris, Dunod éditeur, p16.

⁴ Julien Turgan, *Les usines grandes usines*. Tome IV. 1865, Paris, Michel Lévy frères, p 197-198.

⁵ SHD BB8 1258. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions pour 1869.

⁶ SHD 5DD1 35. Séance du 8 mars 1862 de la Commission permanente des inventions.

Séance du 25 avril 1862 de la Commission de Vincennes. Plaques proposées par MM. Legros frères.

⁷ Paul Dislère, « Notes sur la résistance des murailles cuirassées », *Revue maritime et coloniale*. Tome 54. 1877, p608.

⁸ SHD BB8 1262. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1877 et 1882.

SHD BB8 1743. Lettre jointe du 19 juillet 1898, du secrétariat de la présidence de la République pour le cabinet du ministre de la Marine. Ferdinand Lilas était soutenu par le président de République, Faure.

SHD BB8 1244. Affaires soumises au Conseil des Travaux : 1892–1905. Séances du 28 février et 14 mars 1893.

SHD BB8 1244. Affaires soumises au Conseil des Travaux : 1892–1905. Séances du 5 le 17 avril 1894.

à l'acier Bessemer¹. L'amélioration du pouvoir pénétratif des obus obligea à améliorer encore les plaques, passant de celles en fer simple aux plaques en acier fondu martelé et trempé, puis aux plaques, dites Compound, combinant ces deux métaux². On adopta ensuite les plaques aux aciers spéciaux, au nickel inventé par Commentry-Fourchambault en 1887³ et amélioré avec du chrome par Marine et Homécourt⁴, puis aux aciers recuits et trempés⁵ et cimenté dont Schneider acheta la licence du procédé en 1893⁶. Châtillon et Commentry finit par dépasser Schneider⁷. La cémentation consistait à chauffer les minerais au rouge avec du charbon sans fusion⁸. Pour améliorer encore plus les blindages, on utilisait le recuit⁹ et la trempe¹⁰ qui consistaient à chauffer le fer au-delà du point de transformation et à le refroidir à des vitesses variables. Ces aciers étaient analysés grâce aux méthodes de la métallographie microscopique¹¹

¹ Schneider et Cie. *Établissements de MM. Schneider et Cie.* Nevers, 1900, Mazon frères, p134-136.
Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre.* Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p12.

« Les expériences des tirs de la Spezzia », *Revue maritime et coloniale*. Tome 56. 1878, p381.

Capitaine de frégate Henriot (traduit de l'anglais), « Les expériences de blindages de la Spezia », *Revue maritime et coloniale*. Tome 77. 1883, p764-780.

« Les plaques du Terrible, garde-côtes français », *Revue maritime et coloniale*. Tome 71. 1881, p205.

A. Croneau, « Les progrès récents de la marine », *Revue maritime et coloniale*. Tome 120. 1894, p479-480.

² Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op. cit.*, p144.

³ Dominique Barjot, « La vie scientifique et culturelle 1851-1914 », dans *La France au XIXe siècle*, (Dir. Barjot, Chaline, Encrevé). Paris, 2005, PUF, p623.

⁴ *Annales industrielles* – 11^{ème} Année– Tome I. 5 Janvier 1879. Paris, Ducher et Cie, p32. Brevet n°120887.

Annales industrielles – 12^{ème} Année– Tome II. 11 Juillet 1880. Paris, Ducher et Cie, p607. Brevet n°136067.

Annales industrielles – 13^{ème} Année– Tome II. 7 Août 1881. Paris, Ducher et Cie, p551. Brevet n°141310. 23 février 1881 et Brevet n°141337. 24 février 1881.

Alphonse Croneau, *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome II. Paris, Gauthier-Villars et fils, 1894, p113.

⁵ Claude Beaud, « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, 1995, 14^e année, n°3, p508.

⁶ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre.* Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p14-15.

⁷ SHD BB8 995. Délégation des ports. Montluçon. 67e séance du 14 mai 1897. Audition du directeur général de la compagnie anonyme des forges de Châtillon et Commentry, Léon Lévy.

SHD BB8 1754. Projets mis à l'étude de la commission d'examen des inventions intéressantes les armées de terre et de mer entre janvier 1905 et décembre 1906. Séance du 4 août 1905.

SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Établissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du bureau des constructions navales du 3 août 1897 pour le directeur de l'établissement de Guérigny.

SHD 1DD1 1480. Constructions navales. Minutes. Établissements. 2^e semestre 1908. Marché du 21 octobre 1908.

SHD 1DD1 1900. Constructions navales. Établissements. Minutes. 1^{er} semestre 1900. Marché du 30 mai 1900.

⁸ Wagner et Léopold Gautier. *Nouveau traité de chimie industrielle à l'usage des chimistes*. Tome I. 1878, F. Savy, Paris, p48.

⁹ Lieutenant-colonel Charles Gard. *L'acier : aviation, automobilisme, constructions mécaniques, sanctions de la guerre*. 1919, Berger-Levrault, Paris, p128.

¹⁰ *Id.*, p143.

¹¹ Victor Maurice. « Note au sujet de la métallographie microscopique ». Extrait du *Mémorial du génie maritime*, fascicule XIII. Paris, 1911, Imprimerie Nationale, p15.

avant de procéder aux tirs sur les plaques d'essais¹ qui devaient résister à trois coups de canon².

La Marine n'était pas totalement en dehors du jeu. La fonderie de Guérigny, la Commission de Gâvres, et dans une moindre mesure le Laboratoire central de la Marine³, n'ont eu de cesse de s'informer de l'état d'avancement des innovations et de tester les plaques⁴. Celles-ci ne faisaient qu'augmenter de taille, mais à partir des années 1880, la tendance générale alla vers la baisse grâce aux aciers spéciaux qui permirent des poids de plaques moindres, avec une résistance supérieure⁵. Le cuirassé *Richelieu*, en 1873, avait des plaques de ceinture de 220 mm⁶. Les *Amiral-Duperré* et *Amiral-Baudin*, en 1879 et 1883, en avaient de 550 mm⁷ et le *Jean-Bart*, en 1911, en avait entre 180 et 270 mm⁸. Le cuirassement du pont du navire devenait nécessaire car un obus pouvait y pénétrer et y exploser. Ainsi les plaques de blindage du pont étaient moins épaisses car elles devaient seulement protéger de l'explosion sans le choc. D'une épaisseur de 10 à 15 cm⁹, elles baissèrent puis ne varièrent que très peu. Sur les cuirassés *Marceau*¹⁰ et *Formidable*¹¹, en 1884 et 1885, elles faisaient 8 cm d'épaisseur, alors que celles du cuirassé *Danton*, lancé en 1908, faisaient 7,5 cm¹².

Dans la course de la cuirasse et du canon, la Marine et ses fournisseurs firent des efforts pour continuer l'amélioration des trois éléments fondamentaux de l'artillerie navale : le canon, le projectile et la charge explosive. Les propositions alternatives pour de nouvelles pièces ou systèmes d'artillerie surgirent à la fin de la Commune mais beaucoup d'inventeurs se virent

¹ SHD BB8 1717. Note du 22 novembre 1910 de la section technique de la direction centrale des constructions navales pour le ministre de la Marine.

² Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op.cit.*, p145.

³ SHD BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Laboratoire central de la marine à Paris. 47e séance du 8 juin 1896. Audition du colonel d'artillerie de marine Leherle, directeur de laboratoire central. À Sevran Livry on faisait les recettes des plaques d'acier au-dessous de 10 cm d'épaisseur. SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du 4 novembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de Guérigny.

⁴ SHD 1DD1 1100. Constructions navales-Etablissements-Minutes-2^e semestre 1897. Dépêche du bureau des constructions navales du 3 août 1897 pour le directeur de l'établissement de Guérigny.

⁵ Capitaine de frégate A. Schwerer « Le cuirassé n'a pas fait faillite », *Revue maritime*. Tome CLXIV. Janvier-février-mars 1905, p11-12.

⁶ Alphonse Croneau, *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome II. 1894, Paris, Gauthier-Villars et fils, p64.

⁷ SHD BB8 853. Procès-verbal de la séance du 6 août 1879 du Conseil d'Amirauté. Tableau annexe n°3. Données principales des nouveaux bâtiments-types qui ont été introduits dans la flotte depuis 1872.

⁸ Raoul Marsollet (traduit de l'allemand) « Quatre nouveaux types de dreadnought », *Revue maritime*. Tome 189. Avril-Mai-Juin 1911, p107.

⁹ Alfred Ledieu et Ernest Cadiat. *Le Nouveau matériel naval. Tome I. 1889*, Paris, Dunod, p146-147.

¹⁰ *Revue maritime et coloniale*. Tome 80. 1884, p713.

¹¹ « Le Formidable, cuirassé d'escadre français », *Revue maritime et coloniale*. Tome 85. 1885, p462.

¹² A. Croneau, « Cuirassés modernes », *Revue maritime*. Tome 178. Juillet-Août-Septembre 1908, p262.

bloquer¹. Cependant, l'innovation eut bien lieu car la Marine était particulièrement soucieuse de l'artillerie navale². En plus de l'intense espionnage et intérêt pour les technologies étrangères, la Marine développa elle-même ses canons, en collaboration symbiotique avec le ministère de la Guerre³.

L'âme des canons a connu de grandes innovations avec l'adoption de l'acier⁴ au point qu'en 1885, les onze nouveaux types de canons, allant du 60 mm au 37 cm, étaient entièrement en acier⁵. Après une cohabitation de 1875 à 1885, l'acier évinça finalement la fonte et le fer, montrant sa supériorité⁶. Le bronze fut totalement écarté de l'artillerie puissante car il subissait de trop grandes déformations⁷. Les rayures paraboliques servaient à donner au projectile un mouvement de rotation pour mieux lui conserver sa vitesse⁸ et sa stabilité durant la trajectoire⁹ et, donc, sa précision¹⁰. On allongeait l'âme pour augmenter la vitesse des projectiles. A partir des canons Mle 1864, le fretage était devenu nécessaire à cause des plus grandes pressions dans les canons¹¹. Il fut abandonné après 1887¹². Contrairement aux cuirasses où ils étaient les

¹ SHD BB8 1259. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions pour 1870. Séances du 9 janvier et de février 1870.

SHD BB8 1260. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions pour 1871. Séances des 2 septembre, 1^{er}, 8 et 31 décembre 1871.

² SHD BB8 769. Dépêche très confidentielle du 10 octobre 1874, du ministre de la Marine pour le colonel Dard.

³ SHD BB8 963. Rapport du lieutenant-colonel de Noüe en mission aux États-Unis, transmis le 19 avril 1873, par le directeur du matériel Sabattier au chef d'état-major général de la marine et chef du cabinet.

SHD BB8 1753. Projets étudiés par la Commission d'examen des inventions intéressants les armées de terre et de mer depuis le 29 août 1894 jusqu'à Octobre 1904. Séance du 22 juin 1903.

SHD BB8 1754. Projets mis à l'étude de la commission d'examen des inventions intéressants les armées de terre et de mer (décret du 7 juin 1914) entre janvier 1905 et décembre 1906. Séance du 10 juillet 1905.

SHD BB8 760. Lettre du 14 juillet 1874 du vice-amiral, président du conseil des travaux pour le ministre.

SHD BB8 770. Circulaire confidentielle du 10 mai 1873 pour le préfet maritime à Lorient.

SHD BB8 1240. Enregistrement des affaires soumises au conseil des travaux de la marine. 1873. Séance du 23 mars 1875.

Lieutenant de vaisseau A. Bienaimé, *op. cit.*

⁴ M. Goldsmidt. *Cours d'artillerie navale*. Secret, École d'Application du Génie Maritime, 1914, p4.

⁵ Capitaine d'artillerie de la marine Rodier, « Les progrès de l'artillerie de Marine », *Revue maritime et coloniale*. Tome 84. 1885, p69-70.

⁶ Capitaine de vaisseau Cavellier de Cuverville, « Progrès réalisé par l'artillerie navale de 1855 à 1880 », *Revue maritime et coloniale*. Tome 70. 1881, p276. 505 m contre 480 m.

Carnet de l'officier de Marine. 8e Année — 1886. Paris, Berger-Levrault et Cie, p73.

⁷ Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op. cit.*, p80.

Ingénieur de la marine E. Nouet (traduit de l'anglais), « L'acier comme métal à canons et les fatigues qu'ils ont à supporter », *Revue maritime et coloniale*. Tome 49. 1876, p712.

Colonel d'artillerie de marine Alphonse Delaissey. *Cours spécial sur le matériel de côte, à l'usage des cadres de l'artillerie de la marine*. Paris, Imprimerie Nationale, 1890, p80-84 et 720.

⁸ *Id.*, 1890, p7.

⁹ SHD BB8 1902. Note du 14 juin 1899, du chef d'état-major de la Marine pour le ministre, à propos de l'accroissement de puissance des bouches à feu par l'emploi de projectiles à grande capacité, d'explosifs et d'obus de rupture spéciaux.

¹⁰ A. Sauvage Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p132.

¹¹ Colonel d'artillerie de marine Alphonse Delaissey, *op. cit.*, p78 et 137.

¹² Alfred Picard. *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Le bilan d'un siècle (1801-1900)*. Tome sixième. Paris. Imprimerie nationale. MCMVI, p157.

moteurs de l'innovation, les fournisseurs privés ne réussirent jamais à s'imposer comme innovants dans l'artillerie navale. Schneider¹, Châtillon et Commentry échouèrent en cela². Les innovations principales de l'artillerie étaient le fruit de la pensée des ingénieurs de la Marine. Tous furent conçus à Ruelle. Cela ne signifia pour autant pas que les deux univers étaient étanches³. Seuls les canons spéciaux contre les torpilleurs, Maxims, Nordenfelt et de Hotchkiss échappèrent à cela. Maxims avec son canon à TR de 37 mm, adopté en 1894⁴, et Nordenfelt avec sa mitrailleuse de 25 mm⁵ répondirent à une demande éphémère. En revanche, Hotchkiss brilla longtemps avec son canon de 57 mm, produit en 1885 et dont il modifia la culasse en 1904⁶ et, surtout, avec le canon revolver en version marine⁷.

La vitesse⁸ et la taille des canons augmentaient continuellement, arrivant à 34 cm pour équiper les cuirassés de 1912⁹ ; le Conseil supérieur pensait même les faire monter à 38 cm, mais la guerre vint stopper cet élan qui semblait incoercible¹⁰. Ainsi, on trouvait en 1912 des dizaines de pièces pour les canons de la grosse artillerie¹¹. Les mécanismes des canons devinrent des engrenages complexes pour donner une stabilité à des pièces toujours plus puissantes, comme les tourillons et les hausses. Les affûts et les tourelles se complexifièrent également¹² avec des freins¹³, le système de fermeture de culasse de Bange¹⁴, les culasses Farcot

¹ SHD BB8 963. Note du 10 octobre 1877 du directeur du matériel Sabattier pour le chef d'état-major au cabinet du ministre.

SHD BB8 2424-2. Rapport du 2 avril 1891, du ministère de la marine qui répondait à une question du président de la commission du budget du 16 mars 1891.

² SHD BB8 1753. Projets étudiés par la commission d'examen des inventions intéressants les armées de terre et de mer depuis le 29 août 1894 jusqu'à Octobre 1904. Note du 18 février 1895, de la direction de l'artillerie de marine.

³ SHD BB8 752. Lettres des 10 avril 1875 et 27 juillet 1877 du ministre de la Guerre pour le ministre de la Marine.

⁴ J.O.R.F/L – D du 22 novembre 1894. Circulaire du ministre Félix Faure du 21 novembre 1894 pour ses vice-amiraux commandant en chef préfet maritime et pour le directeur du laboratoire central de la Marine.

⁵ « Art militaire. Essais de la mitrailleuse Nordenfelt en France », *Annales industrielles* – 14^{ème} année – Tome I. 12 Mars 1882. Paris, Ducher et Cie, p349.

⁶ SHD BB8 1753. Projets étudiés par la commission d'examen des inventions intéressants les armées de terre et de mer depuis le 29 août 1894 jusqu'à Octobre 1904. Séance du 2 juillet 1904.

⁷ Capitaine d'artillerie Abel Jouart, « Le Canon revolver Hotchkiss », *Revue d'artillerie*, 1873, p1.

⁸ Capitaine d'artillerie Marie-Charles Curey. *L'artillerie Schneider-Canet à l'Exposition universelle de 1900*. 1902, Berger-Levrault et Cie, Paris, p52.

⁹ SHD BB8 1004-9. Rapport confidentiel de l'état-major général du 26 mars 1912, sur le programme des cuirassés de 1913.

¹⁰ SHD BB8 2424-17. Compte rendu secret de la séance du 24 novembre 1913 du conseil supérieur de la marine sur le programme de l'armement des cuirassés à mettre en chantier en 1915.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1912. Matériel d'artillerie réglementaire.

¹² M. Goldsmidt, *op. cit.*, p7.

¹³ SHD BB8 750. Lettre du 3 décembre du ministre de la Marine pour le général Frébault. Lettre du 6 décembre 1871, du général Frébault, inspecteur général permanent de l'artillerie de marine et membre de l'Assemblée nationale pour le ministre de la Marine. Lettre du 8 décembre 1871, du ministre de la Marine, pour le général Frébault.

¹⁴ Livre d'Or de l'Exposition Universelle de Paris 1889. Centenaire de la Révolution française. 6 Mai 1889 - 31 Octobre 1889. Anciens Etablissements Cail.

manœuvrées hydrauliquement et la culasse Manz¹. L'agrandissement de la taille des pièces de l'artillerie lourde imposa de plus en plus d'appareils de manœuvre hydraulique au lieu de la manœuvre à bras². En 1881, Marine et Homécourt développa un frein hydraulique appliqué aux affûts de tout calibre, assurant la remise en batterie de l'affût automatiquement³. La généralisation des torpilleurs fit apparaître la nécessité du canon à tir rapide, conçu en 1882⁴ et équipé d'un amortisseur hydraulique et récupérateur⁵.

Les explosifs mutèrent aussi. Initialement, l'artillerie de Marine utilisait, comme explosif, la poudre noire⁶ qui avait des dérivés et des variantes⁷. La Marine remplaça la poudre noire par le coton-poudre⁸ qui était plus puissant⁹. Cet explosif découvert conjointement par Christian Schönbein¹⁰, sir Frederick Augustus Abel¹¹ et le chimiste Paul Vieille en 1886 donna la fameuse poudre B,¹² adoptée en plusieurs dérivés dans l'artillerie de Marine en 1894¹³. Les précautions ne mirent pourtant pas la Marine à l'abri des catastrophiques déflagrations à bord des cuirassés *Iéna* en 1907, puis *Liberté* en 1911 qui pointèrent du doigt l'instabilité de la poudre B¹⁴. Il y avait d'autres poudres comme la « Schneidérite »¹⁵ et de la mélinite, testée en

¹ M. Goldsmidt, *op. cit.*, p125.

² Lieutenant de vaisseau Henri Pugibet, « Etude sur les affûts actuels des grosses pièces. Transformation prochaine », *Revue maritime et coloniale*. Tome 124. 1895, p281.

³ *Annales industrielles* – 13^{ème} année – Tome II. 7 Août 1881. Paris, Ducher et Cie. p480. Brevet n°141309. 23 février 1881.

⁴ Chef d'escadron Delauney et le capitaine Guittard. *Historique de l'artillerie de la marine*. Paris, 1889, D. Dumoulin et Cie, p321.

⁵ Antoine de Badereau, « Le Creusot et l'artillerie. La rivalité Krupp/Schneider », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 8 – Février 2007. p43.

⁶ M. Hélie. *Traité de balistique expérimentale*. Tome 1^{er}, 2ème édition, 1884, Paris, Gauthier-Villars, p4.

Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome I. Paris, Typographie Georges Chamerot, 1879, p74-75.

Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op. cit.*, p58.

⁷ Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome I. 1879, Typographie Georges Chamerot, Paris, p225-226.

⁸ *Revue maritime et coloniale*. Tome 48. 1876. p161.

⁹ Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome I. 1879, Typographie Georges Chamerot, Paris, p344.

Lieutenant de vaisseau Audic, *op. cit.*, p570-571.

¹⁰ Alfred Picard, *op. cit.*, p197.

¹¹ Dr. J. Daniel. *Poudres et explosifs : Dictionnaire des matières explosives*. 1902, Paris, Dunod, p2.

¹² *Id.*, Dunod, p51. Poudre B : coton-poudre (68,21%), nitrocellulose soluble (29,79%), paraffine (2%).

Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op. cit.*, p45. Formule du coton-poudre : C¹²H⁷O⁷, 3AzO⁵

¹³ SHD BB8 987 Commission extraparlamentaire de la marine. Novembre 1894. 12e séance du 26 mai 1894. Note du 13 novembre 1893 du directeur de l'artillerie, le général de La Rocque pour le ministre de la marine.

Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op. cit.*, p48. Formule de la nitroglycérine : C⁶H⁵, 3AzO⁴, O⁶

¹⁴ SHD BB8 2606. Ministère de la Marine. Répertoire des affaires soumises au Conseil Supérieur de la Marine du 27 septembre 1909 au 1^{er} janvier 1913. Paris. Imprimerie nationale. 1913, p21. Séances du 6 et 7 novembre 1911 du Conseil Supérieur de la Marine. Décret du 29 novembre 1911 et arrêté du 8 juillet 1912.

Capitaine de vaisseau M. A. Schwerer. *Rapport concernant les poudres de la Marine*. MDCCCCXII, Imprimerie nationale, Paris, p39.

Ernest Monis. *La poudre B et la Marine nationale*. 1912, Henri Charles-Lavauzelle, Paris, p179.

¹⁵ *Revue maritime*. Tome CLXXXIV. Janvier 1910, p568.

1891¹, utilisée surtout dans les obus de rupture² et qui avait l'avantage d'intoxiquer les équipages ennemis³. Marcelin Berthelot expérimenta beaucoup de formules de poudres en ce sens⁴.

Les armes réglementaires pour les canons étaient des cartouches, douilles et gargousses pleines de poudre B et de la mélinite dans les obus en acier⁵. Elles permettaient d'utiliser les différents types d'obus de la Marine, dont on trouvait des dizaines de sortes en 1913⁶, les boulets ayant disparu à partir de 1870⁷. Les ingénieurs de l'artillerie navale trouvèrent que la puissance de perforation se mesurait par une formule mathématique qui fut utilisée et poussa à décider que, pour le programme 1910, tous les obus seront alourdis et en acier. La fonte fut totalement abandonnée autant pour les obus de rupture qui devaient perforer les cuirasses de la ceinture que pour ceux de semi-rupture qui devaient détoner à l'intérieur du navire ennemi⁸. Les obus de Holtzer et Cie⁹, copiés par les Forges de Firminy et Marine et Homécourt¹⁰, grâce aux recherches d'Aimé Brustlein et du chimiste J-B. Boussingault¹¹, étaient devenus les meilleurs. Selon le type d'obus, la Marine installait des systèmes de percuteur différents¹² qui furent modifiés en 1882¹³.

Les découvertes en balistique furent à la base de toute cette innovation. Le rapporteur de la Commission de Gâvres, l'ingénieur M. Hélie, démontra, mathématiquement, dans son *Traité de balistique expérimentale* les effets physiques de la résistance de l'air sur les projectiles

¹ SHD BB8 1243. Note confidentielle du 8 septembre 1891 de la direction des constructions navales transmise à titre confidentiel au le Conseil de travaux.

² J.O.R.F/L –D du 29 octobre 1912.

³ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p159.

⁴ Dr. J. Daniel. *Poudres et explosifs : Dictionnaire des matières explosives*. 1902, Dunod, Paris, p94.

⁵ J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1912.

⁶ SHD BB8 1717. Etat-major général. 1^{ère} Section. Renseignements sur l'artillerie navale française. Janvier 1913. Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome II. 1880, Paris, Typographie Georges Chamerot, p212-219.

Colonel d'artillerie de marine Alphonse Delaissey, *op. cit.*, p21-22 et 105.

⁷ SHD BB8 749. Note du 15 octobre 1870, de l'inspecteur général du génie maritime et président de la commission de Vincennes pour le ministre de la Marine.

⁸ M. Goldsmidt, *op. cit.*, p17 et 156-157.

⁹ Alfred Ledieu et Ernest Cadiat, *op. cit.*, p132.

¹⁰ J.O.R.F/L – F du 27 février 1888. Séance du 27 février 1888. Question du député Henri-Joseph Dugué de La Fauconnerie. Réponse du ministre de la Marine, l'amiral Krantz.

¹¹ Jules Garçon, *Traité général des applications de la chimie*. Tome II. *Composés du carbone (Chimie dite organique) et métaux*. 1907, H. Dunod et E. Pinat Editeurs, Paris, p1395.

¹² Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome III. 1882, Typographie Georges Chamerot, Paris, p137.

Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome II. 1880, Typographie Georges Chamerot, Paris, p151.

¹³ SHD BB8 778. Note du bureau de l'artillerie pour la direction du matériel du 17 septembre 1883.

cylindriques et ogivaux¹ et les effets des obus sur les cuirasses². Son travail connut une belle postérité et servit de base de réflexion aux autres ingénieurs de la Marine qui s'appuyèrent sur ses formules³. Hélié devint la référence théorique dans les essais d'obus de la Commission de Gâvres⁴. En même temps, la commission adopta d'importantes formules de balistique intérieure, inspirées par les travaux de l'ingénieur des Poudres et Salpêtres et du professeur à Polytechnique, Emile Sarrau⁵. Logiquement, au début du XX^e siècle, c'est le commandant P. Charbonnier qui prit le relai d'Hélié comme référence pour la balistique, avec ses deux traités de 1907, *Balistique extérieure rationnelle*⁶. Pour ses expériences, la commission travaillait en collaboration étroite avec tous ses fournisseurs⁷.

Pour résumer tout cela, on ne saurait mieux faire que de laisser la conclusion à Cavalier de Cuverville qui n'était alors que capitaine de vaisseau et qui affirma :

« Les progrès de l'artillerie navale sont la conséquence de l'apparition des navires blindés et des efforts poursuivis pour augmenter leur résistance ces progrès ne s'accusent pas seulement par un énorme accroissement de puissance et de justesse de tir, ils comprennent encore l'amélioration des métaux constitutants et des procédés de fabrication un développement inouï de l'outillage une refonte complète des poudres des théories balistiques mieux définies, grâce à des instruments d'observation plus parfaits et à un état plus avancé des sciences physiques; chimiques et mathématiques »⁸.

¹ B.G. « Note sur la résistance que l'air oppose aux mouvements des projectiles », *Revue maritime et coloniale*. Tome 45. 1875, p334.

Hélié. *Traité de balistique expérimentale*. Tome 1^{er}, 2^{ème} édition, 1884, Paris, Gauthier-Villars, p1-2.

² M. Hélié, « Passage des projectiles à travers les murailles cuirassées », *Revue maritime et coloniale*. Tome 32. Septembre 1872, p544.

³ Lieutenant de vaisseau Beauvoir « Sur l'établissement des tables de tir de l'artillerie Modèle 1870 et sur la formule des durées de trajet », *Revue maritime et coloniale*. Tome 56. 1878, p37.

Lieutenant de vaisseau A. Bienaimé, « Etude sur l'artillerie navale », *Revue maritime et coloniale*. Tome 55. 1877, p610.

⁴ « Travaux de perforation de plaques de blindage par les projectiles français et anglais », *Revue maritime et coloniale*. Tome 50. 1876, p414-415.

Prosper-Jules Charbonnier, *Sur l'état actuel de la balistique extérieure théorique*, M.A.F., t. 6, 1927, p583-584.

⁵ Emile Sarrau, « Formule monôme des vitesses dans les armes », dans *Recherches théoriques sur le chargement des bouches à feu*. 1882, Gauthier-Villars, Paris, p1.

David Aubin, « « I'm just a Mathematician » : Why and How Mathematicians Collaborated with Military Ballisticians at Gavre », dans *The War of Guns and Mathematics : Mathematical Practices and Communities in France and Its Western Allies around World War I*, dir. David Aubin, Catherine Goldstein, The American Mathematical Society, 2015, p320

⁶ P. Charbonnier. *Balistique extérieure rationnelle (problème balistique principal)*. 1907, Octave Doin, Paris.

P. Charbonnier. *Balistique extérieure rationnelle (problèmes balistiques secondaires)*. 1907, Octave Doin, Paris.

⁷ Ingénieur de l'artillerie navale L. Patard, *op. cit.*, p264.

⁸ Capitaine de vaisseau Cavalier de Cuverville, « Progrès réalisé par l'artillerie navale de 1855 à 1880 », *Revue maritime et coloniale*. Tome 70. 1881, p254.

b. *Une innovation exclusivement privée : la propulsion*

Le domaine des chaudières et machines, principales et auxiliaires, a surtout été marqué par l'innovation apportée par les constructeurs privés. La tendance, inlassablement nourrie, était d'en augmenter la puissance tout en diminuant le poids et la consommation¹. Dès les années 1830 jusqu'au début de la III^e République, la Marine fut assaillie de propositions d'inconnus, peu sérieuses, sur les machines à vapeur dont bon nombre n'était qu'obscur fumisterie qu'elle s'empressait de rejeter, parfois non sans rudesse². L'administration technique de la Marine n'était pas moins dure avec les siens, sommant les ingénieurs et les officiers de la marine de modifications ou refusant carrément leurs innovations³. L'avènement de la III^e République ne constitua pas une rupture immédiate dans ses façons de faire⁴, cependant, ces années 1870 commencèrent à consacrer la fermeture de l'innovation dans les chaudières autour d'un noyau d'entreprises spécialisées à forte maîtrise technologique⁵.

Ces sociétés qui, au départ, étaient un complément à la production d'Indret commencèrent à collaborer technologiquement avec la Marine et à entretenir des relations plus cordiales avec elle⁶. Certaines adoptèrent des innovations très appréciées dans la Marine, telles Belleville⁷, Oriolle⁸, les CA Normand⁹ ou Du Temple¹⁰. Ces machines à vapeur de la Marine reposaient sur l'emploi de la vapeur en cascade de détente, c'est-à-dire que la vapeur travaillait sur plusieurs cylindres successivement, avant d'être évacuée¹¹. Les chaudières choisies à partir des années 1880 ne firent que confirmer cette tendance avec les chaudières Lagrafel et

¹ Capitaine de frégate de Gueydon, « De l'utilisation, par échelons, de la vapeur dans sa formation, son travail, sa condensation », *Revue maritime*. Tome 146. 1900, p212. Il préconisa des moyens d'économie de charbon. Eugène Armengaud, *Traité théorique et pratique des moteurs à vapeur*. Tome II. 1862, Paris, p390-391.

² SHD 5DD1 25. Séance du 25 janvier 1859 du Conseil des travaux.

SHD BB8 749. Note de la direction du matériel pour le ministre de la Marine du 9 février 1870.

³ SHD 6DD1 20. Demande du Conseil des travaux de la Marine du 23 octobre 1866.

⁴ SHD 5DD1 50. Lettre du 26 septembre 1879 du préfet maritime au ministre pour le ministre avec le dossier.

SHD BB8 771. Note de 1872. M. Vries avait directement envoyé son dossier au chef de l'exécutif, Thiers.

⁵ SHD BB8 1264. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1887 et 1888. Séance du 14 octobre 1888.

⁶ SHD BB8 771. Lettre du 16 octobre 1876 du contre-amiral Roussin à J. Belleville à Saint-Denis sur Seine.

⁷ *Annales industrielles* – 8^{ème} année – Tome I. 26 Mars 1876. Paris, Ducher et Cie, p414. Brevets. 109736.

« Moteurs et générateurs régulateur de vitesse pour machines marines système Belleville », *Annales industrielles* – 14^{ème} année – Tome I. 12 Mars 1882. Paris, Ducher et Cie, p632.

⁸ *Annales industrielles* – 13^{ème} année – Tome I. 9 janvier 1882. Paris, Ducher et Cie, p60. Brevet n°137364. 22 juin 1882.

⁹ Ph. Barrey, archiviste municipal, « Les célébrités du Havre », dans *Le Havre en 1914*. 1914, O. Randolet, Le Havre, 1914, p319-320. 1871 : machine à triple expansion.

¹⁰ *Annales industrielles* – 12^{ème} année – Tome II. 11 juillet 1880. Paris, Ducher et Cie, p797. Brevet 138557. — 8 mai. — Du Temple. — Perfectionnements apportés à la construction des Chaudières à vapeur du système Du Temple.

¹¹ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Paris, 1910, Vuibert, p117.

d'Allest¹, Oriolle en 1889² et le générateur marin, *Pluto*, de Duchesne³. D'Allest étant certainement une des plus innovantes, essaya d'adopter diverses technologies pour les petites chaudières de torpilleurs⁴. Vers 1893, l'ingénieur du génie maritime Guyot et Augustin Normand mirent au point une chaudière de type à retour de flamme⁵.

C'est grâce au travail de toutes ces entreprises : Niclausse, D'Allest, Belleville, Oriolle, Thornycroft, Normand et Du Temple que les chaudières multitubulaires se sont imposées et ont supplanté la chaudière tubulaire. La chaudière multitubulaire, elle-même, évolua abandonnant les tubes en cuivre rouge et en laiton pour des tubes en acier doux et en fer⁶. La Société Française d'Electro-Métallurgie fit même expérimenter, à Indret en 1898, un alliage de cuivre et d'aluminium pour les tubes⁷. En outre, on utilisait le bronze blanc phosphoreux ou *phosphormétalmarine*⁸. Schneider demanda et reçut l'autorisation d'introduire l'acier cimenté et trempé dans des pièces de machines des contre-torpilleurs et des torpilleurs⁹. Ces entreprises qui avaient pris une avance technologique dans les années 1880 ne furent plus jamais délogées. Ce furent elles qui ont augmenté formidablement la puissance des chaudières.

On passa des 15 000 cv des chaudières du *Charles-Martel* en 1891 aux 29 000 cv pour les dreadnoughts de la classe *Provence*¹⁰, tout en diminuant le poids des machines¹¹. Le gain de puissance n'allait, malgré tout, pas sans quelques inconvénients, comme l'augmentation des effets de vibrations sur la coque que l'ingénieur Haas préconisa de régler par modification des

¹ SHD BB8 1264. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1887 et 1888. Séance de juin 1888.

² SHD BB8 1265. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1889 et 1890. Séance du 10 mai 1889.

³ SHD BB8 1753. Projets étudiés par la commission d'examen des inventions intéressants les armées de terre et de mer depuis le 29 août 1894 jusqu'à Octobre 1904. Séance du 22 juin 1903.

⁴ L'enseigne de vaisseau Nel, « Le naphte et le torpilleur N. 104 S », *Revue maritime et coloniale*. Tome 121. 1894, p276.

⁵ DCNS, *op. cit.*, p41.

⁶ « Essai de classification des chaudières à tubes d'eau appliqués à la navigation », *Revue maritime*. Tome 137. 1898, p47-67.

Ingénieur de la marine Abraham, « Résistance des Matériaux. Étude sur certains aciers spéciaux » (*Annales des Mines*, septembre, p. 223-347), *Revue mécanique*. Tome III - Juillet 1898. Paris, Dunod, p569.

Jules Garçon, *op. cit.*, p1370.

⁷ SHD 1DD1 1100. Constructions navales—Etablissements—Minutes—2^e semestre 1897. Dépêche du 13 décembre 1897 du bureau des constructions navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

⁸ « Métallurgie Bronzes phosphoreux. Propriétés et applications générales », *Annales industrielles* – 14^{ème} année – Tome I. 12 Mars 1882. Paris, Ducher et Cie, p697.

⁹ SHD 6DD1 500. Note du 7 mai 1904 du Service de Surveillance des travaux confiés à l'industrie pour le directeur central des Constructions navales. Note du 18 mai 1904 de l'Inspection générale du Génie maritime pour le ministre.

¹⁰ SHD BB8 1849. Rapport sur les chaudières du 12 août 1909 de l'ingénieur en chef du génie maritime Lyasse, membre-rapporteur de la commission des chaudières.

¹¹ Ingénieur de la marine A. Hauser, « Influence économique de la légèreté dans la construction des navires (extrait du Bulletin de l'association technique maritime) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 108. 1891, p353.

hélices¹. C'est parmi ces entreprises que la Commission des chaudières, nommée à l'été 1909, a dû choisir les machines évaporatoires de la classe des dreadnoughts *France*². Il est à noter que les exigences de la Marine restèrent toujours les mêmes jusqu'en 1914, c'est-à-dire préférant une consommation économe, un moindre encombrement et une puissance constante sans perte de rendement³.

Mais à côté des chaudières, se développèrent deux grandes nouvelles technologies étrangères : le système des turbines motrices et la motorisation Diesel, qui furent aussi introduites dans le pays grâce aux fournisseurs privés. Les ingénieurs français les adoptèrent et en améliorèrent certains aspects pour l'application navale. Le système des turbines à gaz naquit en 1884 au Royaume-Uni grâce à Charles Parsons. Il s'agissait d'un système plus avantageux que les machines alternatives à cylindres⁴. Leurs qualités firent que la Marine française s'en fournit également car les officiers de marine étaient acquis à l'emploi des moteurs à turbine⁵. A la fin des années 1890, des ingénieurs français suivirent cette voie lorsque dans les ateliers Sautter-Harlé fut mise au point la première turbine à vapeur multicellulaire. Cependant, ce ne fut qu'en 1903 qu'Auguste Rateau fonda sa société et commença à en produire et à y intégrer ses propres innovations, dont la création de la turbine à vapeur multicellulaire à action et du turbocompresseur. Rateau, en plus de cela, était un théoricien dans ce domaine puisqu'il publia en 1892 ses *Considérations sur les turbo-machines*⁶ ; de 1897 à 1900, le *Traité des turbo-machines*⁷ et en 1907 il attesta de la supériorité des turbocompresseurs sur les machines alternatives⁸. Ces turbines purent être produites industriellement par ses propres moyens mais aussi grâce aux ACB avec qui il signa deux conventions, le 28 décembre 1906, pour une concession de licence d'exploitation et de construction⁹. Après une adaptation aux navires de

¹ Ancien ingénieur de la marine M. Haas, « Des vibrations des navires et de l'équilibre des machines marines », *Revue mécanique*. Tome II - Janvier 1898. Paris, Dunod, p352.

² SHD BB8 1849. Circulaire du ministre du 22 février 1903. Séance du 6 décembre 1905, de la section du comité technique. Décision du ministre du 2 août 1909.

SHD BB8 1716. Conférence des directeurs présidée par le ministre Delcassé. Séance du 15 mars 1911.

³ « Les nouvelles chaudières marines, système Niclausse » (*The Engineer* du 13 mars 1914), *Revue mécanique*. 31 Juillet 1914. Paris, Dunod, p97.

⁴ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p119-23.

⁵ SHD BB8 2424-7. Séance du 1^{er} mars 1906 du Conseil supérieur de la marine. Comptes-rendus secrets de la séance du conseil supérieur de la marine du 1^{er} mars 1906. Note confidentielle.

⁶ Auguste Rateau, *Considérations sur les turbo-machines et particulièrement sur les ventilateurs*, 1892, Saint-Etienne, Théolier et Cie, p6. C'est lui qui leur donna le nom de *turbo-machines*.

⁷ Emile Jouguet, « Auguste Rateau », *Annales des Mines*, 13^{ème} série, tome 2, 1932.

Léon Guillet, « Auguste Rateau (1863-1930), Notice biographique », *Revue de la métallurgie* n° 2, février 1930, p108-109.

⁸ Auguste Rateau, *Ventilateurs et centrifuges à haute pression*, 1907, Paris, H. Dunod et E. Pinot Ed, p36-37.

⁹ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p52.

guerre¹, la turbine à vapeur équipa les cuirassés de type *Danton*² et continua à être améliorée³ jusqu'à aboutir à la turbine à engrenages réducteurs⁴. Indret ne commença la fabrication des turbines que très peu avant la guerre⁵.

L'autre invention, le moteur à combustion interne à quatre temps, mis au point en 1897, venait de l'allemand Rudolf Diesel. Son principe révolutionnaire était qu'il transformait directement l'énergie calorifique en faisant exploser les combustibles dans les cylindres du moteur ou en les brûlant lentement⁶. Cette technologie fut introduite en France, par l'entrepreneur Frédéric Dychoff par achat de brevet. Il l'améliora puis transféra les droits d'exploitation aux CA Normand en leur vendant son entreprise⁷. L'entreprise havraise permit d'incorporer cette nouveauté technologique dans les navires de guerre, construisant son moteur diesel marin en 1907, puis l'adapta aux sous-marins⁸. Ce ne fut qu'en 1909 que la Marine lança un concours pour ses moteurs à explosion et à combustion avec des critères techniques très stricts⁹. Le moteur diesel, utilisé par la Marine, était un moteur à combustion et non à explosion, ce qui avait le même effet mais dans un laps de temps plus long¹⁰. Les officiers de marine étaient totalement enthousiasmés¹¹ par la supériorité des dérivés du pétrole sur le charbon¹² et les ingénieurs de la Marine comme Hutter ou Lelong qui professait le *Cours de machine à vapeur* à l'École d'application du génie maritime, étaient déjà des maîtres dans la motorisation diesel qu'ils avaient étudiée à fond et arithmétisée sous tous ses aspects¹³.

c. Les nouveaux types de navires

Du point de vue de l'architecture navale, les principales innovations ont été faites sur le matériau de la coque, la structure interne, la disposition des pièces d'artillerie et la taille des

¹ Ingénieur civil des Constructions navales Maurice Tourreil, « La courroie liquide appareil réducteur hydraulique à renversement de marche et vitesse variable », *Revue mécanique*. Tome XXXIV - 31 Janvier 1914. Paris, Dunod, p306.

² René Théry, « Marine française les progrès techniques », *Revue de Défense nationale*. Novembre 1950, p478.

³ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p121.

⁴ DCNS, *op. cit.*, p42.

⁵ Stéphane Girandier, *op. cit.*, p374.

⁶ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p124-125.

⁷ Paul Naegel, Jean-Michel Althusser. *Les débuts du moteur Diesel en France : Nouveaux éléments historiques*. Connaissance de la Meuse, 2008, p1, 4 et 8.

⁸ Chantiers et ateliers Augustin Normand. Le Havre. *Les moteurs Diesel*. 1919 Le Havre, p3 et 8.

⁹ « Informations », *La Machine moderne*, Août 1909, pCXXIII.

¹⁰ Capitaine C. Martinot-Lagarde. *Le moteur à explosion*. 1912, Berger-Levrault, Paris, p2.

¹¹ Vice-amiral Besson, « L'emploi du Pétrole dans la Marine », *Armée et Marine*. 13e Année - N°4. 20 Décembre 1913, p107-108.

¹² A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Paris, 1910, Vuibert, p112.

¹³ Ingénieur principal de la Marine M. Hutter, *Note au sujet de l'équilibre des moteurs à combustion interne à l'allure*. Extrait du mémorial du génie maritime, fascicule XIII. 1911, Imprimerie Nationale, Paris, p2.

navires. Pour ce qui est du matériau de coque, sur les grands navires, on ne fit guère de coupure radicale. Toujours par l'hybridité des structures, bois-fer et fer-acier, on préparait le passage au fer seul et à l'acier seul. Dans les années 1860, les ingénieurs hésitaient encore¹ car l'entretien du bois était plus simple². Les arsenaux de la République ont dû finir la construction, dans les années 1870, de cinq cuirassés totalement en bois. On passa ensuite aux coques en bois avec une superstructure en fer, technologie retardataire car les trois derniers n'entrèrent en service qu'en 1876, 1877 et 1878³. Il fallut qu'une nouvelle génération d'ingénieurs du génie maritime s'emparât des affaires pour que le bois fût banni définitivement. Le fer n'a été utilisé tout seul, que sur des bâtiments secondaires⁴, permettant une économie de poids, accroissant la résistance, la durée de vie, la vitesse⁵.

L'acier entra bien vite dans la composition des coques, d'abord avec le fer⁶, et ne commença à supplanter ce dernier qu'au milieu des années 1880⁷. Les procédés d'utilisation de l'acier ont été, particulièrement, étudiés par les ingénieurs de la Marine de Bussy, Joëssel et Barba et ont permis de profiter de ses avantages qui se résumaient dans encore plus d'économie de poids, de résistance, de ductilité et de possibilité de travail à froid⁸. Ces modifications eurent les effets recherchés qui sont l'allègement du poids relatif de la coque, passant de 47 % à 35 %⁹ tout en préservant la *navigabilité*¹⁰. Sur certains navires, on trouvait des coques avec des aciers spéciaux¹¹. Les bronzes spéciaux ont été, eux, dévolus aux sous-marins car le liquide des accumulateurs rongeaient l'acier. Ainsi, on utilisa le bronze d'aluminium ou le métal Roma, qui

¹ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p43.

² SHD BB8 968. Conseil d'amirauté. Documents généraux relatifs aux divers types de bâtiments de la flotte. Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p20.

³ Dominique Brisou. « La transition bois-fer dans la construction navale militaire en France au XIX^e siècle », dans *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu du XVII^e-milieu du XIX^e siècle)*, Christiane Villain-Gandossi (Dir.) Comité des travaux historiques et scientifiques. 2002, Editions CTHS, Paris, p192.

⁴ SHD BB8 968. Conseil d'amirauté. Documents généraux relatifs aux divers types de bâtiments de la flotte.

⁵ Alphonse Croneau. *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome I. 1894, Gauthier-Villars et fils, Paris, p45-46.

⁶ SHD BB8 968. Conseil d'amirauté. Documents généraux relatifs aux divers types de bâtiments de la flotte. « Le Marceau, nouveau cuirassé d'escadre », *Revue maritime et coloniale*. Tome 80. 1884, p714.

Alphonse Croneau. *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome I. 1894, Gauthier-Villars et fils, Paris, p31 et 47.

⁷ SHD BB8 968. Conseil d'amirauté. Documents généraux relatifs aux divers types de bâtiments de la flotte.

⁸ Alphonse Croneau. *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome I. 1894, Gauthier-Villars et fils, Paris, p47-52.

⁹ Ingénieur de la marine A. Hauser, *op. cit.*, p353.

¹⁰ Capitaine de frégate René de Carfort, *op. cit.*, p21.

Enseigne de vaisseau A. Corrad, « Sur la résistance de l'eau au mouvement des navires », *Revue maritime et coloniale*. Tome 51. 1876, p63.

¹¹ SHD 9DD1 10. Rapport des essais du contre-torpilleur *Arquebuse* au port de Cherbourg en 1903.

était un bronze phospho-manganésé¹, qui composait les coques des grands sous-marins français². A la place du métal Roma, on pouvait aussi utiliser le métal Létrange³.

Contrairement à leurs confrères britanniques⁴, les ingénieurs français n'utilisèrent jamais réellement d'indicateur algébrique pour mesurer la puissance combative de leurs navires, se contentant de principes généraux plus empiriques et basés sur des rapports simples qu'il n'y avait guère besoin d'exprimer arithmétiquement. Les facteurs étaient trop nombreux et subtiles pour permettre une mathématisation aussi générale. Celui qui fut le maître des ingénieurs, le professeur à l'École du génie maritime Alphonse Croneau, assurait que le tracé des formes extérieures n'est soumis à aucune loi mathématique ; il résulte plutôt d'une sorte de compromis entre plusieurs qualités antagonistes, compromis auquel on arrive grâce à de nombreuses données expérimentales. Ainsi, parmi les qualités primordiales d'un bateau de guerre, « la vitesse, la stabilité, la navigabilité et la facilité d'évolution » ; lorsqu'une d'entre elles est poussée à l'excès, elle devient nécessairement préjudiciable.

La stabilité statique était aisément calculable, mais avec le mouvement, elle devenait très difficile⁵. Le tout, pour les architectes navals, était de construire un navire avec un centre de gravité qui restait stable dans le *métacentre*, lors des inclinaisons, sans quoi l'embarcation chavirait⁶. Ainsi, les ingénieurs du génie maritime s'attaquaient à des problèmes partiels, dont l'ingénieur Louis-Charles Antoine passa maître. Il détermina la résistance à l'avancement des carènes et devint un spécialiste du calcul des hélices, reconnu grâce à ses écrits : *Des lames de la haute mer* en 1879, *Calcul des propulseurs hélicoïdaux* en 1880 et *Application de la résistance des matériaux* en 1882. Cependant, les ingénieurs usaient de bien d'autres lois présentées mathématiquement pour concevoir leurs navires qui allaient des grandes lois pour

¹ Alfred Picard, *op. cit.*, p90.

² A. Croneau « Les progrès récents de la marine », *Revue maritime et coloniale*. Tome 120. 1894, p456.

³ Alphonse Croneau. *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome I. 1894, Gauthier-Villars et fils, Paris, p55-59.

⁴ Ingénieur de la marine Maurice Marchal. *Tableau et classement des marines militaires*. Paris, 1878, Berger-Levrault et Cie, p7.

⁵ Alphonse Croneau. *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome I. 1894, Paris, Gauthier-Villars et fils, p1-2.

⁶ Adrien d'Etroyat, *Traité élémentaire d'architecture navale à l'usage des marins, des élèves constructeurs et des personnes qui s'occupent de marine*, Deuxième Edition, Paris, Mallet-Bachelier, 1863, p111.

calculer les effets de l'eau sur les carènes¹ aux équations de la houle, des clapotis, des vagues de hauteur et de vitesse variables².

Globalement, la structure architecturale des navires s'est très peu modifiée, comprenant l'étrave et l'étambot, toujours, plus robustes car subissant les chocs et les pressions de la mer, du gouvernail et des hélices. Ils étaient, donc, faits en acier forgé ou moulé, d'une seule pièce pour l'étrave et de trois pièces distinctes et boulonnées pour l'étambot. Les grands navires de la fin des années 1900 avaient cinq quilles en saillie qui, certes, augmentaient la résistance à la marche mais amélioraient la navigabilité³. La période fut marquée par un dilemme majeur d'architecture navale entre la volonté de surélever l'artillerie et une autre d'alourdir les parties les plus basses pour abaisser le centre de gravité⁴. A l'intérieur des coques, dans les œuvres vives, la Marine développa, sur l'idée d'Emile Bertin⁵, le système de cloisonnement, avec dans les cloisons, de la bourre (ou fibre) de coco qui avait la propriété naturelle de se resserrer en cas de trou et donc d'arrêter les voies d'eau⁶. En dessous du pont cuirassé, se trouvaient les organes vitaux, dont les machines productrices de l'électricité. Les navires furent équipés de plusieurs outils et mécanismes nouveaux, dont les filets anti-torpilles, les servomoteurs⁷ et les projecteurs⁸.

Vers 1904, le tonnage des cuirassés était aux alentours de 13 000 t et l'on considérait que cela était la taille optimale. Cependant, les leçons de la guerre russo-japonaise poussèrent à accroître les déplacements, ce qui aboutit à la construction des dreadnoughts⁹. En 1913, l'état-major et le Conseil supérieur de la Marine prévoyaient des navires de tailles de plus en plus

¹ L. E. Bertin, *Les vagues et le roulis. Les qualités nautiques des navires*, 1877, Berger-Levrault et Cie, p3.

² *Id.*, p18, 21 et 50.

Capitaine de frégate de réserve Sauvaire Jourdan, « Le bassin d'essai des carènes de la Marine française », *La nature. Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie*. 36^{ème} année. 1908. Premier trimestre. Masson et Cie, éditeurs, p306.

L. E. Bertin. *Chaudière Marine. Cours de machines à vapeur professé à l'école d'application du génie maritime*. Paris, 1896, E. Bernard et Cie, p3.

Ingénieurs du génie maritime, J. Pollard et A. Dubebout, *op. cit.*, p1.

Alphonse Croneau, *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome I. 1894, Paris, Gauthier-Villars et fils, p99.

³ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p31-32.

⁴ Edouard Lockroy, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. Paris, 1897, Berger-Levrault et Cie, p268.

⁵ Capitaine de vaisseau Togari, *op. cit.*, p9.

⁶ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p67.

Alphonse Croneau, *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome II. 1894, Paris, Gauthier-Villars et fils, p2.

⁷ A. Sauvaire Jourdan, *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p86-87 et 105.

⁸ Didier Robineau, *op. cit.*, 2016, p32.

⁹ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p69.

grandes¹. Cette innovation permanente joua un rôle d'accélérateur de profits pour les fournisseurs privés, tel que le montra Schumpeter².

Le sous-marin était, lui, une invention bien française et bien générée par la Marine elle-même. Les échecs qui ont émaillé le milieu du XIX^e siècle³ sont trop connus pour avoir à les narrer ici, donc allons droit aux avancées effectives des années 1880. En 1886, l'amiral Aube demanda à Gustave Zédé de concevoir « un torpilleur submersible » propulsé à la vapeur sur l'eau et à l'électricité sous l'eau ; et à l'ingénieur Goubet, un sous-marin à embarquer sur les croiseurs et transportable par chemin de fer⁴. Leurs projets ne furent pas conservés par la Marine, mais chacun régla des petites questions techniques jusqu'à aboutir, à la fin de la décennie en 1888, au premier sous-marin opérationnel, *Gymnote*, de Gustave Zédé et Dupuy de Lôme, deux ingénieurs du génie maritime, désormais au service des FCM. Il s'agissait d'un bâtiment d'essais⁵ qui réussissait à plonger de façon satisfaisante⁶, mais sans autonomie⁷.

Les initiatives du privé furent moins heureuses⁸, mais la Marine en conserva quelques éléments techniques⁹. Le mouvement ne se tarit point, mais il devint seulement plus interne à la Marine puisque certains ingénieurs se spécialisèrent dans la conception et l'amélioration des submersibles, comme Emile Bertin qui mit au point le caisson cellulaire, Labrousse, Lyasse, Joëssel, Gustave Zédé ou Maxime Laubeuf¹⁰. On tenta d'améliorer le *Gymnote* dont le moteur électrique avait été conçu par le capitaine et directeur de Panhard et Levassor, M. Krebs¹¹. Les ministres de la Marine des années 1880 jusqu'au début des années 1900 poussèrent dans ce

¹ SHD BB8 2424-17. Comptes-rendus secrets de cette séance du Conseil supérieur de la Marine du 30 avril 1913 sur l'examen des caractéristiques des torpilleurs de haute mer à construire.

SHD BB8 2424-17. Compte rendu secret de la séance du 24 novembre 1913 du conseil supérieur de la marine sur les cuirassés de 1915.

SHD BB8 2424-17. Séance du conseil supérieur de la marine du 17 mars 1913.

² Joseph Schumpeter, *Théorie de l'évolution économique*, Paris, 1999, Dalloz.

³ SHD 5DD1 55. Note du 15 juillet 1878, du directeur des constructions navales. Rapport du 13 juillet 1878.

SHD 5DD1 50. Note du 25 janvier 1860 de la direction du matériel.

A. Ledieu, « Etude sur les bateaux sous-marins », *Revue maritime et coloniale*. Tome 100. 1889, p378.

Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*, Janvier 1917, Delagrave, Paris, p14.

⁴ Paul Fontin, « Les sous-marins et la politique navale d'Angleterre », *Revue maritime*. Tome 155. Octobre 1902, p1864.

⁵ Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*, Janvier 1917, Paris, Delagrave, p19.

⁶ Jérôme Peignot, « Max Laubeuf », *La Revue maritime*, 129, Janvier 1957, p75.

⁷ Lieutenant de vaisseau Georges Blanchon. *Les sous-marins et la guerre actuelle*. 1915, Bloud et Gay, Paris, p7 et 12.

⁸ SHD BB8 1263. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1883 et 1886. Séance du 28 avril 1884.

⁹ SHD BB8 1264. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1887 et 1888. Séances des 18 mars et 24 juin 1887.

¹⁰ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p55.

¹¹ SHD BB8 1244. Affaires soumises au Conseil des travaux : 1892–1905. Séances des 17 mai et 18 octobre 1896 et 29 mai 1894.

A.-Mathieu Villon, *La Navigation sous-marine*. 1891, B. Tignol Ed, Paris, p40-43.

sens. Les résultats, au bout de dix années, n'étaient pas très satisfaisants et encore, en 1896, les sous-marins étaient incapables de trop s'éloigner des côtes, car incapables de supporter la pression de l'eau¹, alors le ministre Lockroy lança un concours d'innovation, avec des objectifs techniques précis dont il fit la publicité dans le *Journal Officiel*². Le vainqueur à été Maxime Laubeuf qui inventa le *Narval*, premier submersible qui se distinguait du « sous-marin pur » par la double motorisation, la forme de sa carène et la double coque³.

Face à la lenteur des innovations, le ministre fonda la Commission d'expériences des sous-marins où il nomma Romazzotti et Laubeuf⁴. Il n'en fallut pas davantage pour exciter la fibre créative des ingénieurs du génie maritime qui proposèrent un grand nombre de projets et de modifications. En 1901, des spécialistes se détachèrent comme Maugas⁵, Ripard⁶, Maurice⁷, Laubeuf⁸ et Perrinelle-Dumay⁹. Cependant, le meilleur était encore l'ingénieur en chef Romazzotti qui acquit une expertise dans le domaine et assura la liaison avec Zédé en poursuivant dans la technologie des submersibles¹⁰. Maugas et Romazzotti furent à l'origine de sous-marins purs dérivés directement du *Gymnote*¹¹, avec une seule coque¹², type dont on arrêta la construction en 1907¹³. En mars-avril 1909, l'état-major général décida de ne plus faire de différence entre les types de navires sous-aquatiques en les nommant, uniquement, « sous-marins »¹⁴.

Le principe du concours fut maintenu par les ministres suivants, mais les modalités en furent modifiées. Alors qu'en 1896, il a été fait appel à tous les inventeurs du pays, en 1909, la

¹ Jérôme Peignot, « Max Laubeuf », *La Revue maritime*, 129, Janvier 1957, p76.

² J.O.R.F/L – D du 26 février 1896.

³ Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*, Janvier 1917, Delagrave, Paris, p21-26.

⁴ SHD 6 DD1 400. Procès-verbal de la séance des 1^{er} et 7 août 1901. Secret.

Ibid., Procès-verbal de la séance du 28 novembre 1900. Secret.

⁵ SHD BB8 1244. Affaires soumises au Conseil des travaux : 1892–1905. Séance du 19 octobre 1900. Projet de sous-marin « très confidentiel ».

⁶ *Ibid.*, Séance du 26 février 1901, Projet « secret » de torpilleur submersible.

⁷ *Ibid.*, Séance du 11 mars 1902. Projet « secret » de sous-marin autonome offensif.

⁸ *Ibid.*, Séance du 15 avril 1902. Projet de submersible autonome type *Sirène*.

⁹ *Ibid.*, Séance du 27 octobre 1902. Projet « secret » de sous-marin.

¹⁰ *Ibid.*, Séances des 14 octobre 1900. Projets qualifiés de « très confidentiels ». 19 mars 1901 et 13 mai 1902.

SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Rapport confidentiel du bureau des constructions navales du 3 mars 1902 pour le ministre. Lettre de M. Krebs, directeur de Société des anciens établissements Panhard et Levassor pour le ministre. Marché du 25 mai 1900.

¹¹ Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*. Paris, Delagrave, Janvier 1917, p21.

¹² Daniel David, « Deux contributions françaises au développement des premiers sous-marins : le bronze Roma et le cycle Sabathé », dans *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu du XVIIe-milieu du XIXe siècle)*, Sous la direction de Christiane Villain-Gandossi. Comité des travaux historiques et scientifiques. 2002, Editions CTHS, Paris, p238.

¹³ Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*, Janvier 1917, Delagrave, Paris, p31.

¹⁴ SHD BB8 1004-10

participation au concours pour le nouveau sous-marin de haute mer¹ a été strictement réservée aux ingénieurs du génie maritime et on nomma une Commission d'examen spéciale, tant le Conseil des travaux était chargé par les projets courants. Ce concours « absolument secret » débuta le 15 septembre 1909 et aboutit à six projets envoyés par les ingénieurs Beaumarchais, Fenaux, Hutter, Maurice, Maugas et Simonot². Il fallut attendre 1910 pour connaître le choix du ministre amiral Boué de Lapeyrère, qui se porta sur celui de Simonot³. Cependant, l'adoption des innovations technologiques n'a pas été linéaire dans les sous-marins, en particulier leurs moyens de propulsions. Si pour la double motorisation, l'électricité fut introduite sans grande difficulté, les moteurs diesel furent plus discutés⁴. Laubeuf ne soutenait pas l'augmentation de la taille des sous-marins qui réduirait la stabilité sous-marine. Il lui préférait l'amélioration de la vitesse et du rayon d'action⁵.

¹ SHD BB8 1815. Dépêche secrète du 16 avril 1909 du ministre pour les établissements de la marine, les arsenaux métropolitains et coloniaux, le service de la surveillance, et à l'Inspection générale du génie maritime. Elle est jointe du programme qui est « absolument secret ».

² SHD BB8 1815. Rapport secret sur les six projets.

³ SHD BB8 1815. Note secrète du 11 juillet 1910 de l'amiral de Lapeyrère du 11 juillet 1910, pour le vice-amiral préfet maritime de Cherbourg.

⁴ SHD BB8 1716. Conférence des directeurs du 20 mars 1912.

SHD BB8 2424-17. Séance du 30 avril 1913 du Conseil Supérieur de la Marine.

⁵ Max Laubeuf, *Sous-marins et submersibles*, Janvier 1917, Delagrave, Paris, p49.

Conclusion du Chapitre II

Nous vîmes que les institutions politiques et administratives en charge des constructions navales ne trouvèrent un mode de fonctionnement efficace et stable que dans la difficulté. Ici en revanche, pour les entreprises, l'adaptation aux nouvelles réalités du marché a été beaucoup moins contrariée et s'est faite avec plus d'harmonie. Sur les dizaines de sites industriels, nouveaux ou anciens, maritimes ou fluviaux, manufacturiers ou miniers, un seul disparut, montrant la justesse et l'utilité de leur emplacement et de leurs travaux. Les autres qui continuèrent de produire pour la Marine compensèrent très largement cette petite perte par un accroissement impressionnant de capital fixe, qui prit la forme d'ouverture d'usine, d'équipements, de travaux infrastructurels et d'agrandissements des aires de travaux très corrélés à une politique de concentration. Cette expansion physique allait de pair avec des apports financiers, de tous genres, si indispensables pour l'investissement et qui eux seuls réussirent à maintenir les bons bénéfices des contractants. Il serait erroné de prétendre voir là une quelconque supériorité des industriels privés sur les usines de la Marine qui participèrent totalement du mouvement, aidant à créer un système de production mixte public-privé qui se partageait à peu de choses près le marché à égalité. Ce système fut servi par une efficace collaboration technique entre les ingénieurs de la Marine et ceux des fournisseurs. Les réclamations, certes assez nombreuses, n'ont jamais porté que sur des sommes peu lourdes et finirent toujours par se régler grâce au travail des juristes qui distinguèrent de mieux en mieux les obligations de chacune des parties. Ce système basé sur la complémentarité et la coopération à haute échelle concerna aussi la recherche et le développement, rendant les deux acteurs indispensables, l'un pour l'autre. La structure industrielle et administrative qui en sortit put, donc, coller parfaitement aux besoins de la Marine et du Parlement et former avec ces derniers un édifice institutionnel dont les composants avaient une convergence d'intérêts permanente, et qui ne saurait prendre une autre appellation que complexe militaro-industriel naval ou *complexe militaro-naval*.

Chapitre III. La difficile collaboration d'une élite

composite

Comme d'après Schumpeter, « les événements sociaux constituent un tout » et qu'un fait n'est jamais « purement économique »¹, nous pensons que l'étude des relations entre les réseaux de pouvoir, qui sont le soubassement humain de toute cette architecture institutionnelle, porterait le niveau de réflexion dans une autre dimension, en montrant au grand jour la nature profonde, l'essence, même, des interactions institutionnelles. Ainsi, au commencement de la III^e République, le monde de la construction navale se divisait en trois groupes sociologiques assez distincts : les officiers de marine, les chefs politiques et les chefs d'entreprises, administrateurs et autres ingénieurs dont il convient de déterminer la nature des relations. En effet, dans la France de la première moitié du XIX^e siècle, ces hommes vivaient dans des milieux professionnels très étanches qui interdisaient, de fait, les fréquentations massives et prolongées entre leurs membres. La société impériale d'élite des années 1850 et 1860 participa un peu plus de leur brassage, mais elle ne réussit pas à les fondre dans un tout indistinct. Il subsista toujours des personnalités collectives affirmées. Or, la naissance du complexe militaro-naval, pour la première fois, mit tous ce monde en collaboration prolongée et les condamna à une proximité jusque-là inconnue. Il nous faut, donc, impérativement voir comment évoluèrent les groupes et les relations entre eux, après ce contact, et évaluer l'impact que tout ceci eut sur la structure et le fonctionnement du complexe.

A. Les puissants corps de la Marine : les officiers et les ingénieurs

1. Des officiers de marine traditionnalistes

a. Des officiers de marine catholiques et monarchistes

Le département de la Marine, comme toute autre administration, était certes un appareil et une machinerie, mais il n'en restait pas moins peuplé et vivifié par des hommes, avec leur

¹ Joseph Schumpeter, *Théorie de l'évolution économique*, Paris, 1999, Dalloz.

complexité, mettant leur empreinte sur son fonctionnement¹. Lorsque tomba la Commune en 1871, le paysage naval militaire français, autant le milieu des officiers que celui des entrepreneurs et des capitalistes des chantiers navals, était globalement conservateur. On y trouvait un grand nombre de royalistes catholiques ou de bonapartistes. Les républicains y étaient très minoritaires et les radicaux n'y existaient tout simplement pas. Héritiers d'une époque où des ministres de la Marine, comme le marquis de Chasseloup-Laubat, invoquaient les desseins de la Providence dans des rapports officiels², des dizaines d'amiraux et non des moindres affichaient publiquement leur fervente foi chrétienne, comme Charles de Dompierre d'Hornoy³, le comte de Gueydon⁴, Henri Rieunier⁵, Jurien de La Gravière⁶, le marquis Gicquel des Touches⁷, le comte Jules de Cavelier de Cuverville⁸ et même le général de l'artillerie de Marine La Rocque⁹. Bon nombre de ces officiers, tels les amiraux Roussin¹⁰, Bergasse du Petit-Thouars¹¹ et Courbet croyaient dur comme fer dans la Providence¹². Recherchant « la protection de Dieu »¹³, les officiers de Marine faisaient bénir les navires¹⁴ et en 1898, les amiraux Cavelier de Cuverville, comte Lafont et Mathieu, placèrent les escadres sous « l'égide du glorieux Archange saint Michel »¹⁵. Seul protestant encore aussi haut placé dans la hiérarchie, le vice-amiral Jauréguiberry, gendre d'un pasteur, était aussi un ardent croyant, s'inspirant en permanence des Ecritures¹⁶.

¹ Bernard Gournay, *L'administration*. 1962, Presses Universitaires de France, Paris, p71.

² « Le marquis de Chasseloup-Laubat. 1805 (29 mars) 1873 », *Revue maritime et coloniale*. Tome 41. Mars 1874, p369.

³ Louis de La Roque, *Le Bulletin héraldique de France ou Revue historique de la noblesse, IXe Volume*, Paris, 1890, Administration du Bulletin Héraldique de France, p542.

⁴ « Discours d'ouverture prononcée par le vice-amiral comte de Gueydon à l'assemblée du lundi 19 février 1877 de la société des études maritimes et coloniales », *Revue maritime et coloniale*. Tome 53. 1877, p141.

⁵ L'abbé Albert Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands, 1500-1650, Tome I*. 1916, Ernest Dumont, Paris. Préface de l'amiral Buchard.

⁶ Vice-amiral Jurien de La Gravière, *Voyage de la corvette La Bayonnaise dans les mers de Chine*.

⁷ Marquis Gicquel des Touches, « Souvenirs d'un marin de la République : 1^{ère} Partie », *Revue des Deux-Mondes*, Tome XXVIII, Juillet 1905, p178.

⁸ Jean Martinant de Préneuf, *op. cit.*, p123-126.

⁹ Jacques Nobecourt, « Une affaire La Rocque » en 1899. Avant le P.S.F., Justice-Égalité ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine / Société d'histoire moderne*, Tome 47-3, juillet-septembre 2000, p522.

¹⁰ Jurien de La Gravière, *Les Gloires maritimes de la France. L'amiral Roussin*. 1888, E. Plon, Nourrit et Cie, Paris, p266.

¹¹ *Le vice-amiral Bergasse du Petit-Thouars d'après ses notes et sa correspondance 1832-1890*. 1906, Perrin et Cie, Paris, p95.

¹² *Lettres de l'amiral Courbet*. 1885, Château-Gontier. Lettre depuis le Bayard du 24 février 1884.

¹³ Commandant Louis Dartige du Fournet, *Journal d'un commandant de "la Comète" : Chine, Siam, Japon (1892-1893)*. 1897, Plon, Paris, p17.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 28 octobre 1893.

¹⁵ Urbain Gohier, *L'Armée contre la Nation*. 1898, Editions de la revue Blanche, Paris, p105.

¹⁶ Capitaine de vaisseau Félix Dupont, « Nécrologie du vice-amiral Jauréguiberry (1815–1887) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 96. 1888, p367. Il lisait les Evangiles quotidiennement.

Ces hommes ne faisaient que reproduire un phénomène tout à fait ancien de domination de la foi catholique dans la Marine¹, principalement causée par la très grande proportion d'officiers issus des régions de l'ouest, c'est-à-dire de la très catholique Bretagne et ses départements limitrophes et de la Normandie, particulièrement signalée pour son conservatisme social et religieux². La preuve la plus flagrante de cet attachement aux franges sociales les plus conservatrices du pays était la quasi inexistence d'officiers de marine francs-maçons³, alors que l'institution était très prisée par les autres élites nationales. Déjà d'un nombre très réduit sous l'Ancien Régime⁴ et au cours du XIX^e siècle⁵, les rarissimes cas relevés d'officier de marine maçons, après 1870, concernaient Pierre Savorgnan de Brazza⁶, le modeste enseigne de vaisseau Pierre Barbe⁷ et l'amiral Réveillère,⁸ un original totalement iconoclaste⁹ ; c'est-à-dire des hommes qui n'avaient aucun pouvoir réel sur les questions du commandement ou des constructions navales.

Jusqu'en 1877, l'exemple de l'utilisation de la foi catholique dans les affaires publiques était donné aux officiers par les sommets de l'Etat. Mac Mahon, noble, catholique militant, fils d'un Emigré et ancien séminariste¹⁰ résumait, dans sa personne et dans son action tout ce que les officiers de marine respectaient. De plus, il épousa Elisabeth de La Croix de Castries¹¹, descendante directe du secrétaire d'Etat à la Marine de Louis XVI et cousine de deux officiers de marine¹². En invoquant l'aide divine, les gouvernements conservateurs et monarchistes de Mac-Mahon et du duc de Broglie¹³ firent tout « pour écarter le radicalisme » qu'ils avaient en

¹ Jules Sénard, *Notice biographique sur l'amiral Le Marant*, Extrait de la Revue Maritime et Coloniale, Décembre 1862, Librairie Challamel Ainé, Paris, p13.

² Jules Martin, *op. cit.*, p343.

Assemblée générale des catholique Normandie. Tenue à Rouen. Les 21, 22, 23, 24 et 25 Novembre 1883. Rouen. 1884. Imprimerie Nouvelle, pXI-XII.

³ BNF. Département des Manuscrits. FM2 (528). *Correspondance des loges avec le Grand Orient.*

⁴ Jean-Luc Quoy-Bodin, « Le militaire en Maçonnerie (XVIIIème-XIXème siècles) », *Histoire, économie et société*, 1983, 2^e année, n°4. p557.

⁵ Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille. *Dictionnaire des marins francs-maçons. Gens de mer et professions connexes aux XVIIIe, XIXe et XXe siècle.* Travaux de la loge maritime de recherche *La Pérouse*, p298.

⁶ *Id.*, p48.

⁷ *Id.*, p28.

⁸ *Id.*, p248.

⁹ Contre-amiral Réveillère, *Doutes et hypothèses : autarchie.* 1901, Berger-Levrault, Paris, p21.

¹⁰ Gabriel de Broglie. *Mac Mahon.* 2000, Librairie académique Perrin, Paris, p15-18.

¹¹ *Id.*, p48.

¹² J.O.R.F/L – D du 11 octobre 1909. Décision du 9 octobre 1909 du ministre de la Marine l'amiral de Lapeyrère. J.O.R.F/L – D du 16 avril 1910. Décision du 14 avril 1910 du ministre de la Marine l'amiral de Lapeyrère.

¹³ J.O.R.F/L – D du 25 mai 1873.

BNF. Duc de Broglie. *Discours au banquet du Vaudreuil (28 septembre 1884)*, p14-16.

BNF. Duc de Broglie. *Discours au budget membres de l'Union Monarchiques (27 mai 1887)*, p6.

abomination¹, et en plus ils réintégrèrent Pierre d'Orléans, duc de Penthièvre dans la Marine², et participèrent à y maintenir le conservatisme en y gardant les générations précédentes d'amiraux en poste. Ceux qui avaient commandé en chef des corps d'armée pendant la guerre de 1870-1871, les vice-amiraux Martin Fourichon³, Jurien de la Gravière⁴, le baron Clément de la Roncière le Noury⁵, Jérôme-Hyacinthe Penhoat⁶, Jean-Bernard Jauréguiberry⁷, Pothuau⁸ et le général de division d'artillerie de la Marine Charles-Victor Frébault⁹ furent maintenus, à titre exceptionnel et sans limite d'âge, dans la 1^{ère} section du cadre de l'état-major général de l'armée navale¹⁰. Le vice-amiral Philippe Ausseur qualifia cette Marine de « gérontocratie »¹¹.

Après que les républicains arrivèrent au pouvoir, et surtout à partir des années 1880, la foi catholique de certains officiers, responsables des constructions leur servit de base à leur anti-républicanisme et, donc, à leur volonté de retour d'une monarchie de droit divin ; ce « gouvernement bienfaisant et sage » ouvertement souhaité par les amiraux Jurien de La Gravière¹² et Félix du Temple¹³, comme remède imparable aux hésitations des politiciens¹⁴. Même l'amiral Jauréguiberry, pourtant protestant et républicain, démissionna de son poste de ministre en janvier 1883 pour protester contre la loi de proscription des princes¹⁵. Cela en disait beaucoup sur le respect, encore présent, de la famille royale chez les officiers de marine¹⁶. S'ajoutait à cela le fait que des dizaines d'amiraux avaient des liens familiaux avec la monarchie, les Emigrés ou les armées antirévolutionnaires de l'ouest, tels les amiraux Charles de la Jaille ou le baron Didelot¹⁷. Le rejet de la République venait, pour certains, d'un souvenir encore vivace et conservé dans la mémoire familiale de la « sauvagerie sans nom » des

¹ J.O.R.F/L – D du 19 mai 1877. Le message de McMahon aux deux chambres, fait à Versailles le 18 mai 1877.

² J.O.R.F/L – D du 3 avril 1874. McMahon promulgue une loi délibérée le 28 mars 1874.

³ J.O.R.F/L – D du 11 janvier 1874. Décret du 10 janvier 1874 de McMahon.

⁴ J.O.R.F/L – D du 16 novembre 1877. Décret du 10 novembre 1877 de McMahon

⁵ J.O.R.F/L – D du 20 octobre 1878. Décret de McMahon.

⁶ J.O.R.F/L – D du 28 mars 1877.

⁷ J.O.R.F/L – D du 16–17 août 1880. Décret du 14 août 1880.

⁸ J.O.R.F/L – D du 31 octobre 1880. Décret du 30 octobre 1880.

⁹ J.O.R.F/L – D du 30 janvier 1878. Décret du 29 janvier 1878 de McMahon.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 23 mars 1877. Loi du 22 mars 1877, de McMahon et l'amiral Fourichon.

¹¹ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle*. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987, Service Historique de la Marine, 1988, p466.

¹² Jurien de La Gravière, *Les Gloires maritimes de la France. L'amiral Roussin*, 1888, E. Plon, Nourrit et Cie, Paris, p272.

¹³BNF. *Profession de foi à la députation*, 1871.

¹⁴ Amiral Courbet, *Lettres de l'amiral Courbet*, op. cit. Lettre depuis le Bayard du 22 août 1883.

¹⁵ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, op. cit., p138.

¹⁶ « La famille royale de France par Gouraud d'Ablancourt », *Armée et Marine*. 4^e Année - N°15. 05 Novembre 1912, p2.

¹⁷ Capitaine de frégate à la retraite E. Balézeaux. Nécrologie du vice-amiral baron Didelot (1812–1886), *Revue maritime et coloniale*. Tome 91. 1886. p577. Son grand-père a été une des premières victimes de la révolution.

« bandits » révolutionnaires de 1793¹, cette « lie du peuple », cette « effroyable collection de bandits »², ces « hideux sans-culottes » et ce « monstre » de Robespierre³ qui s'en prirent parfois à des familles de marins illustres⁴. Réactualisant cette tradition, Maxime Du Camp leur avait dépeint le comportement despotique des Communards qui s'étaient emparés du ministère de la Marine⁵, ce que compila l'ancien lieutenant de vaisseau, le comte Léonard Lapeyrouse de Bonfils, devenu écrivain royaliste⁶. Pour beaucoup d'entre eux, les haines allumées par le passé révolutionnaire n'étaient pas éteintes.

En raison de tout cela, la Marine et ses officiers étaient très liés à certains députés, principalement légitimistes et catholiques, comme le comte Hyppolyte de Cornulier-Lucière, le marquis Henri Ferron de la Ferronnays, le marquis Alexandre de Plœuc, James Monjaret de Kerjégu, Charles Le Myre de Vilers, le comte Paul Henri de Lanjuinais, Charles Lambert de Sainte-Croix⁷, Hyacinthe Dahirel⁸, Antoine Le Couriault du Quilio⁹ ou le baron Armand de Mackau¹⁰. Ils étaient en quelque sorte les défenseurs, au Parlement, de la prépondérance des officiers dans l'organisation traditionnelle de la Marine, à l'image du comte de Deauville-Maillefeu¹¹ et d'Audren de Kerdrel. Ce dernier, président de la Commission relative au recrutement et à l'organisation des armées de terre et de mer¹², puis sénateur, « fils d'un marin » noble et breton¹³, élevé dans un port de guerre, prit à partie le ministre amiral Aube pour avoir évincé des officiers expérimentés, pour avoir introduit au sein du département de la Marine de

¹ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Paris, 1910, Vuibert, p16.

² Marquis Gicquel des Touches, *op. cit.*, p182.

Mémoires du vice-amiral baron Grivel. Révolution - Empire. Paris, 1914, Plon-Nourrit et Cie, p12.

³ Tupinier Jean-Marguerite, *Mémoires du baron Tupinier. Directeur des ports et arsenaux (1779-1850)*. Paris, Desjonquères, 1994, p25-27.

⁴ Contre-amiral Hubert Granier. *Marins de France. Conquérant d'empire. XIXe-XXe siècle*. 1991, Editions Ouest-France, Rennes, p39 et 147.

⁵ Maxime Du Camp, « Le Ministère de la marine pendant la Commune », *Revue des Deux Mondes*, 3^e période, tome 26, 1878, p99.

⁶ Léonard Lapeyrouse de Bonfils, *La France ancienne, sa noblesse ; la France nouvelle, ses devoirs*, 1880, Société générale de librairie catholique, Paris, p10.

⁷ Assemblée nationale, années 1872, feuillet n° 194, Versailles, imprimerie de l'Assemblée nationale, p3. Membre de la 4^{ème} sous-commission du budget, chargé de la marine.

⁸ Assemblée Nationale. Année 1871. Impressions. Projets de Lois. Propositions, Rapports, etc. Tome I. Numéro 1 à 142. Versailles, Imprimeur de l'Assemblée Nationale, 1872. N°117. Assemblée Nationale. Annexe au procès-verbal de la séance du 28 mars 1871. Rapport au nom de la deuxième commission ayant pour objet d'éclairer l'Assemblée nationale sur l'état de la marine, Présenté par M. Dahirel, Membre de l'Assemblée, p5.

⁹ Adolphe Robert, Edgar Bourlonton et Gaston Cougny, *Dictionnaire des parlementaires français. Lav – Pla*. 1891, Bourlon, Paris, p67.

¹⁰ Charles Mullié. *Biographie des célébrités militaires des armées de terre et de mer de 1789 à 1850*. 1852, Poignavant et Cie, p245.

Adolphe Robert, Edgar Bourlonton et Gaston Cougny, *op. cit.*, p2325.

¹¹ J.O.R.F./Débats du 29 novembre 1882. Séance de la Chambre du mardi 28 novembre 1882.

¹² Assemblée nationale, années 1872, feuillet n° 699, Versailles, imprimerie de l'Assemblée nationale, p3.

¹³ *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIXe siècle*. Tome II. AUB-BAR. 1904, Evreux, Charles Hérissey, p59.

modestes auditeurs au Conseil d'Etat et pour son refus de consulter le Conseil d'amirauté pour ces réformes¹. Albert de Broglie qui avait encore de l'influence dans ce bord politique accusait les républicains radicaux de vouloir faire de la République, l'instrument « d'une grande transformation sociale »², matérialiste et hédoniste, ennemi des « vérités éternelles » de la religion³. Ce rejet de la modernité républicaine jugée « contre nature, menaçante et fatale », se retrouvait presque à l'identique sous la plume de certains officiers de marine⁴. Le lieutenant de vaisseau Louis de Broglie⁵, petit-fils du duc de Broglie, personnifia à lui tout seul la porosité existante entre les monarchistes et les officiers de marine.

Dans la foulée des encycliques papales, des œuvres de l'abbé Barruel avec Mgr Dupanloup, de Drumont et Maurras⁶, le discours réactionnaire français se mêla d'anti-maçonnisme (qui était déjà un présent dans la Marine au milieu du XIX^e siècle⁷), d'antisémitisme et, voire, d'anti-parisianisme présent chez les prélats⁸, les armateurs et dans le négoce portuaire⁹, milieux très fréquentés par les officiers qui n'échappèrent, donc, pas à ces influences intellectuelles. L'opinion la plus extrême et violente, désormais bien établie, considérait que les protestants, les juifs et les francs-maçons, ourdissaient la perte de la France en effaçant Dieu¹⁰. Elle trouva un écho certain parmi les officiers de marine, comme l'amiral comte Louis Henri de Gueydon¹¹. Son gendre, le contre-amiral Auguste Penfentenyo de Kervéreguin était encore plus radical¹², tout comme les officiers de marine membres de l'Action française, tels le vice-amiral Schwerer¹³ ou le lieutenant de vaisseau et baron Edmond de Mandat-Grancey¹⁴. Les amiraux Charles de la Jaille, Jules de Cavelier de Cuverville et

¹ J.O.R.F./Débats du 24 février 1887. Séance de la Chambre du jeudi 24 février 1887.

² Albert de Broglie, *Discours de l'acte du 16 mai, le radicalisme, le maréchal, la coalition des conservateurs* (1877), Hachette/BNF, p11-12.

³ Léon Vingtain. Vie publique de Roger-Collard : étude parlementaire. 1858.

Préface d'Albert de Broglie, pVII et pIX.

⁴ Léonard Lapeyrouse de Bonfils, *op. cit.*, p5.

⁵ J.O.R.F/L – D du 23 mars 1908.

⁶ Rappelons que Charles Maurras lui-même, était le petit-fils du capitaine de frégate Pierre Etienne Garnier, et qu'il caressa le rêve d'entrer dans ce corps prestigieux durant son adolescence.

⁷ Tupinier Jean-Marguerite, *op. cit.*, p132.

⁸ J. Cretineau-Joly, « L'Église romaine face à la Révolution », dans Henry Coston, *Infiltrations ennemies dans l'Eglise*, Collection « Documents et témoignages », Publication H.C, p11. Les encycliques *in Eminenti* en 1738, *Providas* en 1751, *Ecclesiam* en 1821 et *Humanum genus* en 1884 condamnèrent la franc-maçonnerie.

⁹ Paul Chevalier, *A Sa Majesté Israël Ier, roi de France*, 1888, p19.

¹⁰ Jules Aper, *Le trio : juifs, francs-maçons, protestants*. 1898, Paris, Arthur Savaète, p52.

¹¹ Louis Serre, *Les Arabes martyrs, étude sur l'insurrection de 1871 en Algérie, 1873, Paris*, p12.

¹² Jean Martinant de Préneuf, *op. cit.*, p136.

¹³ Jean-Baptiste Bruneau, « La Royal et le Roi : Les officiers de marine et l'Action française, entre appartenance et imprégnation », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p97.

¹⁴ Baron E. de Mandat-Grancey, *Le Clergé et le Concordat*, 1905, p28.

Mathieu¹, tous passés aux plus hauts postes du ministère, échauffés par les politiques anticatholiques du tournant du siècle², militèrent au sein de l'Entente nationale³, groupement violemment antimaçonnique et antijuif⁴. En même temps, les députés amis de la cause portaient telles quelles ces accusations à la Chambre⁵ et la presse du même bord mettait ces questions sous les yeux de l'opinion. Les libellistes, ouvertement antisémites, fustigeaient une supposée infiltration des juifs dans la Marine, tant dans son administration que parmi ses fournisseurs, s'en prenant également à des officiers, tel le vicomte Edmond de la Panouse, pour avoir épousé une actrice israélite⁶. La presse antijuive, déchainée, accusait même les juifs de voler le fruit du génie des ingénieurs français, comme celui de M. de Méritiens, « l'inventeur d'un système de signaux électriques employés à bord des navires de la marine française »⁷. Certains cadres de la Marine prirent, eux-mêmes, la plume comme l'officier du commissariat de la Marine, Gabriel Bonhomme, qui se fit pamphlétaire pour l'occasion en flétrissant la « Camarilla Maçonnique »⁸ et les méfaits des siens, à savoir, le ministre Pelletan et son chef de cabinet Tissier qui, selon lui, voulaient détruire l'« esprit de tradition » et l'autorité des amiraux.

b. Des officiers de marine antirépublicains

La raison principale qui poussa certains officiers de marine au désamour vis-à-vis de la République, c'est qu'elle n'était pas, à leurs yeux, un régime neutre, mais un programme politique converti en institutions étatiques⁹. Ainsi, l'arrivée de ministres républicains et francs-maçons zélés à la tête de la Marine était une nouveauté pour eux. Maurice Rouvier¹⁰, Félix Faure¹¹, Auguste Burdeau¹², Théophile Delcassé¹³, Edouard Lockroy¹⁴, Jean-Marie de

¹ L'Entente Nationale. *L'Armée et la Franc-Maçonnerie. Compte rendu de la Réunion donnée le 21 décembre à la Salle de la Société d'Horticulture*, Bourges, Tardy-Pigelet, p3.

² Comte Ludovic de Colleville, *Les dessous de la Séparation*, Paris, Librairie antisémite, 1906, p55.

³ L'Entente Nationale, *op. cit.*, p3-4.

⁴ *Id.*, p47-48. Discours de M. l'amiral de la Jaille, Président de la Réunion.

⁵ J.O.R.F/Débats du 22 janvier 1902. Séance du Sénat du 21 janvier 1902. Interventions du sénateur amiral Cavelier de Cuverville et du Le Provost de Launay.

J.O.R.F/Débats du 28 janvier 1905. Séance de la Chambre du 27 janvier 1905. Intervention du député Gayraud.

J.O.R.F/Débats du 5 novembre 1904. Séance du 4 novembre 1904. Intervention du député Guyot de Villeneuve.

⁶ Isaac Blumchen. *Le droit de la race supérieure*, Cracovie. 1914. Isidor-Nathan Goldlust Ed, p16-17 et 34.

⁷ *Le Réveil. Organe de la Ligue Antijuive d'Oran*, p2.

⁸ Gabriel Bonhomme, *Trois ans rue Royale. Mœurs ministérielles, 1901-1904*. 1904, Librairie Universelle, Paris, p223.

⁹ Jean-Marie Mayeur, *op. cit.*, p163.

¹⁰ Alain Queruel, *Le grand livre de la franc-maçonnerie, Un panorama chrono-thématique, des origines à nos jours, en France et à l'étranger*, 2016, Eyrolles, Paris, p315. Membre de la Loge *La Réforme*, à Marseille.

¹¹ Georges Goyau, *La franc-maçonnerie en France*, 1899, Librairie Académique Perrin et Cie, Paris, p58.

¹² Gaudart de Soulages, *Dictionnaire des francs-maçons*, 1995, Lattès, Paris.

¹³ François Fetjö, *Requiem pour un empire défunt*. 2014, Editions Perrin. Membre de la Loge *Fraternité Latine*.

¹⁴ E. d'Avesne, *La Franc-Maçonnerie au pouvoir. 1789-1880*. 1880, Victor Palmé, Paris, p64. Initié à la Loge *L'Ecosaise 133*.

Lanessan¹, Camille Pelletan², Gaston Thomson³, Pierre Baudin⁴, Victor Augagneur⁵, Théophile Delcassé et Briand⁶ étaient, tous, affiliés à des loges. Certains officiers ne pardonnèrent jamais à certains d'entre eux, Édouard Lockroy⁷ et Pelletan⁸ d'avoir soutenu la Commune. En plus des ministres, un personnel parlementaire identique entra au sein des commissions parlementaires. Cela accentua, encore, le sentiment de dépossession des officiers pour qui ces hommes étaient des intrus, totalement illégitimes pour s'occuper des affaires des constructions navales⁹.

Alphonse et Emile Chautemps, Louis Combes¹⁰, Marcel Sembat¹¹, Dréo, Emile Bouchet, César Bertholon, Charles-Ange Laisant, Louis Desseaux, Louis Peulevey, François Ratier¹² Pierre-Paul Guieysse¹³, Paul Doumer¹⁴, Deloncle, Léon Bourgeois, Doumergue, Le Bail, Ferdinand Buisson, Violette, Messimy¹⁵ et Monis¹⁶ étaient également tous francs-maçons et membre des commissions, qui furent, pour les officiers, un repaire d'ennemis. Celle de la Chambre fut menée par Paul Ménard-Dorian, de la famille des Ménard-Dorian « grands seigneurs du régime républicain »¹⁷ et protestants anticléricaux, et qui voulait le contrôle des comptes. Gaston Gerville-Réache qui lui succéda, après avoir été membre de la Commission du budget de 1885 à 1893¹⁸, était un franc-maçon de haut grade¹⁹ et pis encore se trouvait au cœur du réseau familial maçonnique inséré, même, dans l'administration de la rue Royale²⁰. Ainsi, il disposait de soutiens au ministère lorsqu'il fut vice-président de la Commission de la Marine de

¹ Pierre Chevallier, *Histoire de la Franc-Maçonnerie française : La Maçonnerie, Eglise de la République (1877-1944)*, 1975, Fayard, Paris. De 1900 à 1903, il fut conseiller de l'ordre du Grand Orient de France.

² André Combes, « Maçonnerie et radicalisme », *Société d'Histoire du Radicalisme*, p7.

³ Vincent Wright, Eric Anceau, *Les préfets de Gambetta*, 2004, PUPS, Paris, p344.

⁴ Michel Moisan, *Pierre Baudin (1863-1917) : un radical-socialiste à la Belle Epoque*. Université d'Orléans, 2009. 2010, p28.

⁵ Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p24.

⁶ J.-A. Faucher et A. Ricker. *Histoire de la Franc-Maçonnerie en France*. 1968, Nouvelles Editions Latines, Paris, p387.

⁷ Édouard Lockroy, *La Commune et l'Assemblée*. 1871, Armand Chevalier Ed, Paris, p38.

⁸ Camille Pelletan. *La Semaine de mai*. 1880, Maurice Dreyfous Ed. Paris, p2-3 et 6.

⁹ Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris, p152.

¹⁰ SHD BB8 986. Commission extraparlamentaire. 20^e séance du 29 mai 1895. Président de cette Commission.

¹¹ Marcel Sembat, *Discours de clôture prononcé le 24 septembre 1910*, Paris, Secrétariat général du Grand Orient de France, 1910, p1-2.

Denis Lefebvre, *Marcel Sembat. Socialiste et franc-maçon*, Paris, 1995, Bruno Leprince Ed, p12.

¹² E. d'Avesne, *op. cit.*, p66-83.

¹³ BNF. *Annuaire des Bretons de Paris*. 1911. Le Breton de Paris, p134.

¹⁴ Van Raveschot, Édouard Louis Gaston. *La franc-maçonnerie au Tonkin et les agissements des missionnaires en Extrême-Orient*, 1906, p13.

¹⁵ J.-A. Faucher et A. Ricker, *op. cit.*, p387.

¹⁶ Michel Moisan, *op. cit.*, p230-231.

¹⁷ Jean-Paul Chabrol, *Éclairer le peuple: Jean-Louis Médard 1768-1841*. 2004, Presses universitaires de Provence, Aix-en-Provence.

¹⁸ *Banquet Gerville-Réache. 29 février 1904 au Grand-Hôtel à Paris*, p3.

¹⁹ André Combes, *op. cit.*, p15.

²⁰ *La Chaîne d'union de Paris : journal de la maçonnerie universelle, octobre 1889*, p314.

1898 à 1902 et président de la même commission de 1902 à 1904¹. Théophile Delcassé devint président de la Commission de la Marine juste avant de devenir ministre de la Marine², et le sénateur Victor Méric, aussi franc-maçon³, ancien *carbonaro*, anarchiste prit la présidence de la Commission de la Marine au Sénat⁴.

Il y avait donc bien matière à conflit idéologique entre les officiers de marine les plus conservateurs et le nouveau personnel politique républicain avec qui, *volens nolens*, ils étaient contraints de composer dans les affaires des constructions navales. Cependant, s'il ne s'était agi que de cela, ces frictions n'eurent point engendré de grandes complications car la majorité des officiers de marine, si elle était résolument conservatrice, n'était pas si extrémiste. Or, il y avait aussi des incompatibilités d'humeurs et de cultures et un déficit général de légitimité qui concernaient, pour le coup, beaucoup plus d'officiers qui acceptaient de mauvais cœur la subordination à ces chefs que la République leur avait donnés. Jusqu'en 1879, tous les ministres de la Marine qui se sont succédés, plus conservateurs les uns que les autres, comme Dompierre d'Hornoy ou Montaignac de Chauvrance, avaient l'adhésion des amiraux, mais dès que les opportunistes triomphèrent, la subordination devint pénible aux officiers généraux de la rue Royale. Le seul qui ne fut pas officier de marine était l'ingénieur du génie maritime Charles Brun, sous le gouvernement Ferry, en 1881⁵. Si les amiraux Jauréguiberry, Cloué, Lefèvre et Krantz, chefs respectés, ne provoquèrent évidemment aucune opposition, d'autres furent perçus, non seulement comme des « personnes étrangères à la marine »⁶ mais, comme des agents de perdition. Le traditionnel⁷ sentiment de supériorité des officiers de marine leur fit penser que les ministres de la Marine républicains, dont ils eurent à subir le commandement, n'étaient aucunement qualifiés pour remplir ce rôle⁸.

Les témoignages d'incompétences de la part des ministres républicains, en matière de constructions navales, étaient pléthores. Les officiers de marine, durant leurs deux années à

¹ *Banquet Gerville-Réache. 29 février 1904 au Grand-Hôtel à Paris*, p5.

² J.O.R.F./Débats du 24 février 1911. 1^{ère} séance de la Chambre du 23 février 1911.

³ A-G Michel, *La dictature de la franc-maçonnerie sur la France*, Paris, 1924, Editions Spes, p37.

⁴ J.O.R.F./Débats du 28 décembre 1907. Séance du sénat du 27 décembre 1907.

⁵ André Daniel. *L'Année politique 1897*. Vingt-quatrième année. 1898, Bibliothèque-Charpentier, Paris, p311.

⁶ Capitaine de frégate A. Schwerer, « Le cuirassé n'a pas fait faillite », *Revue maritime*. Tome CLXIV. Janvier-février-mars 1905, p23.

⁷ Alain Berbouche, *op. cit.*, p338-340.

⁸ Capitaine de frégate A. Schwerer, « Le cuirassé n'a pas fait faillite », *Revue maritime*. Tome CLXIV. Janvier-février-mars 1905, p9. Ils les pensaient doués « d'une méconnaissance absolue de l'histoire maritime et des lois de la guerre ».

l'École Navale¹, puis après, durant tout le long de leur carrière avec des conférences dans les arsenaux², puis dans l'École Supérieure de Guerre au ministère de la Marine³ et l'École des hautes études de la Marine⁴ étaient formés pour connaître toutes les pièces et toutes les opérations techniques faites à bord des navires, dans le moindre détail. On en arriva à ce que l'École navale accepta quelques 5200 appellations et expressions spécifiques à la Marine que classa le capitaine de frégate Eugène Pornain dans ses *Termes nautiques* en 1890⁵, dont une part majoritaire concernait le matériel naval. En plus de cela, les plus importants des officiers et des ingénieurs de la Marine avaient en commun d'entretenir des discussions sur des sujets secrets, comme la tactique navale dans une commission spécifique, sur le code spécial des signaux très urgents par TSF⁶ ou sur les rapports de construction des navires. La divulgation de ce savoir était bien sûr interdite, ce qui excluait de fait les autres, pour qui tout ceci était absolument inconnu, et qui devaient se contenter de raisonnements *in abstracto*, et donc trop généraux, ne prenant que rarement en compte la praticité des armes navales dans la vraie bataille.

Le commissaire de la Marine Gabriel Bonhomme décrivit avec force détail les « incapacités notoires » de Pelletan et des membres de son cabinet qu'il accusa de « négligence criminelle »⁷. L'amiral de Cuverville rejetait les jugements des personnes « étrangères à notre profession »⁸, le capitaine de vaisseau Louis Davin, lui, accusa ses « ministres parlementaires » d'être incompetents et clientélistes⁹ et même l'amiral Jurien de La Gravière qui, bien qu'étant conservateur n'était pas un doctrinaire obtus, pensait aussi que le ministre de la Marine devait être un officier de marine¹⁰. Cette réaction farouche des officiers prouvait que la polarité

¹ Lieutenants de vaisseau Deloncle, Dufaure de Lajarte, Rossel et Vittu de Kerraoul, *Manuel du manœuvrier : à l'usage des élèves de l'École navale et de l'École d'application. Tome I.* 1891, Augustin Challamel, Paris, pVII-VIII.

² SHD BB8 753. En 1873, le capitaine de frégate de Pina est chargé des conférences et les exercices de tactique navale à Toulon.

SHD BB8 753. Compte rendu de février 1873.

³ J.O.R.F/L – D du 29 décembre 1895. Décret et rapport du 27 décembre 1895 du ministre Lockroy.

⁴ J.O.R.F/L – D du 14 octobre 1896. Décret et décision du 13 octobre 1896, du ministre Besnard.

⁵ Capitaine de frégate Eugène Pornain, *Termes nautiques (Sea Terms) anglais-français.* Paris, 1890, Augustin Challamel Ed.

⁶ SHD BB8 1004-10.

⁷ Gabriel Bonhomme, *op. cit.*, p1 et 93.

⁸ J.O.R.F/Débats du 22 mars 1902. Séance du Sénat 21 mars 1902. Discussion du budget de l'exercice 1902.

⁹ Commandant Davin, *op. cit.*, p33. Il épargna le seul Alfred Picard.

¹⁰ Jurien de La Gravière, *Les Gloires maritimes de la France. L'amiral Roussin*, 1888, E. Plon, Nourrit et Cie, Paris, p198.

idéologique était devenue plus grande car sous la Restauration, il s'était trouvé des officiers de marine qui préféraient avoir un ministre civil pour éviter les intrigues et les jeux de coterie¹.

Mais désormais, l'heure n'était plus à pareille modération. Même certains ministres officiers de marine comme le capitaine de vaisseau Auguste Gougard ou les amiraux Armand Besnard et Théophile Aube n'ont pas trouvé grâce aux yeux de l'institution, payant leur affiliation à la gauche. Aube vit même son appartenance au corps des officiers, dont pourtant la solidarité était une valeur fondamentale, être remise en cause. L'historiographie eut beau, à juste titre, le décrire comme un républicain modéré et non un radical fanatique², il ne rassura pas les officiers conservateurs en se décrivant, lui-même, comme un de ceux qui vouent leurs vies au « triomphe éclatant et définitif de la République »³. Un grand nombre de républicains et, donc, parmi eux les ministres se recrutèrent parmi des milieux professionnels totalement étrangers à la Marine. Ils venaient principalement du journalisme, du barreau et plus rarement des corps médical et professoral, tels Camille Pelletan⁴, Lanessan⁵, Auguste Burdeau⁶, Victor Augagneur⁷, Emile Chautemps⁸. Maurice Rouvier⁹, Félix Faure, Gaston Gerville-Réache¹⁰ et Marcel Sembat¹¹.

Non seulement les ministres ne venaient pas de milieux marins, mais en plus, ils étaient vus par certains au sein de l'état-major et des conseils comme des êtres non moraux et non masculins, alors que le corps des officiers de marine avait une culture de l'honneur et de la virilité¹². La sévérité avec laquelle les officiers de marine traitaient ceux qui flétrissaient leur réputation et leur moralité permet de saisir l'importance qu'ils accordaient à ces valeurs¹³. Ceux qui voulaient critiquer la Marine de l'intérieur étaient obligés d'user de la plus grande

¹ Raymond Lestonnat, « Un Ministre de la Marine. Militaire ou civil ? », *Navigazette*, 5^e Année, N°885, Jeudi 22 Mars 1906, p1.

² Martin Motte, *op. cit.*, p163.

³ Contre-amiral Aube, *La Martinique. Son présent et son avenir*. 1882, Berger-Levrault et Cie, Paris, p116.

⁴ *Le Radical*, 6 juin 1915, p1. Archiviste paléologue.

⁵ Jean-Louis de Lanessan. *Principes de colonisation*, 1897, Félix Alcan, Paris, p10. Médecin.

⁶ Charles Simond. *Histoire d'un enfant du peuple, Auguste Burdeau*. 1895, Alcide Picard et Kaan, Paris. p203. Professeur de philosophie.

⁷ Victor Augagneur. *Etude sur la Syphilis héréditaire tardive*. Thèse présentée à la faculté de médecine et de pharmacie. 1879. Médecin

⁸ André Gaucher. *Les Chautemps*. 1908, Société Nouvelle d'Éditions Parisiennes, Paris, p34. Médecin.

⁹ Alain Queruel, *op. cit.*, p315. Banquier et journaliste.

¹⁰ *Banquet Gerville-Réache. 29 février 1904 au Grand-Hôtel à Paris*, p1.

¹¹ Denis Lefebvre, *op. cit.*, p32.

¹² *Lettres de l'amiral Courbet, op. cit.*, Lettre du 24 avril 1884.

¹³ Jean-Baptiste Bruneau, « Un Breton contre la marine de la Belle Époque », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 123-2 (2016), Varia, p67-68.

Gabriel Bonhomme, *op. cit.*, p195.

discrétion¹. Ainsi l'opposition culturelle entre les deux groupes d'hommes était flagrante. L'amiral Courbet avait, lui, une détestation particulière pour celui-ci qu'il nommait « Jupiter-Ferry » et qu'il disait « atteint de [...] démence »². La différence de mœurs entre les deux groupes d'hommes fit même dire au vice-amiral Bienaimé que le ministère avait subi l'« invasion de certains barbares »³. La presse amie, n'eut de cesse de porter à ce personnel politique, des attaques, bien loin des constructions navales, démontrant en cela même que les oppositions entre les officiers et la classe politique avaient pour fond un véritable sentiment de détestation.

Presque tous les ministres de la Marine subirent des attaques *ad personam*, les accusant d'être travaillés par les basses passions qui habitent les cœurs des hommes du vulgaire : Maurice Rouvier le financier⁴ affairiste corrompu et « roublard »⁵, amateur de petites filles⁶ ; Aristide Briand, l'agitateur socialiste, le promoteur de la grève générale⁷, le « voyou de passage »⁸, le « Singe » sorti des bas-fonds de Nantes⁹, « ancien souteneur, condamné pour attentat à la pudeur »¹⁰ ; Gaston Thomson le « grand coureur de femmes » au « mille aventures scabreuses »¹¹ ; Lockroy le mythomane¹² plein de vantance, fils d'un saltimbanque renié par son père¹³ ; Camille Pelletan le « bohème »¹⁴ ivrogne¹⁵ ; le sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine, Henry Chéron, « politicien grotesque »¹⁶ ; Pierre Baudin, « le vide complet, absolu », l'avocat « abruti » qui a été un ministre de la Marine « au-dessous de tout »¹⁷. Delcassé eut droit aux attaques les plus basses qui l'on dépeint comme « le produit exemplaire d'un grand

¹ Anonyme, *Siège de Paris. Journal d'un officier de Marine attaché au *** secteur*. 1872, Ch. Delagrave et Cie, Librairies-Éditeurs, Paris, p42.

² *Lettres de l'amiral Courbet, op. cit.*, Lettre du 22 novembre 1884.

³ Charles Duplomb, *Récits maritimes ou Lettres inédites de marins français*. 1924, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris. Préface de l'amiral, p1.

⁴ Jean-Marie Mayeur, *op. cit.*, p123.

⁵ « Maurice Rouvier », *Les Hommes du Jour. Annales politiques, Sociales, Littéraires et Artistiques*. N°33, p2.

⁶ Jocelyne George, Jean-Yves Mollier, *La plus longue des Républiques 1870-1940*. 1994, Fayard, Paris.

⁷ Jules Huret, *op. cit.*, Préface de M. Millerand, 1902. Paris. Editions de la Revue Blanche, p155. Il la proposa le premier au Congrès socialiste de Marseille en 1892.

⁸ Bertrand Larrera de Morel, *L'amiral Lacaze. Ministre de la Marine de la Grande guerre (1915-1917)*, 2004, Editions Christian, Paris, p60.

⁹ Aristide Briand, *Pages choisies*. 1932, La guerre sociale, Paris, p6.

¹⁰ Maurice Pujo, « Lucien Lacour », *Almanach de l'Action française pour l'année 1912*.

¹¹ « Gaston Thomson », *Les Hommes du Jour*. 8 mai 1909.

¹² « Edouard Lockroy », *Les Hommes du Jour*. Octobre 1908 - N°40, p2-4.

¹³ Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte et Jean de Préneuf, « Les marins vus par un de leurs ministres (1897) », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p23.

¹⁴ « Camille Pelletan », *Les Hommes du Jour. Annales politiques, Sociales, Littéraires et Artistiques*. N°23, p4.

¹⁵ Léon Daudet, « Un des pères du radicalisme : Camille Pelletan », *L'Action Française*, 26 octobre 1920.

¹⁶ « Henry Chéron », *Les Hommes du Jour*. 3^e année. 23 Janvier 1910 - N°105, p3.

¹⁷ Pegan, « Pierre Baudin », *Les Hommes du Jour*. 6^e année. 8 Mars 1913 - N°268, p1-3.

orgueil et d'une petite taille »¹. Auguste Burdeau se contenta d'une accusation publique de corruption². On n'oublia pas non plus qu'Emile Chautemps, entouré de sa « tribu » d'escrocs³, passa du séminaire de sa jeunesse au radicalisme et à la loge⁴.

Obéir à ce qu'ils pensaient être ce genre d'hommes que toutes leurs valeurs traditionnelles désignaient comme non respectables a été vécu comme une humiliation personnelle par les officiers conservateurs. Du fait de leur « intempérance de langage »⁵, les ministres de la Marine et autres parlementaires dérogeaient au sang-froid et à la tranquille et mâle gravité que se devait de posséder un officier. Ce mode de fonctionnement, tout de jactance et de péroraisons, dérivé de la vie parlementaire semblait évidemment bien étranger à des officiers classiques comme le capitaine de frégate A. Schwerer qui l'imputa à des différences culturelles, tenant à l'« imagination sans frein » et à « l'exagération méridionale qui a envahi toute la France »⁶. L'amiral Aube, Lanessan⁷, Pelletan⁸ furent sans doute les ministres qui ulcérèrent le plus les officiers. Pelletan s'était attiré toute la colère, voire la haine de certains officiers de marine qui l'on traité de « voyou »⁹, d'« ignoble agent provocateur »¹⁰, et de la presse conservatrice qui le décrivait comme « l'éminent désorganisateur de la marine française »¹¹. Schwerer, trente ans après l'avoir fréquenté, conserva pour ce « ministre destructeur », un inextinguible mépris car il s'était attaqué à la « qualité primordiale de l'officier » ; le « caractère »¹². Lockroy n'en réchappa pas non plus, lui qui avait défendu les syndicats et les actions violentes¹³, ne s'interdisait aucune attaque ni insolence à la Chambre, qualifiant la construction des croiseurs de « crime impardonnable »¹⁴ et provoquant une grande joute avec le directeur de l'Artillerie, le général de la Roque qui lui reprocha ses « mensonges

¹ Georges Pioch, « M. Delcassé à la Guerre », *Les Hommes du Jour*. 8^e année. 30 Octobre 1915 - N°404, p2.

² Elle venait d'Edouard Drumont dans *La Libre Parole*.

³ Robert de Jouvenel, « La tribu des Chautemps : Rocamboles en famille », dans *l'Œuvre* 1909, p1.

⁴ André Gaucher, *op. cit.*, p53 et 66.

⁵ Léonard Lapeyrouse de Bonfils, *op. cit.*, p15.

⁶ Capitaine de frégate A. Schwerer, « Le cuirassé n'a pas fait faillite », *Revue maritime*. Tome CLXIV. Janvier-février-mars 1905, p6.

⁷ J.O.R.F./Débats du 14 novembre 1902. Séance de la Chambre des députés du 13 novembre 1902. Il insinua que sa haute administration était « influencée » par les grands groupes industriels, à son propre insu.

⁸ Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris, p224.

⁹ Emmanuel Thiébot, « L'affaire des fiches vue par les francs-maçons du Grand Orient de France en Basse-Normandie », dans *Revue Historique des Armées*, p109.

¹⁰ « L'amiral Maréchal et M. Pelletan », *Journal du Loiret*. Vendredi 25 septembre 1903. 86^e Année. N°223, p1.

¹¹ Louis Coudurier, *op. cit.*, p9.

¹² Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : La marine française », *Almanach de l'Action française pour l'année 1925*. Paris, MCMXXV, Nouvelle Librairie Nationale, p58.

¹³ Edouard Lockroy. *Discours sur les syndicats professionnels, Chambre des députés*, le 16 juin 1883, p18.

¹⁴ Edouard Lockroy, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. 1897, Berger-Levrault et Cie, Paris, p28.

grossiers »¹. On le tenait pour un « homme léger, séduisant, ignorant et habile, d'une fourberie tout italienne »², bref, tout ce que ne doit pas être un officier de marine.

La liste de ces ministres honnis s'étala sur tant d'années, émaillées par des échecs, dont le traumatisant épisode de Fachoda. Ainsi, lorsque le vice-amiral Auguste Boué de Lapeyrère, un authentique fils de la Royale³, fut nommé ministre le 24 juillet 1909, il apparut aux officiers⁴, et, particulièrement, à l'état-major général comme le sauveur, le « dictateur naval » tant attendu qui a reçu un mandat pour reconstruire la flotte cuirassée française. Républicain conservateur et sans logique de parti⁵, pour l'état-major, il était une sorte de libérateur « après dix ans d'administration par des hommes de partis politiques ayant des idées personnelles, ignorants des choses de la mer » qui « ont fait preuve de grande inaptitude », avec Lockroy, Lanessan, Thomson et surtout avec l'« abjection » de Pelletan⁶. Fallait-il que l'orgueil des officiers de marine fût profondément froissé pour en arriver à insulter d'anciens ministres dans un document officiel d'état-major. Ils n'avaient principalement pas apprécié que leurs conseils fussent marginalisés, alors que dans les années 1870, ils étaient à l'honneur, obligatoirement consultés pour tous les projets de lois, de décrets et de règlement relatifs à l'organisation et au fonctionnement du ministère⁷.

c. *L'expertise des officiers de marine*

De plus, au-delà des divergences idéologiques et technologiques et de formations purement techniques qui séparent l'expert du profane, les deux groupes d'hommes s'opposèrent car il y avait entre eux des divergences sociologiques, culturelles et même anthropologiques. C'est qu'en effet, le Marine n'était pas un métier, mais un « monde », avec une sociabilité particulière basée sur des amitiés à toutes épreuves car forgées dans la camaraderie maritime, gage de survie en milieu marin. Les officiers de marine avaient l'habitude de régler les problèmes au sein de la hiérarchie, y compris pour les manquements les plus graves, comme les

¹ SHD BB8 991. Commission extraparlamentaire de la marine. Délégation des ports. Délégation des ports. Paris. Séance du 26 juin 1896. Lettre du 18 juillet 1896 du directeur de l'Artillerie, le général de la Roque pour M. Bouchard, président de Chambre à la Cour des Comptes et président de la délégation des Ports.

² Léon Daudet. *Souvenirs des milieux littéraires, politiques, artistiques et médicaux*. 1920, Nouvelle Librairie Nationale, 1920 (I à IV), p18.

³ Les officiers conservateurs passèrent outre le fait qu'il appartient aux ministères d'Aristide Briand.

⁴ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p180.

⁵ Jean-Philippe Zanco, *Boué de Lapeyrère 1852-1924. L'amiralissime gascon*. 2016, Orthez, Editions Gascogne, p7.

⁶ SHD BB8 1717. Documents divers sur le programme naval 1900-1912.

⁷ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871.

échouages capables de détruire un matériel très coûteux¹. La très grande cohérence du monde marin était accentuée davantage par le déroulement des carrières. La proximité et la collaboration entre les hommes pouvant être continues durant toute une vie, ceci favorisait un grand nombre de fidèles amitiés entre les officiers, créant encore plus de solidarité. L'exemple le plus long était celui du vice-amiral Touchard et de « son camarade de cinquante ans », l'amiral comte de Gueydon². Il serait impossible d'énumérer toutes ces relations d'amitié et de protection, tant elles étaient nombreuses, mais il faut juste se figurer que dans chaque Conseil, dans chaque arsenal, dans chaque Comité ou Commission en charge des constructions navales, on trouvait des amiraux qui étaient des amis fidèles, se soutenaient et se protégeaient mutuellement et, donc, par conséquent, rendaient la tâche des ministres encore plus ardue. On peut citer à l'exemple l'amitié entre les vice-amiraux Touchard et Jaurès³ qui étaient, dans les années 1871-1872, respectivement président et membre du Conseil des travaux de la Marine ; et celle entre Lucien Lacaze et Fernand de Bon qui avait été son disciple à l'École navale⁴, les deux ayant été en poste à l'état-major.

En dehors du service, les officiers avaient beaucoup d'espaces pour affermir la solidarité de leur groupe et agrandir leur « réseau relationnel »⁵. Le dîner et la réception annuels que donnait le ministre pour les officiers des différents corps de la Marine, au ministère, était le moment phare de cette affirmation de l'identité collective. Il renforçait davantage l'assise sociologique du corps car tous les officiers et les fonctionnaires du ministère y étaient conviés avec leurs familles⁶. Par ailleurs, l'esprit d'appartenance au corps était maintenu par la participation à des structures communes comme l'Association amicale des officiers de vaisseau, qui en 1911, regroupait un quart des anciens officiers de marine⁷. A partir de 1902, les officiers de marine commençaient à organiser des dîners qui leur étaient réservés, plusieurs fois par an, pour manifester « d'une solidarité » affirmée « au grand jour »⁸. Dans un cadre moins exclusif,

¹ J.O.R.F/L – D du 8 décembre 1895. Rapport du 4 décembre 1895 pour le ministre, par la commission d'enquête nommée le 27 novembre 1895 sur l'échouage des cuirassés de l'escadre de Méditerranée en rade de la Badine.

² Capitaine de frégate L. de La Chauvinière, « Nécrologie du vice-amiral Touchard (1810–1879) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 61. 1879. p201.

³ « Nécrologie du vice-amiral Jaurès », *Revue maritime et coloniale*. Tome 30. Octobre-novembre-décembre 1870. p396.

⁴ Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p57.

⁵ Jeanne Becquart-Leclercq, « Réseau relationnel, pouvoir relationnel », *Revue française de science politique*, 29^e année, n°1, 1979, p 103.

⁶ J.O.R.F/L – D du 15 mai 1893. Partie non officielle. Avis du dîner donné par M. de vice-amiral et Mme Rieunier, le mardi 16 mai 1893.

⁷ Créée en 1903 par d'anciens officiers de marine, depuis que le ministre autorisa les officiers en service à en faire partie, en 1911, elle permit de garder un lien entre les officiers et leurs familles.

⁸ Verseau, « Le dîner des anciens officiers de marine », *Armée et Marine*. 4^e Année - N°5. 2 Février 1902, p86.

on les trouvait dans les yachts clubs¹, et principalement, le Yacht Club de France qui était leur cercle favori car totalement, sous leur pouvoir et avait toujours été présidé par un amiral. A partir des années 1860, les officiers de la Marine commencèrent à coloniser les sociétés savantes locales où ils rencontraient les élites, surtout politiques et économiques². Dans les villes de la côte atlantique, il était particulièrement évident que ce milieu était très conservateur. Une des plus importantes structures était la société des Bibliophiles bretons de l'histoire de Bretagne présidée par Arthur de la Borderie³, connu pour sa foi catholique, son royalisme et son régionalisme breton⁴.

Tout ceci allait bien au-delà de futilités mondaines car le réseau relationnel jouait un rôle primordial dans le déroulement des carrières. La cooptation grâce à un « protecteur » dans l'administration, en plus d'être une pratique ancienne⁵, se présentait sans détour⁶ car les demandes d'intercession étaient nombreuses⁷, assumées et touchaient toutes les administrations de l'Etat⁸. Prétendre que cela ne concernait que les officiers nobles et catholiques, comme ont voulu le faire croire les républicains, reviendrait assurément à se fourvoyer. L'amiral Jauréguiberry a pu compter sur le poids moral qu'exerçait son beau-père, le pasteur Gardes, auprès de toutes les personnalités protestantes de la Marine, du gouvernement et du Parlement pour l'aider dans sa carrière⁹. Mêmement, de son propre aveu, l'amiral Alexandre Peyron,

¹ SHD BB8 772. Une des lettres envoyées au ministre, Dompierre d'Hornoy, par le président de la commission des fêtes de la ville d'Arcachon et président du Yachting Club d'Arcachon.

² *Bulletin de la Société académique de Brest*, Société académique de Brest, Anner, Paris, 1882, p471-476.
Mémoires de la Société académique de Cherbourg, Société académique de Cherbourg, Boulanger, Cherbourg, 1867.

Bulletin de la Société académique du Var, Académie du Var. Toulon, 1877, p468.

Bulletin de la Société de géographie de Rochefort-sur-Mer, Société de géographie, Rochefort, 1879, p15.

³ *Bulletin de la société Bibliophiles bretons de l'histoire de Bretagne : première année (1877-1878)*, Nantes, société des bibliophiles bretons une histoire de Bretagne, p8-17.

⁴ *Annales de Bretagne, sixième année, Faculté des lettres de Rennes, Tome VI, N°1-Novembre 1890*, p169.

⁵ Tupinier Jean-Marguerite, *op. cit.*, p192.

Capitaine de frégate E. Prat, « Notice nécrologique du vice-amiral Charles-Eugène Galiber, ancien ministre de la marine (1824–1909) », *Revue maritime*. Tome CLXXXIV. Janvier 1910. p238.

⁶ Pr d'hydrographie de 1^{ère} classe G. de Lannoy, « L'École navale et les programmes universitaires », *Revue maritime*. Tome 147. 1900. p74.

Charles Duplomb, *op. cit.*, Préface de l'amiral : p1. Il décrivait un recrutement dans officiers de la Marine dans l'administration centrale, « dans la plus cordiale intimité ».

⁷ SHD BB8 756. Lettre du 9 juin 1873 du ministre des affaires étrangères, le duc de Broglie, pour le ministre de la Marine.

⁸ J.O.R.F/L – D du 21–22 mai 1877. Arrêté du 18 mai 1877 d'Albert de Broglie. En 1877, le prince de Broglie, secrétaire d'ambassade est nommé chef du cabinet d'Albert de Broglie en tant que président du conseil.

⁹ Yves Saint-Martin, « Un Toulonnais d'adoption : l'amiral Jean-Bernard Jauréguiberry (Bayonne 1815-Paris 1887) », Académie du Var. *Bulletin de l'Académie du Var*. 1986. Séance publique du 14 mai 1986, p86.

républicain zélé, ne dut sa si brillante carrière qu'à l'influence de son ami Gambetta¹. Ceci attestait du fait que les recommandations des supérieurs² et les amitiés jouaient un grand rôle dans la désignation du personnel en charge des constructions navales. C'est ce qui ressort aussi du cas de l'amiral Peyron, chef d'état-major en 1881, qui se fit le protecteur du lieutenant de vaisseau Giron, chargé de la troisième section du bureau des mouvements, de la direction des torpilles³ et qui fut sollicité pour en faire autant avec le commissaire adjoint Falloy⁴. La cooptation était aussi primordiale pour que le ministre prenne connaissance directement des innovations proposées par les ingénieurs de la Marine⁵. Cependant, aussi arbitraires que purent être les ministres et les directeurs du ministère, la loi et le nécessaire tact dont ils devaient faire preuve envers l'ensemble du corps du ministère ne leur permettaient pas d'agir totalement à leur guise⁶.

d. La divergence culturelle entre les officiers et les républicains

Ces comportements sociaux contribuèrent à former un « monde maritime » dont les émotions, les pensées et les attitudes étaient séparées du reste de la nation et même de ces élites⁷, « monde à part »⁸ à cause d'une communauté de sentiment, de mœurs et d'un langage tellement particuliers⁹. Cependant, ce qui différenciait le plus les officiers était l'originalité de leur univers intellectuel et imaginaire. La vie intellectuelle des officiers de marine était fortement influencée par le ministère de la Marine, ses publications et ses journaux¹⁰, dont la plus importante était la trimestrielle *Revue Maritime et coloniale* qui traitait beaucoup des constructions navales. Les officiers eurent, par la suite, leur propre revue *Armée et Marine*

¹ BNF. Département des Manuscrits. NAF 24900. Correspondance et papiers de Joseph Reinach. II -- Papiers. XVIIe-XXe s. I Lettres et documents concernant Léon Gambetta. Lettre du 22 décembre [Année inconnue] 1871 de l'amiral Peyron pour Gambetta.

Lettre du 17 février 1881 de l'amiral Peyron pour Gambetta.

² SHD BB8 1742. Lettre du 8 juillet 1894, du cabinet de la présidence, qui intercède au profit du capitaine de frégate Marin-Dardel.

³ SHD BB8 769. Il informe celui qu'il appelle « Mon cher Giron » que la direction des torpilles sera retirée au cabinet du ministre au profit du directeur du matériel.

⁴ SHD BB8 770. Télégramme privé du 13 août 1883, à Paris, du commissaire adjoint Falloy pour l'amiral Peyron, ministre de la marine. Il promet d'être un secrétaire particulier discret et dévoué.

⁵ SHD BB8 777. Lettre du 26 septembre 1884 à Guérigny du directeur des forges de la Chaussade, M. Ferroy pour le ministre de la marine, le vice-amiral Peyron. Travail sur la construction de torpilleurs cuirassés.

⁶ SHD BB8 756 Lettre du 12 juin 1873 envoyée par le ministre de la Marine, l'amiral de Montaignac de Chauvance, directement au ministre des affaires étrangères, le duc de Broglie.

⁷ DDF, 1^{ère} Série (1871-1900), Tome XV (2 Janvier-14 Novembre 1899). Document 94. Dépêche du 26 février 1899 du capitaine de frégate Hautefeuille, attaché naval de France à Saint-Petersbourg pour ministre de la Marine, Edouard Lockroy.

⁸ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Vuibert, Paris, 1910, p1.

⁹ Vice-amiral Willaumez. *Dictionnaire de marine*. 1825, Gaultier-Lagouinie, Paris.

Guillaume de La Landelle. *Le Langage des marins, etc.* Paris, 1859, E. Dentu.

¹⁰ SHD BB8 765. Note du 5 janvier 1875 du bureau du service intérieur à la direction de la comptabilité générale écrite à Versailles pour le cabinet du ministre, en réponse à la note du 17 novembre 1874.

fondée par l'amiral Cavelier de Cuverville, en collaboration avec Maurice Barrès, Emile Bertin, le vice-amiral Bienaimé¹.

Les officiers de marine étaient également habités par un attrait puissant pour l'exploration et de l'exotisme² et un « culte des souvenirs »³ qu'ils s'évertuaient à glorifier⁴. Ils avaient des héros vénérés, pour cela, dont un certain nombre publia les relations de ces voyages. Passant de simples récits descriptifs, ces ouvrages devinrent un genre littéraire en soit⁵ qui, dans le plus pur style romantique⁶, exprimaient les émotions dues à l'éloignement de la France et de la famille ou les transports et les afflictions de l'âme⁷. Leurs auteurs presque attitrés, Jules Verne, nantais pure souche et visiteur régulier de l'usine d'Indret⁸ et Pierre Loti, rochefortais de naissance⁹ poussèrent dans ce sens, avec talent¹⁰. Avec cet attrait pour les voyages et les exploits, la Marine se forgea des héros propres, incarnant ses valeurs cardinales comme le lieutenant de vaisseau Doudart de Lagrée, téméraire explorateur de la péninsule indochinoise¹¹. Leur vénération était unanime au sein du corps, principalement, chez les jeunes officiers¹² car ils étaient vus comme « les héros d'une épopée »¹³. Même sortis du service actif, certains officiers pouvaient garder une grande influence sur la génération suivante, tel le vice-amiral Charles-Eugène Galiber, ancien ministre de la Marine¹⁴.

Le milieu de la Marine se caractérisait, alors, par la présence de deux valeurs en apparence contradictoires : l'intérêt très poussé pour le progrès technologique, mais également un esprit d'héroïsme nécessaire pour appréhender l'élément marin fondamentalement incontrôlable. Cette dernière qualité, chez certains officiers les séparait totalement des politiciens modernes. A l'extrême opposé de la pensée engendrée par la modernité, les officiers

¹ *Armée et Marine*, 13^e Année - N°1. 29 Novembre 1913.

² Comte Paul de Leusse, *Souvenirs d'un aspirant de marine*. 1867, E. Dentu, Editeur, Paris, p6 et p12.

³ J. Delabare, « Le Chasseloup-Laubat, croiseur d'escadre », *Revue maritime et coloniale*. Tome 117. 1893, p629.

⁴ L'abbé Albert Anthiaume, *op. cit.*, Préface de l'amiral Buchar, pVI. «

⁵ Jean-François Chanet, « Marine et politique de 1870 à 1914 : la démocratie entre au port », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p19.

⁶ René Milan, *Les Vagabonds de la gloire, campagne d'un croiseur (août 1914-mai 1915)*. 1916, Plon, Paris, p12.

⁷ Commandant Louis Dartige du Fournet, *op. cit.*, p35.

⁸ DCNS, *op. cit.*, p53.

⁹ « Pierre Loti », *Les Hommes du Jour*. 3^e année. 4 Juin 1910 - N°124, p2.

¹⁰ Thierry Ozwald, « Le néoromantisme de Loti (ou l'art du poncif) », dans *Colloque de Paimpol. Loti en son temps*. 1994, Rennes, presses universitaires de Rennes, p34.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 17 août 1896. Partie non officielle. Discours à l'inauguration du monument du lieutenant de vaisseau Doudart de Lagrée, prononcé par le ministre des colonies André Lebon.

¹² Contre-amiral Jurien de La Gravière, *Souvenirs d'un amiral*. Tome I. 1860, Hachette et Cie, Paris, p2. Il évoque « les légendes héroïques dont nos pères se plaisaient à bercer notre jeunesse ».

¹³ L'abbé Albert Anthiaume, *op. cit.*, Préface de l'amiral Buchar, pV.

¹⁴ Capitaine de frégate E. Prat, « Notice nécrologique du vice-amiral Charles-Eugène Galiber, ancien ministre de la marine (1824–1909) », *Revue maritime*. Tome CLXXXIV. Janvier 1910. p241.

de marine s'inspirant du catholicisme¹, pratiquaient encore le dédain pour « la sordide cupidité » des parvenus² et leurs « désirs jouisseurs »³. La camaraderie et l'urbanité se pratiquait, même, entre des officiers ennemis⁴ et après les batailles meurtrières⁵. Ces « us et coutumes de la féodalité maritime »⁶, héritage de l'aristocratie guerrière⁷ qui remonte à la nuit des âges, sanctifiaient le mépris de la peur et de la mort, les valeurs de la fidélité et d'honneur⁸, développées dès l'enfance⁹ et clairement corrélées à la défense de la réputation du nom, surtout chez les officiers appartenant à des familles nobles et/ou qui ont une longue histoire dans la Marine¹⁰. Tout ceci était accentué par l'élitisme de la formation à l'École Navale¹¹. Le courage résigné et calme était chanté comme valeur obligatoire et primordiale pour un officier de marine. Cela était considéré comme une des qualités qui faisaient leur supériorité¹². Même les officiers militaires les plus modernes qui étaient imprégnés de sciences continuaient à considérer que dans l'action, les théories ne valaient ni le *sens marin*¹³, ni le *coup d'œil militaire*¹⁴ et encore moins¹⁵ le « génie de l'amiral en chef »¹. L'« enseignement en chambre »²

¹ Marquis Gicquel des Touches, *op. cit.*, p178.

² Roisselet de Sauclières, « A la noblesse européenne », dans *Gazette de la noblesse et des châteaux d'Europe*, 1855, Paris, p2.

³ Lieutenant de vaisseau Henri Buchard, *L'amiral Cloué : sa vie, récits maritimes contemporains*. 1893, Ch. Legrave, Paris. Préface de Jean Aicard. Paris, 10 avril 1893.

⁴ Emil Ludwig, « Les croisières du *Goeben* et du *Breslau* », dans *Les Archives de la Grande Guerre*, 2^{ème} Année, N°13, Mars 1920, p71.

⁵ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Vuibert, Paris, 1910, p145.

⁶ « L'administration centrale de la marine sous l'ancien régime », *Revue maritime*. Tome CXCVI. Juillet 1912. p22.

⁷ Jean Guilaine & Jean Zammit, *Le Sentier de la guerre. Visages de la violence préhistorique*. 2001, Seuil, Paris, p246.

Jérôme Baschet, *La civilisation féodale. De l'an mil à la colonisation de l'Amérique*, 2004, Aubier, Paris, p139-140.

⁸ « Nécrologie du vice-amiral Exelmans », *Revue maritime et coloniale*. Tome 47. 1875. p618.

« Causeries sur l'esprit militaire dans la marine » du 3 mai 1912, *Revue maritime*. Tome CXCVI. Juillet 1912, p653.

Lettres de l'amiral Courbet, op. cit., Lettre depuis le Bayard du 7 mai 1884.

⁹ Ancien officier anonyme, *Histoire de l'École Navale*, 1889, Maison Quantin, Paris, p277.

Marquis Gicquel des Touches, *op. cit.*, p179.

¹⁰ *Id.*, p178.

Vice-amiral Bergasse du Petit-Thouars, *Le vice-amiral Bergasse du Petit-Thouars d'après ses notes et sa correspondance 1832-1890*. 1906, Perrin et Cie, Paris, p52 et 95.

¹¹ Comte Paul de Leusse, *op. cit.*, p4.

Ancien officier anonyme, *Histoire de l'École Navale*, 1889, Maison Quantin, Paris, p278.

¹² Frédéric-Victor-Charles Chassériau, *Vie de l'amiral Duperré : ancien ministre de la Marine et des colonies, etc.* 1848, p262.

Alfred Barbou, *L'Amiral Pothouau*. 1882, Jouvot et Cie, Paris. Préface.

A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. 1910, Vuibert, Paris, p172.

L'Illustration n° 2585 - 205, 10 septembre 1892.

¹³ *Revue maritime et coloniale*. Tome 37. Mars 1873.

¹⁴ Colonel Raymond Henry, *L'esprit de la guerre moderne, d'après les grands capitaines et les philosophes*, 1894, Berger-Levrault, Paris, pVIII-IX.

¹⁵ Vice-amiral comte de Gueydon. *Tactique navale, recherche des principes primordiaux et fondamentaux de toute tactique navale*. 1868, Toulon, J. Laurent, pVI. Avant-propos.

Ancien officier anonyme, *Histoire de l'École Navale*, 1889, Paris, Maison Quantin. Lettre-préface du vice-amiral Jurien de La Gravière de l'Académie française. Paris, le 22 mai 1888. p2.

et la « maladie pédagogique » française devaient s'effacer devant la formation du « caractère » qui comptait davantage³.

Ainsi l'opposition n'était pas seulement culturelle, mais anthropologique, chacun d'entre eux, représentant une « variété humaine » différente par sa façon *naturelle* d'être et de penser, tel que le montrèrent Schumpeter, Sombart et Weber. L'homme aristocratique traditionnel dont une partie des comportements, inspirés par l'éthique sacrificielle méprisant la logique matérialiste de l'existence⁴, étaient irrationnels et le politicien et le bourgeois moderne, rationaliste, « antihéroïque »⁵, prométhéen doué d'un esprit totalement mécaniste et utilitariste⁶, en somme l'expression d'« un *ethos* rationnel de la conduite de vie »⁷. Cette opposition était tellement profonde entre certains officiers de marine et le personnel politique républicain que, même, des idéologues du XX^e siècle la prirent en compte⁸.

Prédestinés pour la plupart au métier de la mer⁹ et confirmés en cela par leur vie à bord, les officiers de marine avaient une très nette vision des rapports entre les hommes. Nul ne pouvait contester la nécessité d'un chef suprême et absolu et de sa supériorité sur le groupe. Ici, il ne saurait être question ni d'égalité ni de partage des décisions. C'est pour cette raison que l'amiral Courbet considérait que les hésitations des politiciens¹⁰ rendaient son travail plus difficile¹¹, et qu'il haïssait particulièrement les parlementaires opportunistes¹², leurs « subtilités d'avocats » et leurs verbigérations inutiles¹³. Les amiraux Daveluy et Jurien de La Gravière considéraient, aussi, que la responsabilité ne se partageait pas¹⁴. Cet esprit aristocratique

¹ Édouard Bouët-Willaumez, *Batailles de terre et de mer, jusques et y compris la bataille de l'Alma*. 1855, J. Maine, Paris, p242-243.

² Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p470.

³ Capitaine de frégate René Daveluy. *L'esprit de la guerre navale III. L'organisation des forces*. 1910, Berger-Levrault et Cie, Paris, p9-10.

⁴ Werner Sombart, *Le bourgeois : contribution à l'histoire morale et intellectuelle de l'homme économique moderne*, 1928, Payot, Paris, p17.

⁵ Joseph A. Schumpeter, *Capitalisme, socialisme et démocratie*. 1942, Petite Bibliothèque Payot, Paris, p194.

⁶ Werner Sombart, *Le bourgeois : contribution à l'histoire morale et intellectuelle de l'homme économique moderne*, 1928, Payot, Paris, p166 et 170.

⁷ Max Weber, *Esquisse d'une histoire universelle de l'économie et de la société*. 1991, Gallimard, Paris, p333.

⁸ Alfred Rosenberg, *Le mythe du XXe siècle*, 1986, Avalon.

⁹ Comte Paul de Leusse, *op. cit.*, p2.

¹⁰ *Lettres de l'amiral Courbet, op. cit.*, Lettre depuis le Bayard du 24 février 1884.

¹¹ *Id.*, Lettre depuis le Bayard du 22 août 1883.

¹² *Id.*, Lettre depuis le Bayard du 7 mai 1884.

¹³ *Id.*, Lettre du 22 novembre 1884.

¹⁴ Jurien de La Gravière, *Les Gloires maritimes de la France. L'amiral Roussin*, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1888, p198.

s'opposait frontalement aux principes démocratiques de la République¹ tel que le montra Herbert Spencer² et tel qu'en convenait le républicain Marcel Sembat³.

La dureté des mœurs des officiers les éloignait encore plus des milieux politiques républicains. Elle était en partie le fruit d'un mode de vie et de parcours individuels, tout aussi peu délicats. En plus du « rude métier de la mer »⁴ qui était une réalité relatée par bien des témoignages sur la vie maritime du XIX^e siècle, les officiers de marine avaient pour exemples moraux leurs aînés issus de générations qui ne connurent presque que des guerres⁵. Tôt familiarisés avec les milieux martiaux, les officiers de marine firent leurs les valeurs qui leur étaient propres et qui magnifiaient les sacrifices physiques et rejetaient le pacifisme⁶. Beaucoup de ces officiers perdirent des membres de leurs familles dans des combats. Bref, pour supporter ce genre de vie, il fallait que les officiers adoptassent une mentalité qui lui était conforme. Les jeunes officiers, encore tendres, étaient vite endurcis psychologiquement. Globalement, les officiers de marine étaient très durs, jadis, avec les bagnards qu'ils utilisaient parfois dans les constructions navales⁷, mais aussi avec les marins récalcitrants à l'autorité⁸. A la fin du XIX^e siècle, « les châtiments les plus sévères » et les « grêles de coup » étaient perçus comme une chose des plus normales pour la gestion des équipages⁹ et à bord, on pratiquait encore les châtiments physiques jusqu'en 1900¹⁰. Ces mœurs sans mansuétude étaient un point de friction entre les officiers et les politiciens républicains. En 1888, le député, avocat, franc-maçon

¹ Jean-François Chanet, *op. cit.*, p18.

Capitaine de frégate René Daveluy, « Le chef », *Navigazette*, 9^e Année, N°1099, Jeudi 24 Mai 1910, p1.

² Herbert Spencer, *L'individu contre l'État*, Félix Alcan, Éditeur, 1885, p6 et 138.

³ Marcel Sembat, *Faites un roi sinon faites la paix*, Paris, Eugène Figuière et Cie, p5.

⁴ « Nécrologie du contre-amiral Nicolas-François Guérin (1776–1877) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 61. 1879, p 624.

⁵ Capitaine de vaisseau Félix Dupont, « Nécrologie du vice-amiral Jauréguiberry (1815-1887) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 96. 1888. p335.

« Nécrologie du vice-amiral Cyrille Laplace », *Revue maritime et coloniale*. Tome 45. 1875, p518.

« Notice biographique. Le vice-amiral Leprédour », *Revue maritime et coloniale*. Tome 28. Février 1870.

« Nécrologie M. de Franqueville 1809-1876 », *Revue maritime et coloniale*. Tome 53. 1877. p418.

Le vice-amiral Bergasse du Petit-Thouars d'après ses notes et sa correspondance 1832-1890, Paris, 1906, Perrin et Cie, p95.

⁶ Maurice Leroi, *Les armements maritimes en Europe*, 1889, Berger-Levrault, Paris, p302-303.

⁷ L. Mongin, *op. cit.*, p231-241.

⁸ SHD BB8 1743. Lettre du 27 décembre 1899, le général Bailloud, secrétaire général de la présidence, pour le ministre de la Marine.

Lettre du 15 décembre 1899, pour le ministre de la Marine au bénéfice de Louis Barthélémy Berlemont qui a été condamné à 15 ans de travaux publics par le conseil de guerre maritime de Lorient.

Lettre du 28 octobre 1899, du directeur du cabinet du président de la République pour le ministre de la Marine.

⁹ SHD BB8 2238. Enquête sur la marine marchande du 11 avril 1870, du contre-amiral Gicquel des Touches pour la commission parlementaire.

Prince de Joinville, *Vieux souvenirs (1818-1848)*, 1894, Calmann Lévy, Paris, p49.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 2 février 1900. Décret et rapport du 31 janvier 1900 du ministre de la marine, Jean-Marie de Lanessan.

(Clément-Amitié) et communard Félix Pyat attaquèrent le ministre de la Marine et les officiers de la marine sur ces questions¹.

2. La culture antitraditionnelle des hommes politiques républicains

a. Les républicains contre les traditions de la Marine

Si nombre d'officiers n'avaient pas de sympathies pour leurs ministres et pour le personnel politique républicain en général, leurs adversaires avaient les mêmes sentiments à leur endroit. Pour les réformateurs républicains, l'officier de marine était l'expression même de l'arriéré catholique, du hobereau réactionnaire², la personnification même de « l'esprit de routine », de l'exclusivisme social et de la tentation du coup d'Etat royaliste. Tous les espaces politiques étaient utilisés pour leur reprocher ces tares supposées. Dans leur presse et leurs livres, les officiers de marine ne furent pas épargnés³. Charles Chaumet, rapporteur du budget de la Marine, accusa les officiers de marine de « népotisme »⁴. Au Parlement, les députés Dréo⁵ et Granet⁶ et le sénateur Combes⁷ se relayèrent pour accuser les amiraux d'agir en dehors de la loi et de conserver un détestable « culte de la tradition ». Les accusations furent même plus graves lorsque, suite à la mise en garde du président du conseil Charles Dupuy contre « toute tentative antirépublicaine, contre toute menée factieuse »⁸, les députés Marcel Sembat et Pascal Groussier demandèrent que les troupes d'infanterie de Marine ne soient pas stationnées en métropole, par crainte de quelques « entreprises prétoriennes » et autres « pronunciamientos » inspirés par des amiraux⁹.

Cependant, le plus virulent a été Edouard Lockroy. Celui-ci, étant ministre de la Marine en 1896, aussitôt démissionné, trouva le temps d'attaquer virulemment les officiers de marine dans son livre *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*, écrit en 1897. Alors qu'il avait déjà

¹ J.O.R.F/Débats du 10 juin 1888. Séance de la Chambre du 9 juin 1888.

² Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris, p221.

³ Alfred Duquet, « La faillite du cuirassé. Derniers mots », *Revue maritime*. Tome 161. Avril 1904, p169.

Alfred Duquet, « La faille du cuirassé (suite) », *Revue maritime*. Tome 163. Octobre 1904, p147.

Patiens, *La défense nationale et la défense des côtes*. Paris. 1894. Berger-Levrault et Cie, p4.

Urbain Gohier. *L'Armée contre la Nation*. Paris, Editions de la revue Blanche. 1898, p105.

Le XIXe siècle : journal quotidien politique et littéraire. 1893-12-04, p1.

⁴ Charles Chaumet, *La crise navale*. 1909, Librairie Militaire R. Chapelot et Cie, Paris, p97.

⁵ J.O.R.F/Débats du 29 juin 1881. Séance de la Chambre des députés du 28 juin 1881. Discussion sur le budget du ministère de la marine.

⁶ J.O.R.F/Débats du 29 novembre 1882. Séance de la Chambre du mardi 28 novembre 1882. Discussion du budget du ministère de la marine et des colonies.

⁷ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1895. Séance du sénat du 3 avril 1895. Discussion du budget de l'exercice 1895. Intervention du sénateur Combes.

⁸ J.O.R.F/Débats du 13 avril 1899. Discours du président du conseil Charles Dupuy, du 9 avril 1899, au Puy, lors d'un banquet qui est lui été offert.

⁹ J.O.R.F/Débats du 6 avril 1900. Séance du 5 avril 1900. Suite de la discussion sur l'armée coloniale.

pris plaisir à décrire les nobles provinciaux, dont étaient certaines familles d'officiers, les comparant à « des momies », selon lui, « le monde maritime » suivait la même voie¹. Les officiers de marine auraient un « esprit de corps poussé au délire »², tourneraient le « dos à l'humanité », regroupés dans ses cinq villes qui se distinguent du reste du pays par « les mœurs, les coutumes et les plaisirs ». Bref, pour lui, c'est un univers totalement étranger à la France moderne qu'il dépeint :

« La plupart du temps, c'est dans les familles de marins que se recrutent les marins. Si loin qu'on remonte dans les générations, on trouve toujours des ancêtres qui faisaient quelque chose sur l'eau. Le métier maritime se transmet comme une noblesse, de génération en génération. Il atteste l'élévation des âmes et la fermeté des cœurs. Et les plus humbles tirent une vanité légitime de leur atavisme. Ce monde, extrêmement restreint et absolument fermé, forme une sorte de nation aristocratique, étroitement hiérarchisée, où domine l'esprit de corps et où les galons tiennent lieu de titres. C'est un des rares milieux où l'on ait encore le respect de la supériorité morale et le mépris des affaires [...] vous rencontrerez l'amour de la famille et du home, d'autant plus vif et ardent que le séjour à la maison et au milieu des siens est plus rare ; une conception très vive de la dignité personnelle [...] un sentiment religieux poussé parfois à l'extrême et jusqu'à la superstition. Ainsi, tout les sépare de la société moderne »³.

Les présidents du Conseil des ministres et les ministres de la Marine républicains devaient modérer leurs propos, mais ils n'en attaquèrent pas moins les principes mêmes qui permettaient aux officiers de marine d'avoir la main mise sur les constructions navales. Les ministres Lanessan, Lockroy⁴ et Auguste Gougeard critiquèrent l'exclusivité qu'avaient l'état-major et les deux grands conseils du ministère, quant au choix des armes⁵. Le principe des arsenaux, lieux où les officiers régnaient en maîtres fut aussi battu en brèche par Félix Faure⁶ et par Pierre Baudin⁷. Les républicains se permirent aussi de s'immiscer dans les détails techniques des armes. Clemenceau jugea l'artillerie navale « rafistolée »⁸ et Lockroy, quand il

¹ Edouard Lockroy, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. 1897, Berger-Levrault et Cie, Paris, p14.

² *Id.*, p11-17.

³ *Id.*, p58-60.

⁴ Jean Martinat de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p35.

⁵ Auguste Gougeard. *La marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*. 1884, p9.

⁶ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1884. Partie non officielle : Discours du 26 juillet 1884, discours au banquier des chambres syndicales du Havre, du sous-secrétaire d'État à la marine, Félix Faure.

⁷ J.O.R.F/L – D du 29 novembre 1913. Partie non officielle : Discours du ministre de la marine, Pierre Baudin, du 25 novembre 1913, lors des obsèques d'Édouard Lockroy.

⁸ J.O.R.F/Débats du 5 juillet 1892. Séance du Sénat du 4 juillet 1892.

avait fait partie de la Commission d'enquête sur la Marine, interrogeait tout le monde lors des visites¹. Il tenta, par lui-même, d'expliquer les défaillances techniques de certains bateaux, d'après leurs types de chaudière². Le sénateur Georges Martin voulait constater de ses propres yeux les travaux d'amélioration³. Le Parlement républicain diligentait ses propres enquêtes, en parallèle de celles menées par la Marine et, souvent, les conclusions ne concordaient pas. Lors de son enquête de 1912, sur les explosions mortifères de poudres B dans la Marine, Ernest Monis mit clairement en cause l'organisation du ministère de la Marine, marquée par « l'anarchie intégrale »⁴. En revanche, dans l'enquête du capitaine de vaisseau Schwerer, les incriminés étaient tout autres, déchargeant les officiers de marine de toute responsabilité⁵.

Mais les ministres leur firent des outrages encore plus grands. Par deux fois, deux ministres républicains, issus des rangs des officiers de la marine, soulevèrent les réactions des officiers, dont le vice-amiral Melchior⁶ et plus globalement du Conseil d'Amirauté. Dans la plus pure veine de la *tabula rasa* révolutionnaire⁷, Auguste Gougeard évoqua le projet de supprimer le ministère de la Marine pour le remplacer par un unique ministère de la Défense nationale⁸ et l'amiral Aube, en 1886, envisagea la fusion des corps d'officiers de marine et d'ingénieurs mécaniciens⁹. Le secrétaire de ce dernier, Paul Fontin, voyait dans ces fusions une nécessité de rationalisation de la gestion¹⁰.

En plus, les ministres poussèrent encore dans ce sens en introduisant leurs affidés dans l'administration de la Marine, essayant ainsi d'étendre au ministère de la Marine l'épuration de l'administration, commencée en 1878¹¹, pour être en conformité avec une directive du Grand Orient de France, de réserver aux seuls républicains les fonctions publiques¹². Ainsi, Lockroy, Pelletan, Faure et Lanessan nommèrent dans leur cabinet des hommes modernes républicains,

¹ SHD BB8 993. Commission extraparlamentaire. Délégation des ports. Cherbourg 10^e séance du 25 septembre 1894 présidée par le président Bouchard. Auditions du directeur des constructions navales de Cherbourg, Eynaud ainsi que l'ingénieur de 1^{ère} classe de la marine et sous-directeur des constructions navales Korn.

² J.O.R.F/Débats de la Chambre des députés du 2 février 1894. Séance du 1^{er} février 1894.

³ SHD BB8 1742. Lettre du 13 avril 1889 adressée directement au cabinet du ministre.

⁴ Ernest Monis, *La poudre B et la Marine nationale*. 1912, Henri Charles-Lavauzelle, Paris, p284-286.

⁵ Capitaine de vaisseau M. A. Schwerer. *Rapport concernant les poudres de la Marine*. Paris, MDCCCCXII, imprimerie nationale, p40-41.

⁶ Vice-amiral Melchior, *op. cit.*, p117.

⁷ Mona Ozouf, *De Révolution en République. Les chemins de la France*, Paris, Gallimard, coll. « Quarto », 2015.

⁸ Capitaine de vaisseau Auguste Gougeard. *La Marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours. Richelieu et Colbert*, 1877, Georges Decaux, Paris, p13.

⁹ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École » dans *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p465.

¹⁰ Paul Fontin, *Guerre et marine : essai sur l'unité de la défense nationale*. Berger-Levrault et Cie 1906, p22.

¹¹ Vincent Wright, « L'épuration du Conseil d'État en juillet 1879 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 19 N°4, Octobre-décembre 1972, p621.

¹² André Combes, *op. cit.*, p12.

parfois proches de la maçonnerie, tels que les conseillers d'État Pierre Marquès di Braga¹, Ernest Meyer², Joseph Noulens³, les journalistes Maurice Ordinaire⁴, André Honorat⁵ et l'avocat Alphonse Bonhoure⁶. Lanessan fit beaucoup pour cette politique en choisissant comme chef de cabinet Étienne Tréfeu⁷, ennemi juré des officiers « cléricaux » et conservateurs⁸, puis le politicien radical, Louis Tissier⁹. De plus, il attacha à son cabinet, l'étudiant en droit Charles-Jean-Louis Bourrat¹⁰, fils du député radical-socialiste et grand maître adjoint de la Grande Loge de France, Jean Bourrat et introduisit des agents modernistes dans la structure de l'École navale, en nommant en 1900 Elie Rabier¹¹, membre de la commission chargée sous sa présidence de la révision des programmes d'admission et d'études de l'École navale¹².

Le poste d'avocat de la Marine, si important dans les affaires relatives aux contrats de constructions, reçut aussi des hommes appartenant aux élites nouvelles, tels que Léon Abrami,¹³ un cosmopolite, marié à la fille de Théodore Reinhart ou des avocats israélites comme Louis-Ferdinand Worms, avocat à la Cour d'appel de Paris¹⁴ et Édouard Ignace¹⁵, par ailleurs ami intime de Clemenceau¹⁶. Cela tranchait avec les habituels attachés du ministère, à l'exemple du député légitimiste et avocat à la Cour d'appel, Amédée Lefèvre-Pontalis¹⁷. Pour leur ravir encore plus leurs pouvoirs, les ministres républicains tentèrent de saper le prestige social et

¹ J.O.R.F/L – D du 14 mars 1885. Décision du 11 mars 1885 de Jules Grévy sur proposition du ministre de la marine l'amiral Peyron.

² J.O.R.F/L – D du 8 janvier 1888. Trois arrêtés du sous-secrétaire d'État au ministère de la marine et des colonies Félix Faure du 7 janvier 1888. Chef du cabinet

³ J.O.R.F/L – D du 3 mars 1892. Décision du nouveau ministre de la marine Cavaignac, du 1^{er} mars 1892.

⁴ J.O.R.F/L – D du 16 mars 1892. Arrêté du 12 mars 1892 du sous-secrétaire d'État au ministère de la marine et des colonies Jamais. Sa sœur Thérèse Ordinaire épousa le frère de Camille, André Pelletan.

⁵ Guillaume Tronchet, « André Honorat, la République et la modernisation des Basses-Alpes (1889-1950) », *Chroniques de Haute-Provence*, 359, 2007, p121.

J.O.R.F/L – D du 27 juin 1899. Arrêté du 26 juin 1899 du ministre de la Marine de Lanessan.

⁶ J.O.R.F/L – D du 27 juin 1899. Arrêté du 26 juin 1899 du ministre de la Marine de Lanessan.

Lukian Prijac, *La loge N° 204 du Droit Humain, Orient de Djibouti (1922-1928)*.

⁷ J.O.R.F/L – D du 8 novembre 1900. Arrêté du 5 novembre 1900 du ministre de la Marine de Lanessan.

⁸ Gabriel Bonhomme, *op. cit.*, p16-17.

⁹ J.O.R.F/L – D du 10 juin 1902. Arrêté du ministre de la Marine Camille Pelletan du 8 juin 1902.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 11 novembre 1903. Arrêté du 9 novembre 1903, le ministre de la Marine Camille Pelletan.

¹¹ Stéphanie Dauphin, *Octave Gréard: 1828-1904*, p326

¹² J.O.R.F/L – D du 6 mai 1900. Décret du 5 mai 1900, du ministre de la marine, Jean-Marie de Lanessan.

¹³ J.O.R.F/L – D du 22 mai 1913. Arrêté du ministre du 19 mai 1913.

¹⁴ Ministère de la marine et des colonies. *Annuaire de la marine de commerce française*. 1885, p34.

G. de Lafont de Savines, *Etat Statistique des juifs en 1914 dans l'Armée, la Magistrature, les diverses Administrations et dans le High-Life français d'après des documents Israélites*. Dépôt principal : Aux bureaux de la « Revue Antimaçonnique », 1914, p301.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 13 avril 1896. Plusieurs décrets du 11 avril 1896 de Félix Faure sur proposition de la marine Édouard Lockroy.

J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1898. Décret du 9 juillet 1898 du président de la république Félix Faure sur proposition du ministre de la Marine Lockroy.

J.O.R.F/L – D du 13 août 1898. Arrêté du ministre de la Marine Lockroy du 11 août 1898.

¹⁶ Samuel Tomei, Sylvie Brodziak. *Dictionnaire Clemenceau*. 2017, Robert Laffon, Paris.

¹⁷ Ministère de la marine et des colonies. *Annuaire de la marine de commerce française*. 1885, p34.

symbolique des officiers de marine, leur « distinction » et la préséance aristocratique et traditionnelle des officiers nobles de la Marine sur les ingénieurs de la Marine et *a fortiori* sur les ouvriers¹.

Outre ces attaques littéraires, verbales et symboliques contre les officiers, les tentatives de déchristianiser la Marine finirent de braquer les officiers contre le régime républicain. Et pour cause, à partir du milieu des années 1880, les républicains radicaux² devinrent très anticléricaux³. Les gouvernements radicaux présentèrent bien un durcissement du conflit. Emile Combes fit de cette lutte à mort⁴ la grande affaire de la politique française. Le ministère de la Marine et le contrôle des constructions navales ont été un des champs de batailles de cette guerre, démontrant parfaitement la thèse qu'avance Bernard Gournay, à savoir que l'administration était agitée par les mêmes remous que ceux qui travaillaient la société⁵. La culture politique française qui était « une culture historique de guerre civile » s'y exprima comme partout ailleurs⁶.

Ainsi, les francs-maçons qui détestaient tout officier de marine⁷ qui leur semblait être un « frégaton clérical », considéraient que « toute l'ancienne marine et une grande partie de la flotte actuelle » étaient des ennemis de la franc-maçonnerie⁸. De ce fait, « la démolition définitive »⁹ du culte catholique devenait un des objectifs des ministres successifs, au nom de la modernité et de la science, indispensables pour améliorer les navires de la flotte et présentées comme foncièrement incompatibles avec la religion chrétienne. Les ministres de la Marine, Emile Borel¹⁰, Auguste Burdeau¹¹ et Lanessan¹² et même le grand chimiste Marcelin Berthelot,

¹ J.O.R.F/L – D du 4 février 1903. Rapport du 3 février 1903, du ministre de la marine, Camille Pelletan.

J.O.R.F/L – D du 7 août 1903. Rapport du 4 août 1903, du ministre de la Marine Camille Pelletan.

J.O.R.F/L – D du 15 octobre 1913. Rapport et décret, du ministre de la marine, Pierre Baudin.

² Jean-Marie Mayeur, *op. cit.*, p165.

³ André Combes, *op. cit.*, p9.

⁴ J.O.R.F/Débats du 13 juin 1902. Séance du 12 juin 1902. Discussions de politique générale.

⁵ Bernard Gournay, *op. cit.*, p71.

⁶ Michel Winock, *La France politique XIXe - XXe siècle*. 2003, Seuil, Paris, p11.

⁷ Paulin Vial, *Nos premières années au Tonkin*, 1889, Voiron, Paris.

⁸ Van Raveschot, *op. cit.*, p13.

⁹ *Bulletin du Grand Orient de France*, septembre 1895, p168.

¹⁰ Emile Borel, « La science dans une société socialiste », *Scientia*, Vol. XXXI, Paris-Sorbonne, pp.223-228, Félix Alcan, MCMXXII, p223.

¹¹ Charles Simond, *op. cit.*, p205.

¹² Jean-Louis de Lanessan, *L'Église et l'État : conférence sur la séparation de l'Église et de l'État, faite à Chaumont ; et Lettres sur le Concordat, adressées aux lecteurs de la "Gazette des travailleurs" ; suivies du texte du Concordat et des articles organiques*. 1884, Chaumont, Imprimerie P. Robert, p41.

Jacqueline Lalouette, « Eugène Pelletan, libre-penseur déiste et spiritualiste », dans Paul Basquiast et Georges Touroude (dir.). *Une dynastie républicaine charentaise : Les Pelletan*. Actes du colloque international de Saint-Georges-de-Didonne des 7 et 8 juin 1999, organisé par l'AIECP (Association des amis d'Eugène et de Camille Pelletan), p24.

sénateur républicain, qui, entre 1882 et 1907, apportait ses lumières au Conseil scientifique du Laboratoire d'artillerie de la Marine en tant que membre¹, y allèrent de leur déclaration scientifique et anticatholique.

La déchristianisation de la Marine fut, donc, décidée en 1899 et, principalement, menée par Lanessan, Pelletan et Lockroy². Les ministres restèrent dans les limites de la légalité, ne franchissant, manifestement, guère le pas de trop comme le fit le ministre de la Guerre le général André qui prétextait exactement les mêmes raisons que ses amis de la Marine³ et qui fit appel au Grand Orient de France pour constituer des fiches d'informations sur les officiers royalistes afin de freiner leur ascension dans la hiérarchie⁴. Et bien ses méthodes étaient soutenues par Lanessan qui félicitait Waldeck-Rousseau « d'avoir inauguré un système de renseignements d'où devait sortir la rénovation républicaine de l'armée, de la marine, de toutes les administrations publiques »⁵. Les ministres de la Marine auraient-ils pu agir de la sorte et se laisser aller à ces extrémités ? Très probablement, nul ne le saura car par la mauvaiseté de leur politique de constructions navales et par la brutalité de leurs mesures, ils ne purent se maintenir longtemps à la tête du ministère. Ils furent remplacés par d'autres qui avaient non pas des convictions différentes, mais qui étaient plus pragmatiques. Ceux qui prirent les rênes du ministère par la suite, les Picard, Boué de Lapeyrère et Delcassé avaient bien trop à faire avec les constructions navales et les alliances pour s'occuper de la pratique religieuse des amiraux. Même le radical Baudin revint sur certaines mesures antireligieuses⁶.

Néanmoins, si ces combats doctrinaux étaient sincères, comment ne pas voir, derrière cela, les rapports de forces non idéologiques qui sont inhérents à toute structure de pouvoir ? S'il s'agissait, en partie, bien d'une guerre idéologique menée par les républicains, il était aussi dans la logique même de l'Etat de rechercher la loyauté de ses officiers. Comme le montra Maurice Duverger, le pouvoir politique consiste, en réalité, à détenir l'exclusivité des moyens de la violence et donc à développer « chez les officiers le sentiment qu'ils doivent obéir toujours, en toutes circonstances, à l'Etat quelle qu'en soit la forme, quels que soient les gouvernants qui l'incarnent »⁷. Même McMahon avait restreint la possibilité pour les officiers

¹ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1882, Paris, 1882 à 1907, Berger-Levrault/Imprimerie nationale. J.O.R.F/L – D du 22 septembre 1906. Partie non officielle.

² Jean Martinant de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p29-31.

³ J.O.R.F/Débats du 5 novembre 1904. Séance du 4 novembre 1904.

⁴ François Vindé, *L'affaire des fiches, 1900-1904. Chronique d'un scandale*. 1989, Editions Universitaires, p13.

⁵ Jean-Louis de Lanessan. *La crise de la République*. 1914, Félix Alcan, Paris, p91.

⁶ Michel Moisan, *op. cit.*, p456.

⁷ Maurice Duverger. *Introduction à la politique*, 1964, Gallimard, Paris, p213.

de l'armée et de la Marine d'être élus membres de la Chambre des députés¹. De même, au-delà de la défense de leurs traditions morales, les officiers de marine n'étaient qu'une « classe d'administrateurs-techniciens qui s'identifiaient entre eux à l'intérêt général »², avec une composition sociale élitiste³, un esprit de corps marqué, une mentalité commune et une expertise qui les rendait, à leurs yeux, supérieurs⁴. En vertu de ceci, les officiers de marine voulaient régir les affaires des constructions navales de manière technocratique, soit par le « dessaisissement de l'homme politique », soit par l'exercice d'une influence décisive⁵. C'est pourquoi, tous ceux qui prétendirent s'opposer à la volonté des ministres en subirent de graves conséquences. Le général d'artillerie de la Marine de tempérament querelleur, Raymond de La Rocque, s'opposa, en 1899, à Lockroy qui voulait continuer à construire des torpilleurs et des sous-marins à la place de cuirassés et des gros canons. Cela lui valut sa mise à la retraite en juin 1899⁶.

Preuve que ces luttes dans l'administration n'étaient pas seulement idéologiques, le ministre amiral Jauréguiberry qui voulait, pourtant, que les officiers de marine restent « étrangers à toutes les querelles des partis, [et] sourds aux nombreuses excitations des passions politiques »⁷ et qui fut ministre du premier gouvernement franchement républicain en 1879⁸ n'accepta pas tout de la part de ses amis. Au nom de la solidarité avec son corps des officiers de la marine, il s'opposa aux attaques contre l'administration de la Marine et ses chefs, n'y voyant qu'une tentative de la part de la gauche républicaine pour « épurer » les administrations qui ne prenaient pas partie pour son idéologie et ses programmes. Il refusa, donc, l'égalitarisme au sein du personnel de la Marine, voulant que les officiers de marine conservassent leur primat⁹.

b. Le rapprochement des officiers et du personnel politique

Ainsi, c'est dans ce contexte là que des officiers de marine durent obéir à des hommes politiques pour lesquels ils n'avaient guère de sympathie ni même de respect individuel. Mais alors, comment était-il possible que deux groupes d'hommes aussi dissemblables, deux factions

¹J.O.R.F/L – D du 31 décembre 1875. Loi organique sur l'élection des députés. Article 7.

²Maurice Duverger. *Introduction à la politique*, 1964, Gallimard, Paris, p330.

³Bernard Gournay, *op. cit.*, p72.

⁴*Id.*, p80.

⁵Jean Meynaud, *La technocratie. Mythe ou réalité*, 1964, Payot, Paris, p13.

⁶Jacques Nobecourt, *op. cit.*, p508.

⁷J.O.R.F/L – D du 11 août 1880. Partie non officielle. Discours lors du voyage à Cherbourg le 9 août 1880, du président Jules Grévy.

⁸Yves Saint-Martin, *op. cit.*, p97.

⁹J.O.R.F/Débats du 20 mars 1881. Séance du Sénat du 19 mars 1881.

diamétralement opposées par la foi, par les mœurs, par la sensibilité, deux types humains, aussi contradictoires aient pu cohabiter, collaborer sans conflit ouvert ni crise grave et fournir un travail relativement efficace, pendant plusieurs décennies ? Et bien cela venait du fait que si chacun des deux groupes aimait à se présenter sous la pureté de ces définitions, il n'en demeurait pas moins que des ponts étaient très largement battis entre les deux groupes, autant pour des raisons sociologiques et techniques que par intérêt politique.

Si ces deux groupes d'hommes purent collaborer, relativement, efficacement pour les constructions navales, c'est principalement dû au fait que des officiers ont accepté – pouvaient-ils faire autrement ? – de délaissier leurs idéaux et ceux de leurs familles pour les intérêts de leur carrière. Le capitaine de frégate Léonce Abeille, sous-directeur de l'École de Marine, résuma parfaitement la pensée qui leur permit de faire cela : « un officier sert la France, il n'est pas au service de la République. Ceci autorise chacun à croire que la France pense toujours comme lui ; ceci garantit à chacun la certitude qu'en agissant à sa guise il accomplira tout son devoir, sans sortir de la légalité »¹.

Parfois, on assista même à des aberrations idéologiques totales, avec des officiers issus de pieuses familles catholiques travaillant fidèlement sous les ordres de ministres francs-maçons. L'amiral Cavelier de Cuverville, chef d'état-major général de la Marine, chef de cabinet de Lockroy² et commissaire du gouvernement défendit, à la Chambre, son ministre contre le député amiral Rieunier qui était un conservateur catholique, comme lui³. L'amiral Lacaze, bien qu'il fût issu d'une famille de souche bretonne, royaliste et catholique de la Réunion et qu'il ait étudié chez les jésuites, compta « de nombreux amis ou protecteurs radicaux et francs-maçons »⁴, dont Léon Bourgeois⁵ et fut un proche collaborateur et chef de cabinet de Delcassé⁶, poste qu'il conserva sous le ministère de Pierre Baudin⁷. On vit la même chose se reproduire, en 1913, lorsque le capitaine de vaisseau Antoine Schwerer, pourtant membre de l'Action française, fut nommé chef de cabinet du ministre Pierre Baudin⁸.

Il faut dire aussi qu'une partie des officiers gauchisa très franchement ses opinions, répudiant le légitimisme car il était impossible de rester parfaitement imperméable aux idées de

¹ Capitaine de frégate Léonce Abeille, *Marine française et marines étrangères*. Paris, 1906, Armand Colin, p35-36.

² J.O.R.F/L – D du 9 juillet 1898. Deux décisions du ministre de la Marine Lockroy du 8 juillet 1898.

³ J.O.R.F/Débats du 21 mars 1899. Séance de la Chambre des députés du 20 mars 1899.

⁴ Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p9-11.

⁵ *Id.*, p151.

⁶ *Id.*, p5. Préface Philippe Masson.

⁷ Michel Moisan, *op. cit.*, p442.

⁸ J.O.R.F/L – D du 5 octobre 1913. Décision du ministre du 4 octobre 1913.

leur temps. Cette introduction se fit, partiellement, pendant la période de la Révolution et de l'Empire et porta ses fruits plus tard car le corps des officiers de marine se décomposa littéralement lors de l'émigration des nobles¹. Ainsi, on vit s'introduire dans la Marine des révolutionnaires et leur descendance comme l'amiral Baudin². En plus, certains officiers issus de milieux, normalement, conservateurs et royalistes se laissèrent séduire par le républicanisme conservateur, tels les amiraux Alexandre Peyron³, Pothuau⁴ et Benjamin Jaurès⁵. L'épopée militaire napoléonienne, par patriotisme et par défense de l'honneur national⁶, fit également grand effet sur certains officiers et ingénieurs comme le baron Tupinier⁷ et les vice-amiraux et barons Grivel et surtout Clément de la Roncière-le Noury soutien de Napoléon III⁸, siégeant avec le groupe Appel au peuple et ami intime du prince Napoléon⁹. Même certains officiers légitimistes, les vice-amiraux Henri Rieunier et Cavelier de Cuverville, abandonnèrent leur monarchisme en intégrant l'Action libérale populaire, après l'encyclique papale de Léon XIII, *Au milieu des sollicitudes*, qui demandait aux catholiques de ne pas rompre avec la République¹⁰.

On peut aussi constater le recul relatif de la foi chrétienne chez les officiers de marine. Le renouveau de la flotte nécessitait une augmentation des effectifs et, donc, le recrutement dans des groupes sociaux très largement en dehors de la traditionnelle aristocratie royaliste. Ce faisant, s'introduisirent dans le corps des officiers de marine des fils de la bourgeoisie des grandes villes, bien plus déchristianisés. Ce processus avait déjà commencé au début du siècle¹¹ faisant en sorte qu'au début des années 1910, le catholicisme perdit sa valeur numérique dominante. Les officiers religieux pratiquants ne dépassaient pas 30 % et les élèves de l'École

¹ Philippe Masson, « La Marine sous la Révolution et l'Empire », dans Jean Delmas (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome II : De 1715 à 1871*. 1992, PUF, Paris, p375.

² Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p134. Descendant du conventionnel Baudin des Ardennes.

³ BNF. Département des Manuscrits.NAF 24900. Correspondance et papiers de Joseph Reinach. II -- Papiers. XVIIe-XXe s. I Lettres et documents concernant Léon Gambetta. Trois lettres des 17 et 22 avril 1871 et 29 juillet 1880 ; et deux lettres de dates inconnues de l'amiral Peyron pour Gambetta.

⁴ Alfred Barbou, *L'Amiral Pothuau*. Paris. Jouvot et Cie.1882, p196.

⁵ BNF. Département des Manuscrits.NAF 24900. Correspondance et papiers de Joseph Reinach. II -- Papiers. XVIIe-XXe s. I Lettres et documents concernant Léon Gambetta. Lettre du 31 janvier 1871 de l'amiral Jean-Baptiste Jaurès pour Gambetta.

⁶ *Mémoires du vice-amiral baron Grivel. Révolution - Empire*. 1914, Plon-Nourrit et Cie, Paris, p300.

⁷ Tupinier Jean-Marguerite, *op. cit.*, p42.

⁸ Baron Clément de La Roncière-Le Noury, *Correspondance intime de l'amiral de La Roncière Le Noury avec sa femme et sa fille, 1855-1871. T. 1^{er} (2 avril 1855-25 janvier 1861)*, 1928-1929. Paris, Librairie ancienne Honoré Champion. Préface biographique, pXXXVII.

⁹ *Id.*, pLV et pXII-XIII.

¹⁰ Léon XIII. *Encyclique Au milieu des sollicitudes*. http://www.vatican.va/content/leo-xiii/fr/encyclicals/documents/hf_1-xiii_enc_16021892_au-milieu-des-sollicitudes.html

¹¹ Tupinier Jean-Marguerite, *op. cit.*, p57-58.

navale¹, issus de l'enseignement confessionnel n'étaient plus 57 % des élèves à la Belle Epoque². Même certains fervents chrétiens qui n'hésitaient pas à exposer leur foi, publiquement tel le général de La Rocque, acceptèrent la République³.

Qui plus est, les officiers de marine n'hésitaient pas à s'engager dans des structures mondaines et de sociabilité où ils purent fréquenter une bonne partie de la bourgeoisie nationale, dont les parlementaires républicains et francs-maçons. Etant donné le goût pour le prestige personnel et des titres officiels d'honneur⁴, certains officiers fréquentaient les élites républicaines lorsque les occasions de ces rencontres avaient pour cadre les lieux de prestige de l'Etat⁵ et de la très haute bourgeoisie nationale⁶. On trouvait ce mélange dans les convives du banquet Gerville-Réache de 1904⁷, dans la revue des *Annales du sauvetage maritime*⁸ et à l'Union des yachts français⁹. L'amiral La Roncière-Le Noury qui était, sans doute, le plus abouti homme du monde, fréquentant assidument les réceptions, fêtes, cercles et clubs et menant une vie de style noble¹⁰, fut un grand contributeur à cette dynamique.

Ces fréquentations participèrent donc à l'embourgeoisement général des mœurs qui rapprocha les élites républicaines des officiers de marine en égalisant de beaucoup les univers culturels¹¹. Cela apparaît dans plusieurs domaines. Outre leur tropisme colonialiste¹² qui était rare dans le reste des élites catholiques et monarchistes, peu à peu, commencèrent à apparaître chez eux les préjugés progressistes et, bientôt, darwinistes propres aux politiciens républicains

¹ Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris, p223.

² Jean Martinant de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p33.

³ Jacques Nobecourt, *op. cit.*, p511.

⁴ SHD BB8 9DD1 90. Lettre du 28 décembre 1872, de l'avocat de la marine Isambert, pour le ministre amiral Pothuau.

⁵ SHD BB8 1743. Lettre du 9 décembre 1899 du directeur du cabinet du président de la république pour le ministre de la Marine. Invitation des officiers généraux, des officiers supérieurs et des hauts fonctionnaires de l'administration centrale à une fête le 1^{er} janvier 1900.

Lettre du 13 octobre 1896, du cabinet du président de la république au cabinet du ministre de la Marine. Invitation de 20 vice-amiraux aux chasses présidentielles.

⁶ *Œuvre des amputés de la guerre 1870-1871*.

⁷ *Banquet Gerville-Réache. 29 février 1904 au Grand-Hôtel à Paris*, p10-17.

⁸ *Annales du sauvetage maritime*, Paris, 1872, Bureau de la rédaction, p80-95.

⁹ *Union des yachts français*, Paris, 1892, p3.

¹⁰ Baron Clément de La Roncière-Le Noury, *op. cit.*, pXIX-XX et LIII-LIV.

¹¹ Thorstein Veblen, *The Theory of the leisure class. An economic study of institutions*. George Allen & Unwin Ltd, London, p103.

¹² Comte Bouët-Willaumez, « Les Colonies françaises en 1852 », *Revue des Deux Mondes* T.14, 1852.

« Discours d'ouverture prononcée par le vice-amiral comte de Gueydon à l'assemblée du lundi 19 février 1877 de la société des études maritimes et coloniales », *Revue maritime et coloniale*. Tome 53. 1877, p145.

Lieutenant de vaisseau P. Cave, « L'Europe et la Chine », *Revue maritime et coloniale*. Tome 32. Septembre 1872, p47.

tels qu'Édouard Lockroy, Félix Faure¹, Paul Doumer², Auguste Bureau³, Jules Ferry, Emile Loubet⁴, Auguste Gougeard⁵ et le contre-amiral Aube⁶. La logique de guerre totale déliée de toutes limites, dont l'objectif était « l'écrasement d'un des adversaires », était devenue très commune dans l'esprit de bien des officiers de marine, à la fin du XIX^e siècle. En cela, ce fut une influence de la modernité sur leur façon d'être⁷. Ils étaient très inspirés par des penseurs comme Friedrich Ratzel qui transposa les doctrines de Darwin à la géographie politique, ce qui fit que tous les conflits étaient désormais jugés à l'aune de la survie⁸. L'esprit de brutalité des officiers de marine trouva dans le rejet de pacifisme naissant l'occasion d'affirmer la nécessité biologique de la guerre pour sélectionner les races les meilleures⁹.

La modification culturelle fut parallèle à une évolution anthropologique. Une bonne partie des officiers de marine n'étaient pas que d'impavides guerriers qui sacrifiaient tout à l'honneur. Dès le XVIII^e siècle, ils adoptèrent partiellement l'esprit d'organisation et de discipline¹⁰, si nécessaire dans la tactique et dans la préparation de cette arme savante qu'était la Marine¹¹. Inversement, les hommes modernes, dont le type soit disant le plus abouti était le politicien républicain et le chef d'entreprise, n'étaient pas que froids calculateurs. Ils avaient nécessairement un esprit de conquête et, donc, des vertus guerrières¹². Weber fut modeste en observant l'« alliance de l'État avec les intérêts capitalistes », tous les deux issus de la bourgeoisie citadine et rationnelle¹³. Sombart, lui, considérait, au contraire et plus justement, nous semble-t-il, que ces deux groupes ont aussi intégré des vertus aristocratiques et guerrières, dont la passion de la conquête, l'amour du risque, la sélection des hommes et leur agencement

¹ J.O.R.F/L – D du 24 février 1899. Discours du 23 février 1899 du ministre de la Marine Édouard Lockroy, durant les funérailles nationales de Félix Faure.

² Paul Doumer, *Indo-Chine française (souvenirs)*. 1905, Vuibret et Nony Editeurs, Paris, p9.

³ Charles Simond, *op. cit.*, p207.

⁴ J.O.R.F/L – D du 30 juillet 1896. Partie non officielle : Discours prononcé à Saint-Dié le 26 juillet 1896, du président du Sénat, Émile Loubet pour inaugurer une statue de Jules Ferry.

⁵ Auguste Gougeard. *La marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*. 1884, p19.

⁶ Contre-amiral Aube, *La Martinique. Son présent et son avenir*. 1882, Berger-Levrault et Cie, Paris, p1.

⁷ Anonyme. *La Marine dans les guerres modernes*. 1897, Berger-Levrault et Cie, Paris. p122.

⁸ Friedrich Ratzel, *Géographie politique*, p11 et 28.

⁹ Général Jules-Louis Lewal, *La Chimère du désarmement*, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin, 1897, p10.

René Le Nepvou de Carfort, *La guerre légitime : essai sur les bases et la nature du devoir militaire*, Berger-Levrault, Paris, 1914, pVII.

Capitaine de frégate René de Carfort, « Introduction à l'étude de la tactique navale », *Revue maritime*. Tome 140. 1899, p7.

Lieutenant X, *La Guerre avec l'Angleterre. Politique navale de la France*. Paris. 1900. Berger-Levrault et Cie. Préface. Ecrite depuis l'escadre du Nord, en mars 1899, pXII.

¹⁰ Werner Sombart, *Le bourgeois : contribution à l'histoire morale et intellectuelle de l'homme économique moderne*, 1928, Payot, Paris, p272.

¹¹ Alain Berbouche, *op. cit.*, p376.

¹² Werner Sombart, *Le bourgeois : contribution à l'histoire morale et intellectuelle de l'homme économique moderne*, 1928, Payot, Paris, p272.

¹³ Max Weber, *op. cit.*, p367.

en vue d'une lutte. Selon lui, entreprise armée et État sont fondamentalement la même chose¹. Les principaux intéressés, eux-mêmes, ne l'eurent pas démenti. Jean-François Cail, président et propriétaire de la société éponyme et ses collaborateurs considéraient leur entreprise comme une armée menée par un général en vue de conquérir des marchés².

L'amiral Jurien de La Gravière exprima à merveille ce changement mental entre ce qu'il appelait « cet âge poétique où la théorie cédait toujours le pas à l'expérience » et le désormais âge moderne et mécanisé dans lequel « l'élan spontané deviendra un effort réfléchi ; de froids et longs calculs » et qui ôte à l'officier de Marine l'« intime satisfaction orgueilleuse » et les « émotions inconnues au reste des humains » d'agir d'instinct³. Ainsi, la société moderne détruisant les structures du monde traditionnel⁴ a réussi à amoindrir, peu à peu, la spécificité culturelle du « peuple marin »⁵ et à le rendre, pour une bonne part, soluble dans la République.

La rationalité technicienne, en dépit de toutes les oppositions, permit donc aux officiers de travailler avec les ingénieurs du génie maritime et les hommes politiques dans les constructions navales.

3. La Marine, l'esprit historique et le savoir scientifique

a. L'officier de marine et l'esprit historique

Le recours à l'Histoire, trait intellectuel fortement ancré dans le mode de raisonnement des officiers de marine, subit des modifications et eut un impact certain sur leur façon d'appréhender les constructions navales. Cette discipline phare de tous les enseignements d'officiers occupait une place non négligeable dans le concours et l'enseignement de l'École navale⁶. La matière historique avait pour but de provoquer l'admiration chez le jeune aspirant et de tirer des leçons tactiques et stratégiques, par l'observation du déroulement des conflits du passé⁷. Cette insistance de la Royale porta très largement ses fruits puisque « l'esprit

¹ Werner Sombart, *Le bourgeois : contribution à l'histoire morale et intellectuelle de l'homme économique moderne*, 1928, Payot, Paris, p27, 55 et 61.

² Toasts portés au banquet donné par M. J.-F. Cail, le 25 avril 1869 à ses collaborateurs, aux délégués des ouvriers de ses ateliers et à ses amis, à l'occasion de ses nominations au grade de Commandeur du Medjidié, par SA le Khédivé d'Égypte et à celui d'officier de l'ordre de Léopold par S. M le Roi des Belges, 1869, p12-26.

³ Edmond Jurien de La Gravière. *La marine d'autrefois ; La Sardaigne en 1842, le protectorat français à Taïti, les grandes flottilles : souvenirs de la navigation à voiles*, deuxième édition, E. Plon et Cie, Paris, 1882, p1-4.

⁴ Joseph A. Schumpeter, *Capitalisme, socialisme et démocratie*, 1942, Petite Bibliothèque Payot, Paris, p190.

⁵ Gabriel de La Landelle, *Le langage des marins*. 1859, E. Dentu, Paris, Préface.

⁶ J.O.R.F/L – D du 28 avril 1883. Rapport du 25 avril 1883, du ministre de la marine Charles Brun.

J.O.R.F/L – D du 30 novembre 1899.

⁷ L'ancien officier de marine O. Troude a publié en 4 tomes *Batailles navales de la France* entre 1867 et 1868. « Nécrologie du vice-amiral Touchard (1810–1879) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 61. 1879, p201.

historique » était clairement partagé par la quasi-totalité des officiers de marine. Mais plus encore, cette manière de penser, faite de réflexions diachroniques, analogiques et anachroniques, amena certains officiers à penser la guerre navale et ses armes de manière évolutive.

L'enseignement des écoles d'officiers était totalement imprégné de méthodes historicistes. L'histoire des batailles navales et des opérations était centrale dans les cours. On la retrouvait chez les professeurs à l'École navale et de l'École Supérieure de Marine Joannès Tramond¹, Alfred Doneaud Du Plan², Georges Lacour-Gayet³, le capitaine de vaisseau E. Chevalier⁴ ou le lieutenant de vaisseau G. Laurent qui utilisait en permanence les exemples historiques pour prouver ses théories⁵. Le gros de la production de textes historiques des marins se matérialisait par des récits utilitaires de conflits, au niveau tactique et opérationnel. Le tacticien officiel de la marine, le contre-amiral comte Bouët-Willaumez, dont les enseignements étaient toujours suivis en 1871⁶, ne procéda pas autrement. Il adopta une vision historique et évolutive du combat naval pour accoucher de ses principes⁷. Le prince de Joinville qui avait encore quelque influence dans la Marine publia des ouvrages du même ordre⁸. Ceux qui poursuivirent, assidument, cette tradition, hormis des auteurs posthumes tel le vice-amiral baron Charles de La Roncière⁹ étaient globalement des jeunes officiers. On y comptait les enseignes de vaisseau A. de la Motte du Portail¹⁰ et Montconduit¹¹ ; les lieutenants de vaisseaux Ch. Chabaud-Arnaud¹², J. Lephay¹, E. Motsch², L. Jourdan³, A. Descoter⁴, Abel Fournier⁵ et

¹ Joannès Tramond, *op. cit.*, 1916, p7.

² Alfred Doneaud Du Plan, *Histoire de la marine française*, 1865, Paris, Dubuisson et Cie.

³ Georges Lacour-Gayet, *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV : avec deux planches*. 1911.

⁴ *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine* (1877). *Histoire de la marine française sous la Première République* (1886). *Histoire de la marine française sous le Consulat et l'Empire*, (1886). *Histoire de la marine française de 1815 à 1870* (1890).

⁵ Lieutenant de vaisseau G.L.V. Laurent, *op. cit.*, Conférence N°1. La guerre maritime, p28.

⁶ « Analyse des diverses actives navales publiées en Europe depuis 1855 », *Revue maritime et coloniale*. Tome 28. Janvier 1870.p6. Ils furent adoptés définitivement après essai, par l'amiral Desfossés, à partir de 1861.

⁷ Edouard Bouët-Willaumez, *Batailles de terre et de mer, jusques et y compris la bataille de l'Alma*. 1855, J. Maine, Paris, pVII.

⁸ Prince de Joinville, *Guerre d'Amérique, campagne du Potomac, mars-juillet 1862*. 1872, Michel Lévy frères, Paris.

⁹ « Quatrième guerre navale entre la France et l'Angleterre (1335-1341) », *Revue maritime*. Tome 136. 1898.

¹⁰ *Revue maritime et coloniale*. Tome 67. 1880.

¹¹ *Revue maritime*. Tome CCI. Avril 1914.

¹² Lieutenant de vaisseau Ch. Chabaud-Arnaud, « Des passages de vive force et de l'attaque des places maritimes par les flottes actuelles », *Revue maritime et coloniale*. Tome 52. 1877. p384.

Lieutenant de vaisseau Ch. Chabaud-Arnaud, « Essai historique sur la stratégie et la tactique des flottes modernes », *Revue maritime et coloniale*. Tome 61. 1879.

Capitaine de frégate Ch. Chabot-Arnaud, « Etude sur la guerre navale de 1812 entre l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique du Nord », *Revue maritime et coloniale*. Tome 79. 1883.

Étienne Farret⁶ ou le capitaine de frégate Frot⁷. Ce travail permit à d'autres, de futurs grands noms de la Marine qui eurent une influence prépondérante sur les constructions navales, de forger leurs premières armes intellectuelles.

On y trouvait le futur chef-état major général de la Marine, Jules Cavelier de Cuverville, alors juste capitaine de frégate⁸ et, évidemment, les grands diffuseurs de la pensée navaliste, le Gabriel Darrieus⁹ et le jeune Raoul Castex qui croyait fermement en la nécessité pour une armée de l'étude incessante de l'histoire militaire¹⁰ et Daveluy, pour qui le travail de stratège n'est rien d'autre que celui d'historien¹¹. Pensant comme Napoléon III que « pour tout homme de guerre, le souvenir est la science même »¹², Daveluy s'évertua à étudier la stratégie navale de toutes les guerres du XIX^e siècle¹³. Même les stratèges étrangers qui eurent un impact sur les officiers usaient principalement de l'histoire, tels Mahan ou Julian Corbett avec son article sur *La campagne de Trafalgar*, publié en 1911¹⁴.

b. « *La marine est un corps d'élite, c'est une arme savante* »¹⁵

La révolution dans la pensée des officiers vint de quelques marins qui excellèrent dans l'exercice, particulièrement le vice-amiral Edmond Jurien de la Gravière que son grade et ses fonctions mirent en avant. En tant que membre de l'Académie des sciences puis membre de

¹ Lieutenant de vaisseau J. Lephay, « La bataille navale du Yalu », *Revue maritime et coloniale*. Tome 124. 1895. p5.

² *Revue maritime*. Tome 159. Octobre 1903.

³ *Revue maritime*. Tome CCI. Avril 1914.

⁴ Lieutenant de vaisseau A. Descoter, *op. cit.*, p5-7.

⁵ Lieutenant de vaisseau à la retraite Abel Fournier, *Revue maritime*. Tome 195. Octobre-novembre-décembre 1912, p150-160.

⁶ Lieutenant de vaisseau Étienne Farret, *Étude sur les opérations de guerre maritime de 1860 à 1883*. 1884, Berger-Levrault et Cie, Paris.

⁷ Capitaine de frégate Frot, « Prise des forts du Pei-Ho », *Revue maritime*. Tome 148. 1901.

⁸ Capitaine de frégate C. de Cuverville, « Quelques réflexions sur les ordres de bataille et sur le mode d'emploi de l'artillerie dans les combats d'escadre », *Revue maritime et coloniale*. Tome 51. 1876. p699.

⁹ Gabriel Darrieus, *La guerre sur mer. Stratégie et tactique*, 1907, Augustin Challamel Ed, Paris.

¹⁰ Lieutenant de vaisseau Castex, « Les traces de l'œuvre de Suffren », *Revue maritime*. Tome 188. Janvier-février-mars 1911.

Lieutenant de vaisseau Castex, « La liaison des armes sur mer au XVIII^e siècle », *Revue maritime*. Tome CXCX. Janvier 1914.

Lieutenant de vaisseau Raoul Castex, *La manœuvre de La Praya : (16 avril 1781) : étude politique, stratégique et tactique*, 1913, Paris, L. Fournier, p7. Avant-propos.

¹¹ Capitaine de frégate René Daveluy. *L'esprit de la guerre navale I. La stratégie*. 1909, Berger-Levrault et Cie, Paris, pXII.

¹² Napoléon III, *Napoléon III, Discours prononcé par l'Empereur aux principaux chefs de l'armée, dans la salle des États, le 14 août 1859*. 1859, Imprimerie Alcan Lévy, Lille.

¹³ Capitaine de frégate René Daveluy, *L'esprit de la guerre navale I. La stratégie*. 1909, Berger-Levrault et Cie, Paris, p339, 351, 362 et 367.

¹⁴ Julian Corbett, « La campagne de Trafalgar », *Revue maritime*. Tome 189. Avril-Mai-Juin 1911, p109.

¹⁵ Félix Julien, « Biographie du contre-amiral baron Richild Grivel (1827-1883) », *Revue maritime et coloniale*, Tome 79. 1883, p45.

l'Académie française en 1889¹, il publia une soixantaine d'ouvrages, profitant d'un accès privilégié aux archives de la Marine. Très largement lu et diffusé même au-delà du milieu de la Marine, il ne se contentait pas de simples ouvrages d'« Histoire-bataille » ou de récits de voyages. Il ne toucha que de très peu l'aspect historique de la tactique. En revanche l'évolution de l'armement apparut assez vite comme un de ses sujets historiques. Les deux idées, très liées à son contexte, qu'il en tira étaient très claires. Au milieu des années 1870, il assurait que la Marine devait tout faire pour innover et mettre tout son argent dans la construction de la flotte car « le salut est dans le mouvement ; il ne saurait être dans l'inertie »². Une fois ce vœu réalisé par l'augmentation des crédits, il en vint à montrer la nécessité de la programmation maritime à long terme pour parer aux incertitudes de l'Histoire en politique extérieure³.

Cette idée selon laquelle les constructions navales et, notamment, les caractéristiques techniques et martiales des bateaux de guerre devaient être réglées par des lois observables dans l'Histoire trouva un grand écho chez les officiers, avec des effets divers. Elle fut clairement à l'origine du refus du décuirassement du vice-amiral Bourgeois⁴ et, au contraire, se mêlant au progressisme du contre-amiral Théophile Aube, elle lui permit de poser les jalons de la pensée de la Jeune École⁵. Chez des officiers plus jeunes, comme les lieutenants de vaisseau Gustave Verdier⁶ et Pierre Vandier⁷, plus marqués par les pensées de leur temps, le darwinisme, elle provoqua un attrait pour les solutions privilégiant la polyvalence, la transformation ou la spécialisation extrême des types de navires.

Le corps des officiers de marine a toujours vu quelque-uns des siens exceller dans le domaine des constructions navales, et pour cause, l'esprit scientifique était aussi un des traits fondamentaux majeurs que l'on pouvait observer dans le corps et qui rendait, structurellement, ses membres particulièrement aptes aux responsabilités liées à ce domaine. Si cette façon d'appréhender leur métier relevait évidemment d'une nécessité pratique pour les officiers de marine, elle était surtout au cœur même de leur enseignement à l'École navale. Héritiers d'une

¹ J.O.R.F/L – D du 26 janvier 1889. Partie non officielle : Discours prononcé le jeudi 24 janvier 1889, par l'amiral Jurien de la Gravière à l'Académie française.

² *La station du Levant*, 1876, p7-8.

³ *Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand*, 1887, Préface.

⁴ Vice-amiral Bourgeois, « Etudes sur les manœuvres des combats sur mer », *Revue maritime et coloniale*. Tome 49. 1876, p826.

⁵ Contre-amiral Théophile Aube, « La guerre maritime et les ports militaires la France », *Revue maritime et coloniale*. Tome 72. 1882, p5.

⁶ Lieutenant de vaisseau Gustave Verdier, « Hoche et la Marine de 1796 », *Revue maritime*. Tome 160. Janvier 1904, p269.

⁷ Lieutenant de vaisseau Pierre Vandier, « Essai d'une critique générale des types de navires de la marine française », *Revue maritime*. Tome 161. Avril 1904. p48.

longue tradition d'exploration et d'observation scientifiques, certains officiers de marine perpétuaient ces usages de civilité scientifique¹ en collaborant activement avec une partie du monde de la recherche et de l'élite scientifique parisienne au sein de l'Académie des sciences² ou de la Société de géographie de Paris. Le président de celle-ci fut, en 1873, le vice-amiral baron de La Roncière-Le Noury, après bien d'autres marins³ et ministres de la Marine comme Chasseloup-Laubat⁴. Il était convaincu par l'obligation qu'avaient les officiers de marine d'être des scientifiques⁵. L'Académie des sciences institutionnalisa la collaboration en ayant dans sa section « Géographie et Navigation » une commission chargée de récompenser tout travail qui accroîtrait l'efficacité des forces navales, composée quasi exclusivement d'officiers de marine et d'ingénieurs du génie maritime fraîchement à la retraite, et tous scientifiques de premier ordre⁶.

L'amiral Edmond Pâris, cas le plus parfait du « marin savant », explorateur scientifique⁷ qui suivit des cours de physique, de mécanique et de chimie appliquées du Conservatoire des arts et métiers, devint un spécialiste de géographie, d'hydrographie, d'astronomie, d'architecture navale et de mécanique des machines à vapeur. Ceci lui valut de participer à plusieurs expositions universelles, d'intégrer l'Académie des sciences, la Société de géographie⁸, le Conseil des travaux de la Marine et la Commission sur le *Nautilus*⁹. Son attrait pour le savoir l'amena très vite aux constructions navales¹⁰ et à la considération que l'étude détaillée du matériel naval, par les officiers de marine, était une obligation s'ils voulaient en obtenir la meilleure utilisation¹¹. Devenu amiral, Pâris fit donc de nombreuses recherches sur les constructions navales, relatives à l'hélice propulsive en 1855¹², sur l'utilisation économique

¹ Alain Berbouche, *op. cit.*, p49.

Mario Biagioli, Sabine Lodéon, Fabrice Pierre-Antoine. « Le prince et les savants : la civilité scientifique au XVIIIe siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. 50^e année, N. 6, 1995, p1420.

Enseigne de vaisseau Savorgnan de Brazza, médecin de la marine N. Ballay, « Expédition sur les cours supérieurs de l'Ogooué, de l'Alima et de la Licon », *Revue maritime et coloniale*. Tome 61. 1879, p245.

² Contre-amiral Hubert Granier, *op. cit.*, p29, 59 et 72.

³ Notice sur les services militaires et les travaux scientifiques du vice-amiral Laplace. 1854. p11.

⁴ Alfred Fierro, *La Société de géographie: 1821-1946*, Genève, Droz, 1983, p57.

⁵ J.O.R.F/L – D du 5 janvier 1874. Partie non officielle. Allocution à la séance générale du 20 décembre 1873 du vice-amiral baron de La Roncière le Noury élu président de la société de géographie.

⁶ *Revue maritime et coloniale*. Tome 104. 1890, p161.

⁷ Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation : itinéraire d'un marin, Edmond Pâris (1806–1893)*. Thèse de doctorat université Paris Diderot Paris VII. 2015, p142 et 538.

⁸ *Edmond Pâris et la révolution maritime du XIXe siècle : un engagement technologique*. Communication donnée à l'occasion des journées des jeunes chercheurs en histoire des sciences et techniques, 20-21 novembre 2015.

⁹ SHD 5DD1 55.

¹⁰ Jean-Claude Amos, « Les bateaux vietnamiens dessinés par François-Edmond Paris », *Techniques & Culture*, 35-36, 2001, p523.

¹¹ Edmond Pâris, « Note sur les navires cuirassés », *L'Art Naval. Etat actuel de la Marine*, 1865, Paris, Arthus Bertrand, p5.

¹² Edmond Pâris, *Traité de l'hélice propulsive*, 1855, Paris, A. Bertrand.

des navires à vapeur en 1858¹, sur les navires cuirassés en 1862² et sur les torpilleurs en 1885³.

Il ne fut égalé dans ses travaux que par les amiraux Amédée Bienaimé et Siméon Bourgeois. Le premier, en 1876 et 1878, fit des études sur l'emploi de l'acier dans la fabrication des canons de la Marine⁴, sur la perforation de murailles cuirassées⁵ et sur l'artillerie navale⁶. Le second travailla beaucoup sur la navigabilité des navires avec, entre autres, ses *Recherches théoriques et expérimentales sur les propulseurs hélicoïdes* en 1845⁷ et ses *Études sur l'application de l'hélice à la marine militaire* en 1851. Beaucoup suivirent cette voie, mais beaucoup plus modestement, comme les amiraux Cloué⁸, Thomasset, Mouchez⁹, Lefèvre, Humann¹⁰, Maréchal, Fleuriais¹¹, Lucien Gigault de la Bédollière¹², Cavelier de Cuverville¹³, Emile Krantz¹⁴ avec deux études remarquées, le capitaine de vaisseau Costé¹⁵ et le lieutenant de vaisseau Carl Didelot¹⁶. D'ailleurs, au milieu du XIX^e siècle, un certain nombre d'officiers de marine était passé par l'École polytechnique, comme les amiraux Ernest Doudart de Lagrée¹⁷, le comte Jean-Olivier de la Bonninière de Beaumont, Coupvent-Desbois, Pouques d'Herbingshem ou le plus fameux d'entre eux, le dernier ministre de la Marine de Napoléon III, l'amiral Rigault de Genouilly¹⁸. Ils ont contribué à introduire une mentalité « scientífico-technicienne » dans la Marine¹⁹.

¹ Edmond Pâris, *Utilisation économique des navires à vapeur. Moyens d'apprécier les services rendus par le combustible suivant la vitesse et la dimension des bâtiments*, 1858, Paris, A. Bertrand.

² Edmond Pâris, *Note sur les navires cuirassés*, 1862, Paris, Imprimerie de Pélicier

³ Edmond Pâris, *Note au sujet de la conservation des torpilleurs. Note additionnelle*, 1885.

⁴ Amédée Bienaimé, *De l'Emploi de l'acier dans la fabrication des canons de la marine*, 1876, Lorient, Imprimerie F. Amelot.

⁵ Amédée Bienaimé, *Étude pratique sur la perforation de murailles cuirassées*, 1876, Paris, Berger-Levrault.

⁶ Amédée Bienaimé, *Étude sur l'artillerie navale*, 1878, Paris, Berger-Levrault.

⁷ Siméon Bourgeois, *Recherches théoriques et expérimentales sur les propulseurs hélicoïdes*, 1845, Paris, Arthus Bertrand.

⁸ Lieutenant de vaisseau Henri Buchard, *op. cit.*, p197.

⁹ J.O.R.F/L – D du 12 juin 1881. Décret du 11 juin 1881 de Jules Grévy, sur proposition du ministre Cloué. Léon Laforge, *op. cit.*, p19.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 14 février 1891. Décret du 13 février 1891 du ministre de l'instruction publique.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 13 octobre 1894. Décret du 10 octobre 1894 du ministre de l'instruction publique.

¹² SHD BB8 1265. Procès-verbaux de la Commission permanente des inventions entre 1889 et 1890.

¹³ SHD BB8 1264. Procès-verbaux de la commission permanente des inventions entre 1887 et 1888.

¹⁴ Adolphe Bitard, *Dictionnaire de biographie contemporaine française et étrangère*, A. Lévy et compagnie, Paris, 1887, p171. *Éléments de la théorie du navire* (1852) et *Considérations sur les roulis des bâtiments* (1867).

¹⁵ SHD 6DD1 15. Il proposa une innovation dans le perfectionnement du gréement des navires.

¹⁶ Membre de la Société de Géographie, il a publié un Atlas, *La défense des côtes d'Europe : étude descriptive, au double point de vue militaire et maritime*, Berger-Levrault, 1894, Paris.

¹⁷ Contre-amiral Hubert Granier, *op. cit.*, p135.

¹⁸ « Soixante grands marins polytechniciens », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 35 | 2004, p1-3.

¹⁹ Dominique Brisou. *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX^e siècle*. Tome 1. Université de Paris IV-Sorbonne. Service historique de la Marine. 2001, p272.

En cela, ils agissaient à l'égal des ingénieurs du génie maritime qui ont été recrutés dans l'École polytechnique depuis la Révolution¹ ou de ceux du corps des ingénieurs de l'artillerie navale qui ne fut institué formellement qu'en 1909². Ce corps disposait des très excellents *Mémorial d'artillerie de la marine* et *Aide Mémoire d'artillerie navale*, dont les publications commencèrent en 1873³. Ainsi, la mentalité de l'innovation permanente était introduite chez les officiers dès la deuxième moitié du XIX^e siècle⁴. Faisant désormais figure de partenaire des académies, le ministère recevait des demandes de parrainage de la part d'associations scientifiques et maçonniques⁵.

Le département de la Marine fit tout pour les encourager en constituant, lui même en 1872, une Commission centrale d'examen des travaux des officiers dont il confia la présidence à un spécialiste, le contre-amiral Paul Auguste Buret⁶, qui occupa le poste de 1876 à 1879, date à laquelle il devint membre du Conseil des travaux de la Marine. Ayant la bénédiction du ministère qui ne pouvait y trouver que des avantages, tant pour l'exploration coloniale⁷ que pour l'amélioration du matériel de guerre, certains officiers s'y spécialisèrent et développèrent une tournure d'esprit attachée à « l'avancement de la Science »⁸. Cette commission voyait les travaux affluer en masse. En 1878⁹, elle n'examina pas moins de 118 rapports, principalement, écrits par de jeunes officiers ou sous-ingénieurs¹⁰, alors qu'ils n'étaient que 80 en 1877¹¹. La proportion sur les recherches faites sur le matériel de guerre augmenta, aussi, passant de 16 dossiers (20%) à une trentaine (25%)¹².

¹ Paul Dislère, A. Croneau, *École polytechnique, livre du centenaire, 1794-1894*. Gauthier-Villars et fils, Paris, 1894, p161-162.

² J.O.R.F/L – D du 6 novembre 1909. Loi promulguée le 5 novembre 1909.

³ Chef d'escadron Delauney et le capitaine Guittard. *Historique de l'artillerie de la marine*. D. Dumoulin et Cie, Paris, 1889, p256-257. Décision ministérielle du 7 mai 1872.

⁴ J.O.R.F/Débats du 20 mars 1881. Séance du Sénat du 19 mars 1881. Intervention de l'amiral Jauréguiberry.

⁵ SHD BB8 773. Lettre du 27 février 1882 de la Société dunkerquoise pour l'encouragement des sciences, des lettres et des arts, pour le ministre de la Marine.

Société dunkerquoise pour l'encouragement des sciences, des lettres et des arts, 1884, 23^{ème} Volume, Dunkerque, Imp. Paul Michel, 1885, pXVII.

⁶ *Revue maritime et coloniale*. Tome 59. 1878. p5.

⁷ SHD BB8 772. Note intitulée : « observations recueillies pendant le voyage de la frégate *La Magicienne* » remise par l'amiral Serres à l'académie de Sciences et envoyée.

⁸ SHD BB8 772. Discours de l'amiral Serres à l'Académie des sciences, le 9 juin 1879.

⁹ *Revue maritime et coloniale*. Tome 59. 1878. p5. Rapport du 8 août 1878 de son président, le contre-amiral Buret, pour ministre.

¹⁰ *Revue maritime et coloniale*. Tome 59. 1878, p9-15.

¹¹ *Revue maritime et coloniale*. Tome 55. 1877, p5. Rapport au ministre, du 14 août 1877 sur les travaux qui ont été remis à la commission centrale d'examen des travaux des officiers.

¹² *Revue maritime et coloniale*. Tome 59. 1878, p5-9. 4 sur les torpilles ; 9 sur l'artillerie les poudres et 8 sur les machines à vapeur.

Mais ces travaux visant l'amélioration du matériel naval n'étaient pas dévolus aux seuls novices. Certains officiers généraux y consacèrent leurs carrières et les poussèrent, parfois, jusqu'à l'expérimentation et à la production. Poursuivant ce chemin dans les sillons tracés sous le second Empire par certains comme les amiraux Nicolas-Hippolyte Labrousse¹ et Alexandre Dieudonné² ou le capitaine de vaisseau Auguste Gicquel des Touches, certains officiers continuèrent l'œuvre de production de savoirs scientifiques utiles pour la navigation. Parmi eux se trouvaient le capitaine de frégate Emile Guyou, membre de l'Académie des sciences³, du Bureau des Longitudes⁴, directeur de l'Observatoire-Monsouris⁵ et président de la Société mathématique de France ; les enseignes de vaisseau Maurice de Broglie⁶ et Georges Durand-Viel⁷ ou le contre-amiral Louis Hippolyte Violette qui inventa le périscope. L'amiral Siméon Bourgeois, avec l'ingénieur Brun, tenta de construire le sous-marin *Plongeur* en 1863 et Darrius contribua à la mise au point du *Gymnote*⁸. Certainement, Félix Du Temple était l'un des plus grands des amiraux inventeurs car, en plus de réalisations dans l'aéronautique, il améliora le moteur à vapeur en mettant en place la chaudière à retour d'eau⁹. L'expérimentation des nouvelles armes ne pouvait aucunement se faire sans la participation des officiers, tel le contre-amiral Louis-Henri Brown de Colstoun qui fut nommé chef de la division navale d'expériences des torpilleurs, en 1886¹⁰.

Les travaux de constructions navales furent, très largement, accessibles aux officiers de marine. La formation qu'ils reçurent à l'École navale rendit inévitablement « l'esprit de progrès »¹¹ matériel, prégnant parmi eux, comme le constata le lieutenant de vaisseau polytechnicien, Marc Legrand. Cette logique innovatrice fut davantage entretenue durant leurs

¹ C. Courtin, *Notice nécrologique. Le vice-amiral Labrousse dans* Revue maritime et coloniale. Tome 33. Septembre 1872. p261-262.

Notice sur les travaux scientifiques et les services du contre-amiral Labrousse, membre du conseil des travaux et du comité d'artillerie. Paris, Imprimerie de Ad. Lainé et J. Havard, 1866.

² Capitaine de vaisseau E. de Jonquières, « Biographie du contre-amiral Dieudonné », *Revue maritime et coloniale.* Tome 33. Septembre 1872. p282. Il se forma technologiquement à Indret et y arma le *Caïman*.

³ *Revue maritime.* Tome 191. Octobre-Novembre-Décembre 1911, p222.

⁴ Guy Boistel, *L'Observatoire de la Marine et du bureau des Longitudes au parc Monsouris, 1875-1914.* Paris, 2010, Editions Edite et IMCEE. p113.

⁵ Vice-amiral F.-E. Fournier, *Notice sur le commandant Emile Guyou, membre de l'Académie des Sciences,* 1921, p3.

⁶ *Revue maritime.* Tome 158. Juillet 1903, p2051. Il a traduit la conférence sur les progrès de la télégraphie sans fil par Marconi, faites le 13 juin 1902 devant la Royal Society.

⁷ *Revue maritime.* Tome 168. Avril 1906, p62. Il a publié un article intitulé *Moteurs à explosion et machines à vapeur appliqués à la navigation.*

⁸ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p-135-136.

⁹ « Félix Du Temple. Un général inventeur », *Reflets* n° 96, ville de Tourlaville, p14.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 9 mars 1886. Par deux décisions, une du 8 mars 1886.

¹¹ Lieutenant de vaisseau Marc Legrand, *Etudes sur les canots automobiles,* Revue maritime. Tome 180. Janvier-février-mars 1909, p80.

carrières par le contact et l'influence intellectuelle qu'avaient sur eux les ingénieurs du génie maritime. Certains lieux s'y prêtaient particulièrement comme les congrès internationaux d'architecture navale de Paris et de Bordeaux, organisés en juillet 1900 et en juin 1901 par l'Association technique maritime et l'*Institution of naval architects*, à l'occasion de l'exposition maritime internationale pour laquelle le ministre accorda aux officiers et ingénieurs des autorisations d'y participer¹. Il les autorisa également à participer aux trois congrès de l'année 1900, à savoir, celui des architectes présidé par Augustin Normand, celui de chimie présidé par Marcelin Berthelot et le congrès de chronométrie du 21 au 31 juillet présidé par M. de Fauques de Jonquières². Outre d'autres congrès plus occasionnels³, des congés prolongés étaient accordés pour permettre à plusieurs officiers de suivre les cours de l'École supérieure d'électricité et de l'École d'aéronautique à partir du 20 octobre 1909⁴.

Appréhender les questions des armes navales, qu'elles relevassent de l'architecture de vaisseaux ou de la propulsion ou de l'artillerie était devenu, pour eux, chose excessivement aisée. Les officiers réussirent à intégrer le langage habituel des ingénieurs, caractérisé par l'arithmétisation des problèmes et à en user, même, pour des interrogations purement militaires. Au départ, les officiers de marine usaient justement des formules mathématiques et, plus précisément, appliquées à la géométrie pour des questions liées à l'observation astronomique et à la navigation⁵, comme avec les très remarquables travaux du capitaine de frégate Marcq de Saint-Hilaire⁶, ceux de l'enseigne de vaisseau Pierre Lemaire⁷ et des lieutenants de vaisseau J. Chanoz⁸ et Léon Vidal⁹ ou des capitaines de vaisseau Cavelier de Cuverville et E. Malcor¹⁰. Très vite, on passa de là aux questions de pure tactique de combat, mathématisée à outrance

¹ J.O.R.F/L – D du 7 avril 1907.

J.O.R.F/L – D du 7 janvier 1900.

² J.O.R.F/L – D du 12 février 1900. Circulaire du 8 février 1900 du ministre de la Marine de Lanessan.

³ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1907. Décision du 8 novembre 1907, du ministre de la marine.

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 octobre 1909. Un congé de 10 mois.

⁵ Henry Durassier, « Nécrologie du contre-amiral Cosnier. 1808–1871 », *Revue maritime et coloniale*. Tome 32. Septembre 1872. p193.

⁶ Capitaine de frégate Marcq de Saint-Hilaire, « Calcul du point observé », *Revue maritime et coloniale*. Tome 46. 1875. p341.

⁷ Enseigne de vaisseau Pierre Lemaire signe deux articles sur la Théorie des compas gyroscopiques, dans la *Revue maritime*. Un dans le Tome 190. Juillet–août–septembre 1911, et l'autre dans le Tome 191. Octobre-Novembre-Décembre 1911.

⁸ Lieutenant de vaisseau J. Chanoz (29 octobre 1877), « Note sur l'emploi de la règle à calcul », *Revue maritime et coloniale*. Tome 57. 1878, p493.

⁹ Lieutenant de vaisseau Léon Vidal, « Note sur le théorème fondamental de la méthode des compas conjugués », *Revue maritime et coloniale*. Tome 61. 1879, p617.

¹⁰ *Revue maritime et coloniale*. Tome 83. 1884.

avec de jeunes officiers pleins d'imagination¹ et, même, des sous-ingénieurs². Par rapprochement, les officiers travaillèrent, conjointement, à la fin des années 1870 sur les effets physiques de la mer sur la courbure des coques, calculés mathématiquement. Ils commencèrent avec le vice-amiral Bourgeois³, le lieutenant de vaisseau Emile Guyou⁴ et le capitaine de vaisseau Bona-Christave⁵ avant que le grand ingénieur Émile Bertin vienne, à son tour, y apporter sa contribution⁶.

Les officiers de marine entrèrent donc dans un terrain, jadis, exclusif aux ingénieurs du génie maritime, celui de la théorisation des constructions navales et des armes afférentes. Les ingénieurs y furent importants, diffusant largement leur savoir, comme Louis de Maupéou d'Ableiges qui publia des articles durant tout le long de sa carrière, du grade de sous-ingénieur jusqu'à celui de directeur du génie maritime⁷. Ils permirent non seulement aux officiers d'avoir accès à leur savoir propre, mais aussi de partager toutes les théories élaborées par les ingénieurs maritimes nationaux les plus éminents. C'est de la sorte qu'ils firent initiés par exemple à celles de Jacques Augustin Normand qui mit en évidence « par des calculs algébriques » l'influence de la vitesse, de l'approvisionnement du combustible, du poids de coque et de l'armement sur la grandeur absolue des croiseurs et des éclaireurs d'escadre. Chacun de ces éléments devenait un rapport mathématique qui permet d'aboutir à un « théorème »⁸. Le vice-amiral de Fauque de Jonquières, lui, accorda une biographie hagiographique à Breguet et à sa famille, qualifiant ses

¹ Enseigne de vaisseau Paul Vivier, « Etude des courbes décrites par deux bâtiments dont les vitesses ont un rapport constant et qui se relèvent sous des angles constants », *Revue maritime et coloniale*. Tome 50. 1876.

Lieutenant de vaisseau A. Bernadac, « Etude sur la tactique de combat de deux navires à vapeur isolés », *Revue maritime et coloniale*. Tome 50. 1876.

Lieutenant de vaisseau Courmes, « Nouvelle méthode pour trouver les diamètres d'évolution et de giration et les angles des dérives d'un navire », *Revue maritime et coloniale*. Tome 57. 1878.

Capitaine de vaisseau Léon Vidal, « Septième contributions à la géométrie de la tactique navale », *Revue maritime*. Tome 139. 1898, p15.

Enseigne de vaisseau Charles Lafon, « Nouvelle méthode pour résoudre les problèmes de chasse, retraite, évolutions, etc sans le secours d'aucune table et par nouveau procédé dit des Courbes de mouvements résultants », *Revue maritime*. Tome 179. Octobre-novembre-décembre 1908.

² Sous-ingénieur de la marine Villaret, « Etude analytique du problème de la chasse entre deux bâtiments », *Revue maritime et coloniale*. Tome 47 et Tome 48. 1875, p497.

Sous-ingénieur de la marine Risbec, « Méthode pour relever le mouvement complet géométrique et cinématique du navire évoluant sur mer calme », *Revue maritime et coloniale*. Tome 49. 1876, p5.

³ Vice-amiral Bourgeois, « *Le roulis des navires* », *Revue maritime et coloniale*. Tome 54. 1877. p5.

⁴ Lieutenant de vaisseau E. Guyou, « Théorie mécanique de la houle cylindrique, simple et permanente », *Revue maritime et coloniale*. Tome 54. 1877, p249.

⁵ Capitaine de vaisseau Bona Christave, « *Du lieu des axes de roulis et de tangage des corps flottants* », *Revue maritime et coloniale*. Tome 30. Septembre 1870, p5.

⁶ Émile Bertin, « *Les vagues et le roulis* », *Revue maritime et coloniale*. Tome 53. 1877, p155.

⁷ *Revue maritime et coloniale*. Tome 55. 1877, p268.

Revue maritime. Tome 148. 1901, p21.

⁸ *Revue maritime et coloniale*. Tome 55. 1877, p397.

membres d'inventeurs de génie¹. De même, le constructeur Charles Chaigneau de Bordeaux publia, en 1899, ses *Recherches sur les bateaux à vapeur bordelais : (1818-1898)*, un ouvrage d'histoire des techniques qui fut assez diffusé².

Les officiers de marine prirent alors cette voie d'explication mathématique des éléments des navires de guerre, comme les enseignes de vaisseau Pineau pour les torpilles³, Georges Durand-Viel pour les moteurs à explosion⁴ ou le vice-amiral E. Fournier pour les formes de carènes⁵. Cependant, c'est Emile Guyou qui fit le travail en profondeur, passant de l'astronomie à l'architecture navale, discipline qu'il enseigna à l'École navale, avec ses célèbres *Théorie nouvelle de la stabilité de l'équilibre des corps flottants*, en 1881 ; *Géométrie du navire*, en 1887 et son maître livre *Théorie du navire*, aussi en 1887. Dans celui-ci, c'est en vrai ingénieur du génie maritime qu'il utilisa les éléments de « la géométrie infinitésimale » pour faire de ses démonstrations un classique de l'architecture navale⁶.

Une autre interface importante pour l'introduction de la méthode mathématique dans la Marine a été la Commission du polygone de Gâvres, où les ingénieurs avaient une grande importance, et qui recevait de plus en plus d'officiers de marine. Ces derniers purent y bénéficier de tout ce savoir dès leur retour à la fin de la guerre, en juin 1871, et plus encore avec l'augmentation de leur nombre en avril 1875⁷. Après le passage qu'il y fit en 1912, le capitaine de frégate Yves Le Prieur mit au point un nouveau conjugateur de tir. Dans ses structures de recherche, la Marine nommait aussi des scientifiques nationaux de premier ordre. En 1908, dans la Commission d'étude des poudres de guerre, on trouvait Poincaré, le Châtelier, Maquelle et Théophile Schlœsing (membres de l'Académie des sciences)⁸, et en 1912, Emile Sarrau était directeur du Laboratoire central des poudres⁹.

¹ *Revue maritime et coloniale*. Tome 90. 1886, p527.

² Charles Chaigneau, *Recherches sur les bateaux à vapeur bordelais: (1818-1898)*. 1899, Imprimerie J. Durand, Bordeaux.

³ *Revue maritime*. Tome CCII. Juillet 1914, p206.

⁴ Enseigne de vaisseau Durand-Viel, « *Moteurs à gaz et à pétrole* », *Revue maritime*. Tome 162. Juillet 1904, p181.

⁵ *Revue maritime*. Tome 143. 1899, p5.

⁶ Vice-amiral F.-E. Fournier, *Notice sur le commandant Emile Guyou, membre de l'Académie des Sciences*, 1921, p3-7.

⁷ Colonel président de la commission de Gâvres, H. de Poyen-Bellisle, *op. cit.*, p324-325.

⁸ J.O.R.F/L – D du 29 novembre 1908. Décret du 27 novembre 1908.

Louis Medard « L'œuvre scientifique de Paul Vieille (1854-1934) », *Revue d'histoire des sciences*, tome 47, n°3-4, 1994, p384.

⁹ *Id.*, p388.

c. *Les écoles de la Marine*

Toutefois, l'institution qui fit le plus pour introduire la pensée scientifique parmi les officiers, au point de confondre ses deux cultures professionnelles, a très certainement été l'École navale. Son enseignement comme, plus globalement, ceux des toutes les écoles de la Marine n'échappa pas aux tensions politiques entre les ministres républicains et leur administration. L'École réussit à maintenir le lien entre les deux corps des officiers de marine et des ingénieurs de la marine, en accordant une place prépondérante à l'élément scientifique dans son enseignement. Pour l'admission en 1875, les matières scientifiques comptaient pour 64% de la note¹. Devant le nombre sans cesse croissant des applications des principes de la physique au matériel naval, les divers conseils de l'École navale y ont augmenté l'importance de l'enseignement de cette matière. Le traité de physique et chimie du professeur à l'École navale E. Bourrut-Duvivier, rédigé conformément au programme officiel du concours à l'entrée à l'École, montre l'importance de ces cours². L'accroissement de l'importance des mathématiques fit baisser les candidatures, provoquant des critiques au sein de l'administration³. Quasi immédiatement, à ce mouvement de défiance, le ministre Lanessan se saisit de ce souci et nomma les membres d'une commission chargée, sous sa présidence, de la révision des programmes d'admission et d'études de l'École navale et des diverses autres écoles de la Marine⁴ alors que, dans les années 1870, l'établissement des programmes revenait au Conseil d'Amirauté⁵.

Ne pouvant transférer l'École navale en 1882 – elle était à Brest depuis 1830⁶ – les républicains tentèrent de casser ce lien en désavantageant les meilleurs élèves mathématiciens, venant pour un bon nombre de lycées tenus par des jésuites⁷, en abaissant la valeur des matières scientifiques à 60%, mais c'était la limite en deçà de laquelle c'eût été la compétence même des futurs officiers qui aurait été entamée⁸. Il n'est qu'à voir dans le *Carnet de l'officier* de 1886

¹ J.O.R.F/L – D du 23 novembre 1874. Partie non officielle.

² E. Bourrut-Duvivier, *Traité de physique et chimie*, 1889, Berger-Levrault et cie, Paris, p1.

³ G. de Lannoy, « L'École navale et les programmes universitaires », *Revue maritime*. Tome 147. 1900, p73.

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 mai 1900. Décret du 5 mai 1900 du ministre de la marine.

⁵ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1er janvier 1871. Séances des 16 juillet et 9 août 1878.

⁶ Alphonse Andréani, *Les écoles françaises civiles et militaires : programmes, études, titres, diplômes, service militaire, dispenses*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1891, p145. Ordonnance du 1^{er} février 1830.

⁷ Jean Martinant de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p47.

⁸ J.O.R.F/L – D du 21 octobre 1882. Partie non officielle : règlement pour le concours d'admission à l'école navale en 1883.

les centaines de formules et équations de trigonométrie rectiligne et sphérique¹ de géométrie analytique² et de formules balistiques³ qui s’y trouvaient pour comprendre la limite d’une telle politique. On conserva, donc, toujours au niveau du programme d’entrée celui des mathématiques élémentaires du baccalauréat ès sciences⁴ et les épreuves de chimie et de physique⁵. Lanessan, toujours, sous la pression du Grand Orient et faute de pouvoir faire plus, demanda à l’École navale de refuser les élèves qui avaient préparé le concours chez les jésuites à l’étranger⁶.

Ainsi donc, l’École navale a de plus en plus rapproché ses programmes de ceux des écoles d’ingénieurs. Les directions et les conseils de perfectionnement et d’examen des diverses écoles de la Marine montraient parfaitement le mélange entre les hommes. Plus de la moitié (5 contre 7) des membres de la Commission de la révision des programmes d’admission et d’études de l’École navale et des diverses autres écoles de la Marine, instituée par le ministre Lanessan, en 1900 et 1901, étaient étrangers au ministère⁷. On put y trouver les ingénieurs du génie maritime⁸, mais aussi des officiers de marine⁹ à qui s’ajoutèrent des scientifiques extérieurs, presque toujours professeurs à l’Université ou à l’École Normale Supérieure¹⁰.

Le conseil de perfectionnement de l’école des ingénieurs d’artillerie navale intégra aussi des professeurs étrangers à la Marine¹¹ comme Camille Vallaux, professeur de géographie et docteur ès lettres qui a publié *l’Application de la géographie générale aux instructions*

¹ *Carnet de l’officier de Marine*. 8^e année — 1886. Paris, Berger-Levrault et cie, p38-51.

² *Id.*, p52-54.

³ *Id.*, p63-69.

⁴ J.O.R.F/L – D du 21 octobre 1882. Partie non officielle : règlement pour le concours d’admission à l’école navale en 1883.

⁵ J.O.R.F/L – D du 30 novembre 1899. Le programme des connaissances exigées pour le concours d’entrée à l’école navale en 1900.

⁶ Jean Martinant de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d’histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p46.

⁷ J.O.R.F/L – D du 6 mai 1900. Décret du 5 mai 1900, du ministre de la marine, Jean-Marie de Lanessan. Elle comprenait des officiers de Marine, des professeurs de l’École Normale Supérieure, et professeur en Sorbonne.

J.O.R.F/L – D du 17 mars 1901. Décrets des 14 et 15 mars 1901 du ministre de Lanessan.

⁸ J.O.R.F/L – D du 18 novembre 1908. Arrêté du 17 novembre 1908 du ministre de la Marine Picard.

J.O.R.F/L – D du 18 septembre 1904. Décision du 15 septembre 1904 du ministre de la Marine Pelletan.

J.O.R.F/L – D du 16 mai 1900.

⁹ J.O.R.F/L – D du 29 avril 1900. Décision du ministre Lanessan.

J.O.R.F/L – D du 27 février 1908. Plusieurs décisions du 25 février 1908 du ministre Gaston Thomson.

J.O.R.F/L – D du 22 mars 1913. Arrêté du 21 mars 1913 du ministre Jean Baudin.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 10 octobre 1913. Décision du ministre du 4 octobre 1913.

J.O.R.F/L – D du 23 avril 1910. Décision du 22 avril 1910 du ministre amiral de Lapeyrère.

J.O.R.F/L – D du 17 février 1911. Deux décisions du 14 et du 16 février 1911 du ministre amiral de Lapeyrère.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 4 mai 1910. Arrêté du ministre.

*nautiques*¹. A l'image de ce que faisait Eugène Garnaulm en chimie dans les années 1860, les professeurs qui y officièrent amalgamèrent inévitablement les deux cultures par leurs travaux, comme le lieutenant de vaisseau L. Jeanniot² ou A. Delisle, ancien examinateur d'admission à l'École navale qui, en 1876, publia ses *Éléments de trigonométrie*. En faisant cela, ils participaient d'un mouvement commun avec les écoles d'ingénieurs. Le programme mathématique rendait les enseignements plus proches de ceux de l'École Polytechnique et de l'École d'application du génie maritime d'où sortaient tous les ingénieurs du génie maritime et des Écoles des mines, des ponts et chaussées et de l'École Centrale, prolifiques viviers des cadres des entreprises industrielles³, avec lesquels collaboraient les officiers de marine dans le cadre des constructions navales.

En 1870-1871, le cours des machines à vapeur à l'École Centrale des arts et manufactures était dispensé par le professeur et ingénieur de la Marine, Antoine-Joseph de Fréminville, après avoir été professeur à l'École impériale d'application du génie maritime et publié, en 1864, son *Traité pratique de construction navale*⁴. L'ingénieur de la marine et sous-directeur de l'École d'application du génie maritime, E. Aubusson de Cavarlay, publia ses *Cours d'électricité*, en 1899, après que l'agrégé des sciences physiques et professeur d'électricité à l'École des officiers torpilleurs Henri Leblond fit paraître en trois volumes, entre 1894 et 1895 puis en 1896, son *Electricité expérimentale et pratique* et ses *Cours élémentaires d'électricité pratique*. L'agrégé de l'université E. Jurisch, nommé directeur de l'École supérieure de Marine en 1908⁵, publia son ouvrage de mathématiques spéciales pour les étudiants des deux grandes écoles d'ingénieurs.

Aussi, les élèves de ces trois écoles (École Navale, École d'application du génie maritime et École d'application d'artillerie navale) fréquentaient, comme préparationnaires, les mêmes établissements secondaires parisiens d'élite⁶. Le Lycée Saint-Louis était un des plus prisés pour ceux qui entendaient poursuivre dans la Marine⁷. Cette proximité entre les ingénieurs et les officiers et, particulièrement, ses effets sur les constructions navales soulevèrent une réflexion

¹ Camille Vallaux, *Application de la géographie générale aux instructions nautiques*. 1907, Librairie Militaire R. Charelot et Cie, Paris.

² Lieutenant de vaisseau L. Jeanniot, « Coefficient de bande des compas », *Revue maritime*. Tome 154. Juillet 1902.

³ *Annuaire de l'Industrie française 1851*, Pagnerre Ed, Paris, p63.

⁴ Antoine-Joseph de Fréminville, *Traité pratique de construction navale*. 1864, Arthus Bertrand Ed, Paris.

⁵ E. Jurisch, *Questions de géométrie descriptive : mathématiques spéciales à l'usage des candidats à l'École polytechnique et à l'École centrale des arts et manufactures*. 1883.

⁶ J.O.R.F/L – D du 10 mai 1885. Partie non officielle. Discours du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts René Goblet du 8 mai 1883.

⁷ F.E. Adam, *Leçons de chimie pour la classe de mathématiques spéciales*, 1903. Ch. Delagrave, Paris.

dans l'état-major et au Conseil d'amirauté. Dès 1871, les officiers généraux réclamèrent au ministre de transférer l'École d'application du génie maritime dans un arsenal maritime pour des raisons d'économie et afin que les élèves puissent « avoir constamment sous les yeux l'application de la science qu'ils étudient et recevoir un enseignement pratique non moins nécessaire que la théorie »¹. Partageant cet avis, le ministre Pothuau, le leur accorda quelques mois plus tard en 1872, en la plaçant à Cherbourg pour aider à créer une culture commune de travail entre les deux corps. C'est que cette école, installée à Brest depuis 1816², était revenue à Paris en 1854³.

Cette mesure, justement, n'était absolument pas du goût des républicains arrivés au pouvoir à la fin de la décennie. Dans l'urgence, quatre jours avant la chute du gouvernement de son ami Gambetta⁴ dans lequel il tenait le portefeuille de la Marine, le capitaine de vaisseau Auguste Gougeard ramena l'école à Paris. Il fit étudier cette question par le Conseil d'Amirauté⁵, le 24 février 1882, et acta le transfert, le 1^{er} mars⁶. Deux ans après, il se montrait on ne peut plus satisfait de son choix⁷ car ses raisons étaient autant idéologiques que liées à la qualité de la formation des ingénieurs. Sans le dissimuler, il affirma vouloir ouvrir le monde de la Marine et élargir son « cercle d'idées » loin de la « crainte du progrès » qui existerait dans les ports. En somme, éviter que ces jeunes esprits, faciles à subjuguer, ne soient imbibés de cette culture particulière des ports militaires, faite de conservatismes. Il voulait aussi leur permettre de fréquenter, dans la capitale, des milieux industriels constamment en innovation, plus cosmopolites, et accessoirement plus compatibles avec le pouvoir républicain⁸, alors que les ministres conservateurs comme l'amiral Fourichon ne souhaitaient pas que les ingénieurs du génie maritime s'éloignassent trop longtemps des arsenaux⁹. En 1891, cette école était, donc, bien à Paris, au quai de la Tournelle¹⁰.

¹ SHD BB8 750. Note de septembre 1871 écrite à Versailles, pour le ministre de la Marine Pothuau.

² Dominique Brisou, *op. cit.*, p273.

³ *Id.*, p279.

⁴ BNF. Département des Manuscrits. NAF 24900. Correspondance et papiers de Joseph Reinach. II – Papiers. XVIIe-XXe s. I Lettres et documents concernant Léon Gambetta. Lettre du 8 décembre [année inconnue] pour Gambetta.

⁵ SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au conseil d'amirauté depuis le 1er janvier 1871. Séance du 24 février 1882.

⁶ J.O.R.F/L – D du 26 janvier 1882. Décret du 25 janvier 1882, du ministre de la Marine, Auguste Gougeard.

⁷ Auguste Gougeard. *La marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*. 1884, p10.

⁸ J.O.R.F/L – D du 26 janvier 1882. Rapport du 25 janvier 1882 du ministre de la Marine Auguste Gougeard.

⁹ J.O.R.F/L – D du 9 septembre 1876. Rapport du ministre de la Marine, l'amiral Fourichon, de septembre 1876 au président McMahon.

¹⁰ Alphonse Andréani, *op. cit.*, p148.

Malgré cela, l'École d'application du génie maritime et l'École d'application d'artillerie navale¹ restèrent aussi centrées sur leurs savoirs techniques propres avec des professeurs issus de leurs corps. Ainsi, on trouvait parmi leurs professeurs et directeurs les ingénieurs du génie maritime Croneau², A.S.E Dupont³, le colonel Gautheron, les ingénieurs d'artillerie navale Gaumard⁴ et Coupaye qui était en service au Laboratoire central de la Marine⁵.

En 1882, le même jour qu'il tentait de soustraire les ingénieurs du génie maritime à ce qu'il pensait être la néfaste influence des officiers de marine, Gougeard décida de créer une École supérieure de Marine pour les officiers⁶ afin qu'ils reçoivent un triple enseignement, scientifique, militaire et politique. Les nécessités du réel guidant sa main, il inscrivit dans le programme scientifique l'étude du matériel naval, de son armement et de ses moteurs, reconnaissant volontiers l'insuffisance de la formation de l'École navale pour toute une carrière, dans une époque où le matériel naval militaire se complexifiait sans cesse⁷. L'élite des officiers de marine avait, donc, un accès institutionnalisé aux savoirs théoriques tels qu'enseignés aux ingénieurs de la Marine. On y trouvait des officiers, tous, passés par l'état-major⁸, et également anciens membres de la Commission de Gâvres⁹.

Cette nouvelle école connut trois réformes majeures sous Edouard Lockroy, l'amiral Besnard et Lanessan. Les deux premiers la refondèrent en 1895 et 1896 sous les noms d'École supérieure de guerre et d'École des hautes études de la Marine pour l'adapter au matériel naval développé dans les années 1890¹⁰ et pour donner aux officiers des « connaissances [scientifiques] d'ordre supérieur »¹¹, dispensées par de grands professeurs nationaux. En 1899, le ministre Lanessan en rendit l'accès encore plus simple puisqu'il supprima son concours d'entrée pour une simple admission après demande de l'officier, examinée par un supérieur¹².

¹ J.O.R.F/L – D du 17 novembre 1910. Arrêté du 15 novembre 1910 du ministre amiral Boué de Lapeyrère.

² SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. Séance du 15 mars 1892. En même temps qu'il était professeur à l'école d'application du génie maritime, il proposa un travail sur le canon, les torpilles et la cuirasse.

³ J.O.R.F/L – D du 21 octobre 1908. Décision du ministre de la Marine Gaston Thomson du 19 octobre 1908.

⁴ J.O.R.F/L – D du 2 septembre 1910. Arrêté du ministre de la Marine l'amiral de Lapeyrère du 21 septembre 1910.

⁵ J.O.R.F/L – D du 10 mai 1912. Arrêté du 15 juin 1912 du ministre de la Marine Delcassé.

⁶ J.O.R.F/L – D du 26 janvier 1882. Décret du 25 janvier 1882 du ministre de la Marine, Auguste Gougeard.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 janvier 1882. Rapport du 25 janvier 1882 du ministre de la Marine, Auguste Gougeard.

⁸ J.O.R.F/L – D du 18 février 1911. Décision du 16 février 1911 du ministre de la Marine l'amiral de Lapeyrère.

J.O.R.F/L – D du 14 août 1898. Trois décisions du 12 août 1898 du ministre de la Marine Lockroy.

⁹ J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1899.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 29 décembre 1895. Rapport et décret du 27 décembre 1895 du ministre Lockroy.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 14 octobre 1896. Décret, décision et arrêté du 13 octobre 1896, du ministre amiral Besnard.

¹² J.O.R.F/L – D du 6 décembre 1899. Rapport et décret du 5 décembre 1899.

Malgré ces modifications, cette école qui ne recevait, somme toute par session annuelle, qu'une quinzaine d'officiers¹ suscita encore des polémiques entre les radicaux et les officiers de Marine. Même si la majorité des conférences qui y étaient tenues étaient des cours sur les constructions navales,² avec la réalisation finale d'un avant-projet de navire³ et l'organisation de visites dans les établissements de la Marine⁴, la presse radicale trouvait encore le moyen de lui reprocher d'être trop conservatrice⁵. On décida qu'elle prodiguerait ses enseignements à terre et à bord afin de former les futurs officiers d'état-major⁶. En 1898, Lockroy choisit de placer son centre des études théoriques à Paris⁷.

En somme, ces diverses manœuvres ne purent rien changer au fond des choses. Partout où se posaient les questions des constructions navales, les deux corps coopéraient tant les passerelles entre eux étaient majeures, avec une coexistence et une fréquentation continues durant toute la carrière. Elles commençaient parfois à l'adolescence sur les bancs du lycée pour se terminer aux grands conseils et comités de la rue Royale, en ayant connu entre-temps une résidence commune durant plusieurs années dans le même port et après avoir partagé un rude destin sur un même navire et connu les mêmes soucis de matériels.

4. Une élite endogame en voie d'ouverture : Des dynasties maritimes à la Marine républicaine

a. Des officiers nobles

Les officiers de marine avaient cette réputation d'être d'extraction noble. La liste des officiers appartenant à cet ordre, souvent légitimistes, attestait clairement d'une importance de cette origine. On pouvait y compter les amiraux Charles de Dompierre d'Hornoy⁸, Gicquel⁹,

¹ Lieutenant de vaisseau Fenard, *Evolution de l'enseignement à l'école supérieure de marine de 1895 à 1921 : le rôle de l'amiral de Rigny*. École de guerre Navale. 1927.

² *Id.*, p28.

³ *Id.*, p87.

⁴ SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Dépêche du bureau des constructions navales de juillet 1897 pour le directeur de l'établissement de Guérigny.

⁵ Verseau, « L'École supérieure de Marine et ses détracteurs », *Armée et Marine*. 4^e Année - N°15. 13 Avril 1902, p273.

⁶ SHD BB8 1902. Rapport sur l'École supérieure de la marine, pour le Ministre.

⁷ J.O.R.F/L – D du 24 juillet 1898. Rapport et décret du 23 juillet 1898 du ministre de la marine Lockroy.

⁸ Louis de La Roque, *Le Bulletin héraldique de France ou Revue historique de la noblesse, IXe Volume*, Paris, 1890, Administration du Bulletin Héraldique de France, p542.

⁹ Joseph Noulens, *Maison de Gicquel, notice historique et généalogique*. 1877. Paris. J-B. Dumoulin, p2.

Abel Bergasse Du Petit-Thouars¹, Camille Fleuriot de Langle, le marquis Louis-Raymond de Montaignac de Chauvrance², le baron Octave Didelot³, le comte Jules de Cavelier de Cuverville⁴, le baron Camille de la Roncière-le Noury⁵, le baron Victor Auguste Duperré, Alfred Conrad, Louis-Victor Alquier, Albert Roussin, Charles-Édouard de la Jaille, le comte Raoul de Sales de Marquessac⁶, le vicomte Maurice Exelmans, le comte Edgard de Maigret⁷, Jean de Percin, Louis de Marolles⁸, le baron Charles Brossard de Corbigny, Léopold de Pritzbuher, Lucien Gigault de la Bédollière⁹, le comte Jean de la Bonninière de Beaumont¹⁰, Charles Aubry de la Noë¹¹, le baron Eugène Méquet, Louis Brown de Colstoun¹², Auguste Boué de Lapeyrère¹³, Adolphe Marcq Le Blond de Saint-Hilaire¹⁴, le baron Richild Grivel¹⁵, Philippe Baucheron de Boissoudy, le marquis Henri de Faubournet de Montferrand, Jean Dorlodot des Essarts¹⁶, Auguste Le Borgne de Kerambosquer¹⁷, le comte Etienne Richard

¹ Capitaine de vaisseau Bergasse Du Petit-Thouars. Notes sur le siège de Strasbourg dans *Revue maritime et coloniale*. Tome 32. Septembre 1872. p103.

Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIXe siècle. Tome II. AUB-BAR. 1904, Evreux, Charles Hérissey, p20.

² P. Roger, *La noblesse de France aux croisades*. 1845, Derache, Paris, p368.

Bernard Chérin (1718-1785). *Généalogie de la maison de Montaignac ou de Montagnac : conservée au cabinet des titres de la Bibliothèque royale*. Sedan, 1856, G. Demeurat Imprimeur, p1-2.

³ *Revue maritime et coloniale*. Tome 91. 1886. p577. Nécrologie du vice-amiral baron Didelot (1812–1886) par le capitaine de frégate à la retraite E. Balézeaux.

⁴ Henry Carnoy, *Dictionnaire biographique international des écrivains*. Vol. 1-4. Hildesheim, 1987, Georg Olms Verlag, p185. Il s'agissait d'une famille normande datant du XIV^{ème} siècle, seigneurs de Maucombe.

⁵ Baron Clément de La Roncière-Le Noury, op, cit, Préface biographique, pIX-XI.

⁶ Procès-verbaux officiels par MM. Louis de La Roque et Édouard de Barthélemy. *Catalogue des gentilshommes d'Armagnac et de Quercy : qui ont pris part ou envoyé leur procuration aux assemblées de la noblesse pour l'élection des députés aux États généraux de 1789*. 1862, Paris, E. Ledentu. Fils.

⁷ SHD BB8 2424-7. Comptes-rendus secrets de la séance du conseil supérieur de la marine du 1^{er} mars 1906.

⁸ François-Alexandre Aubert de La Chesnaye-Desbois, *Dictionnaire de la noblesse: contenant les généalogies, l'histoire et la chronologie des familles nobles de France*. Tome IX. Paris, 1775, Antoine Boudet (Avec approbation et privilège du Roi), p559. Noblesse de Touraine datant du XIIe siècle.

⁹ M. Bachelin-Deflorenne, *Etat présent de la noblesse française, contenant le dictionnaire de la noblesse contemporaine*, Paris, 1873, Librairie Bachelin Deflorenne, p132.

¹⁰ Jacques de Beaumont, *Notice historique et généalogique sur la maison Bonnin de la Bonnière de Beaumont*. 1897, Tours, A. Mame et fils. C'était une famille de noblesse immémoriale.

¹¹ M. Bachelin-Deflorenne, *Etat présent de la noblesse française, contenant le dictionnaire de la noblesse contemporaine*, Paris, 1886, Librairie Bachelin Deflorenne, p79.

Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIXe siècle. Tome II. AUB-BAR. 1904, Evreux, Charles Hérissey, p38. Noblesse de Normandie.

¹² John Bernard Burke, *A Genealogical and Heraldic Dictionary of the Peerage and Baronetage of the British Empire*, London, MDCCCXLV, Henry Colburn publisher, p136.

Natalia Muchnik, « « Ne formez pas avec les infidèles d'attelage disparate ». L'enjeu matrimonial dans les diasporas des XVI^e-XVIII^e siècles », *Diasporas*, p17.

¹³ « Vice-amiral Augustin Boué de Lapeyrère (1852-1924) », dans *Souvenir Français*, Octobre 2012, p46.

¹⁴ M. Bachelin-Deflorenne, *Etat présent de la noblesse française contenant le dictionnaire de la noblesse*, Paris, 1886, Bachelin-Deflorenne, p283.

¹⁵ *Mémoires du vice-amiral baron Grivel. Révolution - Empire*. 1914, Plon-Nourrit et Cie, Paris, p2.

¹⁶ M. Bachelin-Deflorenne, *Etat présent de la noblesse Française contenant le dictionnaire de la noblesse*, 1866, Paris, Bachelin-Deflorenne, p408.

¹⁷ *Annuaire de la noblesse de France et des maisons souveraines de l'Europe*. 1896, Paris, p418.

d'Abnour¹, Louis Billard², le capitaine de vaisseau Henri Massias-Jurien de la Gravière, Ernest Le Bescond de Coatpont³.

On trouvait aussi un certain nombre de nobles parmi les autres corps de la Marine, comme avec le général d'artillerie de Marine Raymond de La Rocque⁴ ou les ingénieurs du génie maritime Antoine-Joseph de La Poix de Fréminville⁵, Charles-Frédéric Peschart d'Ambly⁶, Louis Maupéou d'Albleiges⁷, le comte Gaston Clauzel, René-Louis-Alexandre Dugé de Bernonville⁸.

Cependant, la proportion de nobles allait décroissante dans le corps des officiers de marine, passant chez ceux qui détenaient les commandes sur les constructions navales, de 30 à 19 % pour les périodes d'avant et d'après 1893. D'une part, l'augmentation drastique du nombre d'élèves de l'École Navale⁹, et d'autre part, le versement de bourses, quasi exclusivement, à des non nobles¹⁰ a fini par faire reculer les enfants de l'ancien ordre privilégié. Si l'on retrouvait encore des noms prestigieux de la noblesse d'épée chez les jeunes officiers comme avec le capitaine de vaisseau Bertrand de Montesquiou-Fezensac¹¹ ou encore des Ruffi de Pontévez-Gévaudan¹², des Lesquen de Plessis-Casso¹³, des La Rochefoucauld, des Vittu de Kerraoul¹⁴ cela ne limita pas leur chute numérique. Dans les années 1890 et 1900, dans les promotions d'aspirant de l'École, la proportion des nobles, déjà très basse, tournait autour des 10% (11% en 1895¹⁵, 12% en 1898¹, 14% en 1901², 11% en 1905³, 8,5% en 1909⁴, 10% en

¹ SHD BB8 2424-7. Comptes-rendus secrets de la séance du conseil supérieur de la marine du 1^{er} mars 1906. Vicomte Albert Révérend, *Annuaire de la noblesse de France et d'Europe, 1905, 61^e Volume*, Paris.

² « Le contre-amiral Billard (1840–1900) », *Revue maritime*. Tome 147. 1900. p166.

³ M. Bachelin-Deflorenne, *Etat présent de la noblesse française, contenant le dictionnaire de la noblesse contemporaine*, Paris, 1873, Librairie Bachelin Deflorenne, p132.

⁴ Jacques Nobecourt, *op. cit.*, p509.

⁵ Marquis de Magny, *Deuxième registre du livre d'or de la noblesse de France*. Paris, 1845, Secrétariat du collège héraldique, p 131. Noblesse du XII^e siècle.

⁶ Marquis de Magny, *Quatrième registre du livre d'or de la noblesse de France*. Paris, 1847, Secrétariat du collège héraldique, p360. Noblesse médiévale, mais assurée depuis le XVI^e siècle.

⁷ H. Gourdon de Genouillac, *Dictionnaire des anoblissements*, Paris, 1869, Bachelin-Deflorenne, p267.

⁸ Bachelin-Deflorenne, *Etat présent de la noblesse Française contenant le dictionnaire de la noblesse*, Paris, 1873-1874, p639.

⁹ J.O.R.F/L – D du 30 novembre 1889. Décision du ministre de la marine Barbey. Pour l'année 1890, il est fixé à 70.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 19 décembre 1903.

¹¹ Borel d'Hauterive, *Annuaire de la noblesse de France et des maisons souveraines de l'Europe*. 1870. 27^e Année, Paris, p89.

J.O.R.F/L – D du 30 avril 1890.

¹² J.O.R.F/L – D du 4 août 1898. Décision du 3 août 1898 du ministre de la Marine Lockroy.

¹³ J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1904.

¹⁴ Borel d'Hauterive. *Annuaire de la noblesse de France et des maisons souveraines de l'Europe*. 1870. 27^e Année, Paris, p103. La Rochefoucauld.

J.O.R.F/L – D du 10 août 1909.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 2 août 1895.

1914⁵). On en arriva ainsi à la presque disparition des nobles qui arrivaient aux plus hauts grades dans les années 1910 car trop peu intégraient l'École supérieure de la Marine. Ils étaient 2 sur 18 lieutenants de vaisseaux en 1905⁶ et 1 sur 18 en 1911 et 1912⁷. Pire encore, en 1904, aucun officier noble ne reçut le diplôme de l'École supérieure de la Marine⁸.

Cette appartenance sociologique ne les isolait pas du reste des élites étatiques. Certes, si certains corps de l'Etat étaient très républicains, les officiers de marine avaient traditionnellement des liens très forts avec d'autres comme celui de la diplomatie⁹, également très aristocratique, comme pouvait en attester la famille du vice-amiral baron Didelot¹⁰. Certains d'entre eux en faisaient partie en tant qu'attaché naval ou même comme ambassadeur et avaient l'avantage de maîtriser les codes de savoir être, de courtoisie et de détachement qui leur permettaient d'entretenir des relations intimes avec des ennemis potentiels et de discuter sur le matériel naval¹¹.

b. Un grand nombre d'officiers bourgeois

Ainsi, contrairement aux idées que s'en faisaient les républicains les plus vindicatifs¹², la majorité des officiers de marine qui avaient à s'occuper des questions de constructions navales venaient de milieux bourgeois. Depuis l'Ancien Régime, la Marine a, en réalité, recruté dans tous les milieux autant que l'exigeaient les guerres¹³. Ainsi, des fils de bourgeois, très majoritairement négociants et hommes de loi, ont eu la main haute sur les constructions navales, tels les amiraux Cosnier, Théodore Fisquet, Paul Buret, Eugène Sellier, Auguste Véron, Hippolyte Perier d'Hauterive, Philippe Baucheron de Boissoudy, Louis de Lanneau,

¹ J.O.R.F/L – D du 4 août 1898. Décision du 3 août 1898 du ministre de la Marine Lockroy.

² J.O.R.F/L – D du 22 septembre 1904.

³ J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1904.

⁴ J.O.R.F/L – D du 10 août 1909.

⁵ J.O.R.F/L – D du 6 août 1914.

⁶ J.O.R.F/L – D du 17 janvier 1905.

⁷ J.O.R.F/L – D du 11 janvier 1912.

⁸ J.O.R.F/L – D du 30 janvier 1904. Décision du ministre Pelletan du 29 janvier 1904.

⁹ Pierrick Pourchasse, « Les consulats, un service essentiel pour le monde négociant : une approche comparative entre la France et la Scandinavie », *La fonction consulaire à l'époque moderne, L'affirmation d'une institution économique et politique (1500–1800)*, Jörg Hulbert et Gérard Le Bouëdec.

¹⁰ *Revue maritime et coloniale*. Tome 91. 1886. Nécrologie du vice-amiral baron Didelot (1812–1886) par le capitaine de frégate à la retraite E. Balézeaux, p577.

¹¹ *DDF, 2^{ème} Série (1901-1911) Tome VII (7 juin-28 septembre 1905)*. Document 51. Dépêche du 13 juin 1905 du capitaine de vaisseau de Sugny, attaché naval de France à Berlin pour le ministre de la marine, Thomson.

¹² Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris, p221.

¹³ Jacques Aman, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, 1976, Genève, Droz. Préface de Michel Mollat du Jourdin.

Charles Aubert, Amédée Bienaimé, Jean-Charles Sallandrouze de Lamornaix¹, Alfred Gervais, Louis Pothuau², Pierre-Gustave Roze, Guillaume Larrieu, Jean Olry, Henri Rieunier, Sébastien Lespès, Charles Amet, Louis Vignes, Armand Besnard, Alfred Gervais, Edgar Humann, Jules Melchior, Paul Auvert, Jean Bellue, Jules Ribell, Jules Lafont, Pierre Ménard, René Marquis, Alexandre Peyron. Le contre-amiral Jurien de La Gravière affirma lui-même que sa famille était « de vieille bourgeoisie »³. Cela était aussi le cas dans les autres corps de la Marine avec le commissaire général de la Marine Jacques-Auguste Filleau qui descendait d'une vieille famille de robe, d'hommes de droit, de religion et de sciences⁴ ou avec les ingénieurs du génie maritime Louis de Bussy, Louis Sollier, Gaston Romazzotti et Charles Gordon.

c. La reproduction sociale et l'endogamie maritime des officiers de marine

Ce n'était, donc, pas tant la prépondérance de la noblesse qui caractérisait le plus les officiers de marine que leurs indéniables liens familiaux avec d'autres membres de la Marine ou avec le monde de la mer en général. Les régions côtières où se trouvaient les arsenaux historiques, la Bretagne, « terre des hommes intrépides » et la Provence, et dans une bien moindre mesure la Normandie généraient la grande majorité des officiers de marine. Les membres du Conseil supérieur de la Marine, du Conseil des Travaux et les chefs d'états-majors étaient très représentatifs de ces traits sociologiques. Parmi eux, la naissance ou l'origine bretonne étaient une réalité d'importance qui était vue comme un motif de fierté⁵. C'était également le cas, bien que dans une moindre mesure, pour la Provence, la Charente, la Normandie et la Flandre. 50% d'entre eux étaient nés dans un département côtier et 20% étaient venus au monde dans un arsenal ou à ses proches abords.

Philippe Masson avait bien raison de parler de « l'esprit de famille, voire même l'esprit de coterie » et de « népotisme »⁶ car en effet, la cooptation était le mode de fonctionnement normal⁷, duquel d'ailleurs « le corps de la marine, le grand corps » était particulièrement fier¹.

¹ M. Blanqui aîné, *La Revue nationale: recueil d'économie politique*, p19. Il est le fils d'un industriel creusois.

² Alfred Barbou, *op. cit.*, p1-3. Son père était avocat.

³ Contre-amiral Jurien de La Gravière, *Souvenirs d'un amiral. Tome I*. Paris. Hachette et Cie. 1860, p7.

⁴ Jacques-Auguste Filleau, *Les Filleau devant la postérité comme jurisconsultes, théologiens, historiens, littérateurs, savants, etc.* Rochefort, 1900, Société Anonyme de l'Imprimerie Ch. Theze.

⁵ A. Moulharac, « Notice nécrologique. Le vice-amiral Bouet-Villaumez », *Revue maritime et coloniale*. Tome 32. Septembre 1872. p682.

⁶ Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris, p210-211.

⁷ SHD BB8 769. Note du 14 février 1881 du capitaine de vaisseau Pallu de la Barrière, pour le cabinet du ministre. Il réclama pour adjoint le lieutenant de vaisseau Delacroix.

Geneviève Salkin-Laparra, *Marins et diplomates. Les attachés navals français (1860-1914). Essai de typologie. Dictionnaire biographique*. 1990, Service historique de la Marine, Vincennes, p17.

Avant 1893, 55% des hommes qui contrôlaient les constructions navales au sein du ministère appartenaient à un réseau familial au sein du département. La proportion baissa quelque peu après 1893, tombant à 47%. Cette reproduction sociale n'était pas seulement le fruit d'un phénomène sociologique, somme toute, assez banal et indépendant de toute volonté consciente. Au contraire, à rebours de la pensée de la modernité, la reproduction sociale était pour les officiers de Marine une valeur positive, portée en haute estime, conformément à l'esprit régnant dans les sociétés traditionnelles, valorisant grandement la reproduction du comportement des aînés et, en l'occurrence, pour un jeune homme, l'entrée dans un corps de métier identique à celui de son père. Il donnait à voir des pères officiers pousser leurs fils dans cette voie². Les mécanismes inéluctables de l'hérédité des élites modernes que Gaetano Mosca et après lui Pierre Bourdieu avaient relevés, se déployaient ici à merveille³.

Plus encore, cela ne se faisait pas uniquement au sein des familles, mais le ministère lui-même engageait des actions dans ce sens. Diffusant une culture qui insistait sur la « grande fierté [...] de tracer la route de l'honneur à son fils »⁴, les grands amiraux, tels le contre-amiral Gicquel des Touches, voulaient une Marine faite de jeunes gens bretons « enfants des familles maritimes. Nés sur le bord de la mer, élevés sur ses rivages » et non de « mauvais sujets » recrutés à l'intérieur de la France, « pris sur les pavés des grandes cités »⁵. Le ministère fit beaucoup pour que ces souhaits se concrétisent. En 1880, le ministre amiral Jauréguiberry, lui-même, descendant d'une lignée de capitaines corsaires bayonnais, père du vice-amiral Horace Jauréguiberry⁶ et grand-père du capitaine de frégate Jean Jauréguiberry arriva, avec la municipalité de Rochefort, à obtenir l'ouverture d'un lycée dans le port charentais⁷ pour « les enfants des familles du 4^e arrondissement qui se destinent aux écoles du gouvernement, et notamment à l'école navale »⁸.

¹ Comte Paul Leusse, *op. cit.*, p4.

² « Nécrologie du contre-amiral Nicolas-François Guérin (1776–1877) », *Revue maritime et coloniale*. Tome 61. 1879, p 624.

Revue maritime et coloniale. Tome 87. 1885. p417.

³ Gaetano Mosca, *La classe politica*, 1975, Editori Laterza, Roma, p120.

⁴ « Causeries sur l'esprit militaire dans la marine » du 3 mai 1912, *Revue maritime*. Tome CXCVI. Juillet 1912, p653. L'aspirant Duguay-Trouin qui servait sur le bateau commandé par son père.

⁵ SHD BB8 2238. Enquête sur la marine marchande du 11 avril 1870, du contre-amiral Gicquel des Touches pour la commission parlementaire.

⁶ Yves Saint-Martin, *op. cit.*, p83-86.

⁷ SHD BB8 769. Lettre du 30 juillet 1880, le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts pour l'amiral Jauréguiberry que par un décret du 28 juillet 1880, le collège communal de Rochefort a été érigé en lycée.

⁸ SHD BB8 769. Lettre du 12 mars 1880 du ministre de la marine, l'amiral Jauréguiberry pour le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts.

Un grand nombre d'entre eux étaient fils ou pères d'officiers de marine. Certains finissaient par être au cœur même de réseaux familiaux exclusivement marins avec des liens de sang avec tous les corps de la Marine, y compris celui des ingénieurs du génie maritime. Pour certains officiers, on peut même parler de dynasties maritimes, avec un métier d'officier transmis de père en fils depuis plusieurs générations et l'exercice de cette fonction par la majorité des hommes de la famille. Une très grande part des officiers et ingénieurs de la Marine en charge des constructions navales avaient derrière eux tout un réseau familial au sein du département, formé par filiation ou par union matrimoniale.

Même les ingénieurs du génie maritime avaient cette tendance à se reproduire dans leur propre groupe comme Jules Aurous qui était le père de Gustave Aurous. L'ingénieur Félix Carlet a marié sa fille, en 1890, à l'ingénieur Armand Janet. Philippe Korn était frère de Charles Korn. Victor Choron avait pour fils Pierre Choron. Louis-Charles Antoine suivit les traces de son frère en choisissant comme école d'application, l'école du génie maritime. En secondes noces, il épousa Elisa Délioux de Savignac, fille d'un médecin de la Marine. L'ingénieur Sollier, lui, maria sa fille avec le général d'artillerie de la Marine, Raymond de La Rocque.

La preuve que le monde des officiers de marine était plus conservateur résidait dans le très faible nombre de protestants¹ et d'israélites. Si certains protestants ont fait de grandes carrières dans tous les corps de la Marine, en 1914, les officiers de marine juifs n'étaient que quatre, avec Léo Levy-Bing², le capitaine de frégate Maurice Marx, membre du Comité technique de la Marine³; l'enseigne de vaisseau Robert Spire⁴; le capitaine de vaisseau Edmond Tequem, chef de la 3^e section de l'Etat-major général de la Marine⁵, alors que depuis l'émancipation, les israélites avaient réussi leur intégration dans les autres branches des élites nationales. En revanche, ils étaient beaucoup plus nombreux parmi les ingénieurs, corps beaucoup plus ouvert où leurs talents leur permirent d'atteindre le sommet de la hiérarchie. Ils donnèrent de grands noms chez les ingénieurs d'artillerie navale avec Jules Goldsmidt⁶ ou Israël

¹ Émile G. Léonard, « Les professions dans la France Protestante en 1868 et 1893 », *Archives de sociologie des religions*, n°5, 1958, p127.

² « Nouvelles diverses », *L'Univers israélite: journal des principes conservateurs du judaïsme*, 37^e année. Paris, 1882.

G. de Lafont de Savines, *op. cit.*, p309.

³ *Id.*, p283.

⁴ *Id.*, p295.

⁵ *Id.*, p297.

⁶ *Id.*, p326.

Crémieux, cousin éloigné du ministre Adolphe Crémieux¹. On les trouvait également chez les ingénieurs du génie maritime avec Albin-Abraham Vidal qui a été membre du Conseil des travaux de la Marine en 1879-1883 puis en 1885-1890, Emile Lisbonne, issu également d'une grande famille juive du comtat Venaissin ; André Haarbleicher², membre de la Commission de recette des torpilles Whitehead³ ; Alphonse Hauser⁴, professeur à l'École d'application du génie maritime⁵ ; Adrien-Isaac Abraham⁶ ; Rolland Boris⁷ ; Paul Hendlé⁸ ; David de Majo⁹ ; Paul Schulhof, chef du service des marchés à Lorient ; Eugène Schwob ; Paul Stiffel¹⁰, Maurice Kanapa¹¹, André Lévy¹², Lucien-Jean Lévy et Albert Lellouche.

Malgré tout ceci, il faut nuancer, ici aussi, les grands traits de la sociologie de la Marine. Face aux difficultés de recrutement, même les marins les plus traditionnalistes, comme le vice-amiral de La Jaille, commençaient à demander de recruter dans les départements non côtiers¹³. La part des officiers originaires de Bretagne et de Provence déclina passant de 65 % d'officiers entre 1875 et 1880 à 43 % entre 1910 et 1914. La région parisienne passa de 8 à 11 %, c'est-à-dire autant que la Provence. La grande reproduction sociale qui avait lieu dans les années 1870 s'atténua fortement. Si en 1875, 42 % des élèves admis à l'École navale avaient un père issu du monde maritime, ils n'étaient plus que 27 % en 1910, et pour ces fils d'officiers de marine, elle fut encore moindre passant de 20 à 16 %¹⁴. Ces nouveaux chiffres étaient, en toute logique, dus à l'arrivée de nouveaux officiers qui n'étaient pas encore aux commandes des grandes affaires de constructions navales, donc les pourcentages étaient différents dans les conseils du ministère et à l'état-major. Quoiqu'il en fût, les nouveaux arrivants faisaient la plupart du temps partie de familles d'élites, soit de la Marine, soit de l'Armée, soit de la bourgeoisie au sens large. Beaucoup d'officiers qui étaient liés aux milieux de l'armée se comptaient par dizaines comme

¹ J.O.R.F/L – D du 27 mars 1913. Décret du 25 mars 1913.

² G. de Lafont de Savines, *op. cit.*, p65.

³ SHD 1DD1 1250. Constructions navales. Décisions. Premier trimestre 1902. Note du 1^{er} février 1902 du chef du service central des torpilles et de l'électricité, le capitaine de vaisseau E. Chevalier, pour le ministre. Marché.

⁴ G. de Lafont de Savines, *op. cit.*, p68.

⁵ A. Hauser, *Cours de construction navale professé à l'École d'application du génie maritime*, Paris, E. Bernard, 1886

⁶ G. de Lafont de Savines, *op. cit.*, 1914, p249.

⁷ *Id.*, p257.

⁸ *Id.*, p269.

⁹ *Id.*, p282.

¹⁰ *Id.*, p294-296.

¹¹ *Id.*, p273.

¹² *Id.*, p277.

J.O.R.F/L – D du 16 novembre 1901. Décret du 14 novembre 1901 du ministre Lanessan.

¹³ Vice-amiral de La Jaille, « Pour la Marine Française », *Armée et Marine*. 13e Année - N°1. 29 Novembre 1913, p7.

¹⁴ Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome II : De la vapeur à l'atome*. 1983, Charles Lavauzelle, Paris, p221.

les amiraux baron Amelot¹, Dorlodot des Essarts², le baron Billard³, et l'ingénieur du génie maritime Emile Bertin, dont les deux fils Henri et Charles étaient des colonels⁴.

Sur les quelques 112 hommes qui ont été nommés membres du Conseil Supérieur de la Marine, seulement 18 d'entre eux n'avaient aucun lien familial ou d'origine géographique avec la Marine, l'armée ou la grande bourgeoisie nationale et locale. Ils restèrent totalement étrangers à tous les réseaux élitaires. Seulement 15 % des membres du Conseil Supérieur de la Marine, de 1871 à 1914, n'étaient pas membres d'un réseau familial d'élite. Les 85 % restants étaient, tous, inclus dans des groupes familiaux rattachés à la Marine, à l'armée ou à un puissant groupe de la bourgeoisie locale ou nationale. Il existait, donc, une certaine perméabilité du corps qui reçut des officiers aux origines assez modestes et/ou issus de familles peu classiques. Cependant, l'accroissement des origines extracôtières et extra-marines n'eut pas le grand effet de dissolution sur le corps des officiers puisque même les officiers qui n'étaient pas issus de ce monde de la Royale s'y acculturèrent en adoptant les mêmes comportements sociologiques, principalement, en faisant leurs les valeurs morales du corps et en se créant un réseau familial dans la Marine. On peut citer pour exemple l'amiral Cloué né à Paris d'un père ébéniste⁵ et, pourtant, ses filles épousèrent des officiers de marine⁶. Même les amiraux Paul Martin et Gabriel Darrieus qui n'avaient aucun lien avec la Marine⁷ virent leurs fils respectifs devenir des officiers de marine.

Tableau n°20. Origine sociale et géographie des officiers de marine chargés des constructions navales entre 1871 et 1914⁸

	Avant 1892 (150)	Après 1892 (111)
Origine côtière	31%	31%
Naissance dans une ville-arsenal	20%	19%
Nobles	30%	19%
Réseau familial dans la Marine	55%	47%
En lien avec les hommes politiques	19%	14%
En lien avec les fournisseurs de la Marine	7%	8%

¹ « Les obsèques du vice-amiral Amelot », *Ouest-France*. 3 septembre 1926.

² Baron Isidore de Stein d'Altenstein, *Annuaire de la noblesse de Belgique, 1857, Onzième année*, Bruxelles, p119.

³ « Le contre-amiral Billard (1840 - 1900) », *Revue maritime*. Tome 147. 1900, p166.

⁴ Capitaine de vaisseau Togari, *op. cit.*, p5.

⁵ Lieutenant de vaisseau Henri Buchard, *op. cit.*, p2-3.

⁶ *Id.*, p183.

⁷ Emmanuel Boulard, *op. cit.*, p113.

⁸ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1882, Paris, 1871 à 1914, Berger-Levrault/Imprimerie nationale.

d. *Les réseaux des hommes politiques républicains*

En se créant ces réseaux de solidarité familiaux, les officiers de marine créèrent des groupes de solidarité politique concurrents à ceux des républicains de tous bords, opportunistes, radicaux et même socialistes qui, également, pratiquaient une certaine endogamie dans leurs camps. Ils avaient aussi leurs trois liens : familiaux, amicaux et professionnels. Une grande part de leur expérience commune a été forgée dans la lutte politique contre le II^e Empire, soit autour du barreau de Paris, soit dans la presse où ils ont fondé beaucoup de journaux. Certains d'entre eux connurent même l'exil. Les ministres de la Marine et les présidents du conseil qui arrivèrent aux affaires à partir des années 1880 faisaient totalement partie de ces corps de métier, parfois les deux en même temps tels Gambetta¹, Waldeck-Rousseau², Adolphe Thiers, Emile Combes, Camille Pelletan, Pierre Baudin, Maurice Rouvier et Henri Chéron. Ces métiers étaient aussi exercés par les parlementaires intéressés par la Marine, tels les membres de la Commission de la Marine Paul Bénazet, (rapporteur du budget de la marine) et Albert Le Moigne ou encore les députés Pierre-Paul Guieysse, Marcel Sembat ou Ernest Monis. Léon Gambetta fonda, en 1871, *La République française* qui était financé, entre autres, par Dorian et où collaboraient Freycinet et Berthelot³.

Une bonne partie d'entre eux fréquentait les salons républicains de Madame Dorian, tels Léon Gambetta⁴, Lockroy ou Clemenceau et d'autres allaient plutôt au salon des frères Ferry, comme Gambetta, Spuller et Dréo⁵. C'est là que se forgèrent ces amitiés politiques indéfectibles et ces relations de protection et de cooptation, et ce, dès le plus jeune âge, comme ce fut le cas pour Lockroy⁶, un des grands du parti républicain⁷ qui devint un bon ami de Félix Pyat⁸ et de Pierre Baudin⁹. Tout comme Emile Chautemps¹⁰, Camille Pelletan, admirateur sans bornes du républicanisme de Victor Hugo¹¹, appartenait à une vraie dynastie républicaine¹².

¹ Jean-Marie Mayeur. *Léon Gambetta. La patrie et la République*. 2008, Fayard, Paris, p47.

² Waldeck-Rousseau, Pierre. Cour d'assises de la Seine. Audience du 14 juin 1892. M. A. Burdeau contre M. Drumont et le journal "la Libre Parole". Plaidoirie de M. Waldeck-Rousseau pour M. A. Burdeau. 1892.

³ Jean-Marie Mayeur. *Léon Gambetta. La patrie et la République*. 2008, Fayard, Paris, p158.

⁴ *Id.*, p160.

⁵ Jean-Michel Gaillard. *Jules Ferry*. 1989, Fayard, Paris, p58.

⁶ J.O.R.F/L – D du 29 novembre 1913. Partie non officielle : Discours du président de la chambre des députés, Paul Deschanel, du 25 novembre 1913, lors des obsèques d'Édouard Lockroy.

⁷ Édouard Lockroy, *L'île révoltée*. 1891, E. Flammarion, Paris, p32.

⁸ Édouard Lockroy, *Au hasard de la vie : notes et souvenirs*. 1913, Grasset, Paris, p8.

⁹ Michel Moisan, *op. cit.*, p28 et 456. Son oncle, Alphonse Baudin, franc-maçon et ami de Michelet, était un des héros des barricades de décembre 1851

¹⁰ Robert de Jouvenel, *op. cit.*, p1.

¹¹ Camille Pelletan, *Victor Hugo homme politique*, 1907.

¹² Édouard Petit, *Eugène Pelletan, 1813-1884, l'homme et l'œuvre : d'après des documents inédits*. 1913, Aristide Quillet, Paris, p29.

Gaston Thomson épousa la petite-fille d'Adolphe Crémieux et devint un proche de Gambetta et Clemenceau ; et Messimy, lui, se réclamait de Lanessan¹. Pour Charles de Freycinet, Gambetta était son « maître », son « ami et guide »².

Dans de très rares cas, il arrivait que des groupes liés à la Marine se mêlassent aux républicains, cependant, ces rares liens restaient sans influence aucune sur les constructions navales. On peut citer pour l'exemple l'amitié de l'ingénieur Maxime Laubeuf avec Messimy et Fontin³ ou encore l'influence reconnue du député et membre du « parti colonial » François Deloncle⁴, connu pour ses liens familiaux dans la Marine et pour avoir l'oreille de certains officiers⁵. Le président du Conseil Tirard était un ami intime du vice-amiral et sénateur Jaurès⁶, qui était républicain et également ami de Gambetta⁷. L'ingénieur hydrographe Pierre-Paul Guieysse, fils du commissaire général de la Marine Pierre Guieysse et frère de Paul Guieysse, ingénieur du génie maritime, devint député radical du Morbihan⁸.

Les unions matrimoniales entre le groupe des républicains et celui des officiers de marine étaient tout aussi rares. Félix Faure avait un jeune demi-frère officier de marine, Constantin Faure⁹. Le président du Conseil, Armand Dufaure, lui-même fils d'un enseigne de vaisseau, maria sa fille au lieutenant de vaisseau Edouard de Monicault. La sœur du vice-amiral Charles Courrejolles épousa le président du Conseil René Goblet¹⁰. La fille du vice-amiral Jean-Charles Sallandrouze de Lamornaix, Charlotte, épousa le fils du président du conseil William Waddington. Le vice-amiral Laurent Victor Marin-Darbel épousa la fille du sénateur Henri Camille Margaine, de la Gauche républicaine. De tous ces rapports, il ne résulta jamais d'alliage sociologique entre les réseaux de la Marine et ceux des républicains ; ils ne

¹ Paul Fontin, *Guerre et marine : essai sur l'unité de la défense nationale*. 1906, Berger-Levrault et Cie. Préface de Messimy, rapporteur du budget de la Guerre, p14.

² J.O.R.F/L – D du 14 juillet 1888. Partie non officielle. Discours à l'inauguration de la statue de Gambetta le 13 juillet 1888.

³ Paul Fontin, *Guerre et marine : essai sur l'unité de la défense nationale*. Berger-Levrault et Cie 1906. Préface de Messimy, rapporteur du budget de la Guerre, pXIII.

⁴ Congrès colonial français de 1907 : séance d'ouverture, compte rendu des conférences et des séances de section, analyse des travaux, rapport général, René Worms, René, Gustave Regelsperger, Paul Bourdarie, Gaillard, L., Secrétariat général des Congrès coloniaux français, Paris, 1908, p11-13.

⁵ J.O.R.F/L – D du 16 mars 1905. Circulaire du 15 mars 1905 du ministre de la marine, Gaston Thompson. Raoul Castex. *Jaunes contre blancs : le problème militaire indo-chinois*. 1905, Charles-Lavauzelle, Paris et Limoges. Préface de M. François Deloncle.

⁶ J.O.R.F/L – D du 19 mars 1889. Partie non officielle. Discours du président du conseil Tirard, au ministère de la marine, lors des obsèques nationales du vice-amiral Jaurès, le 18 mars 1889.

⁷ BNF. Département des Manuscrits.NAF 24900. Correspondance et papiers de Joseph Reinach. II -- Papiers. XVIIe-XXe s. I Lettres et documents concernant Léon Gambetta. Lettre du 31 janvier 1871 de l'amiral Jean-Baptiste Jaurès pour Gambetta.

⁸ *Annuaire des Bretons de Paris*. 1911. Le Breton de Paris, p134.

⁹ Michel Sementéry, *Les Présidents de la République française et leur famille*. 1982, Editions Christian.

¹⁰ *Le Petit Parisien*. 4 avril 1903.

demeurèrent que des unions individuelles sans fruit. Seule l'union de l'amiral Aube créa un petit réseau. L'amiral décida de prendre femme dans « l'aristocratie républicaine », en l'occurrence, en se mariant avec la nièce du général Faidherbe avec la bénédiction de ce dernier, qui fut son soutien dans sa carrière¹. Une autre nièce du général Faidherbe, qui était par ailleurs l'ami de Gambetta² épousa l'oncle du vice-amiral Aube³. L'amiral eut de sa femme un fils qui devint aspirant de la Marine et une fille qu'il maria au lieutenant de vaisseau Champion⁴.

Après avoir consulté toutes ces données humaines et sociologiques on peut être fortement tenté d'affirmer qu'entre les chefs républicains, d'une part, et les officiers de marine, d'autre part, pas un trait fondamental ne concordait chez eux. Or attestait d'une allégation si peu empreinte de nuance reviendrait immanquablement à violer la vérité. La modération calculée du gros de officiers qui surent taire leur pensée profonde, la haute compétence scientifique de certains d'entre eux et l'intelligence de certains ministres moins idéologues que les autres permirent, le plus souvent, de dépasser les clivages pour faire fonctionner les institutions.

B. L'univers social des élites économiques

1. Des familles de notables locaux à la grande bourgeoisie nationale

Le rapprochement des réseaux à la tête des entreprises fournisseuses avec les élites politiques, militaires et administratives interroge par sa temporalité. A-t-il réellement eu pour but de créer des liens spéciaux ou n'était-ce au contraire que la traduction naturelle du rapprochement entre deux groupes élitaires, comme cela se fit en France dès le début de la deuxième moitié du XIXe siècle (bourgeois-nobles, catholiques-juifs...) ? Ce phénomène sociologique précédait-il les débuts des rapports économiques entre les entreprises ? Arriva-t-il au même moment ou est-il plus tardif ? C'est ce que nous tenterons de percer à jour ici.

a. Des chantiers principalement familiaux

Avec la naissance du système mixte de production des armes navales, les élites politiques et marines n'étaient plus les seules à avoir un pouvoir décisionnaire majeur dans ce domaine.

¹ Vice-amiral Philippe Ausseur, « La Jeune École », *Marine et technique au XIXe siècle. Actes Du Colloque International Paris, École Militaire, Les 10, 11, 12 Juin 1987*, 1988, Service Historique de la Marine, p459.

² BNF. Département des Manuscrits. NAF 24900. Correspondance et papiers de Joseph Reinach. II -- PAPIERS. XVIIe-XXe s. I Lettres et documents concernant Léon Gambetta. Lettre du 20 septembre 1871 du général Faidherbe pour Gambetta.

³ « Le vice-amiral Aube », dans E. Trefeu. *Nos marins*. 1888, Berger-Levrault, Paris, p39.

⁴ *Id.*, p58.

Dès le début des années 1870, on vit apparaître des groupes familiaux élargis que l'on pourrait qualifier de clans au sens sociologique *stricto sensu* et qui avaient en main une grande part de ce système industriel. Ces groupes résultaient des mutations d'élites traditionnelles et locales plus réduites, qui, en se renforçant autour de leurs entreprises par des alliances avec d'autres groupes familiaux locaux et avec des membres de l'administration, ont réussi leur entrée dans la vie politique locale et nationale. Si jusqu'à la fin des années 1880, ils restaient de classiques alliances d'élites régionales avec leurs voisins ou avec des administrations ciblées de l'État, elles ont eu de plus en plus tendance, au tournant du siècle, à s'arrimer solidement, jusqu'à s'intégrer presque de façon organique au corps des élites nationales, enfin arrivé à maturité. Cependant, gardons-nous de toutes généralisations ou extrapolations car si certaines tendances, dans certains cas, se présentent à nos yeux dans les faits comme conformes à la pureté théorique, il est un nombre non négligeable d'entreprises, dans lesquelles, elles sont à peine perceptibles ou fortement nuancées. Les deux cas les plus probants sont ceux du réseau familial Normand au Havre et du réseau des familles nantaises Guillet de la Brosse, Fouché, Dubigeon et Babin-Chevaye.

Les chantiers Normand étaient tenus par un réseau d'hommes solidaires par des liens familiaux forts, permettant une reproduction sociale assurée ainsi que des alliances avec d'autres membres de l'élite régionale, renforçant davantage l'importance de l'entreprise. Le lignage Normand était, avant tout, fait d'ingénieurs d'exception¹. Augustin Normand, alors président et propriétaire du chantier jusqu'en 1871, a eu une formation extrêmement supérieure en mathématiques², faisant de lui un inventeur de renom dans le domaine des constructions navales³. Construisant des navires pour la Marine dès le milieu du XIX^e siècle, à sa mort il laissa deux fils, Benjamin et Jacques-Augustin, à la tête de l'entreprise et deux filles, Francine et Émilie. Si les filles participèrent aux estimations des prix⁴, ce furent évidemment leurs frères qui tinrent les premiers rôles. Benjamin Normand, formé par son père⁵, devint un grand ingénieur naval fort prolifique, prenant plusieurs brevets dont la fameuse machine à triple expansion⁶, et contribuant à l'essor technologique et commercial de l'entreprise⁷. Il laissa la

¹ Jean de La Varende, *op. cit.*, p17.

² *Id.*, p6.

³ Il inventa l'hélice à trois pales et construisit des navires avec une coque en fer, dès 1837.

⁴ Jean de La Varende, *op. cit.*, p127.

⁵ *Id.*, p115.

⁶ *Id.*, p118-121.

⁷ L. Piaud, « Jacques-Augustin Normand », *Le Génie Civil. Revue générale des industries françaises et étrangères*, n° 128, 12 janvier 1907, p179. Il adopta dès 1861 une machines à triple expansion.

direction à son frère Jacques-Augustin¹. Celui-ci qui devint le président de la société, lui aussi ingénieur de formation mais hors école, était éminemment respecté par les ingénieurs du génie maritime et par les ministres de la Marine² car il était un des meilleurs théoriciens et mathématiciens dans le domaine en France, publiant des textes comme le *Mémoire sur l'application de l'algèbre aux calculs des bâtiments de mer*³.

Cette entreprise qui était, jusque-là, purement familiale se renforça par le biais des mariages. Si les deux filles moururent sans unions ni descendance, les deux frères, eux, eurent un comportement matrimonial cohérent pour nouer des alliances avec les élites politiques et économiques normandes qu'ils fréquentaient habituellement⁴. Jacques-Augustin épousa, en 1877, la fille de Louis Boutillier, président de l'Académie des sciences et belles-lettres et de Rouen⁵. Leurs six enfants se formèrent aussi dans l'ingénierie navale. Augustin, Paul et François-Augustin restèrent dans l'entreprise, les deux premiers comme ingénieurs et le troisième comme administrateur. Paul se maria dans la famille puisqu'il épousa, en 1893, sa cousine, Louise, fille de son oncle Benjamin. Les deux autres enfants restants, s'ils ne furent pas impliqués directement dans la vie de la société, ont été malgré cela fort importants car ils permirent à la famille de nouer des liens solides avec les élites étatiques. Louis épousa, en 1908, la fille du député libéral du Calvados, Henri Laniel, et Marthe se maria, en 1901, avec Georges Durand-Viel⁶. Celui-ci était, alors, un enseigne de vaisseau prometteur, breveté fusilier et torpilleur, en 1902, mis en congé sans solde et hors cadre, de 1903 à 1905, afin de travailler comme ingénieur dans les chantiers de son beau-père⁷. Cet officier était issu de la bourgeoisie financière et négociante normande, bien implantée dans l'économie havraise⁸. De plus, son grand-père maternel, Victor-Just Viel, avait été maire de la ville de 1858 à 1864⁹. Par ces multiples unions, en trois générations, soit 40 ans, le groupe familial passa d'une famille d'entrepreneurs provinciaux alliés à leur élite locale à une famille qui a des alliés au Parlement et dans l'administration de la Marine.

¹ Jean de La Varende, *op. cit.*, p113.

² L. Piau, *op. cit.*, p179-180.

³ Jean de La Varende, *op. cit.*, p130. Complété par les *Formules approximatives de construction navale*.

⁴ *Recueil des publications de la Société havraise d'études diverses, Société havraise d'études diverses, Le Havre, 1876*, p472.

⁵ Jean de La Varende, *op. cit.*, p132.

⁶ *Gil Blas*, 09 octobre 1901, p2.

⁷ Amiral Sala, *Eloge de l'amiral Durand-Viel*, 1960, Paris, Académie de Marine, p9.

⁸ Jacques Bresson, *Annuaire des sociétés par actions anonymes, civiles et en commandite, Paris, 1839, Bureau du cours général des actions*, p4.

Bulletin du royaume de France, IXe Série. Règne de Louis-Philippe Ier, Roi des Français. Partie supplémentaire. Tome onzième. N° 256 à 296. Paris, Imprimerie royale, Août 1837, p617-619.

Amiral Sala, *op. cit.*, p8.

⁹ Etienne Taillemite, « L'amiral Durand-Viel », *Cols Bleus* n°1837 du 16 février 1985, p10.

À la mort de Jacques-Augustin en 1906, le chantier fut repris par son fils Louis. A partir de ce moment, l'entreprise entra encore plus en contact avec les élites nationales. La société qui était une société en nom collectif devint une société anonyme, en 1908. Son conseil d'administration montrait bien cette évolution¹. L'ancien ingénieur de la Marine et ancien chef du Bureau technique des constructions navales, de 1899 à 1904, Charles Ferrand en devint le président. Parmi les administrateurs, on trouvait Georges Raverat, cousin de Mme Augustin-Normand et administrateur dans plusieurs sociétés d'exploitation coloniale² ; le comte Charles de Lasteyrie, banquier et surtout fils du député comte Robert de Lasteyrie ; et Adrien Bochet, ingénieur centralien qui officiait depuis 1886 chez Sautter-Harlé et qui permit, à partir de 1909, aux CA Normand d'acquérir la technologie des moteurs diesel. On y trouvait aussi Frédéric Dyckhoff de la Société française des moteurs Diesel³. Il fut le fondateur de la Société des moteurs thermiques, la même année. De plus, toujours en 1909, les CA Normand recrutèrent encore un ancien ingénieur du génie maritime, Fernand Fenaux, comme ingénieur en chef⁴ afin qu'il introduisît sa science de la construction des sous-marins qu'il avait acquise lorsqu'il était en service à la direction des constructions navales de Cherbourg. La famille Normand conservait, donc, des intérêts familiaux, mais pour disposer de nouvelles technologies, des facilités financières et des appuis au niveau de l'Etat, elle intégra des hommes issus de ces milieux.

Le mode de fonctionnement familial et local était encore très prisé, même par des entreprises fondées tardivement et d'assez grande taille, tels les CA de Provence. Ce chantier naval, émanation de la société de navigation Fraissinet, regroupait dans son conseil d'administration autant d'armateurs, de banquiers et d'ingénieurs, presque tous marseillais, et qui étaient liés à d'autres entreprises, dont la principale était la Société Marseillaise de Crédit Industriel et Commercial et de Dépôts. En 1904, on y trouvait, donc, six banquiers dont le président Jules Charles-Roux⁵, Augustin Feraud, Edouard Couve, Edouard Gouin, Honoré Rossolin et deux grecs de Marseille, Th. P. Rodocanachi et Périclès Zarifi, de la banque qui finançait les affaires Charles-Roux⁶. Les armateurs étaient également six, avec Nicolas Paquet, fondateur de Paquet & Cie ; Henri Estier, membre de la chambre de commerce de Marseille ;

¹ Jean de La Varende, *op. cit.*, p170-171.

² Le Comptoir industriel et colonial, la Compagnie du gaz de Rosario et la SA des Sultanats du Haut Oubangui.

³ Jean de La Varende, *op. cit.*, p173. L'administrateur Adrien Bochet a permis l'achat des technologies Diesel.

⁴ *Id.*, p172.

⁵ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p150-152.

⁶ Jules Charles-Roux, *Lettres d'un père à son fils (1905-1918)*, Marseille, 2007, Ed. Jeanne Laffitte, p25. Lettre du 7 mars 1905 de Jules Charles-Roux pour son fils.

Paul-Cyprien Fabre et les deux cousins Alfred et Albert Fraissinet. Ces deux derniers n'étaient pas les seuls administrateurs à avoir des liens de famille dans l'entreprise et avec de grandes familles car des unions s'étaient faites, plus globalement, au sein de la bourgeoisie marseillaise. L'ingénieur centralien et administrateur Joseph Jules d'Allest avait épousé la fille d'Auguste Rostand ; Paul-Cyprien Fabre¹ maria sa fille à Jean Fraissinet ; Edouard Goüin² appartenait à une grande famille de banquiers et industriels très impliqués chez les fournisseurs de la Marine et Périclès Zarifi avait épousé Fanny Rodocanachi³. Ainsi, les CA de Provence restèrent la propriété de la bourgeoisie négociante et bancaire marseillaise, sans toutefois exclure l'introduction de quelques étrangers de qualité.

Le réseau des Guillet de la Brosse, Dubigeon, Babin-Chevaye auquel est lié le réseau Fouché-Haëntjens et, plus largement, toutes les grandes familles nantaises était encore plus représentatif de ces phénomènes. Il fit de ses entreprises une base de projection pour ses autres activités économiques et politiques. Ce magma humain prit une forme de plus en plus fusionnelle et systématique, contrôlant l'industrie navale militaire de Nantes, une bonne partie du négoce, de l'armement naval et influençant avec succès la chambre de commerce de Nantes ainsi que la mairie de la ville. Les trois personnages principaux qui le fondèrent étaient Eugène Guillet de la Brosse, Louis Mathurin Babin-Chevaye et Théodore Dubigeon, et plus secondairement Edmond Fouché. Ces hommes, fondateurs et présidents des trois grands chantiers navals fournisseurs de la Marine, les ACB, ACL et Dubigeon, finirent par être tous apparentés, avant de céder leur pouvoir à un autre réseau de bourgeoisie nationale.

Eugène Guillet de la Brosse, ingénieur des mines⁴, ancien ingénieur des ACL⁵ et fondateur des ACB était le fils d'un armateur, Félix Guillet de la Brosse. Le petit clan des Guillet de la Brosse, de petite noblesse bretonne⁶, pratiquait une endogamie très stricte qui a été centrale dans la formation de ce groupe familial solidaire⁷. Leur biographe parle même d'une « tribu d'armateurs nantais »⁸. Dans les rares cas où des Guillet de la Brosse se sont aventurés à contracter des alliances matrimoniales avec des étrangers à leur lignage, c'était pour le

¹ Henri Coston, *op. cit.*, p162-164.

² *Id.*, p279-280.

³ Erato Paris, « Les Grecs de Marseille dans la deuxième moitié du XIXe siècle : une perspective nationale et transnationale », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 17, n°3, 2001. p2.

⁴ *Bulletin de l'Association des anciens élèves de l'École des mines de Paris*, 1939.

⁵ Matthias Esperandiu, *op. cit.*, p27.

⁶ Alain de La Brosse, *Histoire et généalogie de la maison Guillet de la Brosse : 1500-1944*, 1945, p21. Datant du XVI^e siècle.

⁷ *Id.*, p190.

⁸ *Id.*, p106.

renforcer, principalement, au sein de la bourgeoisie nantaise¹ ou dans la Marine de guerre². Ainsi, par son grand-père, Eugene était affilié aux Haëntjens³, famille d'un banquier allemand qui fit souche à Nantes au début du XVIII^e siècle et qui, comme les Guillet de la Brosse, avait une activité de négrier⁴. Les Haëntjens s'arrimèrent encore, plus, solidement aux intérêts de la ACB lorsqu'en 1896 Anne Haëntjens⁵ épousa Edmond Fouché, ingénieur polytechnicien, ancien de chez Oriolle⁶ et désormais associé d'Eugène Guillet de la Brosse. En même temps, le grand cousin d'Eugène, Augustin Guillet de la Brosse se maria avec Camille Babin-Chevaye, sœur de Louis Mathurin Babin-Chevaye, président-fondateur des ACL et président de la Chambre de Commerce de Nantes qui avait œuvré pour le développement infrastructurel, commercial et industriel du port de Nantes⁷. Ces deux alliances, avec Haëntjens et les Babin-Chevaye, avaient une importance plus que locale car ces deux familles étaient entrées en politique du fait que Louis Mathurin Babin-Chevaye et Alphonse-Alfred Haëntjens étaient parlementaires dans les années 1870. Eugène Guillet de la Brosse, lui-même, avait épousé la fille du député Louis-Camille Fouquet⁸.

L'union des Babin et des Guillet de la Brosse fut fructueuse car le fils d'Augustin et de Camille, Camille Guillet de la Brosse suivit l'exemple de son père en assurant une énième alliance avec la bourgeoisie nantaise et bien plus. Sa femme venait d'une famille apparentée depuis le XVII^e siècle aux Guillet de la Brosse, les Goullin, qui joua les premiers rôles dans la vie municipale nantaise, notamment, avec Pierre Benoni Goullin, négociant, adjoint au maire, président de la chambre de commerce et ambassadeur de Belgique⁹ et l'armateur François Goullin¹⁰, respectivement, père et oncle de la jeune épouse, Adèle Goullin. Ce qui comptait, cependant, c'était qu'Adèle était la sœur de Gustave Goullin financier¹¹, négociant¹ et consul

¹ *Id.*, p53.

² *Id.*, p97.

³ *Id.*, p106.

⁴ *Id.*, p151.

Charles Haëntjens. *Documents diplomatiques. Affaire Rabeau, suivie d'une correspondance politique*, 1875, p15.

⁵ Fille d'Ernest Haëntjens, alors directeur de l'armement Haëntjens frères à Nantes, adjoint au maire de Nantes et administrateur à la Banque de France.

⁶ Matthias Esperandiu, *op. cit.*, p30.

⁷ Chambre de commerce de Nantes. *La question du rachat des chemins de fer par l'Etat : séance du 17 Août 1880. Présidence de M. L. Babin-Chevaye*. Nantes, Imprimerie Vincent Forest et Emile Grimaud, 1880, p3.

⁸ Alain de La Brosse, *op. cit.*, p121.

⁹ *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne. Livre premier, Les bretons. 16, GER-GOUR - 1886-1908*, p408-409.

Claude Kahn et Jean Landais *Nantes et les nantais sous le Second Empire*, Centre de recherche en histoire contemporaine, Université inter-âges de Nantes – 1992.

¹⁰ *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne. Livre premier, Les bretons. 16, GER-GOUR - 1886-1908*, p410.

¹¹ *La Ville de Nantes et la Loire-Inférieure. Tome premier*. 1898, Emile Grimaud et Fils, Nantes, p53.

de Belgique² et, par lui, la tante de Geneviève Goullin, épouse depuis 1902 de Raoul Dubigeon. Celui-ci étant le petit-fils de l'armateur et constructeur Théodore Dubigeon³, ce mariage consacra, donc, l'union physique des trois groupes familiaux qui possédaient les entreprises de fabrication de bâtiments de guerre à Nantes.

Ces premières alliances, contractées pour la plupart entre les années 1860 et 1880, furent encore plus renforcées par la descendance qui en résulta. Les trois fils de Louis Mathurin Babin-Chevaye, Louis, René et Jean succédèrent à leur père. René, attaché aux ACL, se maria avec Louise Cheguillaume, issue d'une puissante famille nantaise⁴, en 1893 et, surtout, Jean qui devint ingénieur centralien, ingénieur puis administrateur au chantier Dubigeon, épousa Henriette Bureau, nièce de l'ancien député Alfred Lallié et fille de Léon Bureau, un noble⁵, ponte de l'armement naval nantais⁶ et de la construction navale, président du Syndicat nantais des industries maritimes de 1892 jusqu'à sa mort. Cette union renforçait aussi les liens avec la famille des Guillet de la Brosse car l'autre fille de Léon Bureau, Anna, épousa un membre de cette famille. Jean Babin-Chevaye, en plus des sociétés qu'il fonda et administra avec ses frères, était aussi administrateur des chantiers Dubigeon, après leur rachat par les ACL en 1910⁷. À la suite de son père, il occupa la place de président du tribunal de commerce de Nantes.

Du côté des Dubigeon, Théodore était également armateur et maire de Chantenay, petite commune à l'ouest de Nantes, entre 1852 et 1870, où il transféra les chantiers⁸. Trois ans avant son décès, en 1872, il s'associa avec ses deux fils et le chantier devint *Théodore Dubigeon et fils, constructions en bois, en fer et bateaux à vapeur*⁹. Ses héritiers, Adolphe et Eugène Dubigeon étaient, respectivement, ingénieurs centralien et polytechnicien car cela était rendu

¹ *Annales de la Société royale académique de Nantes et du département de la Loire-Inférieure, Société académique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, Mellinet-Malassis, Nantes, 1871, pXVII.

² J.O.R.F/L – D du 1^{er} avril 1887. Arrêté du 31 janvier 1887.

³ Alain Dubigeon, *La famille Dubigeon et son histoire de 1675 à nos jours*, 1994, p72.

⁴ Jacques Bresson, *Annuaire des sociétés par actions anonymes, civiles et en commandite, Paris, 1839, Bureau du cours général des actions*, p8. On y trouvait Thomas Cheguillaume, administrateur de la banque de Nantes.

La commune de Bouaye à M. le préfet et à MM. les membres du conseil général de la Loire-Inférieure. 1855, p14. En 1855, un Cheguillaume était membre du conseil d'arrondissement de Nantes.

Bulletin de commerce. 1817-06-10, p4. En 1817, A. Cheguillaume était armateur.

L'Union démocratique. Liberté, égalité, fraternité. Programme. Ire (-4e) liste des membres. 1848, p2.

Assemblée nationale, session 1871, Feuilleton N°11, Ordre du jour Du vendredi 3 mars 1871, Versailles. *Imprimerie du Journal Officiel*, p18. Député légitimiste de Loire-Inférieure, Joseph Cheguillaume (1825-1897).

⁵ Alain de La Brosse, *op. cit.*, p290.

Rapports et délibérations, Conseil général de Loire-Atlantique, 1876-04-03, p44.

⁶ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1908. Partie non officielle.

⁷ *Bulletin de l'Association des anciens élèves de l'École des mines de Paris*, 1939.

⁸ Alain Dubigeon *op. cit.*, p72.

⁹ *Id.*, p79.

nécessaire par l'accroissement de la taille de la société, par la complexification des tâches industrielles, mais surtout par le besoin de la parfaite connaissance et maîtrise des innovations technologiques dans la Marine, dans le dernier tiers du XIX^e siècle. Cependant, les Dubigeon, moins téméraires que les deux autres familles, ne tentèrent aucune entrée dans la politique nationale, ni dans la grande industrie, ni d'unions matrimoniales trop étrangères. Ceci eut pour effet que leur entreprise resta un fournisseur modeste de la Marine alors que les autres acquirent des capacités industrielles plus importantes.

Leurs stratégies familiales montraient parfaitement ce conservatisme. Les deux frères Dubigeon conservèrent l'activité première de leurs aïeux. Eugène Constant Théodore se maria avec la fille d'un négociant¹. Adolphe, lui, épousa Léoncine Greslé, une très belle jeune femme qui lui donna 11 enfants², fille du négociant-armateur et surtout adjoint au maire de Nantes, Charles Greslé³, lui-même fils d'un officier de marine et petit-fils d'un ingénieur du génie maritime⁴. Cette nombreuse progéniture, dans le plus pur style des entreprises familiales, se partagea les postes au sein de la société. Les garçons, Raoul⁵, André⁶, Maurice⁷ et Roger, le centralien⁸, commencèrent à gérer les chantiers avant même la mort de leur père en 1910⁹. Les filles, Renée et Marguerite, furent aussi de quelque utilité en épousant respectivement Joseph Polo, armateur et administrateur de la navigation nantaise et Marcel Genevois¹⁰, un industriel. Ces deux hommes devinrent les représentants des intérêts de Dubigeon auprès de la Marine¹¹. L'entreprise ne s'ouvrit à des étrangers à la famille qu'après la mort de Théodore Dubigeon, en 1911, et la mésentente de ses enfants pour sa succession. Aussi, pour les dernières années avant la guerre, le directeur des chantiers était l'ingénieur des Arts et Métiers, Claudius Lauprêtre, spécialisé dans les constructions navales, qui était au service des FCM depuis 1905. En 1912, il fut mis à la tête des chantiers Dubigeon afin d'en préparer la fusion avec les ACL¹².

¹ *Id.*, p73.

² *Id.*, p88.

³ *Id.*, p111.

⁴ *Id.*, p138-139.

⁵ *Id.*, p215.

⁶ *Id.*, p223.

⁷ *Id.*, p191.

⁸ *Id.*, p195.

⁹ *Archives commerciales de la France*. 37^e année – N°76. Mercredi 21 septembre 1910, p4496.

¹⁰ *Alain Dubigeon op. cit.*, p206.

¹¹ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4e trimestre 1913. Lettre du 7 octobre 1913, d'A. Croneau pour Messieurs Genevois et Polo et Cie (chantiers Dubigeon). Marché du 1er octobre 1913.

¹² *Bulletin administratif. Société des anciens élèves des écoles nationales d'arts et métiers*, 1883, n° 2, février 1924, p157.

Ainsi, presque toutes les familles d'armateurs et d'agents de change qui comptaient sur la place nantaise¹ avaient des liens familiaux avec ce réseau, tant les De Lisle du Dreneuc², les Goüin³, les Bureau⁴ que les Polo. Le secteur financier local était un lieu privilégié pour la rencontre entre les familles nantaises, ce grand réseau de constructeurs de bateaux de guerre et le monde de la Marine en général⁵. Le réseau parvint à devenir hégémonique dans les constructions navales de la place nantaise. On trouvait ses membres presque dans toutes les institutions économiques⁶, politiques et culturelles⁷ qui comptaient. Il n'était qu'à voir la composition de la chambre de commerce de Nantes en 1870. Sur les 12 membres, on trouvait H. Polo, le vice-président ; Eugène Dubigeon fils, Babin-Chevaye et J. Cheguillaume⁸. Le réseau devint extrêmement riche comme pouvait le démontrer l'accroissement des fortunes et les propriétés foncières de ses membres, tels Théodore Dubigeon et Eugène Guillet de la Brosse⁹. Les ACB furent conservés à leurs maîtres qui, tout en restant de taille modeste, introduisirent des étrangers compétents dans l'administration, tels l'ingénieur centralien Maurice Métayer, l'ingénieur des mines Auguste Rateau et l'ingénieur du génie maritime André Dupont qui avait été chef du Bureau technique des Constructions navales (1905-1906), président de la chambre syndicale de la construction de navire et qui était allié aux familles de banquiers Worms de Romilly et Rothschild¹⁰.

¹ « Comité central des Armateurs de France », *Navigazette*, 8^e Année, N°1051, Jeudi 17 Juin 1909, p6.

² J.O.R.F/L – D du 25 septembre 1875. Décret de McMahon du 24 septembre 1875.

³ J.O.R.F/L – D du 26 avril 1904. Décret du 19 avril 1904 du ministre des finances Rouvier.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 février 1881. Décret du 10 février 1881 du ministre des finances.

J.O.R.F/L – D du 30 décembre 1886. Décret du 29 décembre 1886 du ministre des finances.

J.O.R.F/L – D du 8 juin 1879. Décret du 5 juin 1879 du ministre des finances.

J.O.R.F/L – D du 16 mars 1887. Décret du 15 mars 1887 du ministre des finances.

⁵ J.O.R.F/L – D du 15 février 1914. Décret du 13 février 1914.

⁶ Chambre de commerce de Nantes, *Rapport sur la situation commerciale et industrielle*, Nantes, Imp. de Veuve C. Mellinet, 1870, p49.

Syndicat des banquiers en valeurs au comptant près la bourse de Paris. *Annuaire des valeurs inscrites à la cote du marché comprenant une notice et la reproduction photographique et en couleur de chaque valeur*. Paris, Société "L'Impression en couleurs", 1902, p52-54.

J.O.R.F/L – D du Sénat du 18 janvier 1901. Séance du 17 janvier 1901. Discours du président du Sénat.

⁷ *Annales de la Société royale académique de Nantes et du département de la Loire-Inférieure*, Société académique de Nantes et de la Loire-Atlantique, Mellinet-Malassis, Nantes, 1871, pXVII.

Annales de la Société royale académique de Nantes et du département de la Loire-Inférieure, Société académique de Nantes et de la Loire-Atlantique, Mellinet-Malassis, Nantes, 1890, p23.

Société de géographie commerciale de Nantes, Impr. C. Mellinet, Nantes, 1883, p14-22.

Société de géographie commerciale de Nantes, Impr. C. Mellinet, Nantes, 1899, p4-7.

Gil Blas, Paris, 1906-03-18, p2.

⁸ *Rapport sur la situation commerciale et industrielle*, Chambre de commerce de Nantes, Nantes, Imp. de Veuve C. Mellinet, 1870, p49.

Société de géographie commerciale. *Séances de fondation, statuts de la Société, liste des membres*. Nantes, Mme Vve C. Mellinet, Imprimeur, 1882, p4-5, 7, 13-16.

Société de géographie commerciale de Nantes, Impr. C. Mellinet, Nantes, 1883, p14-22.

Société de géographie commerciale de Nantes, Impr. C. Mellinet, Nantes, 1899, p4-7.

⁹ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p41-42.

¹⁰ Il avait lui-même une ascendance juive. Sa grand-mère s'appelait Trela Eugénie Cahen Lajeunesse.

b. *La prise de contrôle par de grandes élites nationales*

Les ACL, puis les chantiers Dubigeon, eux, en revanche perdirent leur indépendance, tombant entre des mains étrangères à la famille et aux élites nantaises. Ces entreprises, jadis, possédées par des familles bien catholiques et légitimistes passèrent sous le contrôle d'un puissant réseau d'argentiers et d'industriels, principalement protestants et juifs, mais pas seulement. Outre les présidents qui se sont succédés entre 1883 et 1895, Edouard Hentsch et Henri Fould¹, on trouvait dans le conseil d'administration quatre banquiers protestants (Frédéric Mallet², Alfred Mirabaud³, Jean-Baptiste Boissonnas⁴, Gustave Girod) et trois banquiers juifs (Maurice Kann, Edgar Stern, Georges May). Eux, aussi, avaient de puissants liens familiaux, dans et en dehors des ACL. Edouard Hentsch était le gendre du banquier Gustave Girod, administrateur des ACL de 1883 à 1888 ; Henri Fould était apparenté aux familles de la haute banque israélite des Ephrussi⁵, des Stern⁶ et des Pereire⁷, dont sa propre famille faisait partie ; le baron Robert de Nervo⁸, président des ACL de 1898 à 1914, bien que noble et catholique était le gendre de Léon Talabot⁹, un des hommes-lige des Rothschild ; et Maurice Kann était marié à une Halphen. Grâce à certains nouveaux administrateurs, les entreprises nantaises gagnèrent aussi en proximité avec l'administration de la Marine dont elles reçurent des membres à la retraite tel le commissaire à la Marine Charles Jay ou l'ingénieur du génie maritime et ancien professeur à l'École d'application de ce corps, Emile Leclert. Le baron Robert de Nervo qui était là en tant que président de Denain-Anzin, principal fournisseur d'acier des ACL, lui, avait des liens avec la Marine, par son grand-père l'amiral Christophe Olympe de Nervo et par ses fonctions de président du Comité des forges en 1903 et de vice-président de l'Union des industries métallurgiques et minières.

¹ Henri Fould, *Le Gaulois*, 24 mai 1895.

Henri Coston, *op. cit.*, p239-248.

² *Id.*, p375-380.

³ *Id.*, p390-394.

⁴ *Id.*, p94-95.

⁵ *Id.*, p208-211.

⁶ *Id.*, p539-541.

⁷ Cyril Grange, *Une élite parisienne. Les familles de la grande bourgeoisie juive (1870-1939)*, Paris, 2016, CNRS Editions.

Henri Coston, *op. cit.*, p420-427.

⁸ *Id.*, p407-409.

⁹ *Id.*, p546-547.

Du côté de Bordeaux, en 1862, il n'y avait pas moins de 16 constructeurs de navires, dont Arman à Ste-Croix, Bichon frères à Lormont et Chaigneau frères à Bacalan¹, mais les constructions navales bordelaises n'ont jamais vraiment pu bénéficier de groupes familiaux tels que ceux de Nantes. Jean Lucien Arman qui était le mieux armé pour faire figure de patriarche local ne put faire fructifier ses réelles qualités à long terme², payant chèrement la disgrâce impériale, de 1869, qui se solda par la faillite de ses chantiers³. Les entreprises qui firent suite à cette myriade de chantiers, Chaigneau, Bichon Dyle et Bacalan, et les CAG avaient un personnel dirigeant différent.

Dyle et Bacalan qui était un chantier naval belgo-girondin de taille moyenne avait des cadres correspondants à son statut. La moitié des administrateurs étaient belges parmi lesquels on trouvait deux membres de la famille Fontaine de Laveleye, dont un qui fut président à partir de 1903. Initialement, les Français, eux, étaient d'assez modestes personnages, dont le fondateur et président du chantier Gustave Delahante, mais avec le développement des activités de l'entreprise, des personnages plus conséquents apparurent, tel le banquier F. Monvoisin, les ingénieurs Louis Mercier, Gustave de Cerjat et Joseph Lespes et le membre de sa famille, le chef de bataillon Adolphe Lespès. Hubert Desgranges qui présida l'entreprise de 1888 à 1893 créa un lien avec la Marine car il était cousin du lieutenant de vaisseau Jean Pic-Pâris, en poste à l'état-major en 1870-1871. En somme, leurs liens avec la grande bourgeoisie étaient très faibles.

Encore plus modestement, les chantiers Chaigneau et Bichon, contrôlés par Adolphe et Félix Chaigneau et par M. Bichon, n'avaient aucun lien avec la bourgeoisie nationale. Seule la cousine des Chaigneau, Joséphine, créa une petite relation de solidarité avec les réseaux nantais en épousant Pierre Bénoni Goullin. Les cadres de l'entreprise se modifièrent, donc, radicalement lorsqu'en 1882, celle-ci fut rachetée par Schneider et Cie pour devenir la CAG. Son conseil d'administration se peupla immédiatement de représentants de la firme creusotine. Le plus important d'entre eux, Eugène II Schneider, fut le parfait représentant de ce grand clan bourgeois, d'envergure nationale, qui contrôlait une entreprise liée à toutes les activités de

¹ *Annuaire général du commerce et de l'industrie de la ville de Bordeaux et du département de la Gironde : almanach des 25000 adresses classées par ordre alphabétique et par professions*, J. Delmas, Bordeaux, 1862, p342-343.

² *Compagnie universelle du canal maritime de Suez. Constitution de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez : pièces et documents officiels*. 1873, p66.

Chambre de commerce de Bordeaux. *Extrait du procès-verbal de la séance d'installation des nouveaux membres de la chambre de commerce de Bordeaux*. 1863, p4.

³ E. Anceau, *Dictionnaire des Députés du Second Empire*. P.U.R., 1999.

pouvoir économique et politique français, depuis trois générations. Lui-même était l'administrateur de plusieurs grandes compagnies nationales, industrielles ou bancaires, tout en continuant la tradition familiale, en menant une carrière politique nationale et locale. Il fut député de Saône-et-Loire de 1889 à 1910. Les autres membres du conseil d'administration ne faisaient que confirmer cette ruée.

En 1905, son président et vice-président Emile Mercet et Ferdinand Perier étaient issus du même groupe bancaire qu'ils devaient représenter, la Maison Perier, Mercet et Cie¹. Emile Mercet était le président du Comptoir national d'Escompte de Paris en 1902², après avoir été président de Thomson-Houston, en 1893³. Ferdinand Perier, lui, avait des appuis solides car, en plus d'être président de la Compagnie Havraise Péninsulaire⁴, il venait de la dynastie bancaire des Perier qui comptait plusieurs régents de la Banque de France, députés, conseillers d'Etat et surtout le président de la République Casimir-Périer qui était actionnaire de Denain et Anzin⁵. Jules Rostand, également administrateur, était issu d'une grande famille de négociants-financiers marseillais⁶, administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris⁷. En plus de ces deux hommes, on trouvait le marquis Louis de Chasseloup-Laubat, fils de l'ancien ministre de la Marine⁸, le marquis Prosper de Chasseloup-Laubat. Il était surtout un ingénieur centralien, bon connaisseur des technologies électriques de la Marine de guerre et, particulièrement, des machines sur lesquelles il publia, en 1898, deux articles dans les revues les plus sérieuses⁹.

¹ Maurice Lévy-Leboyer, *Le Patronat de la seconde industrialisation*, Les éditions ouvrières, Cahiers du « Mouvement social » N°4, 1979, p119.

² Gérard Beaulieu, *Les cent ans de la « Revue Politique et Parlementaire » : 1884-1994 : un siècle de vie politique*, 1994, PUF, Revue politique et parlementaire.

³ Maurice Lévy-Leboyer, *op. cit.*, p119.

⁴ Jean-Louis Maillard, « Capitaux et révolution industrielle au Havre », *Annales de Normandie*, 31^e année, n°2, 1981, p162-163.

⁵ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p163.

⁶ Jean Lambert-Dansette, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France*. 2000, Harmattan, Paris, p6. Henri Coston, *op. cit.*, p141-144.

Almanach des banquiers et agents de change de France et des principales villes de l'étranger. 1872, De Laporte Editeur, Bordeaux, p74.

Marcel Roncayolo, *L'imaginaire de Marseille : Port, ville, pôle*, 2014, ENS Éditions, Lyon. Dans la Société marseillaise de crédit, on trouve parmi les fondateurs Albert Rostand.

Léon Magnan, *Histoire des juges consuls et du tribunal de commerce de Marseille*, 1906, Barlatier, Marseille, p217-218.

La Vedette : politique, sociale et littéraire. 1895-12-07, p6-7.

⁷ Paul Boyer président du CA du Comptoir national d'escompte de Paris (1864-1949). Discours prononcé sur la tombe de M. Alexis Rostand, président honoraire du Comptoir national d'escompte de Paris. Marseille, 12 avril 1919, p4.

⁸ Amédée Boudin, *Panthéon de la Légion d'honneur, Chasseloup-Laubat. T. II*. 1869, Paris, p3-6.

⁹ M. de Chasseloup-Laubat. (Bulletin de la Société des ingénieurs civils de France. Avril, p. 437-865.), « Chaudières à tubes d'eau dans la marine », *Revue mécanique*. Tome I. N° 1 - Janvier 1897. Paris, Dunod, p601. M. de Chasseloup-Laubat (Société des Ingénieurs civils, 1^{er} avril 1898), « *Chaudières marines modes de tirage* », *Revue mécanique*. Tome II - Janvier 1898. Dunod, Paris, p425.

Homme de confiance des Schneider, il introduisit non seulement sa personne, aux CAG, mais tout le réseau social de son épouse, dont le père Louis Stern était administrateur de la BPPB¹ et oncle d'Edgard Stern, également administrateur de la BPPB, de la banque J. Stern et Cie, de la banque de l'Indochine et des ACL².

En plus des financiers, le conseil d'administration des CAG a compté des transfuges du ministère de la Marine. Le contre-amiral Jean Nabona³ était membre du Conseil des travaux de 1899 à 1903, avant d'entrer chez les CAG en 1905. La même année, Charles Duplomb, pur fonctionnaire du ministère de la Marine qui y gravit tous les échelons administratifs, entra aussi au conseil d'administration. Ce commis, devenu sous-directeur en 1900,⁴ devint membre du conseil d'administration de la Chambre syndicale du Matériel de Guerre en 1913-1914⁵ et vice-président honoraire de la SA des anciens établissements Hotchkiss⁶. Les CAG comptaient, également, un représentant du monde du négoce, Edgard Dufilhol, polytechnicien⁷ et consul général du roi des Belges dans le sud de la Bretagne⁸. Il représentait la maison de négoce de Lorient MM. E. Dufilhol qui faisait de bonnes affaires avec la Marine, particulièrement avec l'arsenal de Lorient⁹ et avec la Commission de Gâvres. Pour effectuer ses expériences, cette dernière travaillait en collaboration étroite avec tous les grands sidérurgistes et maîtres des forges françaises. L'homme qui servait d'intermédiaire entre ces maisons et la Commission de la Marine, en suivant les recettes des tirs était Edgard Dufilhol¹⁰. Les CAG reçurent même un officier de marine et trois ingénieurs du génie maritime pour la direction des travaux. Le capitaine de frégate comte Henri de Freycinet, devenu administrateur en 1912, avait auparavant été à l'état-major de 1901 à 1904. Alfred Le Belin de Dionne, sous-directeur du bureau des Constructions navales de 1878 à 1881, directeur de l'établissement d'Indret en 1882 et directeur du Matériel en 1884 devint directeur général des chantiers¹¹. Charles Ernest Huin devint directeur général de la société à Paris entre 1906 et 1908. Il avait eu des postes clés pour l'entreprise. Il fut membre de la Commission de Gâvres en 1870-1871, directeur des

¹ *Annuaire de la finance, banque, bourse et professions qui s'y rattachent*. 1893, p121.

² *Notice Qui êtes-vous ?* 1924.

³ J.O.R.F/L – D du 11 mai 1897. Décret du 10 mai 1897 de Félix Faure du ministre amiral Besnard.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 septembre 1900. Décision du 12 septembre 1900 du ministre de la Marine de Lanessan.

⁵ Chambre Syndicale du Matériel de Guerre – Conseil d'administration – 1913-1914. E. Praca.

⁶ *Qui êtes-vous ? : Annuaire des contemporains ; notices biographiques*, volume 3. 1924, Paris, Maison Ehret. G. Ruffy, successeur, p261.

⁷ *École polytechnique, livre du centenaire, 1794-1894. Tome I. L'école et la science*. 1895, Gauthier-Villars et fils, Paris, pVII.

⁸ J.O.R.F/L – D du 1^{er} avril 1887. Par un arrêté du 31 janvier 1887.

⁹ Ministère de la marine et des colonies. *Annuaire de la marine de commerce française*. 1885, p285.

¹⁰ Ingénieur général de l'artillerie navale L. Patard, *op. cit.*, p264-263.

¹¹ Paul Dislère, A. Croneau, *op. cit.*, p195.

constructions navales de Rochefort en 1893 et de Brest de 1894 à 1897, et membre du Conseil des travaux de 1898 à 1900. Jean Camille Baron avait été chef du Service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie à Paris en 1878, puis à Bordeaux entre 1881 et 1882. C'est lors de cette mission que les CAG le recrutèrent comme ingénieur puis comme directeur des chantiers et de l'exploitation en 1901.

Cette façon de prendre possession d'un chantier fournisseur de la Marine et d'y introduire ses propres hommes issus du monde bancaire, de la grande industrie et du département de la Marine était devenue générale. Le cas le plus abouti de tous était celui des ateliers Mazeline qui subirent l'achat par les FCM en 1871. Les ateliers Mazeline étaient une entreprise familiale fondée par deux frères, François et Adolphe Mazeline, mécaniciens et inventeurs qui débutèrent comme simples apprentis. Leur talent et le succès de leur propre entreprise leur permirent d'intégrer les cercles de l'élite locale havraise, François devenant adjoint au maire, membre de la chambre de commerce et de la loge maçonnique des 3H¹. Son fils Louis Anthime Mazeline devint ingénieur au sein de l'entreprise et sa fille, Juliette Elisa, fut mariée avec un courtier en coton et rédacteur en chef du journal du Havre, Gustave Brindeau. L'enfant qui naquit de cette union, Louis Brindeau, continua l'ascension puisqu'il devint juge puis maire du Havre de 1890 à 1904, en plus d'une carrière parlementaire. Les filles d'Adolphe firent également des mariages utiles pour l'entreprise, épousant toutes les deux, deux ingénieurs Raymond Cody et Henri Bricard qui firent, aussi, toute leur carrière dans l'entreprise havraise. Bref c'était un petit réseau de bourgeoisie locale.

Cependant, cela était bien insuffisant pour cette entreprise qui avait vocation à fournir encore plus massivement la Marine. Lorsque l'entreprise fut reprise pour être intégrée par les FCM en 1871, la composition sociologique des chefs s'en trouva modifiée. Elle passa totalement sous l'égide d'une élite technocratique, majoritairement bonapartiste, bien plus avancée dans le domaine de l'intégration aux fonctions gravitant au sommet de l'État français. Ils ne conservèrent que certains ingénieurs de qualité comme Henri Bricard qui devint directeur d'exploitation des nouveaux chantiers de Gravelle, en 1891². Ne prenons que quelques-uns de leurs chefs pour nous en convaincre. Le premier et le plus important était le fondateur Armand Béhic qui présida longtemps l'entreprise³. Fils du banquier d'origine bretonne⁴, il commença sa

¹ Pierre Ardaillou, *Les républicains du Havre au XIXe siècle : (1815-1889)*, 1999, PURH, Rouen, p95 et p136.

² FCM. *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, Imprimerie Chaix, Paris, p18.

³ *Id.*

⁴ Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948. p415.

carrière comme inspecteur des finances, puis directeur du contrôle et de la comptabilité générale au ministère de la Marine¹. Il devint directeur de forges avant d'être conseiller d'État en 1849. Lié au groupe Talabot-Rothschild, en 1853, il fut inspecteur général des Messageries Impériales, puis membre du conseil d'administration et enfin président de cette société. Il s'occupa du transport militaire de la guerre de Crimée en 1854 et acheta les chantiers navals de La Seyne-sur-Mer en 1856 pour fonder les FCM. Député et sénateur de la Gironde (1876-1879), il siégea dans les rangs bonapartistes². Il se maria à Suzanne Doumerc, fille de Louis Doumerc, munitionnaire général des vivres et banquier, et d'Amélie de Chapeaurouge, également issue d'une famille de banquiers qui faisait affaire avec la Marine³.

Il était à la tête d'un triumvirat avec deux vice-présidents à l'influence considérable, les ingénieurs du génie maritime et inventeurs d'envergure internationale Henri Dupuy de Lôme⁴ et Gustave Zédé⁵. Dupuy de Lôme était l'ancien directeur des constructions navales⁶, illustre pour ses inventions⁷ et sénateur bonapartiste⁸. Gustave Zédé, membre du Conseil des Travaux de 1875 à 1877 et directeur des Constructions navales de Cherbourg en 1881, avait à son actif d'avoir mis au point, avec son cousin par alliance l'ingénieur de la Marine, Gaston Romazzotti et Arthur Krebs⁹, le premier sous-marin opérationnel. Après avoir été blessé grièvement par une explosion accidentelle en 1878¹⁰, ce qui le diminua trop physiquement, il demanda, en 1881, au ministre d'être placé d'office en retraite pour rejoindre les FCM. Bénéficiant du soutien du préfet maritime de Cherbourg¹¹, il put rejoindre son maître et ami Dupuy de Lôme aux FCM en 1881, après avoir été sous ses ordres pendant le siège de Paris en 1870¹².

¹ *Dictionnaire de biographie contemporaine française et étrangère*, A. Lévy et compagnie, Paris, 1887, p32.

² « Francis Choisel », dans *Le Dictionnaire des Ministres*, Perrin, 1990, dir. B. Yvert.

³ Ministère de la marine et des colonies. *Annuaire de la marine de commerce française*. 1885, p1110.

⁴ M. Legrand, Discours prononcé à Toulon, le 29 novembre 1885, sur la tombe de M. Dupuy de Lôme, par M. Legrand, 1885, Imprimerie A. Isnard et Cie, Toulon, p5-6. Il a écrit le *Mémoire sur la construction des bâtiments en fer, adressé à M. le ministre de la Marine et des colonies*, en 1844.

⁵ *Note sur l'aérostat à hélice construit pour le compte de l'État, sur les plans et sous la direction de M. Dupuy de Lôme*, 1872, Gauthier-Villars, Paris.

⁶ M. Legrand, *Discours prononcé à Toulon, le 29 novembre 1885, sur la tombe de M. Dupuy de Lôme*, 1885, Imprimerie A. Isnard et Cie, Toulon, p9.

⁷ Aimé Bouis, *op. cit.*, p54.

⁸ Gérard Le Bouëdec, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon ^(2/2) », *Revue Défense Nationale*, 2018/2 (N° 807), p63.

⁹ Philippe Krebs, *Arthur Krebs (1850-1935) Le successeur d'Émile Levassor*, p1.

¹⁰ M. Dupuy de Lôme, « Explosion des matières fusantes », *Annales industrielles – Onzième année – Tome I*. 19 Janvier 1879. Paris, Ducher et Cie, p67.

¹¹ SHD BB8 762. Lettre confidentielle du 25 avril 1881, du préfet maritime de Cherbourg pour le ministre de la Marine.

Minute confidentielle du 26 avril 1881, du ministre de la Marine, pour le préfet maritime de Cherbourg.

¹² Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p142.

On trouvait aussi des anciens du ministère de la Marine parmi les simples administrateurs. Amable Lagane fut recruté à la demande expresse de Dupuy de Lôme. Ancien ingénieur du génie maritime de l'arsenal de Toulon, il devint administrateur des FCM en 1901, après avoir été directeur des chantiers de la Seyne depuis 1872¹. Y siégeait aussi le général d'artillerie de Marine Hyppolite Sebert, membre de la Commission de Gâvres en 1870-1871 et du Conseil des Travaux en 1883-1884, à la tête du Laboratoire d'artillerie de la Marine lorsque celui-ci fut créé à Paris², membre de l'Académie des sciences à partir de 1898, et qui avait conçu des outils de mesure de déformation de canons ainsi qu'un projectile enregistreur de force calculée³. Parmi les administrateurs, on trouvait aussi l'amiral Jean-Bernard Jauréguiberry, ancien ministre de la Marine qui devint vice-président des FCM en 1885⁴ et son frère Pierre et, plus tard, le contre-amiral Antoine Hallez, ancien major général des arsenaux de Brest et de Toulon. Ernest Roubaud, ancien commissaire général de la Marine qui avait été directeur des FCM à Paris entra dans le conseil d'administration en 1891⁵. D'ailleurs, les postes des directions des divers chantiers de l'entreprise furent bien souvent confiés à des ingénieurs du génie maritime. Lecointre resta, jusqu'en 1871, chef des ateliers de Menpenti à Marseille⁶, puis le poste revint ensuite à E. Widmann qui le quitta en 1891 pour devenir directeur général à Paris. Pour le remplacer, on fit appel à un autre ingénieur de la Marine, M. Madamet. En 1891, l'ingénieur du génie maritime, Amédée Cazavan, directeur d'exploitation au chantier du Havre devint, aussi, directeur général pendant quelques semaines⁷.

Les administrateurs sans liens avec la Marine avaient tous des rapports avec l'Etat ou étaient liés à la grande bourgeoisie. Le comte Charles de Moüy⁸ était un aristocrate de la plus parfaite distinction⁹, diplomate expérimenté¹⁰, talentueux et félicité par son ministre¹¹, écrivain et historien. François Bartholoni, membre d'une famille noble italo-suisse était lié à la très haute

¹ Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948. p417.

² Ingénieur général de l'artillerie navale L. Patard, *op. cit.*, p181.

³ Alfred Ledieu et Ernest Cadiat. *Le Nouveau matériel naval. Tome I.* Paris, Dunod, 1889, p7.

⁴ Yves Saint-Martin, *op. cit.*, p100.

⁵ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, imprimerie Chaix, Paris, p20.

⁶ *Id.*, p12.

⁷ *Id.*, p18.

⁸ *Id.*, p20.

⁹ *De Moüy, Picardie et Normandie, marquis, comtes et barons ; seigneurs de La Maillaie, Vereines.* 1880, p4.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 5 janvier 1889. Ambassadeur à Rome.

J.O.R.F/L – D du 17 décembre 1903. Chargé d'affaires de Bavière à Paris.

¹¹ Ministère des affaires étrangères. Documents diplomatiques. *Affaires de Roumanie et de Grèce. 1885-1886.* Imprimerie nationale. Paris. Document 626. Télégramme du 25 avril 1886 du ministre de France à Athènes, le comte de Moüy pour Freycinet.

Document 356. Télégramme du 24 janvier 1886, du comte de Moüy pour Freycinet.

société aristocratique européenne. Il était administrateur de la Cie de chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et fondateur et président de la Cie des chemins de fer d'Orléans. En 1874, il démissionna et fut remplacé par son fils Anatole Bartholoni¹ qui fut député du second empire et également administrateur de la Cie de chemin de fer Paris à Orléans², de la Société générale et président de la compagnie d'assurance la Providence. Amédée Lefèvre-Pontalis, administrateur de 1894 à 1901³ était un grand bourgeois et député monarchiste de 1871 à 1876. Il avait, également, été président des Messageries Maritimes et administrateur de quantité de grandes entreprises dont la PLM, la Société générale, les Docks de Marseille et la Sté du Crédit industriel et commercial. Alexandre Simons, administrateur depuis 1865⁴, fils d'un des fondateurs, Ernest Simons⁵, était aussi administrateur de la Cie des Docks et Entrepôts de Marseille, de la Sté Générale de Crédit Industriel et Commercial et devint président des Messageries Maritimes en 1893, après le décès d'Armand Béhic. Albert Jouët-Pastré, devenu président en 1893⁶ était, aussi, issu de la bourgeoisie marseillaise et administrateur d'une demi-douzaine d'entreprises phocéennes industrielles, commerciales, financières et de transport. Jules Macuard, devenu administrateur en 1882⁷ était un financier de la Maison parisienne Macuard, André et Cie⁸.

Affirmant davantage leur position, les nouveaux cadres des FCM ont constitué un réseau familial. Les fondateurs des FCM et des Messageries Maritimes, Ernest Simons et Armand Béhic, étaient parents par alliance⁹. Le fils du premier, Alexandre Simons, épousa la fille du second. Par les Messageries maritimes, ces deux familles étaient en contact avec de puissants administrateurs, comme l'ancien ministre des colonies, André Lebon¹⁰. Anatole Bartholoni, lui aussi, était très lié aux milieux bonapartistes. Même l'ingénieur Lagane se constitua un petit réseau en mariant sa fille Jeanne Lagane à Lucien Savatier, centralien et ingénieur des FCM.

¹ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, Imprimerie Chaix, Paris, p14.

² *Annuaire Chaix-Annuaire officiel des chemins de fer, M. Petit de Coupray (Dir.), Paris, Chaix et Cie, 1852-1853*. p102.

³ FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, Imprimerie Chaix, Paris, p22.

⁴ *Id.*, p10.

⁵ *Le Journal des débats*, 17 juillet 1864.

Annales des Mines (1857, série 5, volume 6, partie administrative), p83. Décret impérial du 17 juin 1807.

⁶ FCM. *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, imprimerie Chaix, Paris, p17.

⁷ *Id.*, p15.

⁸ Jean Bouvier, *Histoire économique et histoire sociale: Recherches sur le capitalisme contemporain*. 1968, Librairie Droz, Genève, p204.

⁹ *Le Journal des débats*, 17 juillet 1864.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 25 janvier 1875.

Cependant, ceux qui firent de ce réseau une construction sociologique unique furent tous les hommes venus du ministère de la Marine qui avaient constitué autour de leurs personnes des réseaux familiaux dans l'administration de la Marine et dans les entreprises navales. Henri Dupuy de Lôme était le centre de tout ce réseau. Fils d'un capitaine de frégate et petit-fils d'un important armateur de la compagnie des Indes¹, il vit sa nièce Emilie Henriette épouser l'ingénieur du génie maritime Charles Ernest Huin et sa sœur, Laurence Dupuy de Lôme, se marier à Richard Favereau, commissaire général de la Marine à Lorient. De lui, elle eut pour fils le vice-amiral Charles Favereau, officier d'état-major et major général de la Marine à Toulon entre 1896 et 1910 et pour fille l'épouse du contre-amiral Léopold Pallu de la Barrière, ami et protégé de plusieurs officiers et ingénieurs du génie maritime.

Dans le même sens, Henri Dupuy de Lôme maria sa fille, Laurence Claire, au fils de l'ingénieur du génie maritime, Pierre Zédé, le général Charles Jules Zédé², gouverneur militaire de Lyon³ et jeune frère de Gustave Zédé. Son autre frère, le vice-amiral Émile Zédé, préfet maritime de Cherbourg de 1887 à 1893 et de Brest de 1888 à 1892, fut trois fois membre du Conseil d'Amirauté, en 1879, en 1885-1886 et en 1890. Son fils, le lieutenant de vaisseau Robert Zédé commanda des sous-marins⁴ et sa fille Magdeleine Zédé épousa le contre-amiral Ferdinand de Bon, major général de Brest et fils du commissaire général de la Marine, Ferdinand François de Bon, conseiller d'État et directeur de la comptabilité générale au ministère de la Marine.

Lorsque l'entreprise des CA de Saint-Nazaire passa sous le contrôle de la Cie Générale Transatlantique, elle subit des modifications sociologiques similaires. Elle devint la possession d'un grand réseau d'élite. Menés par les deux frères entrepreneurs et députés, Isaac et Émile Péreire⁵, les chantiers étaient désormais adossés à la grande élite séfarade portugaise de Bordeaux, négociante et financière⁶, d'une part, et à la grande élite bancaire ashkénaze, d'autre

¹ Gérard Le Bouëdec, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon ^(1/2) », *Revue Défense Nationale*, 2018/1 (N° 806), p38.

² *École polytechnique, livre du centenaire, 1794-1894. Tome I. L'école et la science*. 1895, Gauthier-Villars et fils, Paris, pXXX.

³ J.O.R.F/L – D du 2 mars 1896. Voyage à Lyon le 1^{er} mars 1896, du président de la république Félix Faure.

J.O.R.F/L – D du 6 août 1897. Partie non officielle.

⁴ J.O.R.F/L – D du 25 mars 1904. Deux décisions du 24 mars 1904 du ministre de la Marine Pelletan.

⁵ Robert Gautier, « Patronat et cités ouvrières dans la Basse-Loire », *l'Institut d'histoire sociale*, CGT, N°12-Février 2014, p4.

⁶ *Annuaire Chaix-Annuaire officiel des chemins de fer, M. Petit de Coupray (Dir.), Paris, Chaix et Cie, 1852-1853*. p53. Conseil d'administration des Chemins de fer du midi et canal latéral à la Garonne.

Id., p125. Conseil d'administration de la Compagnie de chemin de fer de Saint-Germain.

Jacques Bresson, *Annuaire des sociétés par actions anonymes, civiles et en commandite, Paris, 1839, Bureau du cours général des actions*, p54-55. Conseil d'administration du chemin de fer de Bordeaux à la Teste.

part. L'endogamie étant extrême dans ces milieux-là, les cousinages étaient multiples entre les époux. Ainsi, les Péreire¹ s'apparentèrent à la riche famille juive luso-bordelaise des Rodrigues Henriques dont ils épousèrent les filles, donc, leurs cousines². Par ces mariages, ils s'allièrent à une autre entreprise fournisseuse de la Marine, la SCB. Le père de la mariée était le grand oncle du baron Édouard Rodrigues-Henriques, un banquier et agent de change et surtout administrateur de la SCB. Sa fille Thérèse Rodrigues-Henriques épousa Paul Rolland-Gosselin dont la famille d'agents de change était dans les conseils d'administration de la SCB. Leur fils, Jean Rolland-Gosselin, ingénieur des mines, exerça son métier chez Thomson-Houston, de 1895 à 1897, puis à la SCB dont il devint administrateur et membre du comité de direction en 1902.

Cette union fut une grande première pour la famille dont les membres étaient farouchement juifs, se considérant comme appartenant à « la race incomparable »³ et à la religion « la plus sensée »⁴. Toute union avec les « persécuteurs » chrétiens étaient normalement punis par l'exclusion physique de la famille⁵. Cette famille ne dérogeait pas vraiment dans les milieux juifs officiels et d'élite, de la fin du XIX^e siècle, qui affirmaient à coups d'arguments théologiques et historiques l'élection divine des Juifs, leur supériorité intellectuelle, la préférence de Dieu pour le peuple juif et presque sa nature divine⁶. Beaucoup de familles de l'« *upper class* juive »⁷ qui étaient impliquées dans les entreprises fournisseuses de la Marine étaient totalement introduites dans les consistoires où se professaient ces doctrines, tels les Gradis à Bordeaux⁸, les Crémieux, Halphen, Rodrigues Henriques, Worms⁹, Sée, Rothschild, Fould, Pereire au Consistoire central et au Comité central de l'Alliance israélite universelle¹⁰ et les Stern¹. Ainsi, parmi eux l'endogamie qui découlait de « l'interdit

¹ J.O.R.F/L – D du 21 novembre 1874. Décret de McMahon du 18 novembre 1874.

² *Annuaire Chaix-Annuaire officiel des chemins de fer, M. Petit de Coupray (Dir.), Paris, Chaix et Cie, 1852-1853.* p40. Conseil d'administration du syndicat des cinq compagnies de chemin de fer.

Georges Duchêne, *L'empire industriel : histoire critique des concessions financières et industrielles du second Empire*, 1869, p52. Émile Péreire possédait en 1863, 19 compagnies avec un capital total de 3,5 milliards de Fr.

³ Papiers de famille. Hippolyte Rodrigues. Paris, le 1^{er} Janvier 1888. Lettre à sa petite-fille.

⁴ Papiers de famille. Hippolyte Rodrigues. Paris, le 10 Octobre 1886. Lettre pour Henry et Claire Gradis.

⁵ Papiers de famille. Déclaration. Paris, six octobre 1893. Hippolyte Rodrigues.

⁶ Raoul Hirschler, *Annuaire des consistoires et communautés israélites de la France, Algérie et Tunisie, Alsace-Lorraine, Suisse et Belgique pour l'année religieuse 5660*, Marseille, 1899, p141.

⁷ Cyril Grange, *op. cit.*

⁸ Raoul Hirschler, *op. cit.*, p16.

⁹ *Almanach national. Annuaire de la République française pour 1873.* 1873, Berger-Levrault et Cie, Paris, p419-420.

Almanach national. Annuaire de la République française pour 1885-1886. 1886, Berger-Levrault et Cie, Paris, p420 et p582.

François Pietri. *Napoléon et les israélites.* 1965, Berger-Levrault, Paris, p112-113.

¹⁰ Isaac Blumchen, *A nous la France.* Cracovie. 1913. Isidor-Nathan Goldlust, Editeur, p24-27.

fondamental » de s'unir à des *goyim* fut largement respectée expliquant la formation de pareils groupes sociologiques². Les transgressions de cet interdit, comme ce qui se fit avec les Roland-Gosselin, étaient presque exclusivement des mariages d'intérêt économique entre un chrétien et une juive³.

Isaac Péreire, lui, fit alliance avec les grandes familles de banquiers ashkénazes dont bon nombre avait des intérêts dans les entreprises fournisseuses de la Marine. Son unique héritier, Eugène Péreire, ingénieur centralien et député, devint le président des CA de Saint-Nazaire et de la Cie Générale Transatlantique⁴. Non seulement il introduisit son protégé John Dal Piaz comme secrétaire en 1904⁵, puis comme administrateur, mais de plus, il unit la famille avec des hommes importants. Il fit coup double en se mariant avec la fille du député et banquier Achille Marcus Fould⁶, de la famille introduite dans les ACL, et d'Henriette Goldschmidt, de la grande famille des grands banquiers juifs allemands⁷, alliés aux Halphen, aux Worms de Romilly et aux Rothschild, sans doute la plus respectée des familles juives et que les Péreire fréquentaient depuis longtemps dans les conseils d'administration⁸. La famille était également apparentée aux Worms de Romilly⁹, alliée à l'ingénieur du génie maritime André Dupont des ACB.

En plus des membres de leurs familles, les Péreire intégrèrent dans le conseil d'administration des CA de Saint-Nazaire des hommes importants. On y trouvait les banquiers Jules Charles-Roux, Salomon Halfon, Léonce Bernard Bloch, mais aussi les ingénieurs souvent polytechniciens et centraliens E. Jeramec, Emile Boire, René Fould, Edgar Guérin de Litteau et

¹ Cyril Grange, *op. cit.*

² Muriel Pichon. *Les Français juifs 1914–1950. Récit d'un désenchantement*. 2009, Presses universitaires du Mirail, Toulouse, p56.

³ Catherine Nicault, « Comment « en être » ? Les Juifs et la Haute Société dans la seconde moitié du XIXe siècle », *Archives Juives 2009/1 (Vol. 42)*, p23-25.

⁴ J.O.R.F/L – D du 21 juillet 1880. Convention passée le 24 mai 1880 entre le ministre des postes et des télégraphes et la compagnie générale transatlantique.

SHD BB8 783. Charte-partie du 2 avril 1885.

J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1898. Convention passée le 16 juillet 1897 avec la compagnie générale transatlantique.

⁵ J.O.R.F/L – D du 1^{er} avril 1913. Loi promulguée le 31 mars 1913, par le président de la république Raymond Poincaré.

⁶ J.O.R.F/L – D du 4 avril 1873. Décret du 31 mars 1873 d'Adolphe Thiers. Le notaire parisien Me Fould était celui de la Compagnie Générale Transatlantique.

Jacques Bresson, *Annuaire des sociétés par actions anonymes, civiles et en commandite, Paris, 1839, Bureau du cours général des actions*, p53-54. Chemin de fer de Paris, Meudon, Sèvres et Versailles.

⁷ Syndicat des banquiers en valeurs au comptant près la bourse de Paris. *Annuaire des valeurs inscrites à la cote du marché comprenant une notice et la reproduction photographique et en couleur de chaque valeur*. Paris, Société "L'Impression en couleurs", 1911, pVIII.

⁸ *Annuaire Chaux-Annuaire officiel des chemins de fer, M. Petit de Coupray (Dir.), Paris, Chaux et Cie, 1852-1853*, p60. Compagnie du chemin de fer du Nord.

Id, p76. Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

⁹ J.O.R.F/L – D du 3 janvier 1907. Il y avait un Worms de Romilly, inspecteur général des mines.

Louis Armez. Ils prirent aussi l'ingénieur du génie maritime, Félix Godard, ancien sous-directeur d'Indret en 1893, pour devenir directeur général de l'entreprise de 1906 à 1908. Parmi les officiers de Marine, ils choisirent le meilleur homme qui soit, à savoir, le vice-amiral Edgar Humann qu'ils recrutèrent comme administrateur de la Cie Générale Transatlantique en 1912, puis aux CA de Saint-Nazaire en 1914. Le monde des entreprises lui était familier car son grand-père Georges Humann, ministre des finances, était aussi négociant, actionnaire et administrateur de sociétés¹. De plus, l'amiral Humann avait occupé, au sein du ministère, tous les postes stratégiques relatifs aux constructions navales. Chef d'état-major, en 1895, après en avoir été membre dans les années 1870 et 1880, il fut membre du Conseil Supérieur de la Marine en 1901-1902. A la même date, il était président du Conseil des Travaux dont il avait, aussi, été membre entre 1889 et 1891. Il eut, également, des rapports avec les parlementaires en étant membre du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine, aussi en 1901-1902. Qui mieux que lui pouvait réussir dans sa tâche de renseigner l'entreprise sur les besoins du ministère ?

Ces deux grands types de réseaux, provinciaux et nationaux, se sont affrontés dans les moments les plus difficiles pour la construction navale. En témoignaient, en 1871 et 1872, tous les documents revendicatifs et protestataires signés par les intéressés. Parmi les réclamants, on trouvait Cyprien Fabre², Babin³ et surtout Benjamin Normand qui dans ses *Notes et développements* du 22 janvier 1872 contre les grands groupes, pointa du doigt « l'œuvre de MM. Béhic et Péreire, les deux armateurs les plus favorisés de France ! » et leurs « perfides » attaques contre la Marine française qu'ils risquent de sacrifier « au communisme international »⁴. Le délégué des 1800 pétitionnaires contre la loi de subvention de 1866 montra la profonde aspiration de ses milieux, conservateurs et protectionnistes, contre le « libre-échange » et « les folies impériales », corollaires des « privilèges » et « monopoles » des Messageries maritimes et la Cie Générale transatlantique et de leurs chantiers navals. Parallèlement, le manifeste remis aux députés le 8 janvier 1872, demandant la protection des chantiers français, grands clients de la métallurgie française, a eu des dizaines de signataires, dont tous les chantiers navals nantais, havrais et bordelais⁵. Lorsque les subventions ont été

¹ Jacques Bresson, *Annuaire des sociétés par actions anonymes, civiles et en commandite, Paris, 1839, Bureau du cours général des actions*, p71.

² SHD BB8 2238. Manifeste de Marseille signé le 4 janvier 1870 par près d'une centaine de maisons.

³ SHD BB8 2238. Manifeste de Nantes signé le 5 mars 1870 par une soixantaine de signataires.

⁴ SHD BB8 2238. Pétition de l'industrie maritime. Développements et notes par M. Benjamin Normand, ingénieur-constructeur de navires de machines. 1872, Paris, Imprimerie administrative et des chemins de fer de Paul Dupont, p9.

⁵ SHD BB8 2238. Manifeste pour les constructions navales, signé le 18 janvier 1872.

votées et que la Marine aida le secteur par des commandes équitablement réparties de bateaux de guerre, cette gronde s'apaisa. Certains officiers de Marine, comme l'amiral de Gueydon, soutenaient les constructeurs de navires dans leurs demandes de subventions et regrettaient que l'Etat républicain privilégie les transferts d'argent vers les grandes compagnies ferroviaires¹.

Ainsi, les chantiers navals qui, dans les années 1870, étaient très majoritairement des entreprises familiales ont muté pour se mettre à niveau de leur nouvelle tâche qui était de fournir la Marine en vaisseaux de guerre. Leur composition sociologique mua, aussi, pour atteindre des standards tout à fait comparables à ceux des branches de l'industrie les plus anciennes, les plus riches et les plus capitalistiques. 1/5 de ces nouveaux cadres avaient des liens personnels ou familiaux avec les élites politiques, qu'elles soient parlementaires ou ministériels. Parfois ils ont même dépassé en modernité les plus anciennes entreprises sidérurgiques, en ayant plus de 54% de leurs administrateurs qui officiaient dans d'autres firmes, 33% d'administrateurs ingénieurs et 26% d'administrateurs financiers.

2. La sidérurgie et la mécanique. Des élites surpuissantes et une élite en renouveau

a. La grande bourgeoisie nationale et la sidérurgie

Les entreprises sidérurgiques, plus anciennes, étaient toutes déjà intégrées dans des réseaux bourgeois nationaux. Les interconnexions dans les réseaux sociaux, familiaux et relationnels qui contrôlaient ces entreprises étaient déjà solidifiées, de longue date. Le cas des Schneider, autour du gérant et du conseil de surveillance du Creusot, était sans doute le plus ancien, le plus abouti et le plus emblématique². Le gérant de 1871 à 1875, Eugène I Schneider, était le véritable fondateur de la dynastie à cause de ses pratiques matrimoniales de recherche d'unions systématiques avec des nobles³, des hommes politiques et des grands industriels et financiers. Commencant sa carrière dans la banque Seillière⁴, il s'inséra avec son frère Adolphe

¹ Discours d'ouverture prononcée par le vice-amiral comte de Gueydon à l'assemblée du lundi 19 février 1877 de la société des études maritimes et coloniales, *Revue maritime et coloniale*. Tome 53. 1877, p152.

² Antoine de Badereau, « La fonction de directeur au Creusot sous les Schneider jusqu'au début du XXe siècle », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 2 janvier 2001, p13.

Henri Coston, *op. cit.*, p500-512.

Monique de Saint Martin, « Une grande famille », *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 31, janvier 1980. Le capital social, p7.

³ Gérard Rousset Charny, « Ernest Samson et Eugène II Schneider : un architecte et son commanditaire », dans *Les Schneider, le Creusot. Une famille, une entreprise, une ville (1836-1960)*, 1995, Musée d'Orsay, Fayard, Paris, p94.

⁴ Monique de Saint Martin, « Des maîtres de forges à la présidence du CNPF : une nouvelle figure de patricien ? », dans Claude Petitfrère (dir.) *Construction, reproduction et représentation des patriciats urbains de l'antiquité au XXe siècle*, p. 347-359.

dans l'industrie minière et sidérurgique en 1833¹, puis, en 1837, il épousa une noble et devint député de 1854 à 1870 et ministre de Napoléon III. Sa sœur Marie Schneider épousa le général Charles Faÿ et son petit-fils Jacques Schneider, ingénieur et président des mines de Douchy, épousa la fille du député Charles Bourlon de Rouvre.

L'autre sœur d'Eugène I, Clémence Schneider, épousa Jules Pierrot-Deseilligny², donnant une descendance qui fit beaucoup pour le renforcement politique et matrimonial du clan Schneider. Les deux fils qui en naquirent étaient Alfred Pierrot-Deseilligny et Gustave Pierrot-Deseilligny. Alfred, l'aîné, a été directeur des forges du Creusot, puis devint député et ministre à partir de 1871. Il prit pour épouse sa cousine Félicie, la fille de son oncle Eugène Schneider et sœur d'Henri Schneider. La troisième génération, comptant un nombre d'héritiers importants, nécessitait ce genre de mariage pour limiter la dispersion du capital de l'entreprise. De son côté, son frère Gustave épousa Pauline Mazerat, fille d'Adrien Mazerat, secrétaire particulier d'Eugène, élevé au sein du clan du banquier Jacques Laffitte et cousin du député Louis François Mazerat.

Cependant, après 1875, la gérance ne revint à aucun de ces descendants, mais alla directement au fils d'Eugène I^{er}, Henri Schneider, cogérant en 1867 et gérant *de facto* en 1870³, conseiller général de Saône-et-Loire, maire du Creusot de 1871 à 1896 et député boulangiste de 1889 à 1898, aussi administrateur de la Cie des chemins de fer d'Orléans et régent de la Banque de France. En plus de ses postes, ce furent les mariages d'Henri qui eurent les postérités les plus importantes. Il épousa successivement deux sœurs Zélie Asselin, en 1863, puis sa cadette Eudoxie Asselin, en 1872. De son premier mariage, il eut Constance Schneider qui se maria en 1887 avec un officier de cavalerie, le marquis Pierre de Chaponay et aussi Eugène II, cogérant en 1896⁴, puis gérant et député à partir de 1898⁵. De son second lit, Henri eut trois filles, toutes bien mariées avec des nobles⁶. Zélie Schneider épousa, en 1896, l'officier comte Gérard de Ganay ; Marguerite se maria avec le général Paul Sauvage de Brantes ; et Marie-Madeleine Schneider épousa, en 1901, Jacques Le Clerc, 7^e marquis de Juigné⁷ qui devint député de la

¹ Schneider et Cie. *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. 1914, Imprimerie générale Lahure, Paris, pVI.

² *Le Petit journal*. 1872-01-18, p2.

³ Antoine de Badereau, « La fonction de directeur au Creusot sous les Schneider jusqu'au début du XXe siècle », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 2 janvier 2001, p15.

⁴ Léon Guillet, « Notice biographique, Eugène Schneider (1868-1942) », *Revue de la métallurgie* n° 5, mai 1943, p156.

⁵ Hervé Joly, *op. cit.*, p83.

⁶ *Id.*, p84.

⁷ *La Revue Mondaine : Hebdomadaire, littéraire et artistique*. 3 Novembre 1901. p8.

Loire-Inférieure en 1906. Eugène II épousa Antoinette de Rafélis de Saint-Sauveur, fille d'officier et noble de son état. L'organisation familiale des Schneider correspondait plus à un réseau qu'à un clan, comprenant tous les sous-groupes des élites françaises dominantes de la fin du XIX^e siècle, avec la grande aristocratie et les élites industrielles sidérurgiques et minières.

Le conseil de surveillance et la direction générale de l'entreprise creusotine se peuplèrent d'hommes de cette envergure dont un certain nombre étaient aussi administrateurs des CAG. On y trouvait donc les trois financiers Charles Demachy, le baron Jean de Neuflize et le baron François Seillière¹. S'y trouvaient également l'industriel Humbert de Wendel et l'ingénieur des mines et directeur général Maurice Geny qui était cousin de Schneider par sa mère². Y siégeaient également d'autres hommes qui administraient aussi d'autres fournisseurs de la Marine, tels le baron Amédée Girod de l'Ain, administrateur de Commentry-Fourchambault, l'ingénieur du génie maritime Maurice Bernard de Courville, le capitaine de frégate Henri de Freycinet, le marquis de Chasseloup-Laubat et le comte Lionel Tallepié de Bondy qui étaient aux CAG ainsi que le comte Albert Armand, aussi administrateur des FCM. En plus de cela, se rajoutèrent d'autres transfuges de la Marine, tels le lieutenant de vaisseau Comte Robert de Vogüé ou l'ingénieur du génie maritime François Joseph Barba, ancien membre de la Commission de Gâvres, en 1876.

Autre grande entreprise tenue par une famille, Holtzer et Cie, présentait des singularités. Tout débuta avec Jacob Holtzer, un ouvrier alsacien devenu maître des forges à Saint-Étienne. Grâce à ses deux enfants, il réussit à poser les premiers jalons d'une structure réticulaire formée autour des familles protestantes et républicaines Holtzer et Dorian³. Sa fille Caroline et son fils Jules firent tous les deux de très importants mariages. Caroline épousa, en 1848, Pierre-Frédéric Dorian⁴, un protestant⁵ d'origine cévenole, possédant une usine de fabrication de faux et de faucilles, très influencé par le saint-simonisme⁶. Républicain déclaré, proche de Gambetta, Jules Favre et de Jules Simon, il fut ministre des Travaux Publics du gouvernement de Défense

¹ Henri Coston, *op. cit.*, p518-521.

² Antoine de Badereau, « La fonction de directeur au Creusot sous les Schneider jusqu'au début du XXe siècle », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 2 janvier 2001, p17.

³ Edwige Praca, Madeleine Souche, « Industrie métallurgique et protestantisme : l'exemple des hauts-fourneaux de Ria 1859-1909 » in : Acteurs, tendances et contestations de l'économie contemporaine en Méditerranée Occidentale (XIXe-XXe siècles), Domitia n°5, Université de Perpignan, octobre 2004, p. 73-107.

⁴ *Le Panthéon de l'industrie*. 18^e année. Octobre 1892. N° 908, p305.

⁵ *Le barbare, l'étranger: images de l'autre : actes du colloque organisé par le CERHI* (Saint-Etienne, 14 et 15 mai 2004), publiés par Didier Nourrisson, Yves Perrin, Travaux du Centre de Recherche en Histoire de l'Université de Saint-Etienne, Volume N°2, Publications de l'Université de Saint-Etienne Jean Monnet, p239.

⁶ Noël Jouenne. *De l'utopie à la réalité : la manufacture de faux et de faucilles Dorian-Holtzer à Pont-Salomon*. Recherche financée par la ville de Pont-Salomon sur fonds FEDER, p23.

Nationale, acquérant le statut de « chef vénéré » des républicains de la Loire. Représentant de la communauté protestante et de ses vertus morales de travail, il partagea la direction de Holtzer et Cie avec son beau-frère Jules Holtzer qui se maria, lui, avec la fille de Jean-Baptiste Boussingault¹, ingénieur des mines de Saint-Étienne, en poste à Firminy.

Les deux mariages des enfants de Jacob eurent un sens très profond pour l'entreprise. La branche issue de Jules fut composée d'ingénieurs techniciens impliqués de près dans la gestion industrielle de l'entreprise et resta en contact avec les métallurgistes de la Loire², tandis que l'engance de Caroline est restée très liée au monde des élites parisiennes, autant politiques que culturelles, jouant ainsi un rôle important dans les relations avec la Marine.

Les fils de Jules Holtzer, Louis et Marcel Holtzer, étaient des ingénieurs. Le second eut une belle carrière industrielle comme gérant de Holtzer et Cie et comme administrateur d'autres sociétés³. En 1907, à la mort de Ménard-Dorian, il géra seul la société. Il fit un bon mariage en 1896 avec Marguerite Pelet⁴, la fille du directeur des Mines, Hauts-fourneaux et Forges de Ria, Emilien Pelet⁵, devenu directeur des aciéries d'Unieux après février 1910. L'ensemble des cadres de l'entreprise avait adopté ces comportements sociaux, notamment entre trois hommes et leurs familles. Auguste Théophile Kopp, directeur des Forges de Ria, mandataire des sociétés Holtzer, maria sa fille à l'ingénieur centralien, Paul-Louis Duthu qui officia à Firminy en 1873⁶ et aux aciéries d'Unieux en 1887⁷.

Parallèlement à cela, la descendance de Caroline Holtzer, elle aussi, s'affirmait. Elle eut deux fils, Daniel et Charles Dorian, qui furent tous les deux députés de la Loire⁸ et une fille, Aline Dorian, une salonnière protectrice des arts, renommée dans le milieu républicain⁹. Cette dernière épousa Paul Ménard-Dorian, aussi fils d'une famille de riches métallurgistes

¹ Edwige Praca, Madeleine Souche, *op. cit.*, p. 73-107.

² *Annales de la Société impériale d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire*, Société d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire, Société impériale d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire, Saint-Etienne, 1872, p8.

Annales de la Société impériale d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire, Société d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire, Société impériale d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire, Saint-Etienne, 1913, p6.

³ *Bulletin de l'Association amicale des anciens élèves de l'École des mines de Paris*, mars-avril 1916.

⁴ Edwige Praca, Madeleine Souche, *op. cit.*, p. 73-107.

⁵ Edwige Praca, « Les Pams, une "notable famille de commerçants roussillonnais", XVIIIe-XXe s », *La Clau* n°1, Perpignan, 1998, p.63-94.

⁶ Edwige Praca, Madeleine Souche, *op. cit.*, p. 73-107.

⁷ Léon Guillet, *Revue de Métallurgie* 1922, N° 1 Janvier 1923

⁸ *Loire : dictionnaire, annuaire et album*. Paris, 1899, Henri Jouve.

⁹ Noël Jouenne, *op. cit.*, p24.

protestants¹, député que l'on a vu précédemment pour son rôle dans les budgets de la Marine, « républicain de race et de tradition », anticlérical et radical de gauche, dont Léon Daudet qui le fréquenta pendant dix ans témoigna de son fanatisme². Qualifié de « grand protecteur de la tribu Clemenceau » par l'*Action Française*³, tant il fut proche de lui⁴ et de Pelletan, il fut député de 1877 à 1893 et chef de cabinet de son beau-père Pierre-Frédéric Dorian lorsque celui-ci était ministre des Travaux Publics⁵. En 1876, à la mort de ce dernier, Paul Ménard-Dorian devint seul gérant des usines d'Unieux de J. Holtzer et Cie⁶, fonction qu'il cumula avec la présidence du conseil d'administration des Etablissements Panhard-Levassor⁷.

La fille qu'il eut avec Aline, Pauline Ménard-Dorian, épousa donc en 1894 Georges Victor Hugo⁸ et reprit l'activité de salonnière de sa mère, recevant Zola, Daudet, les frères Goncourt⁹, Considérant, Georges Clemenceau et ses deux jeunes frères Albert et Paul¹⁰ et Lockroy¹¹ qui était un admirateur du « brave homme » qu'était Ménard-Dorian¹². Tout ce monde se fréquentait assidument¹³ et parfois au château Dorian¹⁴. Charles Dorian, lui, épousa une princesse russe et son unique fille, Dora Charlotte, se maria à deux reprises dans les milieux républicains. La première fois, ce fut en 1895 avec Jean Ajalbert¹⁵, avocat et écrivain dreyfusard, proche de Georges et Paul Clemenceau et d'Aristide Briand. Après son divorce, elle épousa, la seconde fois en 1901, le peintre Georges Victor Hugo, petit-fils de Victor Hugo et beau fils d'Édouard Lockroy¹⁶ qui avait épousé la veuve de Charles Hugo¹⁷. Lockroy aussi venait de divorcer de la propre cousine de la mariée, Pauline Ménard-Dorian.

¹ Edwige Praca, Madeleine Souche, *op. cit.*, p. 73-107.

² Léon Daudet. *Souvenirs des milieux littéraires, politiques, artistiques et médicaux*. Nouvelle Librairie Nationale, 1920 (I à IV), p14.

³ *L'Action française : organe du nationalisme intégral*. 1914-05-24, p1.

⁴ *L'Action française : organe du nationalisme intégral*. 1909-05-27, p1.

⁵ Edwige Praca, Madeleine Souche, *op. cit.*, p. 73-107.

⁶ *Archives commerciales de la France : journal hebdomadaire*. 1877-01-28, p4. Par acte du 10 juillet 1876.

⁷ *Gil Blas*. 1907-04-17, p1.

⁸ Edwige Praca, Madeleine Souche, *op. cit.*, p. 73-107.

⁹ Edmond de Goncourt et Jules de Goncourt. *Journal des Goncourt : Mémoires de la vie littéraire*. Bibliothèque-Charpentier, 1896 (6^e mille) (Tome neuvième : 1892-1895, p. 297-383), p303.

¹⁰ Léon Daudet, *Souvenirs des milieux littéraires, politiques, artistiques et médicaux*. Nouvelle Librairie Nationale, 1920 (I à IV), p14.

¹¹ *Id.*, p18.

¹² Édouard Lockroy, *Au hasard de la vie : notes et souvenirs*. 1913, Grasset, Paris, p201.

¹³ Edmond de Goncourt et Jules de Goncourt. *Journal des Goncourt : Mémoires de la vie littéraire*, Bibliothèque-Charpentier, 1895 (5^e mille) (Tome huitième : 1889-1891, p75).

¹⁴ Renaud Aulagner, *Le Château Dorian, grandeur et décadence d'un chef-d'œuvre Second-Empire*, 1994, p11.

¹⁵ Edmond de Goncourt et Jules de Goncourt. *Journal des Goncourt : Mémoires de la vie littéraire*. Bibliothèque-Charpentier, 1896 (6^e mille) (Tome neuvième : 1892-1895, p. 297-383), p303.

¹⁶ Léon Daudet. *Souvenirs des milieux littéraires, politiques, artistiques et médicaux*. Nouvelle Librairie Nationale, 1920 (I à IV), p18.

¹⁷ *Journal du dimanche : littérature, histoire, voyages, musique*. 1893-09-17, p2.

Ainsi, les Dorian-Ménard furent le fruit de l'alliance de deux groupes élitaires pour contrôler une entreprise familiale de production d'armes navales : d'une part, la bourgeoisie culturelle, salonnrière, anticléricale et républicaine parisienne, très influente dans les milieux politiques et d'autre part, la nouvelle classe des ingénieurs gestionnaires et administrateurs. Ils réunirent, donc, l'excellence technologique et les relations humaines nécessaires pour être des fournisseurs de la Marine. Leur réseau, alors que Holtzer et Cie n'avait pas de conseil d'administration, compta un ministre de la Marine, Lockroy ; un rapporteur du budget de la Marine, Ménard-Dorian et aussi Paul Clemenceau, à la fois ingénieur-conseil chez Schneider, directeur de la Compagnie française Nobel entre 1906 et 1914¹, administrateur de la Sté Centrale de Dynamite et membre, en 1913-1914, de la Chambre syndicale du Matériel de Guerre, sans oublier son frère Georges.

Les forges de Denain et Anzin, elles, en plus de bénéficier de soutiens politiques de leurs actionnaires qu'étaient Jean Casimir-Périer, Adolphe Thiers et Gaston d'Audiffret-Pasquier, ont appartenu à un puissant réseau familial. Dans leur conseil d'administration, on trouvait Joseph et Edouard Naud, d'une famille de financiers qui administraient aussi le Comptoir central de crédit. Edouard fut vice-président du conseil d'administration et Joseph en fut le président. Denain et Anzin était aussi administré par Robert de Nervo qui, comme nous l'avons souligné, jouait aussi un grand rôle dans les chantiers fournisseurs de la Marine. Ses deux fils, le baron Léon et Jean, devinrent aussi administrateurs, le premier étant ingénieur centralien. Leur oncle Léon Talabot et leur cousin le baron Fortuné de Vaufreland étaient aussi administrateurs de Denain et Anzin. Les centraliens étaient importants pour l'entreprise car on trouvait, aussi, comme administrateurs Samson Jordan et Charles Courtin, tous deux issus de cette école. La famille des banquiers Naud trouva, aussi, une place avec Joseph et Edouard qui furent, respectivement, président et vice-président de Denain et Anzin². Cependant la plus puissante famille du conseil d'administration de Denain et Anzin était les Kolb-Bernard. D'abord, Charles Kolb-Bernard, parlementaire monarchiste, président de la société de 1885 à 1888, ensuite André Bernard, apparenté à la famille de son épouse, administrateur en 1885 et président de 1909 à 1913 et enfin Gustave Kolb-Bernard, fils de Charles, ingénieur chez Denain-Anzin depuis 1876 et administrateur à partir de 1890³.

¹ Michael Stephen Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France, 1800-1930*, p235.

² Odette Hardy-Hémery, « Le pouvoir dans l'entreprise : actionnaires et dirigeants dans les sociétés du Nord, 1880-1960 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 2001/4 (n°48-4), p86-88.

³ Hervé Joly, *op. cit.*, 2008, p108.

On rencontrait de pareils hommes au conseil d'administration de Châtillon-Commentry qui était administrée par la famille Darcy, descendante d'Hugues-Iéna Darcy, ancien préfet qui resta président du conseil d'administration jusqu'en 1876. Son fils Henry Darcy, également préfet monarchiste, prit sa suite au conseil d'administration et devint président en 1888. D'autres familles étaient bien présentes au conseil d'administration de Châtillon-Commentry. Henri Germain, administrateur de 1880 à 1903 vit son gendre, le baron Georges Brincard¹, siéger à ses côtés à partir de 1900. La famille Basset avait Jules Adrien Basset, administrateur de 1865 à 1891 et président de 1876 à 1887 ; Adolphe Basset, administrateur de 1891 à 1899 ; et le fils de Jules Adrienn, le général Henry Basset, administrateur de 1906 à 1909. La famille Brame y avait Édouard Auguste Joseph, ingénieur des ponts et chaussées, administrateur de 1870 à 1888 et Paul Brame, administrateur de 1895 à 1909. Les Viellard, eurent au conseil d'administration, Armand Viellard, administrateur de 1898 à 1906, et son neveu, par alliance, Jean Maitre qui lui succéda à partir de 1906². Les ingénieurs des mines étaient au nombre de trois, avec comme directeur Charles-Romain Lan et Léon Lévy également président de la Chambre syndicale du matériel de guerre et vice-président du Comité des Forges ; ainsi qu'Edmond Guérin qui fut administrateur. Les liens avec la Marine étaient dérisoires puisque l'administrateur Jean Maitre, le seul à en avoir, était frère d'un simple enseigne de vaisseau.

La Société de Commentry-Fourchambault et Decazeville vit une famille d'ingénieurs italo-alsaciens, les Saglio, s'y fixer. Alfred Saglio, l'ingénieur des mines et officier d'artillerie en a été le directeur, fonction reprise par son cousin Henry Saglio. La famille était très liée par des mariages au monde des officiers polytechniciens, mais également à celui des autres entreprises minières ou métallurgiques, comme les Forges d'Audincourt où Camille Saglio était le directeur et à celui de la finance, avec l'agent de change³ et attaché au ministère du Commerce, Jean-Fernand Saglio. L'entreprise, fournisseuse de la Marine, pouvait compter au sein de l'administration un membre éminent, l'ingénieur du génie Maritime, Victor Saglio, directeur des constructions navales de Toulon en 1898 puis directeur de l'établissement de la Marine à Indret entre 1891 et 1897⁴ et frère du lieutenant-colonel d'artillerie, Paul Saglio. L'entreprise avait pour directeur général, Henri Fayol, entre 1888 et 1908⁵, date à laquelle il

¹ Henri Coston, *op. cit.*, p261-265.

² Hervé Joly, *op. cit.*, p121-123.

³ J.O.R.F/L – D du 4 juin 1890. Décret du 3 juin 1890 du ministre des finances.

J.O.R.F/L – D du 10 avril 1896. Décret du 8 avril 1896 du ministre des finances.

⁴ SHD BB8 995. Délégation des ports. Indret. 63e séance du 25 septembre 1896. Audition du directeur des constructions navales et directeur de l'établissement de la marine Indret, M. Saglio.

J.O.R.F/L – D du 25 janvier 1898. Décision du 23 janvier 1898 du président Félix Faure.

⁵ Henri Coston, *op. cit.*, p220-221.

quitta ce poste pour devenir administrateur. Elle compta aussi d'autres familles et d'autres hommes de grande compétence. On y trouvait Louis, Maurice et Auguste de Mieulle, le premier ayant été président à partir de 1903 ; Alfred et Jean de Sessevalle ; Edmond et Louis Rambourg ; Emile Boigues, fils et neveu des fondateurs de la société ; l'ingénieur des mines Stéphane Mony, affilié à un autre administrateur, M. Flachet et la famille Benoist d'Azy, représentée, entre autres, par le comte Denis. De plus, elle intégra l'ingénieur centralien Henri Rémaury, l'ingénieur des mines baron Paul Hély d'Oissel et le banquier Paul Bourlon de Sarty.

Des phénomènes semblables se retrouvaient chez Marine et Homécourt qui n'était pas initialement une entreprise familiale, mais les administrateurs firent tout pour y impliquer leurs familles. L'ingénieur des ponts et chaussées Adrien de Montgolfier était gendre du député et administrateur de Firminy, Jean-Claude Verpillieux. Il devint directeur général de Marine et Homécourt de 1874 à 1908, en remplacement des fondateurs Hippolyte Pétin et Jean-Marie Gaudet qui étaient, respectivement, négociant et industriel. Il nomma son gendre, le comte Jehan de Saint-Genys, administrateur dès 1898. Léon Molinos, lui, ingénieur centralien, devenu président de 1900 à 1914, a permis aussi, en 1907, la désignation de son gendre, le comte André Walewski. Le vice-président du conseil d'administration Florent Guillain, aussi président de Thomson Houston, fit entrer son fils Armand au conseil, en 1912¹. Outre les familles, les ingénieurs entrèrent également dans l'entreprise, tels les ingénieurs des mines Paul de Kermaingant et Théodore Laurent qui devint directeur adjoint en 1908², puis directeur en 1911³, en plus d'être président et administrateur de 51 sociétés dont trois banques⁴. Cette entreprise attirait aussi les militaires comme le colonel d'artillerie et polytechnicien Emile Rimailho, coinventeur du canon de 75 Mle 1897 et du canon de 155 court Mle 1904 TR. En février 1913, il devint directeur de l'usine à Saint-Chamond de Marine et Homécourt. Les banquiers n'en furent pas absents, non plus, avec le vice-président Georges Brolemann, Auguste Sévène, Ferdinand Guérin et Oscar Galline qui représentait la banque protestante.

Contrairement à toutes ces sociétés, l'entreprise Marrel frères resta complètement familiale. La fratrie des sept garçons, menée par Jean-Baptiste Marrel aussi administrateur des SFCM, conserva toujours le contrôle sur la direction et l'administration de l'entreprise. Cela ne

¹ Hervé Joly, *op. cit.*, p132.

² *Id.*, p193.

³ Jacques Saint-Germain (Dir.), *Théodore Laurent : L'industriel, l'homme*. 1955, Impr. de G. Malochet, Paris. Philippe Mioche et Jacques Roux, *Henri Malcor : Un héritier des maîtres de forge*, 1988, Editions du CNRS, Paris.

⁴ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent: Stratégies et pratiques de l'UIMM 1901-1950*, 2007, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, p23.

l'empêchait pas de marier les femmes de la famille à des hommes d'importance comme Marie Marrel qui fut mariée au directeur-fondateur des forges de Firminy François-Félix Verdié, ni de faire appel à certaines compétences comme celle de l'ingénieur des mines Louis Baclé, administrateur de la Chambre syndicale du Matériel de Guerre.

Les Aciéries de Firminy donnèrent à voir une ascension sociale, ce qui était devenu très rare dans la métallurgie. François-Félix Verdié, fils d'un ouvrier et ancien ouvrier lui-même, arriva à la tête de cette entreprise en 1867¹. Il compta dans son conseil d'administration un homme au parcours similaire, Jean-Claude Verpilleux². Cependant, son entreprise n'échappa pas aux phénomènes qui touchèrent les autres avec la mise en place de réseaux familiaux et le recrutement d'hommes compétents pour gérer l'accroissement de l'activité productive. Le fils de François-Félix Verdié devint administrateur en 1888, épousant une femme de la famille de l'administrateur de la société, M. Poyton. De même, l'administrateur et négociant Emile Ferrouillat maria sa fille au frère de l'administrateur Lucien Souchon. L'entreprise recruta aussi des banquiers comme André Vincent ou Léon Desjoyeaux, directeur du Crédit lyonnais et des transfuges de la Marine, comme le lieutenant d'artillerie de Marine, Marcel Dumuis, qui devint directeur, à partir de 1910, à la place d'Adolphe Hugot qui avait « hérité » de ce poste qui était, déjà, occupé par son père³.

Les Aciéries de Saint-Etienne, fondées par l'ingénieur Charles Barrouin virent presque tous leurs administrateurs devenir apparentés en 1913. A cette date on trouvait au conseil d'administration de cette entreprise, le président et ingénieur polytechnicien Charles Cholat et son fils, Pierre, tout comme l'autre président le banquier Edouard Aynard et son fils René et son gendre Charles Jonnart.

On pouvait constater, donc, que les fournisseurs de la Marine appartenant à la branche de la métallurgie étaient aussi très modernisés sur le plan sociologique car les fondateurs négociants n'en représentaient que le 1/5 des effectifs des cadres dirigeants alors que les ingénieurs et financiers, en cumulé, avoisinaient les 50% et que 47% des administrateurs étaient aussi administrateurs et présidents d'autres entreprises.

¹ *Annales de la Société impériale d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire*, Société d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire, Société impériale d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire, Saint-Etienne, 1917, p11.

² *Notice sur Claude Verpilleux. Ingénieur-mécanicien à Rive-de-Gier (Loire)*. Saint-Etienne, 1875, Théodore frères, p5.

³ Hervé Joly, *op. cit.*, p150.

b. *Les fournisseurs de mécanique et leur élite d'ingénieurs*

Chez les fournisseurs de la Marine en produits mécaniques, les réseaux engagés étaient beaucoup plus divers car on trouvait aussi bien de vieilles, riches et puissantes familles que des hommes nouveaux, entrepreneurs, plein d'énergie. Ainsi, si les *homines novi* avaient quasi disparu des branches des constructions navales et de la sidérurgie, ils pouvaient encore exister dans les industries mécaniques, légèrement moins capitalistiques que les deux autres. Pour le reste, même les petites entreprises qui se transmettent dans la famille, comme Farcot et fils, virent la nécessité d'avoir des hommes formés. Marie-Joseph Farcot laissa, donc, à son fils l'ingénieur centralien Jean Joseph Farcot la direction de la société, tout comme Romain Thirion fut secondé par son fils Antoine, pour les établissements A. Thirion et fils¹.

La prise du pouvoir par des ingénieurs initialement étrangers aux groupes était particulièrement visible dans le cas de Cail où les gendres du fondateur prirent le pouvoir. Jean-François Cail, fils d'un très modeste charron, entra dans l'entreprise du chimiste et mécanicien Charles Derosne et y gravit tous les échelons au point de devenir l'associé du patron, puis seul directeur² jusqu'en 1871 et de devenir un grand bourgeois³. Voulant transformer l'entreprise en une société familiale, il plaça son frère Jacques à la tête de la succursale de Denain⁴ et s'efforça de marier son fils et ses deux filles « selon ses intérêts donc aussi les leurs ». Son fils Alfred Cail⁵ épousa la nièce du député monarchiste Émile Aymé de La Chevrelière et devint cogérant, avec son père, en 1870⁶ puis unique gérant de Cail et Cie⁷ après 1871⁸. Sa fille aînée Célinie Marguerite, née de son premier mariage, fut donnée à Alexandre Halot, un de ses proches collaborateurs, recruté dans l'établissement de la Marine d'Indret, et qui devint son associé⁹. Sa seconde fille, Louise Céline Cail, épousa en 1856 Charles Hebert, agent de change et fils de

¹ Comité français des expositions à l'étranger, *op. cit.*, Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911, p87.

² *Les dossiers documentaires de l'espace pédagogique du patrimoine industriel de Poitou-Charentes : L'ascension sociale de Jean-François Cail*, p3.

³ *Id.*, p4 et p7. Fortune de 28 millions de Fr de l'époque.

⁴ Julien Turgan, *Les usines françaises, Tome II. Etablissements Derosne et Cail*, 1865, Paris, Michel Lévy frères, p18.

⁵ Toasts portés au banquet donné par M. J.-F. Cail, le 25 avril 1869 à ses collaborateurs, aux délégués des ouvriers de ses ateliers et à ses amis, à l'occasion de ses nominations au grade de Commandeur du Méjidié, par S. A le Khédivé d'Égypte et à celui d'officier de l'ordre de Léopold par S. M le Roi des Belges, 1869, p29.

⁶ Frédéric Barbier et Jean-Pierre Daviet, *Le patronat du Nord sous le Second Empire: une approche prosopographique*. 1989, Droz, Genève, p107.

⁷ Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel, J. Baudry Editeur, décembre 1878, p189-190.

⁸ Anne Callite, « Cail, constructeur de locomotives », *Revue du Nord*, tome 75, n°300, Avril-juin 1993. Histoire économique et sociale, p348.

⁹ Julien Turgan, *Les usines françaises, Tome II. Etablissements Derosne et Cail*, 1865, Paris, Michel Lévy frères, p18.

Jacques Hébert, maire du 3^e arrondissement de Paris¹. Tous les deux eurent la possession et la gestion de l'entreprise. Là encore, leur fille unique, Marie Hébert, était la seule héritière et fit gérer l'entreprise par son époux Émile Solacroup, avec qui elle se maria en 1877².

Par ce mariage, la direction de l'entreprise passa entre les mains d'un représentant d'un corps de l'État puissant car Émile Solacroup était un ingénieur des ponts et chaussées, tout comme son père Antoine Émile Solacroup, directeur de la compagnie de chemin de fer d'Orléans³, intéressé et connaisseur de la principale activité de l'entreprise qui était la construction de locomotives. La société continua d'ailleurs dans cette voie puisque les deux fils d'Émile et de Marie, Charles et Jean Virgile Solacroup, à l'exemple de leur père, étaient des ingénieurs des mines⁴. Le premier a été collaborateur dans la constitution et à la gestion de la société des Hauts-fourneaux et Aciéries de Caen⁵. Le second entra chez Marine et d'Homécourt⁶. Grâce au mariage de leur jeune sœur, Marie Louise Solacroup, avec un jeune officier saint-cyrien François Huet, fils de l'inspecteur des ponts et chaussées, Charles Edmond Huet, l'entreprise noua des liens dans l'administration.

De plus, lorsque la société se transforma en SFCM, le nouveau conseil d'administration intégra des hommes sans aucun lien avec la famille, tels l'ingénieur des mines Alphonse Parran, l'ingénieur des ponts et chaussées Julien Barois, l'ingénieur centralien Alfred Bougault et le polytechnicien Maurice Bernard. Cette politique fut bien fructueuse car le colonel d'artillerie Charles Ragon de Bange qui fut directeur de 1882 à 1889 inventa le système de fermeture de culasse de Bange, qui fut intégré dans l'artillerie produite par l'entreprise pour la Marine⁷. Son conseil d'administration accueillit, surtout, une dizaine de banquiers dont Edouard Hentsch, président des ACL et son frère Albert, qui avait épousé une des filles de l'administrateur Gustave Girod. Il intégra aussi un nombre impressionnant d'hommes qui avaient des liens avec d'autres fournisseurs de la Marine ayant travaillé avec celle-ci. Peuvent

¹ *Les dossiers documentaires de l'espace pédagogique du patrimoine industriel de Poitou-Charentes : L'ascension sociale de Jean-François Cail*, p11.

² Robert Le Chatelier, *Bulletin de l'Association amicale des anciens élèves de l'École des mines de Paris*, février 1916.

³ *Annuaire Chaix-Annuaire officiel des chemins de fer, M. Petit de Coupray (Dir.), Paris, Chaix et Cie, 1852-1853*. p103. Le chef de l'Exploitation est l'ingénieur des ponts et chaussées, Solacroup. La Presse, 08 février 1871, p1.

⁴ Bertrand Ogereau, *Histoire des deux Emile Solacroup*, Paris, 1998, Cercle des Pyramides, p65. Généalogie des Solacroup.

⁵ Robert Le Chatelier, *Bulletin de l'Association amicale des anciens élèves de l'École des mines de Paris*, février 1916.

⁶ Theodore Laurent et E. Damour, *Bulletin de l'Association amicale des anciens élèves de l'École des mines de Paris*, février 1916.

⁷ *Livre d'Or de l'Exposition Universelle de Paris 1889. Centenaire de la Révolution française*. 6 Mai 1889 - 31 Octobre 1889. Anciens Etablissements Cail.

être cités en exemple Robert de Nervo, Jean-Baptiste Boissonnas, Emile Laveissière, M. Mignon, Paul Teissonnière et Gustave Girod tous venant des ACL ; Joseph Laveissière et Jules Rostand des CAG ; Ferdinand Guérin et M. Joannard de Marine et Homécourt ; Jean-Baptiste Marrel de Marrel frères ; Denfert-Rochereau et Eugène Puerari de Fives-Lille ; André Bernard de Denain et Anzin ; Jules Cambefort¹ et Lucien Souchon des forges de Firminy, Lucien Bordet de Chatillon-Commentry et de la Société centrale de dynamite et enfin le conseiller d'Etat Pierre Marquès di Braga, membre de la Commission de la comptabilité du matériel de la Marine en 1884.

La SCB, elle, était possédée par une famille, les Gouïin, autrement plus ancienne, élitiste et puissante². Originaires de Bretagne et fermement catholique, cette famille de banquiers, métier que certains membres de la famille continuaient d'exercer à Nantes³, vit un de ses fils, Ernest Gouïin, fonder cette société et la diriger de 1871 jusqu'à sa mort en 1885⁴. Cet homme était à lui seul le synonyme de l'élite économique. Il l'était par ses fonctions car ce polytechnicien spécialiste des machines à vapeur⁵ fut à la fois régent de la Banque de France, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris et administrateur de sociétés. Pour rendre sa famille encore plus puissante, Ernest Gouïin contracta un mariage inédit dans la famille. Il épousa Mathilde Rodrigues-Henriques, fille du baron Abraham-Édouard Rodrigues-Henriques⁶, bénéficiant de l'argent et des relations de son beau-père⁷, en même temps qu'il entra dans les activités bancaires en devenant administrateur de la BPPB⁸. Par cette alliance, les Gouïin entrèrent dans la parentèle de la majorité des familles de la grande banque juive, dont les d'Eichthal, car la fille du baron, Cécile Rodrigues-Henriques était mariée au baron Gustave d'Eichthal, frère du banquier Adolphe d'Eichthal⁹, eux-mêmes, proches des milieux saint-simoniens des Péreire¹⁰. Les enfants d'Ernest Gouïin, par leurs mariages respectifs, renforcèrent le réseau familial de façons diverses.

¹ Henri Coston, *op. cit.*, p126.

² Henri Coston, *op. cit.*, p279-280.

³ J.O.R.F/L – D du 27 janvier 1877. Décret du 22 janvier 1877, sur proposition de Léon Say.

J.O.R.F/L – D du 6 décembre 1885. Décret du 5 décembre 1885 du ministre des finances.

J.O.R.F/L – D du 3 octobre 1891. Décret du 2 octobre 1891 du ministre des finances Rouvier.

⁴ J.O.R.F/L – D du 14 mai 1874. Décret de McMahon du 7 mai 1874.

⁵ Gouïin, Louis Le Châtelier, *Recherches expérimentales sur les machines locomotives*, 1845, Paris, Librairie scientifique-industrielle L. Mathias (Augustin).

⁶ Jean Monville (Collaboration de Xavier Bezançon), *op. cit.*, p15.

⁷ Denis Woronoff, *op. cit.*, p263.

⁸ *Annuaire de la finance, banque, bourse et professions qui s'y rattachent*. 1893, Paul Sevin, Paris, p121.

⁹ Henri Coston, *op. cit.*, p200-203.

¹⁰ Hervé Le Bret (Dir.) *Les frères d'Eichthal*. 2012, PUPS, Paris. Préface de Dominique Barjot, p11-12.

Sa fille Fanny Gouïin épousa Georges Guiard, ingénieur des ponts et chaussées. Le rôle de Fanny était clairement d'introduire dans la famille des ingénieurs et des cadres industriels. Sa fille fit comme elle puisqu'elle prit pour mari l'inspecteur des ponts et chaussées Edmond Théodore Lorieux, fils de l'ingénieur des mines, Edmond Marie Lorieux, et qui devint administrateur de plusieurs sociétés du groupe Batignolles. Les Lorieux étaient une famille d'ingénieurs nantais qui avaient un lien avec la Marine, notamment avec l'ingénieur du génie maritime, Jules Marielle, membre du Conseil d'Amirauté en 1876 et du Conseil des Travaux entre 1879 et 1885. Le fils d'Ernest Alexandre, Jules Gouïin, en plus de lui succéder à la tête de la SCB, en 1885, occupa exactement les mêmes postes que son père et fit un mariage comme le sien. Il épousa Marie-Thérèse Singer, petite-fille d'un industriel et de sa femme Flore Lisbonne, cousine de l'ingénieur du génie maritime, membre du Conseil supérieur de la Marine et chef du Service de surveillance des travaux confiés à la Marine, Elie-Eliacinthe Lisbonne. Son épouse donna à Jules Gouïin six enfants, soit de quoi renforcer encore plus le réseau familial. Son fils Bertrand Gouïin fut banquier et député, son autre fils Robert Eugène Gouïin¹ devint administrateur et le troisième, Gaston Gouïin, lui succéda à la présidence de la SCB en 1908, après avoir été ingénieur en 1903 et avoir gravi tous les échelons. Son dernier fils, Édouard Ernest Gouïin, financier, industriel et président de société se maria à Suzanne du Buit, fille de Paul du Buit, ingénieur des constructions navales, administrateur-délégué de la Sté de Dynamite Nobel française entre 1898 et 1903 et administrateur de Thomson-Houston entre 1898 et 1906. Sa fille unique Anna Mathilde Gouïin contracta une alliance importante pour la SCB puisqu'elle se maria avec le petit neveu de sa tante et ingénieur de la SCB, Louis Lorieux.

En plus des alliances familiales, la SCB, devenant une société anonyme en 1875, vit s'installer parmi les administrateurs des membres de la famille Roland-Gosselin, famille normande très catholique qui fit souche à Paris et à Nantes. Jean Roland-Gosselin, en tant qu'important actionnaire de la SCB, devient membre du conseil d'administration et du comité de direction en 1902, puis vice-président. Ses cousins étaient dans le milieu de la grande banque et la grande industrie², comme l'agent de change Louis Roland-Gosselin, soutien

¹ Albert-Sylvain Grenier, *Nos sénateurs : biographies et portraits gravés sur cuivre de MM. les sénateurs, avec une notice sur l'élection et le fonctionnement du sénat et documents divers, les lois relatives à l'organisation du sénat*. E. Flammarion, Paris, 1895, p17.

² Félix Charmetant, *Livre d'or des martyrs de la charité, hommage aux victimes de la catastrophe du 4 mai 1897*. 1897, Impr. de C. Lamy, Paris, p225.

Pierre-Cyrille Hautœur, *Le marché financier français au XIXe siècle*. Volume 1. Récit. Paris, 2007, publications de la Sorbonne, p386.

Hubert Bonin, *Histoire de la Société Générale. Volume I. 1864–1890. La naissance d'une banque moderne*. Genève, 2006, Droz, p308.

important du prince de Broglie et adversaire résolu de la franc-maçonnerie et son fils, Benjamin-Octave Roland-Gosselin, aumônier militaire dans la Marine.

Se formèrent, également, des dynasties industrielles dans la branche mécanique. Les Japy, originaire du Territoire de Belfort et descendants de Frédéric Japy qui vécut au XVIII^e siècle, formaient une famille avec un réseau d'alliances nationales aux puissantes ramifications, dans les secteurs politiques, industriels et militaires¹. Bien que très portée sur l'endogamie, avec plusieurs mariages de cousins Japy entre eux, la famille contracta aussi plusieurs unions avec les Peugeot, également protestants. Les fils et petits-fils de Frédéric Japy se partagèrent, exclusivement, les postes de gérance de la Maison Japy frères et Cie dont les plus importants furent les polytechniciens Adolphe et Philippe Japy. Gaston Japy, aussi sorti de l'École polytechnique, fit un séjour dans l'artillerie, puis dirigea en 1880 l'usine de La Casserie. Une autre famille protestante fut importante dans les contrats avec la Marine. Il s'agissait des Breguet. Le fondateur de Breguet, Abraham Louis Breguet, était un horloger qui a aussi vécu durant le XVIII^e siècle². Son petit-fils Louis-François Breguet était réellement à la tête de l'entreprise, dès 1826³. Les fils de la famille, presque tous polytechniciens, intégrèrent le conseil d'administration avec Antoine et ses fils Jacques et Louis. Le conseil d'administration fit appel à deux autres polytechniciens, ingénieurs des mines, Georges Berger qui devint président et Gaston Sciamia, président de la Société française des électriciens et du Syndicat des industries électriques, afin de faire entrer l'entreprise dans la voie de l'électromécanique. D'ailleurs, Louis Breguet, après ses études à l'École polytechnique, avait été diplômé de l'École Supérieure d'Electricité.

Toujours dans l'univers protestant, la SACM, fondée en 1872, était détenue à près de 50% par André Kœchlin et à 10% par le banquier Alfred Renouard de Bussierre. En 1879, le petit-fils d'André Kœchlin, Nicolas Kœchlin⁴, devint administrateur et, en 1880, son gendre René de Maupéou, qui se maria successivement avec deux filles Kœchlin, fut aussi nommé administrateur. Il était affilié à l'ingénieur de la Marine, Louis de Maupéou d'Ableiges, membre du Conseil des travaux de 1884 à 1889, directeur des Constructions navales de Lorient de 1892 à 1906 et chef de la surveillance des travaux confiés à l'industrie au Havre en 1882-1883. Les deux fils de René de Maupéou, René en 1900 et Alfred en 1906, entrèrent à leur tour

¹ Albert-Sylvain Grenier, *op. cit.*, 1895, p328. Le général Frédéric Benoit Japy devint sénateur de 1891 à 1904. Henri Coston, *op. cit.*, p319-321.

² Julien Turgan, *Les usines françaises, Tome XI*. 1878, Calmann-Lévy, Paris. Etablissements Breguet-Construction des appareils de précision, Télégraphie électrique, Applications diverses de l'électricité, p2.

³ *Id.*, p7.

⁴ Henri Coston, *op. cit.*, p323-324.

dans le conseil d'administration de la SACM. Rodolphe-Albert Kœchlin, banquier à Bâle et fils d'un cousin, fut président du conseil de surveillance de 1906 à 1919. Une autre famille s'implanta durablement dans l'entreprise. C'était celle d'un des fondateurs, Alfred Renouard de Bussierre, premier président de la SACM, qui recruta son fils Louis Paul au conseil, dès 1872. Il introduisit, également, son gendre Edmond de Pourtalès et son petit-fils Jacques de Pourtalès qui entra au conseil en 1886¹.

La CGE créée en 1898 amena de nouveaux hommes qui créèrent aussi des liens familiaux. Un des fondateurs Pierre Azaria, administrateur délégué de la Société normande d'électricité², ingénieur centralien collabora avec les frères et financiers Charles³ et Nemours Herbault pour fonder l'entreprise⁴. D'emblée, ce conseil d'administration montra l'importance de ses membres avec les ingénieurs Paul d'Ocagne et Ernest Genty, des ponts et chaussées, et Adolphe Salles, des mines. Jean-Baptiste Chauveau, professeur de médecine et membre de l'Institut, membre du conseil d'administration de la CGE, à partir de 1910, était le beau-père de Pierre Azaria⁵. Paul Doumer, député depuis 1888, ministre des Finances en 1895-1896 et gouverneur général de l'Indochine de 1896, devint président de la CGE en 1910⁶. L'entreprise compta un certain nombre des administrateurs de Normande d'Electricité, tels M. Chevallier et Pierre Azaria lui-même. Les banquiers étaient très nombreux, dont Camille Chabert, Benjamin Rossier, Georges Génébrias de Fredaigue et Roger Lehideux, par ailleurs, gendre de Nemours Herbault. Elle eut aussi, pour administrateur, l'ingénieur Paul Bizet, aussi administrateur de la Sté des accumulateurs Tudor.

La Cie Electro-Metallique et Cie Electro-Mécanique, ainsi que la Société d'Electro-Chimie et d'Electro-Métallurgie, avec une production de pointe étaient, elles, totalement dirigées par l'ingénieur des mines Max Duchanoy et les ingénieurs centraliens Arthur Liébaud, Paul Desombre, Maurice Cheronnet et Eugène Engel. Cette spécialité était tellement technique qu'ils firent appel à une demi-douzaine d'ingénieurs suisses ou anglo-saxons pour occuper des postes d'administrateurs. La société Hotchkiss fit aussi appel à des étrangers, l'ingénieur britannique Ch. P. Parsons et le banquier suisse Charles Kurer. Elle eut, tout de même, comme administrateur Adolphe Salles de la CGE. Thomson-Houston, aussi, grande entreprise de technologie de pointe intégra dans son conseil d'administration une dizaine d'ingénieurs

¹ Hervé Joly, *op. cit.*, p112-113.

² *Id.*, p68.

³ *Histoire Alcatel-Alsthom*

⁴ *Annales de Normandie*, Volume 31, 1981, p162.

⁵ Hervé Joly, *op. cit.*, p69.

⁶ *Id.*, p199.

étrangers, principalement américains, mais donna encore plus de postes à des ingénieurs et à des hauts personnages du capitalisme français. En exemple, on y trouvait Emile Mercet des CAG, Florent Guillain de Marine et Homécourt ; les ingénieurs centraliens Anatole Foiret, André Postel-Vinay, Ernest de Marchena et Lazare Levi ; les ingénieurs des ponts et chaussées Eugène Fages de Latour, Maurice Renaud, Georges Pavie, René Lagout et le baron Louis Goury du Roslan et l'ingénieur en construction navale Paul du Buit, beau-père d'Ernest Gouin.

La société Fives-Lille montrait des traits similaires avec une grande domination des ingénieurs. On y comptait quelques relations familiales comme celle entre les administrateurs Goguel et Denfert-Rochereau, celle de la famille du comte Raymond Lavaurs, président de 1880 à 1883, ou du président Jacques Siegfried avec son fils Georges. Pour le reste il ne s'agissait, en majorité, que d'ingénieurs comme le centralien Edmond Avisse ou l'ingénieur des ponts et chaussées Edmond Duval et de banquiers tels que Louis Ewald, Eugène Puerari et Charles Herpin. La société des chaudières du Temple commença selon le modèle entrepreneurial, avec la fondation de l'entreprise instituée par l'officier de Marine Félix du Temple pour exploiter son invention. Farouche légitimiste, il constitua autour de lui un conseil d'administration tout aussi catholique et monarchiste que lui, tournant autour de la famille Milcent, qui donna comme administrateurs Ernest, Louis et Charles. La Sté de Dynamite Nobel française et la Société centrale de Dynamite qui avaient des conseils d'administration très proches étaient dirigées aussi par une élite technicienne, très intéressée par l'activité des autres fournisseurs de la Marine. On y trouvait Albert et Charles Le Play ; le banquier Augustin Falcou ; Emile Mercet des CAG ; Paul du Buit de Thomson-Houston ; Emile Pereire ; Salomon Halfon ; Léonce Bernard Bloch des CA de Saint-Nazaire et l'ingénieur centralien Paul Clemenceau.

Le renouveau social vint aussi de la part de l'ingénieur des mines Auguste Rateau¹, petit-fils de maçon et fils d'un modeste entrepreneur de travaux publics, qui collabora d'abord comme ingénieur-conseil dans la maison Sautter-Harlé, puis fonda un bureau, en 1897, à la tête

¹ Nicolas Champ, « Être protestant et républicain en terres bonapartistes : les réformés d'Aunis et de Saintonge de 1870 à 1914 », *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 123, N°274, 2011. Religion et politique dans la France méridionale à l'époque contemporaine, sous la direction de Christian Amalvi, p226.

duquel il appela, en 1903, le polytechnicien Paul Chaleil¹. Son œuvre scientifique et industrielle a été très influente dans le monde, du fait de ses inventions en turbomachines et de ses qualités supérieures de mathématicien appliquées aux moteurs Diesel².

Ainsi, les fournisseurs de la Marine en produits mécaniques étaient sans conteste les plus modernes des contractants, avec 44% d'administrateurs ingénieurs et 71% de multiadministrateurs, dépassant de très loin les chantiers navals et les métallurgistes. Chez eux, le très faible pourcentage d'administrateurs négociants (8%) prouvait l'obligation d'une très grande compétence technique pour en faire partie. Cependant, malgré la modernité de la branche, à l'instar des deux autres, les industriels mécaniciens virent aussi se former des réseaux familiaux dans leurs conseils d'administration, archaïsme dont il était très difficile de se défaire tant il était induit par l'hérédité des actions que certains administrateurs possédaient aussi.

Tableau n°21. Données sociologiques relatives aux administrateurs et directeurs des entreprises fournisseuses de la Marine de 1871 à 1914³

	Chantiers navals (151)	Métallurgie (152)	Mécanique (174)
Liens avec les institutions politiques	19%	26%	8%
Liens avec la Marine	31%	8%	4%
Financiers	26%	13%	17%
Ingénieurs	33%	30%	44%
Négociant/Entrepreneur	22%	20%	8%
Multiadministrateurs	54%	47%	71%

Par conséquent, comme nous venons de le voir, pour la majeure partie des fournisseurs de la Marine en produits métallurgiques et mécaniques, leurs conseils d'administrations et leurs directions étaient totalement colonisés par des financiers et par des ingénieurs, principalement,

¹ Émile Jouguet « Auguste Rateau », *Annales des Mines*, 13^{ème} série, tome 2, 1932.

Léon Guillet, « Auguste Rateau (1863-1930) », *Revue de la métallurgie* n° 2, février 1930, p108-110.

Amédée Fayol « Auguste Rateau et les turbo-machines », *La Nature*, 1948, 76e année, p93.

Danièle Fraboulet, « Auguste Rateau (1863-1930) », *Dictionnaire historique des patrons français*, Flammarion 2010, p578-580.

Gérard-Michel Thermeau, « Auguste Rateau, maître de la construction mécanique », *Histoire de l'économie*, 23 octobre 2016.

² Léon Guillet, « Auguste Rateau (1863-1930), Notice Biographique », *Revue de la métallurgie* n° 2, février 1930, p108-109.

³ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1907-1914). E. Desfossés & Fabre frères.

Compagnie des Agents de change de Paris, *Annuaire des valeurs admises à la Cote officielle de la Bourse de Paris*, 1881-1937. Imprimerie Chaix, Paris.

des centraliens et des polytechniciens¹. Ces ingénieurs se côtoyaient, d'ailleurs, dans les institutions associatives et scientifiques où ils pouvaient aussi fréquenter des ingénieurs du génie maritime, créant encore plus de cohésion dans leurs pratiques industrielles. A l'occasion, ils participaient à des expositions internationales, en commun, comme le congrès international de la mécanique appliquée, en 1888², ou à la Conférence internationale de l'acier en juillet 1911³. Fouché adhéra à l'Association technique maritime entre 1893 et 1897, rejoignant Rateau, Laubeuf, Eugène Schneider, Jacques-Augustin Normand et même Félix Faure, président de la République et président honoraire de l'association⁴.

Les ingénieurs ne furent pas les seuls à pénétrer, en grand nombre, dans les directoires des fournisseurs de la Marine. Les banquiers, ou du moins des hommes représentant de grands intérêts bancaires le firent également. Il s'agissait en fait de l'extension du pouvoir des groupes bancaires qui avaient déjà été, au milieu du XIX^e siècle, aux commandes des compagnies ferroviaires⁵. Certains dirigeants des entreprises fournisseuses furent, eux-mêmes, des administrateurs de groupes financiers, comme Robert Delaunay-Belleville qui a été administrateur de plusieurs banques dont la BPPB et des Établissements Delaunay-Belleville⁶. Louis Delaunay-Belleville, lui, était régent de la Banque de France alors qu'Édouard Hentsch était, à la fois, président du Comptoir d'Escompte en 1872, président-fondateur de la banque de l'Indochine en 1875, et de la Société Générale et de la BPPB⁷. De ce fait, en 1911, un grand nombre d'entreprises fournisseuses de la Marine étaient entre les mains de financiers. Les FCM étaient liés au Comptoir d'Escompte par Rostand, Schneider et Cie avait pour président du Conseil de surveillance Demachy qui était président de la BPPB, les ACL avaient pour administrateur Mirabaud, également administrateur de la BUP⁸, les CA de Saint-Nazaire avaient pour président Jules Charles-Roux, président de la Banque Transatlantique⁹. Cela ne se fit pas sans quelques protestations, telles celles de Gaston Japy qui dénonçait « la finance

¹ André Thépot, « Les ingénieurs du corps des Mines, le patronat et la seconde industrialisation » dans *Le Patronat de la seconde industrialisation*, Les éditions ouvrières, Cahiers du « Mouvement social » N°4, 1979, p246.

² J.O.R.F/L – D du 25 décembre 1888. Arrêtés du ministre du commerce de l'industrie du 24 décembre 1888.

³ « La Conférence internationale de l'acier », *L'Écho des mines et de la métallurgie*, 10 juillet 1911) Bruxelles, 7 juillet 1911.

⁴ Matthias Esperandiu, op, cit, p45.

⁵ *Annuaire Chaix-Annuaire officiel des chemins de fer, M. Petit de Coupray (Dir.), Paris, Chaix et Cie, 1852-1853*, p40.

⁶ Répertoire d'administrateurs de sociétés. *Documents politiques, diplomatiques et financiers, mensuel, février-juin 1929*.

⁷ Stoskopf Nicolas, « Alphonse Pinard et la révolution bancaire du Second Empire », *Histoire, économie et société*. 1998, 17^e année, n°2, p316.

⁸ *Annuaire de la finance, banque, bourse et professions qui s'y rattachent*. 1893, p114.

⁹ J.O.R.F/L – D du 24 juillet 1909. Loi promulguée le 22 juillet 1909, par le président de la république.

cosmopolite et les agioteurs sans scrupules»¹, mais c'est à ce prix là que se négociait l'indispensable soutien des banques.

3. Des chefs d'entreprises en liens étroits avec l'Etat

a. *La Marine et ses fournisseurs dans les conseils et commissions*

Les hommes de la Marine, les cadres de ses entreprises fournisseuses et les chefs politiques trouvèrent dans des institutions spéciales, créées par l'Etat, des lieux pour coopérer. Certaines étaient périodiques mais néanmoins importantes et fécondes. Il s'agissait, principalement, des commissions créées dans le cadre d'expositions industrielles qui étaient presque annuelles. Ainsi, l'exposition maritime internationale du Havre de 1868², l'exposition universelle de Vienne, en 1873³, l'exposition internationale de 1875⁴ et l'exposition universelle de 1878⁵ jouèrent ce rôle. Cependant, la plus importante était l'exposition universelle de 1900, avec ses comités et ses groupes : Mécanique générale, Mines et métallurgie, Armées de terre et de mer, désignés par le gouvernement où purent se côtoyer les cadres et ingénieurs de la Marine et des élites économiques⁶.

En plus de ses regroupements périodiques, l'Etat fit collaborer ces hommes dans des institutions permanentes et, par là même, introduisit des représentants des fournisseurs de la Marine dans ses rouages administratifs afin qu'ils apportent une expertise et, donc de fait, qu'ils influencent les décisions politiques. Toutefois, le phénomène ne concernait pas toujours de manière directe la Marine. Ainsi, dans les années 1870 et 1880, on les trouvait dans le Conseil supérieur du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, le Conseil Supérieur des voies de communication et autres commissions liées à la Marine de commerce : Deseilligny, Kolb-Bernard, l'armateur havrais Quesnel, allié des Normand ; le banquier d'Eichthal, apparenté aux Göüin⁷ ; le comte Benoist d'Azy, Babin-Chevaye⁸, Henri Fould⁹ ; les présidents des chambres

¹ Gaston Japy, *Réalités et utopies. : les idées jaunes*. 1906, Plon, Paris, p27.

² *Exposition maritime internationale du Havre, 1868 : Rapports du jury international et catalogue officiel des exposants récompensés*. 1868, Londres, J. M. Johnson and sons, pXIX-XX et XXVIII.

³ J.O.R.F/L – D du 9 juin 1873.

⁴ SHD BB8 963.

⁵ J.O.R.F/L – D du 11 juin 1878. Décret de McMahon.

La Marine à l'Exposition universelle de 1878. Tome I. Ouvrage publié par ordre de M. le Ministre de la Marine et des Colonies. 1879. Gauthier-Villars, Paris. Avant-propos, pVI-VII. Décision du 10 mai 1878, de M. le vice-amiral Pothuau, ministre de la Marine.

⁶ J.O.R.F/L – D du 18 octobre 1897. Arrêté du 7 octobre 1897 du ministre du commerce, de l'industrie des postes et télégraphes.

⁷ J.O.R.F/L – D du 13 avril 1872. Plusieurs décrets du 13 mars 1872.

⁸ J.O.R.F/L – D du 12 mai 1872. Décret du 6 mai 1872, d'Adolphe Thiers.

⁹ J.O.R.F/L – D du 2 octobre 1879. Décret de Jules Grévy du 1er octobre 1879.

de commerce des grands ports, Alphonse de Rothschild, Dupuy de Lôme, Armand Béhic¹, le vice-amiral comte de Gueydon et M. Guilbault, l'inspecteur des FCM², les députés Rouvier et Félix Faure, deux futurs ministres de la Marine, le contre-amiral Duperré, membre du Conseil d'Amirauté ainsi que le directeur des constructions navales, Peschard d'Ambly³, le capitaine de vaisseau Gaillard ; l'ingénieur du génie maritime M. de Maupéou d'Ableiges, membre du Conseil des travaux de la Marine ; l'ancien constructeur maritime Frédéric Bichon, membre de la chambre de commerce de Bordeaux ; Antoine-Emile Solacroup⁴ et Emile Mercet⁵.

Le ministère de la Marine créa, lui-même, des lieux où les parlementaires, hauts fonctionnaires du ministère et étrangers au département de la Marine, purent confronter leurs visions du travail. Un de ces grands creusets était le Conseil supérieur de la Marine marchande, institué par Édouard Lockroy, en 1896, au prétexte que la Marine marchande était « la réserve de l'armée navale » qui lui fournirait ses hommes et peut-être son matériel, en cas de guerre. Ce conseil rassemblait donc le contre-amiral député Vallon, en qualité de vice-président ; le député Gerville-Réache ; le chef de cabinet civil du ministre de la Marine, Édouard Ignace ; le capitaine de vaisseau Mallarmé ; les membres et présidents des chambres de commerce des grands ports ; M. Péreire ; Amédée Lefèvre-Pontalis⁶ ; Jules Charles-Roux ; le contre-amiral Billard ; Delaunay-Belleville ; Jules Rueff⁷ ; l'ancien ministre de la Marine Gaston Thomson ; Alfred Fraissinet⁸ ; le président du conseil d'administration des chantiers Normand, M. Ferrand ; le directeur général des CA de Saint-Nazaire, M. Godard⁹ ; John Dal Piaz¹⁰ ; les capitaines de vaisseau Billard¹¹ et Adolphe Ferrand, membre du Conseil des Travaux de la Marine¹² ; et les vice-amiraux Cavelier de Cuverville et Gervais¹³.

Ces phénomènes existaient aussi au Parlement où certains députés et sénateurs proches du milieu des constructions navales étaient dans les mêmes législatures et bureaux

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} février 1878. Rapport et décret du 31 janvier 1878 du ministre des travaux publics Charles de Freycinet pour le président McMahon.

² J.O.R.F/L – D du 29 janvier 1879. Décision de McMahon du 28 janvier 1879 sur proposition du ministre de la marine l'amiral Pothuau.

³ J.O.R.F/L – D du 21 juin 1883. Décret le 19 juin 1883 du ministre des postes et télégraphes Cochery.

⁴ J.O.R.F/L – D du 8 août 1880. Décret du 30 juillet 1880.

⁵ J.O.R.F/L – D du 22 septembre 1906. Arrêté du ministre Gaston Thomson, du 19 septembre 1906.

⁶ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1909. Décret du 23 juin 1909 du ministre de la Marine Picard.

⁷ J.O.R.F/L – D du 23 avril 1896. Rapport et décret du 21 avril 1896 du ministre de la Marine, Édouard Lockroy.

⁸ J.O.R.F/L – D du 10 novembre 1899. Rapport et décret du 10 novembre 1899, du ministre de la Marine de Lanessan.

⁹ J.O.R.F/L – D du 3 mars 1911. Décret du 28 février 1911 du ministre de la Marine, l'amiral de Lapeyrière.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 9 juin 1914. Décret du 5 juin 1914.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 3 avril 1901. Décret du 29 mars 1901 du ministre de la Marine de Lanessan.

¹² J.O.R.F/L – D du 2 décembre 1896. Décret du 2 décembre 1896 du ministre de la Marine l'amiral Besnard.

¹³ J.O.R.F/L – D du 6 mars 1901. Décret du 26 janvier 1901 du ministre de la Marine de Lanessan.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 8 janvier 1908. Membres du conseil supérieur de la navigation maritime.

parlementaires que des amiraux. MM. Cheguillaume ; le marquis de Chasseloup-Laubat ; Kolb-Bernard ; Dorian ; Deseilligny ; Krantz ; Ancel ; Babin-Chevaye ; Haëntjens ; Merveilleux du Vignaux ; le général du Temple ; Eugène Göüin ; et les amiraux La Roncière le Noury, Jaurès, Dompiere d'Hornoy, Saisset, Fourichon, Pothuau, Jauréguiberry et de Montaignac¹ étaient, tous, députés en 1871.

Dans les commissions, sous-commissions et autres Conseils, en même temps qu'on trouvait les députés, les sénateurs, les officiers de Marine et les ingénieurs du génie maritime, il y avait les fournisseurs de la Marine. Parmi les plus impliqués, on trouvait Gustave Canet et Paul Clemenceau qui étaient, respectivement, président et rapporteur de la sous-commission chargée de l'étude des cahiers des charges et des conditions de recettes des poudres², alors qu'ils étaient fournisseurs de la Marine. Le premier était ingénieur des FCM puis de Schneider et le second exerça comme ingénieur-conseil de Schneider, administrateur de la Chambre syndicale des fabricants et constructeurs de matériel de guerre, de la Société pour la fabrication des munitions d'artillerie, de la Société générale pour la fabrication de la dynamite Nobel, administrateur de Chatillon-Commentry³ et comme directeur de la Société Centrale de Dynamite⁴. D'ailleurs, en 1908, dans la Commission d'étude des poudres de guerre, on trouvait encore M. Canet en plus du sénateur de la Loire, Adrien de Montgolfier, directeur général de Marine et Homécourt⁵ et président du Comité des forges. Entre 1882 et 1903, le sénateur et membre de l'Institut, Marcelin Berthelot et l'Examineur d'admission à l'École polytechnique F-P Le Roux étaient membres du Conseil scientifique du Laboratoire d'artillerie de la Marine⁶. Le Roux s'en alla en 1907 alors que Berthelot, qui était très lié à la famille Holtzer, y était encore à cette date⁷. Dans la même logique, en 1895, le président du comité central des houillères de France et président de Chatillon-Commentry, Henry Darcy, fut nommé membre de la Commission chargée d'examiner les clauses et conditions des cahiers des charges des adjudications et marchés publics et de donner son avis sur les modifications à y apporter⁸.

¹ Assemblée nationale, années 1872, feuillet n° 262, Versailles, imprimerie de l'Assemblée nationale, p0. *Assemblée nationale. Session 1871. Feuillet n°5*, p5.

² SHD BB8 1869.

³ Flax, « Gaston Thomson », *Les Hommes du Jour*. 8 Mai 1909.

⁴ SHD BB8 1869. Lettre du 29 juin 1914, du président de la société centrale de dynamite, Paul Clemenceau pour le ministre de la marine.

⁵ J.O.R.F/L – D du 29 novembre 1908. Décret du 27 novembre 1908.

⁶ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1882, Paris, 1882. Berger-Levrault.

Annuaire de la Marine et des colonies. 1906, Paris, 1906. Berger-Levrault et Cie.

⁷ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1907, Paris, 1907. Imprimerie nationale.

⁸ J.O.R.F/L – D du 21 octobre 1895. Décret du 19 octobre 1895 du président du conseil et ministre et des finances Ribot.

b. *Les liens intimes entre les élus et les fournisseurs*

Le député Charles Chaumet, en tant que député de Bordeaux, était, lui, très lié aux CAG. En 1910, le député des Côtes-du-Nord, Louis Armez, le rapporteur du projet naval et qui faisait partie de toutes les commissions de la Marine depuis des années était administrateur des CA de Saint-Nazaire¹. Ménard-Dorian qui avait les mêmes fonctions à la Chambre, dirigeait Holtzer et Cie. A la tête des Forges et Aciéries de St-Etienne, on trouvait Edouard Aynard, député du Rhône, le comte Foy aux ACL, Georges Berger aux CA de Saint-Nazaire, Florent Guillain aux Aciéries de la Marine, Grouin à la BPPB, le fils de l'amiral Krantz, au Comptoir d'Escompte et Schneider au Creusot². Chez les fournisseurs de la Marine, 1/4 des administrateurs des entreprises métallurgiques et 1/5 de ceux des chantiers navals avaient des liens avec des postes parlementaires ou gouvernementaux, pouvant parfois être, eux-mêmes, des parlementaires ou bien d'anciens ou de prochains ministres.

Cette trop grande promiscuité entre les institutions étatiques et les fournisseurs de la Marine n'était pas sans questionner les observateurs. Le ministre Gaston Thomson a été un de ceux qui ont été le plus violemment attaqués dans la presse radicale pour cela. Il fut, surtout, accusé d'être au service de la Chambre syndicale des fabricants et constructeurs du matériel de guerre, qui comptait comme administrateur, Paul Clemenceau, frère du président du Conseil. Les publicistes affirmaient que parmi les ministres de la Marine, tous étaient à la solde de ce syndicat sauf Pelletan « qui essaya vainement de lutter »³. Il est vrai que Pelletan avait dénoncé, à la Chambre, l'influence de ce groupement sur ses hauts fonctionnaires. C'est qu'en effet, on n'en était plus aux simples entreprises et à la nécessaire cordialité qu'elles entretenaient avec le ministère⁴, mais à des groupes d'entreprises, formellement constitués pour défendre les intérêts de la corporation, ce qui augmentait drastiquement leur force de persuasion. Une grande partie des cadres des fournisseurs et, parfois même, des parlementaires étaient membres de ces syndicats.

¹ André Morizet, « Papa, les p'tits bateaux », *La Barricade*. Samedi 25 juin 1910. Première année. – N°4, p6.

² Flax, « Gaston Thomson », *Les Hommes du Jour*. 8 Mai 1909.

³ *Id.*

⁴ SHD BB8 777. Lettre du 7 septembre 1879, du ministre de la Marine des colonies, pour le président du conseil d'administration de la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

J.O.R.F/L – D du 18 septembre 1883. Lettre du 17 septembre 1883 du ministre de la marine, l'amiral Peyron pour les administrateurs de la compagnie des messageries Maritimes.

SHD BB8 771. Lettre du 9 novembre 1878 du conseil d'administration des FCM pour le ministre de la Marine.

Au principal organisme des métallurgistes, le Comité des Forges, on trouvait MM. Schneider, Darcy¹, Wendel² et le baron de Nervo³. L'autre syndicat de la branche, l'Union des industries minières et métallurgiques compta aussi parmi ses membres des fournisseurs de la Marine, tels Edmond Duval comme président⁴ et surtout Paul Doumer comme vice-président⁵. Ce dernier était un agent d'influence évident. Député favorable au développement de la flotte cuirassée, il était, en même temps, président de la CGE. L'UIMM accueillait, aussi, en son sein Jules Niclausse⁶, Florent Guillain, également au Comité des Forges et Edouard Gruner, ingénieur de Châtillon-Commentry⁷. A côté de ces syndicats généralistes, les industries de guerre se dotèrent également d'institutions de défense de leurs intérêts. La Chambre des constructeurs de navires et de machines marines fut créée en 1899, avec à sa tête, M. Jouët-Pastré, président des FCM⁸, et qui regroupait les chantiers navals et où l'on trouvait Jules Charles-Roux⁹. La chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de Matériel de Guerre, elle, vit le jour en 1903¹⁰, présidée par Léon Lévy, directeur général de Châtillon-Commentry. La Société Centrale de Dynamite Nobel était très représentée dans ce syndicat avec Lucien Bordet, Paul Clemenceau et par son administrateur-délégué Pierre Le Play, fils d'Albert Le Play, l'un de ses membres fondateurs¹¹.

Comme mentionné plus avant, la Marine et les chefs de l'industrie navale, bien que globalement conservateurs, ont été plutôt colonialistes. La Marine collaborait avec les entrepreneurs qui voulaient se lancer dans l'exploitation coloniale pour les protéger et leur faciliter leur travail¹². C'est dans cette dynamique que se constitua un parti colonial dans lequel ces trois groupes d'élites s'amalgamèrent et se fréquentèrent par delà les distinctions idéologiques. On y trouvait Jules Charles-Roux¹³, O. Cail¹⁴, Emile Mercet¹, le conseiller d'Etat

¹ *Le Fer : revue métallurgique, commerciale et financière*, N°15, 12 avril 1887, p1.

² *Le Fer : revue métallurgique, commerciale et financière*, N°16, 19 avril 1887, p1.

³ Danièle Fraboulet, *op. cit.*, p32.

⁴ *Id.*

⁵ Jean Martinant de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p51.

⁶ Danièle Fraboulet, *op. cit.*, p47.

⁷ *Id.*, p85.

⁸ *Id.*, p31.

⁹ *Id.*, p160.

¹⁰ *Id.*, p28.

¹¹ Danièle Fraboulet, *op. cit.*

¹² SHD BB8 773. Télégramme du 14 juin 1880, du ministre de la Marine pour le gouverneur de la Cochinchine française, de la Réunion et de l'Inde.

¹³ *Les colonies françaises. Un Siècle d'expansion coloniale*. Exposition universelle de 1900. Publications de la commission chargée de préparer la participation du ministère des colonies. Introduction. J. Charles-Roux.

Jules Charles-Roux, *Les colonies françaises. Introduction générale*, Paris, Augustin Challamel, 1901.

J.O.R.F/L – D du 24 juillet 1913. Décret du 21 juillet 1913 du ministre des colonies, J. Morel.

¹⁴ *Annuaire de la Marine et des colonies 1870*, Paris, 1870, Paul Dupont, p2.

René Worms², la majorité des parlementaires républicains, dont le député Dorian³, le conseiller d'Etat et sénateur Deloncle et les députés Guieysse, Krantz, le général Sebert et les ministres de la Marine, Lanessan, Thomson, Augagneur⁴ et Pierre Baudin. On y trouvait aussi Émile Bertin, le vice-amiral Joseph-Pierre Besson, l'ingénieur de la Marine Paul Dislère, Gerville-Réache, Marquis Henri de La Ferronnays, François de Mahy, Albert de Mun. L'amiral Besson, lui, a été président de la société des études coloniales et maritimes⁵ et l'amiral Cuverville était membre de la Société française de géographie et vice-président de la Ligue maritime française⁶. Justement, cette Ligue maritime a été un des hauts lieux de cette collaboration autour de la Marine et du projet colonial. Elle compta parmi ses présidents, vice-présidents et membres, presque, tous ceux qui avaient une fonction importante dans les constructions navales tels que Pierre Baudin, le vice-amiral Gervais, Jules Charles-Roux et M. de Chasseloup-Laubat, Barbey, le député J. de Kerjégu, ancien rapporteur du budget de la Marine, Armez, le sénateur Cabart-Danneville, ancien rapporteur du budget de la Marine et le vice-amiral Darrieus. Tous les fournisseurs de la Marine qui y étaient représentés ne s'y trompèrent pas car elle joua un important rôle de groupe de pression dans la constitution des budgets de la Marine, au point d'être reconnue d'utilité publique, en 1906⁷. Lorsque Pierre Baudin, son président, fut nommé ministre de la Marine en janvier 1913, et qu'il y conserva son poste, son influence sur le ministère de la Marine était totale.

Malgré la compénétration des milieux politiques et de ceux des fournisseurs de la Marine, il nous faut nous garder de systématiser l'influence des agents des fournisseurs de la Marine sur les institutions politiques. Certes, l'influence était la norme, et souventes fois, il s'était trouvé des hommes qui profitèrent de leur situation pour avantager leur industrie. A la Chambre des

¹ Marc Lagana. *Le parti colonial français : Eléments d'histoire*. 1990, Presses universitaires du Québec, p17.

² *Congrès colonial français de 1905 : séance d'ouverture, compte rendu des conférences et des séances de section, analyse des travaux, rapport général*. René Worms, Gustave Regelsperger, Paul Bourdarie, L. Gaillard, Secrétariat général des Congrès coloniaux français, Paris, 1905, p3.

³ DDF (1871-1914) 1^{ère} Série (1871-1900) Tome XVI (18 Novembre 1899-30 Décembre 1900). Il avait fait partie de la mission Foureau-Lamy.

⁴ *Congrès colonial français de 1907 : séance d'ouverture, compte rendu des conférences et des séances de section, analyse des travaux, rapport général*. René Worms, Gustave Regelsperger, Paul Bourdarie, L. Gaillard, Secrétariat général des Congrès coloniaux français, Paris, 1908, p11-13.

⁵ Andrew C. M., Grupp Peter, Kanya-Forstner A. Sydney, « Le mouvement colonial français et ses principales personnalités (1890-1914) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 62, n°229, 4e trimestre 1975, p647-650.

⁶ Jean Martinant de Préneuf, « un "amiral chrétien" entre en politique (1890-1912) », dans *Militaires en République, 1870-1962: les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, dir. Olivier Forcade, Eric Duhamel, Philippe Vial, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p126.

⁷ Michel Moisan, *op, cit*, p426-430.

députés, Ménard-Dorian¹ demanda de supprimer des établissements de la Marine qui concurrençaient son usine ; et Charles-Roux prit la défense de l'industrie maritime dont il était² et essaya de se « créer ainsi une situation assez intéressante » pour que les CA de Saint-Nazaire reçoivent des marchés pour les cuirassés » en transmettant au ministre de la Marine des informations sur la *Navy*³. Cependant, d'autres personnes, bien plus probes, eurent des attitudes objectivement contraires à leurs intérêts industriels, au nom de la défense du bien commun. Dans les affaires de guerre qui secouèrent la péninsule des Balkans en 1885 et 1886, trois hommes, de nationalités différentes, mais tous intéressés au plus haut point par les constructions navales françaises, œuvrèrent diplomatiquement pour le compte de leurs gouvernements respectifs. Le comte von Hoyos, ambassadeur de l'empire d'Autriche-Hongrie, Herbert von Bismarck pour l'Allemagne, tous les deux actionnaires de la Whitehead, et le ministre de France à Athènes, le comte de Moüy, futur administrateur des FCM⁴. Ils firent tout pour éviter le déclenchement d'une guerre qui, pourtant, aurait été très lucrative. De même, le député puis sénateur Haëntjens qui avait tout intérêt à voir les crédits de la Marine augmenter durablement a, également, combattu cela⁵.

c. *La Marine et ses fournisseurs*

Le renforcement des relations entre les trois groupes d'hommes passa aussi par les transferts en sens inverse, c'est-à-dire, de la Marine vers les entreprises. Cela était d'abord amené par la surveillance des travaux confiés à l'industrie qui n'était pas, en soit, un transfert mais une collaboration qui, de par sa durée, parfois plusieurs années, fit naître des accointances

¹ J.O.R.F/L – D du 14 décembre 1884. Séance de la Chambre du samedi 13 décembre 1884. Suite de la discussion du budget de l'exercice 1885.

J.O.R.F/L – D du 21 janvier 1887. Séance de la Chambre du 20 janvier 1887. Discussion du budget de l'exercice 1888.

J.O.R.F/L – D du 30 mars 1898. Séance de la Chambre des députés du 29 mars 1898. Discussion du budget de l'exercice 1898. Intervention du rapporteur de la marine, Cabart-Danneville.

² J.O.R.F/L – D du 2 mars 1895. Séance de la Chambre du 1^{er} mars 1895. Discussion de la loi du budget de l'exercice 1895.

³ Jules Charles-Roux, *Lettres d'un père à son fils (1905-1918)*, Marseille, 2007, Ed. Jeanne Laffitte, p157. Lettre du 25 décembre 1910 de Jules Charles-Roux.

⁴ Ministère des affaires étrangères. Documents diplomatiques. *Affaires de Roumanie et de Grèce. 1885-1886*. Paris. Imprimerie nationale. Document 30. Télégrammes du 23 septembre 1885 du ministre affaires étrangères Charles de Freycinet pour ses représentants auprès des puissances.

Document 304. Télégramme du 19 décembre 1885 de l'ambassadeur de France à Berlin de Courcel, pour le ministre des affaires étrangères des Freycinet. Résumé de son entretien avec Herbert von Bismarck.

Document 126. Télégramme du 15 octobre 1885, du comte de Moüy, ministre de France à Athènes pour le ministre des affaires étrangères de Freycinet.

⁵ J.O.R.F/L – D du 23 janvier 1881. Séance de la Chambre des députés du 22 janvier 1881.

J.O.R.F/L – D du 11 février 1881. Séance de la Chambre du 10 février 1881.

J.O.R.F/L – D du 3 juin 1881. Séance de la Chambre du 2 juin 1881.

J.O.R.F/L – D du 17 juin 1881. Séance de la Chambre du 16 juin 1881.

entre les ingénieurs du génie maritime et les agents techniques de la Marine, d'une part, et leurs homologues des entreprises, d'autre part. Vinrent s'y ajouter les officiers de marine qui venaient suivre les travaux d'achèvement des navires dans les chantiers privés et qui devaient résider sur place et y travailler quotidiennement. Secondement, il y avait un certain nombre d'ingénieurs du génie maritime et d'officiers qui quittèrent définitivement le cadre de la Marine pour offrir leur compétence aux chantiers et usines privées. L'apport technologique pouvait parfois être d'une valeur incomparable, permettant d'offrir aux entreprises des technologies, qui leur réservaient à coup sûr des contrats de fournitures pour la Marine.

L'exemple le plus clair était celui de la recherche des experts en sous-marins et en torpilles, *nec plus ultra* des armes navales du début du XX^e siècle. Edmond Fouché, alors chez les chantiers Oriolle, rencontra l'ingénieur du génie maritime Maxime Laubeuf lors des essais du *Lansquenet*¹. Les deux hommes prirent contact à cette occasion, aussi, lorsque Laubeuf qui avait inventé le submersible démissionna de la Marine, le 27 octobre 1906², il le fit travailler chez les ACB, en plus de son recrutement comme ingénieur chez Schneider et Cie³. Laubeuf avait même contracté un mariage dans ce milieu en épousant une fille de la famille des constructeurs de machines à vapeur Nillus. Parmi les spécialistes des sous-marins, le chantier Normand recruta Fernand Fenaux⁴. Les spécialistes de torpilles n'étaient pas délaissés. L'ingénieur du génie maritime Charles Ferrand qui travailla principalement sur les torpilleurs, et qui était chef du bureau des constructions navales au ministère en 1898, devint président de la Société des CA Normand en 1907⁵. Xavier Chapuis, lui, après avoir été en poste à la Direction des constructions navales de Toulon en 1899, membre de la Commission supérieure d'expérience des torpilles de Toulon en 1900, puis membre du Comité technique de la Marine en 1905, devint ingénieur chez Schneider et Cie⁶.

Avoir dans ses équipes des ingénieurs de la Marine semblait être une condition *sine qua non* pour devenir un fournisseur de la Marine. Chez les chantiers navals, 33% des administrateurs et directeurs venaient de la Marine. En 1876, on trouvait plusieurs anciens ingénieurs du génie maritime chez les FCM, Lecointre, Orsel et Huin⁷. Les ingénieurs du génie maritime Delacour, Octave Vésignié et Paul Risbec qui étaient à la direction des chantiers de

¹ Matthias Esperandiu, *op. cit.*, p45.

² Jérôme Peignot, « Max Laubeuf » dans *La Revue maritime*, 129, Janvier 1957, p81.

³ Schneider et Cie, *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p42.

⁴ Matthias Esperandiu, *op. cit.*, p83.

⁵ Vincent Wright, *Les préfets de Gambetta*, 2007, Paris, PUPS, p422. Annexe.

⁶ *Revue maritime*. Tome 181. Avril-mai-juin 1909, p105.

⁷ Dominique Brisou, *op. cit.*, p710.

La Ciotat permirent à cette entreprise de devenir fournisseur de la Marine¹. En 1912, le représentant de la société MM. Bullivant et Cie auprès de la Marine était Maurice Loir², ancien lieutenant de vaisseau et historien de la Marine. Le capitaine de frégate Félix du Temple créa sa propre entreprise, la société Générateur du Temple SA, après avoir conçu des machines à vapeur ; et l'ingénieur Paul Bizet, maître mécanicien dans la Marine entre 1886 et 1890, fonda avec Pierre Azaria, la Société normande d'électricité qui devint, en 1898, la CGE. La majorité de ses ingénieurs travaillaient, alors, avec d'anciens camarades de l'École polytechnique³ ou des ingénieurs de l'École centrale, comme l'ingénieur en chef de Sautter Harlé & Cie, le centralien Adrien Bochet. Cela ne signifiait pourtant pas que la finalité des ingénieurs de la Marine était de rejoindre les fournisseurs. Certains s'y refusaient, comme Émile Bertin qui déclina les offres que lui avaient faites Schneider et Cie, en 1895⁴. Son camarade François Joseph Barba, lui, accepta et entra au Creusot, en 1876, comme ingénieur principal⁵.

En plus des transferts permanents de personnel depuis l'administration de la Marine vers les entreprises privées, il y avait tout un flot continu d'officiers de marine, d'ingénieurs et même de médecins qui se faisaient mettre en congé sans solde et hors cadre, en général d'une à trois années pour entrer au service de diverses industries, très liées aux constructions navales. Le phénomène devint très massif à partir de fin des années 1890 jusqu'en 1914. Certains ingénieurs se firent détacher pour rejoindre ces industries, alors même que les tensions en Europe menaient directement à la guerre. Les ingénieurs du génie maritime Max Bahon et Bernier reçurent leurs congés les 29 juin⁶ et 16 juillet 1914⁷.

Certains offrirent leurs services aux compagnies de navigations⁸ ou à des entreprises de l'industrie mécanique⁹. Même si ces métiers étaient fort bénéfiques pour leur formation en tant que marins et en tant que spécialistes du travail industriel, la plupart allèrent directement se

¹ Aimé Bouis, *op. cit.*, 1907, p55.

² SHD BB8 1549. Marché du 18 avril 1912 avec MM. Bullivant et Cie.

³ *École polytechnique, livre du centenaire, 1794-1894. Tome I. L'école et la science.* 1895, Gauthier-Villars et fils, Paris, pVII-pXXX.

⁴ SHD BB8 1901. Lettre du 8 septembre 1898 d'Émile Bertin pour le ministre de la Marine.

⁵ Antoine de Badereau, « La fonction de directeur au Creusot sous les Schneider jusqu'au début du XXe siècle », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 2 janvier 2001, p16.

⁶ J.O.R.F/L – D du 30 juin 1914. Décision du ministre du 29 juin 1914. Congé de trois ans.

⁷ J.O.R.F/L – D du 17 juillet 1914. Décision du 16 juillet 1914. Congé de trois ans à partir du 1^{er} octobre 1914.

⁸ J.O.R.F/L – D du 30 juillet 1898. Décision du 28 juillet 1898. J.O.R.F/L – D du 5 août 1899. Décision du ministre du 4 août 1899. J.O.R.F/L – D du 6 juin 1899. Décision du 5 juin 1899. J.O.R.F/L – D du 21 mars 1912. Décision du 19 mars 1912. J.O.R.F/L – D du 6 juin 1913. Décision du 5 juin 1913. J.O.R.F/L – D du 16 avril 1914. Décision du 15 avril 1914.

⁹ J.O.R.F/L – D du 13 mai 1905. Décision du 11 mai 1905. J.O.R.F/L – D du 10 mars 1906. Décision du 8 mars 1906. J.O.R.F/L – D du 4 mai 1909. Décision du 1^{er} mai 1909. J.O.R.F/L – D du 17 avril 1910. Décision du 15 avril 1910. J.O.R.F/L – D du 11 février 1913. Décision du 10 février 1913. J.O.R.F/L – D du 13 mars 1914. Décision du 12 mars 1914.

mettre au service des constructeurs qui fournissaient la Marine, soulevant bien d'autres problèmes. Les transferts de savoir-faire se faisant dans les deux sens, les fonctionnaires du ministère pouvaient transmettre des informations d'importance à ces entreprises qui étaient en recherche de contrats de fourniture avec la Marine. Quasi tous les grands fournisseurs eurent leur transfuge du ministère.

Schneider et Cie reçut des lieutenants de vaisseau Henri Caré¹, Ernest Sérieyx² et Gaston de Cacqueray de Saint-Quentin³, et sa filiale, la CAG se vit rejoindre par l'enseigne de vaisseau Joseph Jabet⁴. Les CA de Saint-Nazaire reçurent le concours du mécanicien principal, M. Bourles⁵ ; les ACB, celui du lieutenant de vaisseau Jean Albigo⁶ et les CA Augustin Normand, celui du lieutenant de vaisseau Lecoq qui officia en qualité d'ingénieur principal⁷. Les FCM bénéficièrent du concours de l'ingénieur de la Marine Ferrand qui reçut son congé en 1905⁸. Les habitués fournisseurs de la Marine en armes, installations mécaniques et électriques ne furent pas délaissés par les officiers. On comptait parmi elles, la maison Harlé et Cie qui se paya les services du lieutenant de vaisseau Antoine de Berg de Bréda⁹, la CGE avec les lieutenants de vaisseau Charles Reymond¹⁰ et Joseph Châtel, la SACM qui envoya l'enseigne de vaisseau Marcel de Montgolfier dans son atelier de Belfort¹¹, la Soudure autogène française avec le mécanicien principaux, M. Limoge¹² et Peillard¹³, la SA du Temple avec l'enseigne de vaisseau Maurice Du Parc¹⁴, la Société d'Electro-Métallurgie de Dives avec le lieutenant de vaisseau Henri Arnoux¹⁵, la SA des Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries du Saut-du-Tarn avec le lieutenant de vaisseau Joseph Rey¹⁶. Dans cette catégorie, la SCB accueillit le lieutenant de vaisseau Jean Gotiin¹⁷, cousin des propriétaires.

Cependant, de tels transferts n'étaient pas automatiques et restaient toujours soumis à l'approbation du ministre qui les accordait en fonction des besoins du service. Certains

¹ J.O.R.F/L – D du 12 avril 1910. Décision du 11 avril 1910 du ministre de la Marine l'amiral de Lapeyrière.

² J.O.R.F/L – D du 7 avril 1910. Décision du ministre du 5 avril 1910.

³ J.O.R.F/L – D du 9 juillet 1898. Décision du ministre de la Marine, Lockroy du 7 juillet 1898.

⁴ J.O.R.F/L – D du 28 janvier 1899. Décision du 27 janvier 1899 du le ministre de la Marine, Édouard Lockroy.

⁵ J.O.R.F/L – D du 5 décembre 1911. Décision du 2 décembre 1911 du ministre de la Marine Delcassé.

⁶ J.O.R.F/L – D du 17 juin 1913. Décision du 16 juin 1913.

⁷ J.O.R.F/L – D du 10 janvier 1914. Décision du ministre du 9 janvier 1914.

⁸ SHD 1DD1 1360. Constructions navales. Circulaires. 3^e trimestre 1905. Décision du 13 septembre 1905.

⁹ J.O.R.F/L – D du 6 août 1911. Décision du ministre de la Marine Delcassé du 5 août 1911.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1911. Décision du 31 juillet 1911 du ministre de la Marine Delcassé.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 30 mars 1912. Décision du 29 mars 1912 du ministre de la Marine Delcassé.

¹² J.O.R.F/L – D du 14 janvier 1913. Décision du 11 janvier 1913 du ministre de la Marine Delcassé.

¹³ J.O.R.F/L – D du 23 mai 1913. Décision du 22 mai 1913 du ministre de la Marine, Pierre Baudin.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1898. Décision du ministre du 14 décembre 1898.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 5 juillet 1914. Décision du ministre du 4 juillet 1914.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1910. Décision du ministre du 28 octobre 1910.

¹⁷ J.O.R.F/L – D du 24 avril 1913. Décision du 23 avril 1913 du ministre de la Marine Pierre Baudin.

ingénieurs ou officiers se virent refuser leurs demandes. Dès les années 1880, il devint plus difficile de recruter des ingénieurs du génie maritime car les jeunes polytechniciens se dirigeaient davantage vers les autres corps de l'Etat¹. Pour des raisons de manque d'effectifs dans les arsenaux, en 1897, le ministre de la Marine refusa d'accorder à l'ingénieur du génie maritime Maurice Haas le congé de 6 mois sans solde qu'il sollicitait pour prêter son concours aux ACL², entreprise qui appartenait à ses cousins par alliance³. Il ne put rejoindre l'entreprise qu'après avoir quitté la Marine. On le retrouvait directeur des ACL à Saint-Denis en 1907⁴. En revanche, en 1907, le ministre de la Marine, Gaston Thomson accepta d'élargir le droit à ces congés pour servir les industries, aux agents techniques, par soucis d'équité⁵. Au total, sur les 450 administrateurs des fournisseurs de la Marine, 60 avaient des liens familiaux avec la Marine ou étaient des transfuges. Pour les chantiers navals, les rapports étaient encore plus intimes puisque ces hommes représentaient 31% des 151 administrateurs.

d. *L'uniformisation culturelle des élites*

Le mouvement d'uniformisation culturelle se fit aussi grâce à la mobilité des administrateurs et des ingénieurs entre les différents fournisseurs de la Marine. Au total, 52 d'administrateurs et directeurs de ces sociétés, occupaient des postes, ou avaient un membre de leur famille qui était également administrateur chez un autre fournisseur de la Marine. Pour les ingénieurs, on vit le cas du centralien Jean Laporte qui travailla pour le compte de Claparède puis pour les ACL. De même, Eugène Guillet de La Brosse, avant de fonder les ACB, avait été ingénieur chez les ACL. Son collègue Fouché, lui, avait commencé sa carrière chez Oriolle comme Jules Tessier qui rejoignit aussi les ACB⁶. Auguste Rateau était un camarade de promotion de Fouché à l'Ecole polytechnique⁷. Joseph Ferré, qui était directeur des ACL⁸, fut attaché aux ateliers d'artillerie de la maison Voruz à Nantes, durant la guerre de 1870, puis

¹ J.O.R.F/L – D du 31 décembre 1882. Rapport du 30 décembre 1882, du ministre de la marine l'amiral Jauréguiberry.

² SHD 1DD1 1100. Constructions navales–Etablissements–Minutes–2^e semestre 1897. Dépêche du 20 novembre 1897 du ministre de la marine au directeur de l'établissement d'Indret. Dépêche du 20 novembre 1897 du ministre de la marine pour le directeur de l'établissement d'Indret.

³ Joël Rilat. *Ces messieurs de Nantes. Complément Tome 4 de Du à M*, p231.

⁴ SHD 9DD1 80. Rapport des essais définitifs du cuirassé d'escadre Liberté au port de Brest en 1908. Note du 30 juillet 1907.

⁵ J.O.R.F/L – D du 23 août 1907. Rapport et décret du 17 août 1907, du ministre de la Marine Gaston Thomson.

⁶ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p43.

⁷ *Id.*, p51.

⁸ « Notices nécrologiques », *Bulletin administratif* n°9, septembre 1906, p743.

entra vers 1872 dans les chantiers Jollet et Babin, tout en étant en même temps collaborateur et dessinateur de Benjamin Normand¹.

Contrairement aux difficiles relations personnelles entre les officiers de marine conservateurs et les hommes politiques républicains, les rapports avec les cadres économiques étaient moins tendus. D'abord, du point de vue économique, personne n'était partisan du socialisme, quelle que fut sa forme. Les plus conservateurs étaient libéraux sur le plan économique et paternalistes sur le plan social, tels Jules Charles-Roux², Schneider ou Eugène Guillet de la Brosse. Les moins conformistes étaient partisans du saint-simonisme tels les Pereire³, leurs cousins Rodrigues⁴, Eugène d'Eichthal⁵, Jean-François Cail⁶, Ernest-Alexandre Gouin ou les Holtzer-Dorian, mais en tout cas, ils étaient tous attachés aux fondamentaux du capitalisme : la propriété privée⁷, le productivisme industriel⁸ et le principe hiérarchique⁹. Cela leur rendait acceptables les politiciens républicains qui, comme Pierre Biétry¹⁰, Casimir-Périer¹¹, et même Pierre Baudin¹², rejetaient le principe révolutionnaire. Une partie de ces élites économiques était aussi très proche des officiers de marine car, au point de vue humain, ils étaient également similaires. Sur le plan religieux d'abord, certaines familles étaient ouvertement catholiques et ferventes ou ne cachaient pas leurs sympathies légitimistes, comme les Schneider¹³, les Rostand¹⁴, les Dubigeon¹⁵, les Kolb-Bernard¹⁶, les ingénieurs Émile Solacroup¹⁷, Théodore Laurent¹ Amable Lagane, Félix du Temple, les Guillet de la Brosse, les

¹ *Id.*, p747.

² Jules Charles-Roux. *Souvenirs du passé : le cercle artistique de Marseille*. 1906. A. Lemerre. Paris, p45.

³ Jean-Marie Thiveaud, « Finance, économie, commerce et industrie au XXe siècle : Ecrits des économistes anglais, français, belges allemands », *Revue d'économie financière*, n°56, 2000. Risques et règles : Financement éthique, p244.

⁴ *Papiers de famille*. Hippolyte Rodrigues. Paris, 13 Janvier 1888. Lettre à sa petite-fille.

⁵ Eugène d'Eichthal, *Socialisme, communisme et collectivisme : aperçu de l'histoire et des doctrines jusqu'à nos jours*, 1901, p5.

⁶ *Les dossiers documentaires de l'espace pédagogique du patrimoine industriel de Poitou-Charentes : L'ascension sociale de Jean-François Cail*, p12.

⁷ Dominique Lejeune, *op. cit.*, p1.

⁸ Isaac Péreire, *Politique industrielle et commerciale : budget des réformes*, Paris, Imprimerie C. Motteroz, 1877, p4.

⁹ Eugène d'Eichthal. *Socialisme, communisme et collectivisme : aperçu de l'histoire et des doctrines jusqu'à nos jours*. 1901, Guillaume et Cie, Paris, p6.

¹⁰ Pierre Biétry, *Le socialisme et les Jaunes*, Paris, Plon, 1906, p1.

¹¹ Jean-Marie Mayeur. *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p161.

¹² Pierre Baudin et Dr L. Nass, *La rançon du progrès*, 1909, Société d'Édition et de Publications, Paris, pV.

¹³ Emmanuelle Héran, « Les monuments publics du Creusot », dans *Les Schneider, le Creusot. Une famille, une entreprise, une ville (1836–1960)*, 1995, Musée d'Orsay, Fayard, Paris, p86.

¹⁴ *Assemblée générale des catholiques Normandie. Tenue à Rouen. Les 21, 22, 23, 24 et 25 Novembre 1883. Rouen. 1884. Imprimerie Nouvelle*, pXXVI.

¹⁵ Alain Dubigeon, *op. cit.*, p119.

¹⁶ M. Kolb-Bernard, *Loi du 28 mars, 1882*, Imprimerie F. Levé, Paris, p2-3.

¹⁷ *Bulletin de la société Bibliophiles bretons de l'histoire de Bretagne : dixième année (1886-1887)*, Nantes, société des bibliophiles bretons une histoire de Bretagne, pX-XXXII.

Normand, les Rostand ou encore les Homberg². Gaston Japy, pourtant protestant, n'avait pas assez de mots pour dénoncer le matérialisme athée³ et les agissements « souterrains » de la franc-maçonnerie contre la religion⁴, et pour insulter et rabaisser les politiciens radicaux et socialistes, porteurs de ces deux fléaux, le « païen Clemenceau »⁵ et ses collègues « Les Jaurès, les Sembat, les Briand » tous jugés « les plus dangereux ennemis du travail français et des ouvriers »⁶.

Les officiers de marine et certains fournisseurs de la Marine se retrouvaient dans des œuvres caritatives, comme avec M. Arman, L-F Cail, J-A Normand, qui finançaient, avec des dizaines d'amiraux, la revue des *Annales du sauvetage maritime*⁷.

Le cas des familles Normand et Guillet de la Brosse prouvait cette sorte d'osmose qui pouvait exister entre les officiers et certains fournisseurs. L'écrivain normand, catholique et royaliste, Jean de La Varenne, fils de l'officier de marine, Gaston Mallard de La Varenne, et petit-fils de l'amiral Camille Fleuriot de Langle, élevé par ce grand-père et ses camarades amiraux, en témoigne parfaitement. Il rappela que ses amiraux admiraient justement, chez la famille Normand, des vertus identiques aux leurs, à savoir la transmission familiale et corporatiste d'un héritage d'excellence technique et morale, au point de former « une véritable dynastie »⁸ chrétienne et paternaliste⁹. Les Guillet de la Brosse, légitimistes et très catholiques, avaient souffert des mêmes maux que les familles des officiers durant la révolution, mémoire commune qui se transmettait dans la famille¹⁰.

Certains officiers avaient créé de véritables liens entre la Marine et les élites économiques du secteur des chantiers navals. Bien qu'ils fussent globalement rares, l'importance des hommes qu'ils ont intégrés donnait à ces réseaux un poids très important. On y comptait le contre-amiral Charles Dumas-Vence qui épousa une Goüin, le vice-amiral Edgar Humann qui

¹ Monseigneur Méjécaze, directeur du Collège Stanislas, « Dieu, premier servi », dans Jacques Saint-Germain (dir.), *Théodore Laurent : L'industriel, l'homme*.

² *Assemblée générale des catholique Normandie. Tenue à Rouen. Les 21, 22, 23, 24 et 25 Novembre 1883. Rouen. 1884. Imprimerie Nouvelle, pxxij*

³ Gaston Japy, *Réalités et utopies. : les idées jaunes*, 1906, Plon, Paris, p11.

⁴ *Id.*, p6.

⁵ *Id.*, p34.

⁶ *Id.*, p206.

⁷ *Annales du sauvetage maritime*, Paris, 1872, Bureau de la rédaction, p79-95.

⁸ Jean de La Varenne, *op. cit.*, p7-10.

⁹ *Id.*, p160.

¹⁰ Alain de La Brosse, *op. cit.*, p167.

devint le beau-père de François II de Wendel¹, le vice-amiral Jean de Percin qui était allié à la grande banque israélite. L'amiral Emile Krantz était le frère du sénateur et ingénieur des ponts et chaussées, Jean-Baptiste Krantz² et président de Fives-Lille entre 1886 et 1899. L'enseigne de vaisseau Georges-Horace de Montgolfier³ était le cousin d'Adrien de Montgolfier, sénateur de la Loire et directeur de la Marine et Homécourt.

Ces trois groupes s'amalgamèrent car ils se fréquentaient également dans les grandes institutions de mondantés parisiennes, à savoir l'Opéra et la Comédie-Française, selon le processus bien décrit par Thorstein Veblen⁴. Cependant, cela ne concernait que ceux qui faisaient partie de la très haute bourgeoisie et aristocratie, dont les Péreire, les Perier, les Rothschild, les Schneider, les Stern, Mme Cail, G. Dupuy-de-Lôme, J. Gouin, les Halphen, M. Mahot de La Quérantonnais, Raoul et Georges Ancel, le ministre Pierre Baudin, le comte Benoist d'Azy et l'officier de marine baron Denys Benoist d'Azy ; le lieutenant de vaisseau Bergasse du Petit-Thouars ; Mme l'amirale Besnard ; Gustave Canet ; le capitaine de vaisseau comte Le Nepvou de Carfort, le capitaine de vaisseau vicomte René de Carfort ; le marquis de Chasseloup-Laubat et le comte Maurice Bernard de Courville, ingénieur en chef de la Marine⁵. Une bonne majorité d'entre eux conserva le mode de vie de la double résidence entre ville et château⁶, tels les Dorian-Ménard avec le château de Fraisse⁷. La famille Japy, elle, s'est fait construire treize châteaux sur Beaucourt et Dasle. De plus, beaucoup habitaient dans les arrondissements parisiens les plus huppés (I^e au VIII^e et XVI^e)⁸.

Jules Charles-Roux qui détestait les radicaux, et la « la bande à Combes, Monis, Pelletan, Clemenceau, Caillaux »⁹, a fréquenté pendant des années le Cercle artistique de Marseille où il rencontra des hommes politiques républicains modérés importants pour la Marine ; Etienne,

¹ Juilly : *bulletin mensuel du Collège et de l'Association amicale*. Collège de Juilly. Association amicale des élèves de Juilly. 25 juin 1914, p185.

² Adolphe Bitard, *Dictionnaire de biographie contemporaine française et étrangère*. 1887, A. Lévy et compagnie, Paris, p171.

³ J.O.R.F/L – D du 10 août 1909.

⁴ Thorstein Veblen, *op. cit.*

⁵ *Paris-Mondain. Annuaire du grand monde parisien et de la colonie étrangère*, 1908, p24-106.

⁶ Claude-Isabelle Brelot, « Savoir-vivre, savoir-être : attitudes et pratiques de la noblesse française au XIX^e siècle », *Romantisme*, 1997, n°96, p34.

⁷ Noël Jouenne, « Contrôle de l'identité ? Le Corbusier à Firminy », dans *Histoire contemporaine et patrimoine: la Loire, un département en quête de son identité*, Didier Nourrisson et Jean-François Brun (Dir.), p359.

⁸ Alice Bernard, « Le mode de vie du grand monde Parisien : modalités et persistance d'un modèle culturel attractif (1900-1939) », dans *La ville et l'esprit de société*, Katia Béguin, Olivier Dautresme, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2004.

⁹ Jules Charles-Roux, *Lettres d'un père à son fils (1905-1918)*. 2007, Ed. Jeanne Laffitte, Marseille, p207. Lettre du 21 janvier 191 de Jules Charles-Roux.

Rouvier ainsi que d'autres fournisseurs comme Fraissinet¹. Même dans les grands cercles de la très haute aristocratie qui ont supplanté petit à petit les salons² et qui étaient beaucoup plus sélectifs, on trouvait aussi ce brassage élitaires. Parmi les membres du Cercle des Champs-Élysées, on trouvait les amiraux baron Didelot, Chopart, Duperré, Roze et le capitaine de vaisseau Rougevin, en même temps que Maurice et Michel Ephrussi, Paul, Henri et Léon Fould, S. Haëntjens, Al. Simons ainsi que les barons Alphonse et Gustave de Rothschild³. Au Jockey-Club, il y avait les noms les plus prestigieux de la noblesse française et l'amiral Edgar Humann, trois vicomtes de la Panouse (Artus, Henri et Edmond) et trois barons de Rothschild (Alphonse, Gustave et Edmond)⁴. Les obsèques de l'amiral Humann en mai 1914, prouvent, par les personnes présentes, à quel point certains officiers pouvaient être intégrés dans l'élite nationale. La dépouille de cet officier général, qui fut un de ces hommes du monde, membre du Cercle de l'Union⁵, a été accompagnée par son gendre François de Wendel, le marquis Nabona (administrateur des CAG), le duc de Broglie (président du Cercle de l'Union), les barons James et Robert de Rothschild, E. Goüin (SCB). Son oraison funèbre fut prononcée par l'amiral Touchard et par un des fournisseurs de la Marine et parlementaire, Jules Charles-Roux⁶.

En somme, ces trois groupes, socialisés dans les mêmes lieux⁷, s'ils ne se sont pas totalement fondus, gardant dans la majorité des cas leurs distinctions traditionnelles, se sont au moins entendus pour administrer cette superstructure économico-administrative, au mieux de leurs intérêts conjoints. C'est bien là « l'élite du pouvoir » telle que la définissait C. W. Mills⁸. Cela fut possible car ils avaient cela de commun d'être des élites et d'avoir une conscience prononcée⁹ de leur supériorité « naturelle »¹⁰, ce qui leur procurait une unité psychologique¹¹.

¹ *Id.*, p44.

² Alice Bravard, « Le cercle aristocratique dans la France bourgeoise 1880-1939 », *Histoire, économie & société* 2011/1 (30e année), p86.

³ *Club-Almanach. Annuaire des cercles et du sport*. 1883, p500-503.

⁴ *Id.*, p506-515.

⁵ *Juilly : bulletin mensuel du Collège et de l'Association amicale*. Collège de Juilly. Association amicale des élèves de Juilly. 25 juin 1914, p185.

⁶ *Le Gaulois : littéraire et politique*. 13 mai 1914, p2.

⁷ Charles Wright Mills, *op. cit.*, p20. Leur lieu de socialisation sont « la famille de la classe supérieure », « la bonne école secondaire » et « le club des grandes villes ».

⁸ *Id.*, p12.

⁹ Dominique Schneider, « Tentative de mythologie appliquée », dans *Les Schneider, le Creusot. Une famille, une entreprise, une ville (1836-1960)*, 1995, Musée d'Orsay, Fayard, Paris, p40.

¹⁰ Charles Wright Mills, *op. cit.*, p18.

¹¹ *Id.*, p23.

Ainsi, ils formaient une partie de ce que Gaetano Mosca nommait la classe des gouvernants¹, minorité organisée et supérieure².

¹ Gaetano Mosca, « La classa politica », *Revista de administracion publica*, p87.

² *Id.*, p89.

Conclusion du Chapitre III

Si le pôle politico-administratif du complexe militaro-naval s'était constitué dans un peu d'agitation et que le pôle industriel se mit en place avec ordre et efficacité, la composante sociologique de cette structure, elle, a clairement été la plus problématique. Ces problèmes vinrent du fait que la collaboration entre les divers groupes s'imposait à eux plutôt qu'ils la commandèrent. Les besoins des stratégies et de la flotte obligeaient les politiciens à mieux contrôler les agissements des chefs de la Marine qui, eux, se seraient bien passés de ce rapport avec des hommes qui leur étaient très étrangers. Dans les institutions de pouvoirs, la lutte fut âpre. Les nuances et les compromis, surtout dans les années 1900, permirent d'aplanir les tensions, juste ce qu'il fallait pour que les services fonctionnent mais ne les effacèrent jamais. Les fournisseurs de la Marine, dans l'intérêt du doux commerce, adoptèrent une attitude globalement plus conciliante, se rapprochant pour les uns des officiers et pour d'autres des hommes politiques républicains. Les fournisseurs légitimistes, tout comme les républicains, vendirent leurs équipements à tous les gouvernements. En agissant en professionnels, ils permirent que le complexe militaro-naval existât. Après les années 1890, les trois groupes d'hommes, du fait de l'amorce d'un certain mouvement de rapprochement de profils sociologiques, commencèrent à se fréquenter, ce qui finit par produire sur une grande part des officiers une baisse des oppositions et une assimilation à un esprit élitiste général et non, plus seulement, centré autour de leur métier.

Conclusion de la première partie

La période qui courrait de la guerre franco-prussienne à la Grande guerre montrait qu'il y avait une certaine continuité entre les régimes en France. Les racines que Napoléon III avait enterrées, ses pires ennemis républicains en recueillirent les fruits. Les premières pierres qui servirent à bâtir le complexe militaro-naval français étaient dues au neveu de l'*Aigle* dont le souhait était d'avoir la première flotte continentale. Tout reposait sur cette volonté qui élargit le marché des constructions navales. Arrivés au pouvoir, les républicains qui n'en n'eurent l'exercice effectif qu'à la fin des années 1870 menèrent, comme lui, une politique d'accroissement de la flotte. Cependant, contrairement à lui, ils trouvèrent plus d'ennemis navals, ce qui augmentait encore plus leurs besoins, rendant insuffisants les arsenaux dont lui avait su se contenter. Encore, contrairement à lui, ils trouvèrent un tissu industriel prêt pour suppléer aux insuffisances des usines de la Marine, de la conception à la production. Les républicains commencèrent, donc, en adaptant à chaque fois l'administration du ministère à leur besoin pour produire toujours plus d'armes. Ils créèrent une solidarité entre les arsenaux et les chantiers privés. On pouvait considérer que le complexe militaro-naval était né dans les années 1890, après 20 à 25 années de commandes plus disparates. Les 24 années qui conduisaient de cette date à la 1^{ère} Guerre mondiale furent l'occasion de faire fonctionner cette superstructure à plein régime et de finir de convaincre les sceptiques du bien-fondé de son existence. La preuve en était que, passées les premières années de la décennie 1900, les rebuffades parlementaires ou administratives, jadis nombreuses, devinrent rares. Les seuls obstacles à son fonctionnement restaient les inimitiés personnelles ou les oppositions idéologiques qui existaient en son propre sein. Nous vîmes qu'elles furent domptées par les négociations, les sanctions et le rapprochement sociologique, à partir des années 1890. Ce faisant, le complexe militaro-naval arrivait plus paré et productif que jamais en 1914, année où il devait accomplir ce pourquoi il avait été, expressément, fait : nourrir la guerre de ses armes navales.

Deuxième Partie

Le complexe militaro-naval français dans le conflit mondial et l'entre-deux-guerres : De l'adaptation au renforcement

La constitution d'un véritable complexe militaro-naval fonctionnant avec sa propre logique était, donc, un acquis d'un temps de paix qui, sur les plans politique et économique, ne connut, somme toute, que peu de turbulences. Pareille structure se mit en place et fonctionna dans une III^e République qui, bien que contestée par des crises périodiques, n'a pas vu son existence sérieusement remise en cause, et dans un temps économique assez marqué par une reprise continue de la croissance. Lorsque survint la Grande guerre puis après elle l'entre-deux-guerres, ce furent ces deux domaines de la vie nationale qui subirent de grands bouleversements, modifiant ainsi l'univers dans lequel prenait place le complexe militaro-naval. La guerre, transforma, non seulement, le fonctionnement des institutions administratives et politiques, y compris celles en charge de se procurer les armes navales, mais elle modifia aussi en profondeur la structure économique, dont les usines productrices de ces armes. La fin du conflit, en 1918, ne signifia pour autant pas le retour immédiat à la normale dans ces deux domaines et, par suite, dans le fonctionnement du complexe. Les crises économiques qui s'en suivirent, d'abord avec l'inflation dont le taux monta jusqu'à 39% en 1920, puis avec la crise des années 1930 qui fragilisa longuement la croissance, eurent un impact certain sur les entreprises du complexe. Elles n'épargnèrent pas, non plus, l'Etat dont la santé financière était primordiale dans le système de commandes d'armes bâti avant la guerre. Dès lors, il convient, pour nous, d'analyser les évolutions des aspects politiques, administratifs, économiques et sociologiques du complexe militaro-naval français dans ces périodes troublées et de les mettre en rapport entre elles afin de déterminer si le complexe était, ou non, encore une réalité durant ces vingt-cinq années qui séparaient les deux conflits mondiaux.

Chapitre IV. Les constructions navales dans le nouveau contexte géopolitique

Les rouages administratifs et le fonctionnement des institutions politiques qui se mirent en place durant les quarante années qui suivirent l'année 1871 étaient expressément pensés pour préparer la guerre navale. Ils ont été conçus et ont fonctionné exclusivement par temps de paix, avec des possibilités de discussion, de débats et de négociations que permettaient les délais de ces périodes calmes. Lorsque se déclencha la guerre, en août 1914, que le pays mobilisa toutes ses forces, tendant toute son énergie et ses hommes vers un seul but, la victoire, comment les anciens usages politico-administratifs et les pensées tactico-stratégiques, parties intégrantes du complexe militaro-naval, se sont-ils adaptés à cette nouvelle donne ? Comment, donc, ont-ils fonctionné lorsque le conflit mondial débuta et comment se sont-ils transformés à la fin de celui-ci ?

A. Les constructions navales entre guerre et paix

1. Les institutions de la Marine dans la Grande guerre

a. Le nouveau rôle de la Marine dans la guerre

La perpétuelle préparation à un conflit semblait ne pas avoir de fin. Les puissances arrivaient, toujours, à sortir des crises internationales sans que soit tiré le moindre coup de feu : Agadir, Tanger, la guerre des Balkans... L'attentat de Sarajevo du 28 juin 1914 de Gavrilo Princip contre l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche et son épouse eut autrement plus de conséquences. Le sang d'un Habsbourg a coulé et un deuxième *Kronprinz* mourut dans de tragiques circonstances en quelques années. Pour l'honneur familial autant que pour mater les panslavistes serbes et russes¹, le gouvernement impérial de Vienne se raidit et entraîna l'Europe dans l'engrenage de la guerre généralisée.

Entre le 26 et le 28 juillet, le ministre la Marine, Gauthier, envoya une série de télégrammes à ses officiers en situation de commandement et aux préfets maritimes pour que les bateaux chargent leurs munitions « discrètement » et rallient leurs groupes. Il leur ordonna de rappeler immédiatement tous les officiers en permission et ceux en congé sans solde, y

¹ *Remarques de la délégation allemande au sujet du rapport de la commission des gouvernements alliés et associés sur les responsabilités des auteurs de la guerre*, p26. Sous-annexe 3. Lettre de l'empereur François-Joseph à Guillaume II remise le 5 juillet 1914 par l'ambassadeur austro-hongrois à Berlin. Le monarque autrichien écrit : « L'attentat perpétré contre mon neveu est la conséquence directe de l'agitation entretenue par les panslavistes russes et serbes, dont le but unique est l'affaiblissement de la Triple-Alliance et la mise en pièces de mon Empire [...] un tel état de choses constitue un danger permanent pour ma dynastie et mes Etats ».

compris ceux qui étaient en fonction chez les fournisseurs de la Marine¹. Le Royaume-Uni qui tergiversa politiquement et entra en guerre, seulement le 5 août², avait en revanche commencé les préparatifs militaires dès le début de la crise, à la fin juillet. La Marine française savait qu'elle pourrait compter sur son concours puisqu'elle voyait la *Royal Navy* se préparer « sérieusement aux événements », en faisant charbonner la première flotte à Portland, mouvoir ses flottilles dans le détroit de Douvres et concentrer, à Malte, des navires venus d'Alexandrie³. Dans la Marine, les chefs étaient persuadés que l'antagonisme de l'Allemagne et du Royaume-Uni était « irréductible » car il était d'ordre économique⁴, donc, ils ne s'inquiétèrent pas réellement de la loyauté britannique, qui d'habitude leur semblait si aléatoire.

A la déclaration de guerre de l'Allemagne à la France, le 3 août 1914⁵, et de plus en plus à mesure que le conflit avançait, les combats en mer prirent une tournure à laquelle la Marine française n'était guère préparée. La flotte construite depuis les deux dernières décennies avait été équipée pour la guerre de course (torpilleurs et sous-marins) et la guerre d'escadre (cuirassés et croiseurs), contre la *Navy* ou les flottes réunies de la Triple en Méditerranée occidentale. Les officiers de marine comprirent très vite que le matériel construit pour ce conflit n'était pas adapté à toutes les missions de la flotte. Le contre-amiral Degouy l'exprima dès l'automne 1914 en affirmant qu'« on doit convenir que, jusqu'à l'heure présente (premiers jours d'octobre), la guerre navale ne ressemble pas à l'image qu'en donnaient certains théoriciens : la grande bataille rangée, la rencontre unique, décisive »⁶. Du fait des changements diplomatiques qui amenèrent l'Entente Cordiale et la neutralité transalpine dans la guerre⁷, les opérations qui furent confiées à la Marine nationale s'en trouvèrent modifiées. Elle

¹ Ministère des Affaires étrangères. Commission de publication des documents relatifs aux origines de la guerre de 1914, *Documents diplomatiques français (1871-1914) 3^{ème} Série (1911-1914) Tome XI (24 juillet-4 août 1914), 1936, Imprimerie nationale, 1936. Documents 78, 79, 93 et 186.*

² Capitaine Diaz de Soria. Professeur de Tactique Générale. *Tactique générale. Conférence d'application N°1. Le transport du XIX^{ème} corps français et le raid Goeben-Breslau en méditerranée occidentale, en août 1914.* École de Guerre Navale. Session 1935-1936.

³ Ministère des Affaires étrangères. Commission de publication des documents relatifs aux origines de la guerre de 1914, *Documents diplomatiques français (1871-1914) 3^{ème} Série (1911-1914) Tome XI (24 juillet-4 août 1914), 1936, Imprimerie nationale, 1936. Document 228. Le commandant de Saint-Seine, attaché naval de France à Londres envoie une lettre le 28 juillet 1914 au commandant MacGuckin de Slane.*

⁴ Paul Fontin, *Guerre et marine : essai sur l'unité de la défense nationale.* Berger-Levrault et Cie 1906, p125. Georges Clerc-Rampal, *La Marine française pendant la Grande guerre (août 1914-novembre 1918),* 1919, Larousse, Paris. Préface par M.-A. Lorin, capitaine de corvette. Préface. Maxime Laubeuf, *Les luttes maritimes prochaines: Etats-Unis et Japon, Angleterre et Allemagne.* 1908, Augustin Challamel, Paris.

Grand-amiral Alfred von Tirpitz, *op. cit.*, p208.

⁵ Capitaine Diaz de Soria (Professeur de Tactique Générale), *op.cit.*

⁶ Contre-amiral Degouy, « Les Opérations maritimes. — La Guerre sous-marine », *Revue des Deux Mondes*, Paris, 1914.

⁷ Pierre Milza, *Français et italiens à la fin du XIX^{ème} siècle. Aux origines du rapprochement franco-italien de 1900-1902.* Rome. École Française de Rome, 1981.p1017. Barrère et de Delcassé avaient obtenus des accords,

qui était déchargée de la lutte avec les deux plus puissantes escadres cuirassées continentales ne put les affronter comme cela était prévu. La *Royal Navy*, grâce à la *Grand Fleet*, formée en août 1914, contenait la *Hochseeflotte* allemande après la bataille du Jutland¹ et la Marine savait, cinq jours avant la notification de la neutralité italienne du 3 août 1914², que la *Regia Marina* n'entreprenait pas « de préparatifs militaires anormaux »³.

La Marine a donc, surtout, organisé la défense de ses côtes de la Manche et de l'Océan et escorté les convois de ravitaillement contre les estocades des sous-marins allemands de haute mer⁴. Aux termes d'une convention passée avec le Royaume-Uni le 6 août 1914, la Marine eut la garde de la Méditerranée et le commandement des forces navales alliées dans cette mer⁵. Pour cela, elle remplit des missions qui lui étaient plus familières et qui s'apparentaient à des opérations coloniales de grande envergure. Elle procéda à des bombardements contre les côtes du Levant, au printemps⁶ et été⁷ 1915, suivis du blocus sur l'Asie mineure le 1^{er} juin⁸ et finalisés par la désastreuse attaque du détroit de Dardanelles du 18 mars 1915⁹ qui lui coûta un cuirassé¹⁰. Le voisin grec eut un traitement moins brutal, mais le gouvernement du royaume des Hellènes, soupçonné de soutenir l'offensive bulgare¹¹, n'échappa pas à l'intimidation par l'envoi de l'escadre A¹² qui procéda à une occupation de fait des installations portuaires¹ et lui appliqua un blocus de plus de six mois².

signés le 30 juin 1900 avec l'Italie, empêchant les deux pays de s'associer à une agression contre l'un ou l'autre des deux pays.

¹ Capitaine de frégate Castex, *Tactique navale. Nouveaux aspects de la liaison des armes. A propos de la guerre sous-marine allemande*. École supérieure de guerre. 1920-1921, p214.

² Capitaine Diaz de Soria (Professeur de Tactique Générale), *op.cit.*

³ Ministère des Affaires étrangères. Commission de publication des documents relatifs aux origines de la guerre de 1914, *Documents diplomatiques français (1871-1914) 3^{ème} Série (1911-1914) Tome XI (24 juillet-4 août 1914), 1936, Imprimerie nationale, 1936. Document 194. Télégramme secret du 28 juillet 1914 de l'ambassadeur de France à Rome, M. Barrère pour le ministre des affaires étrangères par intérim, Bienvenu-Martin, qui lui transmet les renseignements du lieutenant de vaisseau d'Huart sur la flotte italienne.*

⁴ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XX^e siècle*. 2002, Perrin, Paris, p103.

⁵ R. V. « Georges Leygues, La Marine Française. Sa renaissance. Le programme d'action », *Armée et Marine*. 15^e Année - N°9. 10 Octobre 1926, p161.

⁶ J.O.R.F/L – D du 11 juillet 1915. Partie non officielle. Un croiseur français bombarda le consulat allemand d'Alexandrette pour avoir hissé son pavillon à nouveau.

⁷ J.O.R.F/L – D des 14 et 17 avril 1915. Parties non officielles. Le 12 avril, le cuirassé *Saint-Louis* bombarda un campement turc, près de Gaza et le 15 avril, un croiseur canonna la voie ferrée de Saint-Jean-D'acre vers la Syrie.

⁸ J.O.R.F/L – D du 6 juin 1915. Conjointement avec la flotte britannique.

⁹ J.O.R.F/L – D du 30 juillet 1915.

¹⁰ François Schwerer, « L'expédition des Dardanelles », *Institut de Stratégie Comparée, « Stratégique »*, 2017/1 N° 114, p71. Il s'agissait du Bouvet.

¹¹ Lieutenant de vaisseau Guiot (détaché au Service Historique). *L'affaire grecque (Guerre 1914-18). Fascicule 2. Confidentiel*. Travaux du Service Historique de l'Etat-major Général de la Marine, p319.

¹² *Ibid.*, p324. Elle comprend entre autres les *Jules-Ferry, Vérité, Démocratie, Patrie, Justice, République, Suffren, Provence* et *Jurien-de-la-Gravière* ; en tout, 7 cuirassés d'escadre, 3 croiseurs et 12 grands torpilleurs.

La Marine réalisa aussi l'escorte et le transport d'armées entières comme celui du XIX^{ème} Corps d'Armée français, embarqué sur des paquebots rapides³ depuis les ports algériens jusqu'en Provence. Se trouvant orpheline de l'ennemi que l'accord du 10 février 1913⁴ avec le Royaume-Uni lui commandait d'attaquer, l'escadre de la Méditerranée, sous le commandement du vice-amiral Boué de Lapeyrère, n'appareilla que tardivement⁵. Elle laissa, donc, les deux croiseurs allemands *Goeben* et *Breslau* commandés par le vice-amiral Souchon faire une chevauchée pour l'honneur⁶ et bombarder les installations portuaires⁷ de Bône et Philippeville, le 4 août⁸, avant de détalier, toutes chaudières allumées, vers les détroits ottomans, pris en chasse par les dreadnoughts britanniques, *Inflexible* et *Invincible* de l'amiral Sir A. Berkeley Milne⁹.

Hormis cette courte mésaventure, sa maîtrise de la mer en Méditerranée occidentale ne lui fut jamais contestée. Cette dernière permit plus tard, de transporter le corps expéditionnaire franco-britannique depuis l'Anatolie jusqu'à la base de Salonique, créée en octobre 1915 lors de l'arrivée dans cette ville des premières troupes françaises de l'Armée d'Orient¹⁰. Commandée par l'amiral Salaün du 11 mars 1916 au 16 août 1917, la Division d'Orient embarqua et débarqua à Salonique plus de 475 000 hommes du 1^{er} mars 1916 au 1^{er} février 1917 et les ravitailla¹¹. Pour effectuer cette mission, le ministre ordonna, le 14 mai 1916, que soit constituée la Division Navale d'Orient, comprenant la division de complément, le *Bruix* et le *Latouche-Tréville*, une escadrille de torpilleurs et la division des Bases¹².

¹ *Ibid.*, p328. Elle paralysa les sous-marins grecs, captura des navires de commerce ennemis réfugiés au Pirée, et saisit, les bureaux et documents des douanes, les postes de charbon des chemins de fer et les approvisionnements de pétrole.

² J.O.R.F/L – D du 19 juin 1917. Le blocus des côtes grecques qui est entré en vigueur le 8 décembre 1916, est déclaré levé le 16 juin 1917.

³ Capitaine Diaz de Soria (Professeur de Tactique Générale), *op cit*, pII.

⁴ *Id.*, p4.

⁵ *Id.*

⁶ Emil Ludwig, « Les croisières du *Goeben* et du *Breslau* », dans *Les Archives de la Grande Guerre*, 2^{ème} Année, N°13, Mars 1920, p77.

⁷ *Id.*, p80.

⁸ Capitaine Diaz de Soria (Professeur de Tactique Générale), *op cit*, p8.

⁹ Emil Ludwig, *op. cit.*, p82.

Paul G. Halpern, « The anglo-italian naval convention of 1915 », *The Historical Journal*, XIII, i (1970), p 107.

¹⁰ Lieutenant de vaisseau Piot. *Organisation des bases de transports du corps expéditionnaire d'orient sous le commandement de contre-amiral Merveilleux du Vignaux. (1^{er} Septembre 1917-1^{er} Octobre 1918)*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1925. Préambule.

¹¹ Lieutenant de vaisseau Peyronnet. *L'organisation des bases du corps expéditionnaire d'Orient et les transports du corps expéditionnaire d'Orient : commandement de l'amiral Salaün*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1925. 1924-1925. Avant-propos.

¹² Lieutenant de vaisseau Piot, *op.cit.*, Préambule.

La flotte de Méditerranée évacua l'armée serbe, culbutée par les Austro-allemands et les Bulgares, en octobre 1915¹, et coincée sur la côte Sud de l'Adriatique, dès décembre². La Marine française a dû préparer tout le théâtre d'opérations par l'occupation préalable de Corfou, le 9 janvier 1916³, avant d'y évacuer les 136 000 soldats serbes entre le 18 janvier et le 18 février⁴. Le contre-amiral de Gueydon, arrivé le 20 janvier 1916⁵, prit le commandement de l'opération qui débuta le 11 avril avec des convois escortés quotidiens de 1500 hommes, puis de plus de 2500 hommes, à partir du 10 mai, qui mirent trois jours pour arriver à Salonique. Le dernier convoi, arrivé en Grèce le 30 mai, scella cette opération de 57 voyages qui permirent de débarquer plus de 117 000 hommes⁶.

La mission la plus classique qui lui fut dévolue, correspondant quelque peu à sa préparation antérieure, sans en avoir toutefois l'envergure, était d'empêcher la Marine austro-hongroise de sortir de l'Adriatique pour ne pas menacer ces opérations et insulter les côtes d'Afrique du Nord. A partir du printemps 1915 et de l'entrée en guerre de l'Italie le 23 mai⁷, sa mission n'était plus seulement d'assurer l'imperméabilité du barrage d'Otrante, tenu non sans dégâts,⁸ et de semer des mines automatiques⁹ face à la côte Ouest de la péninsule balkanique, mais d'utiliser les ports italiens pour avoir la maîtrise de la mer Adriatique, en détruisant l'escadre blindée du Habsbourg et en surveillant « la route Cattaro-Durazzo »¹⁰. Alors que la guerre n'était même pas encore déclarée, le gouvernement français avait été informé que, le 23 juillet 1914, les deux divisions cuirassées austro-hongroises s'étaient enfermées dans les Bouches-du-Cattaro et que le reste de la flotte était divisé entre les deux ports et celui de Pola¹¹.

¹ Lieutenant de vaisseau Fauve. *Le transport de l'armée serbe de Corfou à Salonique en 1916*. École de Guerre Navale. Session 1935-1936, p1.

² *Id.*

³ *Id.*, p3. Les croiseurs *Waldeck-Rousseau*, *Edgar-Quinet*, *Ernest-Renan*, *Lavoisier* et *D'Estrées* y transporte le détachement de chasseurs alpins.

⁴ *Id.*

⁵ *Id.*

⁶ *Id.*, p7-8.

⁷ Dominique Lormier, *L'Italie en guerre. 1915-1918*. 1986, Ulysse Editions, Bordeaux, p15. Le 23 mai 1915, l'Italie déclare la guerre à l'Autriche-Hongrie, uniquement pour lui ravir les terres irrédentes, le Trentin et l'Istrie.

⁸ J.O.R.F/L – D du 20 avril 1915. Partie non officielle. Dans la nuit du 26 au 27 avril, le croiseur-cuirassé *Léon-Gambetta*, a été torpillé et coulé en dix minutes, à l'entrée du canal d'Otrante.

⁹ J.O.R.F/L – D du 7 octobre 1914. Partie non officielle. Avis du ministère de la Marine.

¹⁰ Lieutenant de Vaisseau Landriau. *Les sous-marins Alliés en Basse-Adriatique : 1917*. Secret. École de Guerre Navale. Promotion 1922, p11.

¹¹ Ministère des Affaires étrangères. Commission de publication des documents relatifs aux origines de la guerre de 1914, *Documents diplomatiques français (1871-1914) 3^{ème} Série (1911-1914) Tome XI (24 juillet-4 août 1914), 1936, Imprimerie nationale, 1936*. Document 212. Télégramme du 28 juillet 1914 de l'ambassadeur de France à Rome, M. Barrère pour le ministre des affaires étrangères par intérim Bienvenu-Martin, qui lui transmet les renseignements de l'attaché militaire sur la situation de la flotte autrichienne le 23 juillet.

Conformément au traité secret, du 26 avril 1915¹, obtenu non sans difficultés² et à la convention militaire signée entre la France, le Royaume-Uni et l'Italie, le 10 mai 1915³, et dont se gargarisa le président de la Chambre, Paul Deschanel⁴, les petits navires français dans l'Adriatique furent mis sous le haut commandement italien, soit 12 contre-torpilleurs et autant de torpilleurs⁵, sous-marins et dragueurs⁶. Cependant, s'ils escarmouchèrent parfois avec des navires légers de Vienne⁷, et avec succès⁸, l'escadre de la double monarchie refusa le combat.

La menace à laquelle ne s'attendait pas la Marine française et pour laquelle elle a dû modifier son matériel surgit progressivement à partir de 1916. C'était celle des *U-boote*. La Marine allemande, voyant son escadre cuirassée bloquée dans ses ports de la mer du Nord et de la Baltique, sous peine de destruction⁹, décida d'opérer autrement. Optant pour la guerre « du faible », c'est-à-dire la course, elle lança et mit en service en masse, des sous-marins, à partir de 1915, qui devaient franchir le blocus de mines et de patrouilles anglaises pour atteindre la Manche et l'Océan et couler tous les navires de commerce alliés possibles¹⁰. Leur nombre ne cessa d'augmenter jusqu'à la fin de la guerre. D'abord modestement de neuf unités en 1914, on passa à des ordres de grandeur plus importants avec 45 autres en 1915, 90 en 1916, 103 en 1917 et 58 autres submersibles entre janvier à septembre 1918¹¹.

Cet effort, soutenu avec opiniâtreté et organisation, apporta des résultats formidables, surtout à partir de la fin de l'été et du début de l'automne 1916, où rien que pour septembre et octobre, les alliés et les neutres accusèrent des pertes de 1 750 000 t de navires de commerce. L'adoption de « la méthode des routes patrouillées » fit baisser ces destructions à quelques

¹ Frano Cviéštisa, *Les problèmes nationaux d'Autriche-Hongrie-Les Yougoslaves*. 1918, Editions Bossard, Paris. Annexe : On lui promet la Dalmatie et sa part de l'empire ottoman lorsqu'il aura été démembré.

² Paul G. Halpern, *op. cit.*, p 106. Les alliés russes s'opposèrent aux prétentions italiennes sur l'Adriatique.

³ Filippo Cappellano, « Les relations entre les armées italienne et française pendant la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, 250 | 2008, p3.

⁴ J.O.R.F/L – D du 28 juin 1915. Partie non officielle. Discours lors de la réunion de la ligue franco-italienne au Trocadéro, le 24 juin 1915. Drapant de lyrisme, cette union, née du calcul géopolitique le plus froid du gouvernement transalpin, il la présenta comme l'accomplissement de « l'opposition foncière entre le génie latin et l'esprit germanique ».

⁵ Lieutenant de Vaisseau Landriau, *op.cit.*, p11. On trouvait parmi eux les Gorgone, Berouilli, Le Verrier et Aréthuse.

⁶ *Ibid.*, p1. Une annexe prévoit un minimum de 6 sous-marins et si possible une escadrille d'avions et un navire porte-avions.

⁷ J.O.R.F/L – D du 15 septembre 1915. Partie non officielle. Le 9 septembre 1915, le sous-marin *Papin*, faisant partie de ces forces, avaria gravement un torpilleur autrichien près du cap Planka.

⁸ J.O.R.F/L – D du 17 août 1915. Partie non officielle. Le 13 août, le contre-torpilleur français *Bisson* coula au canon, un sous-marin autrichien U-3.

⁹ Capitaine de frégate Castex, *Tactique navale. Nouveaux aspects de la liaison des armes. A propos de la guerre sous-marine allemande*. École supérieure de guerre. 1920-1921, p171.

¹⁰ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p88.

¹¹ Capitaine de frégate Castex, *Tactique navale. Nouveaux aspects de la liaison des armes. A propos de la guerre sous-marine allemande*. École supérieure de guerre. 1920-1921, p66.

350 000 t par mois entre novembre 1916 et janvier 1917, mais les nouveaux sous-marins, encore plus nombreux et améliorés, remontèrent les pertes entre 550 000 et 600 000 t par mois, avec des pics occasionnels comme celui d'avril 1917 où les torpilles allemandes coulèrent pour 875 000 t. Pour les contrer, les marines alliées ont développé la méthode « des convois escortés »¹ qui permit d'éliminer un certain nombre de sous-marins : 66 en 1917 et 72 en 1918². Cette terrible menace obligea la Marine à construire un nouveau type de navires.

Les sous-marins français, prévus initialement à d'autres effets, furent aussi utilisés pour la chasse des sous-marins du *Hohenzollern* lorsque l'état-major allemand décida de la guerre sous-marine à outrance. Ils ont été organisés à la fin du printemps et début de l'été 1917 sur tout le long de la façade atlantique en trois forces distinctes. Le détachement des sous-marins de Gascogne, créé 29 mai 1917³, l'escadrille des patrouilles de Normandie le 15 juillet 1917⁴ et celle des sous-marins de Bretagne le 8 juin 1917⁵. A la fin de l'été, dans le même but et dans les mêmes zones, on réorganisa les patrouilles. Le 1^{er} septembre 1917, on a réuni les patrouilles de l'Océan sous le commandement unique du contre-amiral Schwerer⁶, avant de les placer, le 1^{er} décembre suivant, sous les ordres des quatre préfets maritimes de l'Ouest. Désormais, les divisions de patrouille étaient au nombre de trois, et ce, jusqu'à l'armistice : la division de Bretagne, la division de la Loire⁷ sous les ordres du préfet maritime de Lorient et la division de chasse⁸, commandée directement par l'amiral Schwerer⁹.

Pris de cours par la guerre sous-marine dans la Manche à partir de 1914, l'idée de former des chalutiers armés de canons de 47 en flottilles pour quadriller des zones fut émise par le chef d'état-major, le vice-amiral Louis-Joseph Pivet, qui demanda le 9 novembre 1914 à l'amiral Favereau de l'appliquer, une fois qu'il était devenu commandant de la 2^{ème} escadre légère¹⁰. Ce fut fait en février 1915 par la création des chalutiers de la Manche orientale qui entrèrent en

¹ *Ibid.*, p97-98.

² *Ibid.*, p157.

³ Capitaine de Corvette D'ythurbide. *Les opérations des sous-marins français en Manche et dans l'Océan de 1914 à 1918 : (d'après les documents des archives de la Marine)*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1924, p59.

⁴ *Ibid.*, p37.

⁵ *Ibid.*, p45.

⁶ Lieutenant de vaisseau Aubin. *Historique des patrouilles de Bretagne et de la Loire : (du 1^{er} septembre 1917 à la fin de la guerre)*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1924, p1.

⁷ *Ibid.*, p10. Parmi les patrouilles de la Loire, il y avait l'escadrille de patrouille de Lorient (13 canonnières/patrouilleurs et 6 vedettes), l'escadrille de patrouille de St-Nazaire (13 canonnières/patrouilleurs et 6 vedettes) et l'escadrille de dragage de la Loire (13 dragueurs).

⁸ *Ibid.*, p26. Le 8 novembre 1917, La 1^{ère} Escadrille de chasse de Bretagne comptait les bateaux suivants : *Intrépide, Téméraire, Audacieux, Opiniâtre, Regulus, Cassiopée, Marne, Oise, Somme, Yser, Aisne*.

⁹ *Ibid.*, p1.

¹⁰ Lieutenant de vaisseau Terraux. *Evolution de la tactique anti-sous-marine pendant la guerre de 1914-1918*. Secret. École Supérieure de Marine. Promotion 1921, p4.

action dès mars. Au nombre de 60, ils se relayaient tous les quatre jours pour être continuellement 40 à la mer¹, faisant des patrouilles avec, à côté d'eux, des contre-torpilleurs qui faisaient des opérations de « balayages »². La recrudescence des attaques des sous-marins allemands obligea la Marine à lancer sept petits programmes de construction, entre novembre 1915 et octobre 1917, pour disposer de véritables chasseurs de sous-marins, plus efficaces que de simples bateaux de pêche transformés. Composés de dizaines de petits navires à la construction rapide, ces programmes de constructions comprenaient des canonnières, des avisos, des patrouilleurs, des remorqueurs, des sloops, des bateaux-pièges et des dragueurs dont les missions étaient la patrouille et l'escorte de bateaux commerciaux³.

Comme un des principaux buts de la Marine française était de participer au blocus économique contre les empires centraux, dès septembre, elle avait capturé et retenu des navires commerciaux allemands et autrichiens dans ses ports et en faisait état dans le *Journal Officiel*, à l'égal de véritables opérations de guerre⁴. En décembre 1914, on avait déjà mis la main sur des centaines d'embarcations de l'ennemi⁵. Les besoins de patrouilles devinrent encore plus impérieux lorsque les listes des produits considérés comme de la contrebande de guerre furent publiées, nécessitant plus de navires pour les visites sur les navires des neutres. La première fut publiée le 15 octobre, prohibant l'exportation vers les pays ennemis de 39 produits, dont certains métaux industriels⁶, puis elle fut rallongée deux fois en 1915⁷ et en 1916⁸. Les patrouilles avaient davantage de travail pour arrêter ce flot continu dont elles connaissaient les pays de provenance. Les listes des milliers d'entreprises qui collaboraient économiquement avec les puissances germaniques, de 1916⁹ et 1917¹⁰, montraient que tous les neutres de tous les continents trafiquaient avec le Reich, mais le danger dont les navires de guerre français avaient le plus à se méfier était celui des provenances sud-américaines, d'où des centaines d'immigrés Allemands envoyaient des produits pour soutenir la mère-patrie asphyxiée. Le contrôle devint encore plus drastique à la toute fin de la guerre puisque les patrouilles de la

¹ *Ibid.*, p6-7.

² *Ibid.*, p4.

³ *Ibid.*, p20.

⁴ Parties non officielles des J.O.R.F/L et D des 11 et 21 septembre 1914.

⁵ J.O.R.F/L – D du 13 décembre 1914.

⁶ J.O.R.F/L – D du 15 octobre 1914. Décret du 14 octobre 1914, du président de la République Raymond Poincaré.

⁷ J.O.R.F/L – D des 12 mars et 27 mai 1915. Décret du 26 mai 1915.

⁸ J.O.R.F/L – D du 23 novembre 1916.

⁹ J.O.R.F/L – D du 25 novembre 1916.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 3 février 1917.

Marine se virent autorisées à capturer tout navire neutre qui a reçu un sauf-conduit allemand, stipulant, *a priori*, que c'est une preuve de sa navigation dans l'intérêt de l'Allemagne¹.

En dehors des opérations en mer, la Marine a dû également composer avec la nécessaire sécurité de ses bases côtières. Celles qui furent naturellement les plus menacées étaient celles de la face Nord-Ouest. Dunkerque et ses installations échappèrent de peu à l'occupation et à la destruction, en 1914, à cause de leur proximité avec le front et avec la Belgique, neutre mais envahie dès le 3 août, un jour avant de se voir notifier la déclaration de guerre du Reich². Le commandant Gaillard a même reçu l'ordre de la Marine, le 25 août 1914, de se tenir prêt à évacuer le personnel et le matériel de la station des torpilleurs³. La ville, son port et les CA de France, chantier naval qui deviendrait bientôt fournisseur de la Marine, furent finalement épargnés et jouèrent un rôle dans la guerre navale. Le port devint une des bases de ravitaillement des armées du Nord et des forces navales franco-anglaises de défense des côtes flamandes⁴. La ville acquit un rôle important de 1914 à 1916 dans les diverses missions qui ont été données à la 2^{ème} escadre légère, avec l'aide de la *Dover Patrol*⁵ : garder l'entrée de la Manche avec ses croiseurs, patrouiller en Manche orientale et opposer un barrage au front allemand de Zeebrugges et d'Ostende⁶.

Le Havre, lui, avait une importance toute particulière puisqu'il devint une base navale par laquelle arrivaient les troupes britanniques, quelques 1 900 000 hommes durant tout le conflit. Pour cette raison, il fut la cible favorite des sous-marins allemands qui coulèrent un grand nombre d'embarcations dans ses parages, par torpille ou par mine. Malgré cela, il se transforma en base américaine, en 1917, lorsque les Etats-Unis entrèrent en guerre et amenèrent leurs troupes sur le vieux continent.

Les besoins de la défense des côtes contre « l'ennemi flottant »⁷ et du ravitaillement poussèrent la Marine à créer de nouveaux commandements relevant des préfectures maritimes de la zone. Ce fut le cas dès 1915, par le ministre Victor Augagneur, avec les commandements

¹ J.O.R.F/L – D du 29 août 1918. Décret du 27 août 1918.

² Capitaine Diaz de Soria. Professeur de Tactique Générale, *op. cit.*

³ Lieutenant de vaisseau Guichard (détaché au service Historique), *La deuxième escadre légère : (1914-1916)*. Travaux du Service Historique de l'État-major de la Marine. 1920, p61.

⁴ Lieutenant de vaisseau Moron. *La base de Dunkerque : 1915-1918*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1925, p1.

⁵ Lieutenant de vaisseau Sicé. *L'organisation du commandement naval français en Manche et Mer du Nord*. École de Guerre Navale. 1925-1926. Secret. p15.

⁶ Lieutenant de vaisseau Guichard (détaché au service Historique), *op.cit.*, p7.

⁷ J.O.R.F/L – D du 21 janvier 1918. Décret du 21 septembre 1917 et du 18 janvier 1918.

du Havre¹, de Marseille² et Saint-Nazaire³. En arrivant au ministère, l'amiral Lacaze en créa d'autres en 1916 à Sète⁴ pour approvisionner l'armée d'Orient et contrer « la recrudescence d'activité des sous-marins », à Nantes, dont le commandant surveillait les travaux effectués par l'industrie pour les réparations et pour l'installation d'armement des bâtiments de commerce réquisitionnés⁵. En 1917, il créa le petit commandement de Bayonne⁶, avant que le nouveau ministre Georges Leygues ne reprenne le mouvement en 1918, avec le commandement de Port-Vendres,⁷ et ne réunisse les deux commandements de Nantes et Saint-Nazaire en un seul et unique⁸. La défense de ces places où s'effectuaient des opérations de réparation et de construction de matériel naval a été demandée par les préfets maritimes, eux-mêmes, comme celui de Toulon qui voulait voir un sous-marin protéger, contre un bombardement, les usines de la Ciotat et de Toulon où l'on usinait des obus et des torpilles⁹.

Sentant l'Etat wilhelmien au bord de la rupture au printemps 1918, le ministre la Marine Georges Leygues se félicita publiquement du triple rôle que joua la Marine sur la façade atlantique, retranchée derrière le bouclier de la *Royal Navy* : Maintien du lien avec les colonies et les routes maritimes pour l'approvisionnement et l'arrivée de soldats, chasse aux sous-marins allemands et enfermement de « l'ennemi dans un cercle inexorable qui se resserre chaque jour et prépare[nt] ainsi les actions militaires décisives »¹⁰. En somme, tout autre chose que ce que prévoyaient les vaticinations de l'état-major d'avant-guerre.

b. L'adaptation administrative et politique à la guerre

Pour remplir toutes ces missions, la Marine créa dans son administration dans l'état-major général le Bureau des opérations, le 9 août 1914¹¹. Les institutions concernant les constructions navales, elles, furent mises en place, plus tard, avec le Service de centralisation

¹ J.O.R.F/L – D du 17 mars 1915. Rapport et décret du 13 mars 1915. Sous l'autorité d'un contre-amiral.

² J.O.R.F/L – D du 13 mai 1915. Rapport et décret du 10 mai 1915. Sous les ordres d'un contre-amiral.

³ J.O.R.F/L – D du 28 septembre 1915. Rapport et décret du 24 septembre 1915. Sous les ordres d'un capitaine de vaisseau.

⁴ J.O.R.F/L – D du 25 décembre 1916. Rapport et décret du 22 décembre 1916.

⁵ J.O.R.F/L – D du 30 juillet 1916. Rapport et décret du 28 juillet 1916. Sous le commandement du contre-amiral Kéraudren.

⁶ J.O.R.F/L – D du 22 mars 1917. Décret du 18 mars 1917. Sous l'autorité du capitaine de vaisseau Couraye du Parc.

⁷ J.O.R.F/L – D du 14 janvier 1918. Décret du 10 janvier 1918.

⁸ J.O.R.F/L – D du 18 janvier 1918. Rapport et décret du 16 janvier 1918.

⁹ SHD BB8 2419. Rapport secret au Conseil Supérieur de la Marine du 12 juillet 1916 du vice-amiral Chocheprat après sa tournée d'inspection de 1916–1917

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 27 mai 1918. Discours lors de la manifestation en l'honneur de l'empire britannique, qui s'est tenue le 24 mai 1918 à la Sorbonne.

¹¹ Lieutenant de vaisseau Cavelier de Cuverville. *Historique du service central en 1914-1915-1916*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1925, p7.

des fabrications d'obus et affûts pour l'armée le 5 octobre 1914 et le Service centralisateur des charbons industriels le 7 juillet 1915 et ceux de chacune des matières premières (aciers à outils, aciers de construction, bois, toiles, cuivre, aluminium, etc...)¹. L'année 1915 fut celle des mutations des ingénieurs du génie maritime, avec Pluyette nommé adjoint au directeur central des constructions navales, Lelong à l'inspection générale des constructions navales à Paris, au Comité technique et à la Commission permanente d'essais et Max Bahon en mission au port de Toulon pour y remplir, temporairement, les fonctions de chef de section des réparations. L'ingénieur Maurice remplaça, comme adjoint à l'inspecteur général des constructions navales, Romazzotti² qui était décédé seulement quelques semaines après avoir obtenu ce poste en septembre³. Il fallut attendre l'année 1917 pour voir de véritables modifications administratives poussées par la reprise des constructions. Par le décret du 3 juin 1917, le ministre de la Marine plaça les services des constructions navales sous la haute direction de l'inspecteur général des constructions navales, et le 14 septembre, fut créé un Secrétariat général chargé de la centralisation des affaires administratives⁴.

Si le débat parlementaire a été interrompu au début du conflit, avec la « quasi-dictature » gouvernementale sans contrôle pendant quatre mois⁵, il continua néanmoins au sein des Comités secrets où chacun défendait ses prérogatives et sa vision stratégique de la guerre. Le mathématicien Paul Painlevé⁶ y joua un rôle important comme président de la Commission supérieure des inventions intéressant la défense nationale, d'août 1914 à novembre 1915⁷, et comme député et membre de la Commission de la Guerre et de celle de la Marine⁸. A partir de l'entrée en guerre et de plus en plus au fil du conflit, il fit un grand travail de pression sur le ministère au sein de la Commission de la Marine de guerre pour obliger le ministre à ouvrir son département au contrôle de la Chambre. Il réclama que les commissaires aient le droit de venir au ministère pour auditionner les directeurs, ce que le ministre Victor Augagneur refusa, demandant d'être le seul interlocuteur de la commission⁹. La commission l'a auditionné neuf fois, en plus d'autres entrevues avec Painlevé. Finalement, on trouva un compromis. La

¹ *Ibid.*, p14.

² J.O.R.F/L – D du 1^{er} octobre 1915. Plusieurs décisions du 29 septembre 1915.

³ J.O.R.F/L – D du 16 septembre 1915. Décision du 10 septembre 1915.

⁴ J.O.R.F/L – D du 14 septembre 1917. Décret du 13 septembre 1917.

⁵ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p236.

⁶ J.O.R.F/L – D du 5 novembre 1933. Partie non officielle : le 4 novembre 1933, le président du conseil des ministres et ministre de la marine Albert Sarraut a prononcé un discours au Panthéon lors des funérailles nationales de Paul Painlevé.

⁷ Anne-Laure Anizan, *op. cit.*, p227.

⁸ *Id.*, p270.

⁹ *Id.*, p303.

commission put auditionner les directeurs à la condition de soumettre son questionnaire, d'abord, à la connaissance du ministre. C'était, donc, une victoire des parlementaires sur Augagneur qui céda face aux pressions de l'amiral Bienaimé qui déclara publiquement être prêt à dégager la responsabilité de la commission si le ministre ne voulait pas coopérer¹. Ainsi, la commission commença ses visites dans les sites de production en juin 1915 et rédigea des rapports pour demander certaines mesures au ministre. Le 30 juillet, la commission instaura des délégués permanents pour surveiller si les recommandations étaient suivies ou non². Du fait de ces discussions, qui reprirent au début de l'année 1915³, le gouvernement de l'Union Sacrée de Viviani tomba et fut remplacé par celui d'Aristide Briand, le 30 octobre 1915. Le ministère de la Marine échut au vice-amiral Lacaze⁴ qui avait critiqué vertement l'amiral Boué de Lapeyrère à cause de son inaction et de son absence de recherche de la bataille décisive⁵.

L'amiral Bienaimé, virulent⁶ député nationaliste et antisocialiste qui avait aussi pris à partie l'action de l'amiral Boué de Lapeyrère, a été un des animateurs les plus actifs de la vie parlementaire, en ne s'interdisant pas d'être critique alors même que l'Union Sacrée avait cours. Le 28 novembre 1916, il défendit la stratégie poursuivie, affirmant que l'armement des navires de commerce provoquait la « faillite de la guerre sous-marine » allemande puisque les données statistiques le prouvaient. Les navires armés d'un « canon [qui] est la principale arme contre les sous-marins » ne sont coulés qu'une seule fois sur dix attaques alors que ceux qui en sont dépourvus sont perdus 77% des fois. Il loua également l'augmentation des patrouilles des navires armés⁷.

L'amiral Lacaze vint au Comité pour expliquer sa politique, affirmant qu'à son arrivée au ministère son principal problème était de répondre efficacement à la guerre sous-marine des Allemands. Conférant à Paris début novembre 1915 avec les Anglais et les Italiens, les zones d'actions de la France étaient déterminées. Il fit installer un barrage de filets dans le détroit de Douvres et un autre, composé de filets et de mines, entre Boulogne et Folkestone. La base de Dunkerque avait une défense mobile, composée de contre-torpilleurs, de sous-marins et de chalutiers de patrouille et à Boulogne des chalutiers qui traînaient des filets. Il ajouta à cela une

¹ *Id.*, p304.

² *Id.*, p305.

³ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p239.

⁴ Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p60-61.

⁵ *Id.*, p75.

⁶ Il attendu tout de même la fin du conflit pour les critiques publiques les plus acerbes, avec son livre publié en 1920, *La Guerre navale, 1914-1915. 'Goeben' et 'Breslau'. Adriatique. Dardanelles. Guerre sous-marine. Fautes et responsabilités*.

⁷ J.O.R.F/L – D du 16 novembre 1920. Comité secret de la Chambre des députés du 28 novembre 1916.

vingtaine d'escadrilles de dragueurs, composées de 20 à 25 bâtiments, dragueurs de mines et des traîneurs de filets. L'énorme mouvement qui se faisait au Havre, à l'entrée de la Seine, a été l'objet d'attaques « par des sous-marins qui jusque-là n'étaient jamais descendus au delà du cap d'Antifer ». Ceci a poussé le ministre à constituer un commandement, avec un contre-amiral, en liaison avec le commandement des armées du Nord, puis à fermer la rade quand des navires ont été coulés au mouillage. A Brest, était établie « une escadre de croiseurs cuirassés en permanence » dont les plus anciens ont été envoyés par lui dans le Nord. Pour le reste, la France avait en charge des zones déterminées par la conférence de Malte. Si les Italiens commandaient dans les mers Tyrrhénienne et Adriatique, les Britanniques autour de Gibraltar, Malte, Alexandrie et Salonique, la garde du canal d'Otrante revint à la France¹. Le même jour, Delcassé et le socialiste Goude se confrontèrent. Le second, se réclamant textuellement de la doctrine de l'amiral Aube, reprocha au premier de n'avoir pas commandé assez de sous-marins lorsqu'il était ministre et demanda à l'amiral Lacaze d'en construire « à tout prix ». L'attaque lui vint pour le même motif de la part des députés Émile Broussais, un radical-socialiste algérien et le radical Henri Labroue². Sous les Comités secrets, les débats étaient donc réduits au minimum, avec des réponses verbales du ministre à des réclamations et des critiques de quelques parlementaires. Presque tout se jouait au niveau du gouvernement et dans le département.

Le 15 février 1917, face à l'ampleur des pertes et dans un contexte de crise des rapports politico-militaires, les députés obtiennent la recreation, au sein de l'état-major général, de la Section de défense contre les sous-marins, démantelée après la fin de la première campagne sous-marine allemande³. La critique fut renouvelée lorsque les séances normales de la Chambre reprirent, portée cette fois par le député radical de Charente-Inférieure, André Hesse, qui reconnut que la Marine n'avait pas, « à beaucoup près, le nombre de patrouilleurs et de chalutiers qui seraient nécessaires », mais pointa du doigt « des fautes de commandement » et « des lacunes d'organisation »⁴. Début juillet 1917, l'amiral Lacaze entra en conflit avec le président du conseil Ribot à propos de la mollesse de celui-ci contre les attaques incessantes de l'extrême gauche et à propos de la sanction qu'il entend prendre à l'égard du contre-amiral

¹ J.O.R.F/L – D du 14 novembre 1920. Comité secret de la Chambre des députés du 28 novembre 1916.

² J.O.R.F/L – D du 15 novembre 1920. Comité secret de la Chambre des députés du 28 novembre 1916.

³ Jean de Préneuf et Thomas Vaisset, « Une action en retrait mais décisive (1914-1918) » ; dans Direction de Philippe Vial, *L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870*. Dans *Études marines*, N°4 - Mars 2013, Centre d'études supérieures de la Marine, p51.

⁴ J.O.R.F/L – D du 27 mai 1917. Séance de la Chambre des députés du 26 mai 1917.

Daveluy¹. Attaqué de toute part, par Daveluy, Augagneur, M. de Kerguézec et Charles Chaumet², il fut contraint de démissionner le 2 août³ car il refusa, jusqu'au bout, le contrôle d'une commission parlementaire⁴.

Le député radical Jules Cels prit de l'importance dans ces débats, à la fin du printemps 1917. En Comité secret et en séance publique, il montra qu'il avait les mêmes préoccupations que le ministère de la Marine, qui étaient d'« examiner les moyens [...] qui sont de nature à enrayer la guerre sous-marine »⁵, ce « danger grave » qui a déjà « envoyé au fond des océans 2 400 000 tonnes, c'est-à-dire l'équivalent de la flotte française d'avant guerre »⁶. Le 17 novembre 1917, le ministre le nomma sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine, chargé de la Marine de guerre afin qu'il amenât son organisation dans la lutte contre la guerre sous-marine à outrance⁷. En somme, malgré quelques nuances, la stratégie générale de l'état-major général était soutenue par les Chambres. Le ministre n'eut plus qu'à la traduire dans les institutions et le travail industriel.

Les effets de cette discussion se firent sentir, institutionnellement, le 17 juin, par la création par le ministre Lacaze de la Direction de la guerre sous-marine, regroupant tous les services qui combattaient contre les sous-marins, avec pour directeur général, le contre-amiral Merveilleux du Vignaux⁸. Elle était divisée en six services dont les deux plus importants du point de vue des constructions navales étaient le Service des inventions, chargé de l'étude technique et de l'expérimentation et le Service des patrouilles maritimes qui, en plus d'organiser les bâtiments, établissait des programmes de matériel⁹. Il reçut, le jour même pour son fonctionnement initial, deux millions de francs, imputés au chapitre 41, celui des dépenses secrètes pour favoriser la défense contre les sous-marins, de l'exercice 1917¹⁰.

¹ Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p118.

² *Id.*, p119.

³ *Id.*, p122.

⁴ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p245.

⁵ J.O.R.F/L – D du 25 juin 1922. Comité secret de la Chambre des députés du 25 mai 1917.

⁶ J.O.R.F/L – D du 9 juin 1917. Séance de la Chambre des députés du 8 juin 1917.

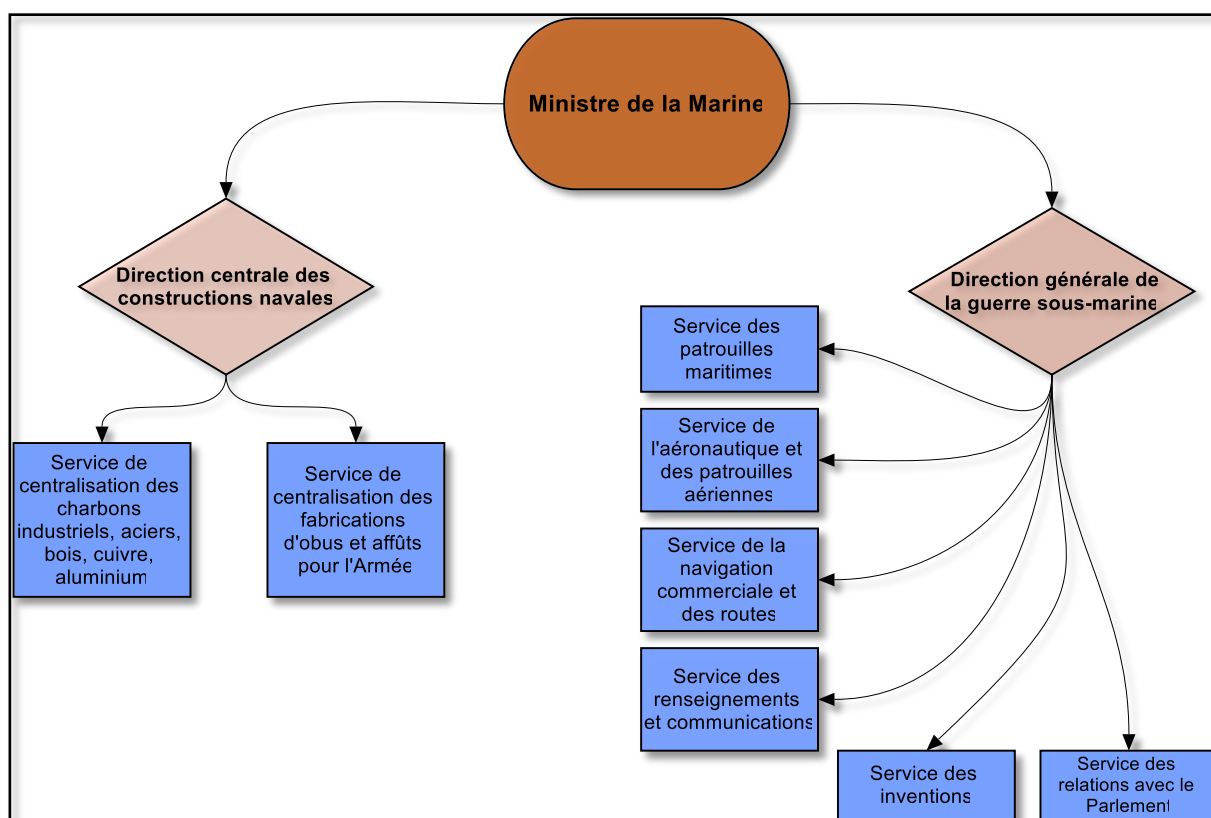
⁷ J.O.R.F/L – D du 18 novembre 1917. Décret du 17 novembre 1917.

⁸ J.O.R.F/L – D du 20 juin 1917. Rapport et décret du 17 juin 1917.

⁹ *Ibid.*, Les quatre autres sont celui des renseignements et communication (Il fait l'étude statistique) ; celui de la navigation commerciale et des routes (Il collabore avec les armateurs), celui de l'aéronautique et des patrouilles aériennes (Il fait entre autres les programmes de matériel, et contrôle de leur exécution, et les doctrines d'utilisation) ; et le service des relations avec le Parlement (Il renseigne les commissions).

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 17 juin 1917. Loi promulguée, le 14 juin 1917, et contresignée par ministre de la marine, l'amiral Lacaze et le ministre des finances, Thierry.

Schéma n°3. Services fondés durant la 1ère guerre mondiale



Cette modification institutionnelle était la plus radicale et correspondait à la lutte contre la guerre sous-marine à outrance. Peu de modifications relatives à l'architecture administrative des constructions navales furent appliquées. Il fallait juste un léger réajustement au printemps-été 1916, lorsque les constructions neuves commencèrent à sortir des chantiers. Pour les essais, le ministre Lacaze renforça les conditions d'essais des sous-marins par une batterie de tests récapitulatifs, ultérieurs aux essais définitifs classiques et qui devaient porter sur la plongée rapide en position de demi-plongé et le lancement des torpilles¹. Pour la procédure, le ministre Victor Augagneur initia une reprise en main ferme. Il rappela à tous, par une circulaire du 16 mars 1916, que les modifications importantes (celles qui transforment la vitesse, la navigabilité et le rayon d'action) devaient obligatoirement être transmises par un rapport du Service Technique des constructions navales au ministre pour qu'il y ait une délibération motivée du Conseil Supérieur de la Marine et du Comité technique. Tout le reste serait considéré comme « inadmissible », surtout si les modifications entraînaient un excédent de dépenses sur les

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} juin 1916. Arrêté du 31 mai 1916 du ministre de la marine Lacaze. Ils étaient effectués soit par la commission permanente, soit par la commission locale.

prévisions¹. Le ministre Charles Chaumet y ajouta, le 15 septembre 1917, une Section technique qui était chargée de centraliser l'étude et de suivre l'exécution des affaires d'ordre technique que le ministre ou le secrétaire général au ministre lui confierait², comprenant l'ingénieur de la Marine Laubeuf qui était déjà affecté auprès du ministre, depuis le 2 septembre³.

Tout ceci permit à Georges Leygues qui devint ministre de la Marine, en novembre 1917, de se concentrer sur ses objectifs stratégiques de la dernière année du conflit et d'y réussir ; le principal étant d'éviter que les flottes commerciales alliées soient totalement détruites par les sous-marins allemands⁴. Il parvint à contribuer à la chute du tonnage allié coulé⁵, à réquisitionner l'ensemble de la flotte marchande française⁶ et à imposer au Parlement, sans trop de vaines paroles, le bien fondé de ses opérations de la mer du Nord et les travaux sur les canons de la Marine⁷.

En somme, la Grande Guerre, par la tournure inattendue qu'ont pris les combats, a modifié radicalement les besoins de la Marine en armes. Son système industriel, bâti pour lui délivrer une flotte de cuirassés ou des bateaux de course, dut répondre à une nouvelle demande, celle de la défense contre les sous-marins. Pris en même temps dans des impératifs de production pour les fronts du Nord et de l'Est, tout comme dans ses obligations d'armement et de réparations, il s'adapta avec l'aide de l'Etat. En revanche, la structure institutionnelle du ministère et spécialement celle en charge de la fabrication des armes ne se modifia, pour ainsi dire, pas. Tous les conseils et commissions conservèrent la forme et les fonctions que leur avaient données la III^e République d'avant-guerre, prouvant la grande plasticité de cet enchevêtrement bureaucratique. Seuls les services de centralisations de commande au début des combats, ainsi que la petite Direction de la guerre sous-marine pour la dernière année et demi de la guerre, vinrent s'y ajouter pour en modifier légèrement le fonctionnement.

¹ SHD BB8 2419. Circulaire du 16 mars 1916 du ministre de la marine, Victor Augagneur, adressée au vice-président du conseil supérieur de la marine. « Vitesse, rayon d'action sont deux facteurs qui devront rester immuablement fixés », et si une modification en cours de construction est constatée, sans autorisation ministérielle, et avec une dépense supplémentaire, il entend considérer les services de travaux concernés comme responsables.

² J.O.R.F/L – D du 17 septembre 1917. Arrêté du 15 septembre 1917, du ministre de la Marine Charles Chaumet.

³ J.O.R.F/L – D du 2 septembre 1917. Décision du ministre de la Marine, Charles Chaumet, du 25 août 1917.

⁴ Jacques Raphaël-Leygues. *Georges Leygues. Le père de la Marine. (Ses carnets secrets de 1914-1920)*. Paris, 1983, Editions France-Empire, p33.

⁵ *Id.*, Note du 28 janvier 1918 de Georges Leygues.

⁶ *Id.*, p101. Note du 6 février 1918 de Georges Leygues.

⁷ *Id.*, p129. Note du 15 mai 1918 de Georges Leygues.

2. Les nouveaux besoins dans les années 1920 et 1930 : Trêve de l'après-guerre et retour à la normale institutionnelle

a. Les enseignements de la guerre navale

Dès la fin du conflit, la Marine se réadapta à ses besoins, c'est à dire à une baisse drastique de la production de bateaux de guerre, même si le blocus de l'Allemagne resta en vigueur jusqu'à l'échange des ratifications, en 1919¹. Les réflexions navales étaient incluses dans l'attitude générale du haut commandement français que suivait le gouvernement et qui voulait traiter l'Allemagne avec la plus grande dureté² car elle continuait, à ses yeux, avec sa rive gauche du Rhin, à être un danger permanent pour la sécurité de la France³.

Les alliés, Clemenceau en tête, désireux de se partager les restes de la flotte allemande, inscrivirent dans l'article 23 de l'armistice du 11 novembre 1918, que les navires de guerre de surface allemands qui étaient désignés par les vainqueurs soient immédiatement désarmés et internés dans les ports neutres ou alliés ; et dans l'article 31 la prohibition des destructions volontaires⁴. Bravant l'interdiction, l'amiral Ludwig von Reuter qui commandait les navires allemands, remis et mouillés en rade de Scapa-Flow, fit couler ses bateaux le 21 juin 1919 pour qu'ils échappassent aux alliés, provoquant la colère du *Tigre*⁵. Malgré cela, début 1920, des bâtiments de l'ex-flotte austro-hongroise furent transférés depuis Cattaro à Bizerte⁶ et à l'automne de la même année, ces derniers et certains ex-allemands furent incorporés dans la flotte française⁷. En tout, la France reçut 5 croiseurs légers, 10 torpilleurs et 10 sous-marins¹,

¹ *Notes échangées entre le président de la Conférence de la paix et la délégation allemande du 9 mai au 28 juin 1919*, 1919, p165. Dans une lettre qu'il écrit le 27 juin 1919 à Paris pour le président de la délégation allemande, M. Von Haniel à Versailles, Clemenceau fait connaître que la convention d'armistice maintient le blocus tant que cette convention reste en vigueur jusqu'à l'échange des ratifications.

² Ministère des affaires étrangères. *Documents relatifs aux négociations concernant les garanties de sécurité contre une agression de l'Allemagne : 10 janvier 1919-7 décembre 1923*, Imprimerie nationale, 1924. Document 1. Note remise par le maréchal commandant en chef des armées alliées aux plénipotentiaires des puissances. G.Q.G.A., le 10 janvier 1919.

³ *Ibid.*, Document 2. Mémoire du gouvernement français sur la fixation au Rhin de la frontière occidentale de l'Allemagne et l'occupation interalliée des ponts du fleuve. 25 février 1919. Ils veulent que « Dorénavant, le Rhin [soit] la frontière militaire occidentale des peuples allemands », désormais expulsés de l'autre côté du fleuve.

⁴ *Notes échangées entre le président de la Conférence de la paix et la délégation allemande du 9 mai au 28 juin 1919*, 1919, p155-156. Lettre du 25 juin 1919 à Paris, de Clemenceau pour le président de la délégation allemande Von Haniel à Versailles.

⁵ *Ibid.*, p166. Note numéro 38. Lettre du 28 juin 1919 du délégué allemand von Haniel pour Clémenceau. Il y affirme que le gouvernement allemand ne lui a donné aucun ordre en ce sens.

⁶ J.O.R.F/L – D du 11 mars 1920. Décision du 8 mars 1920, du ministre de la marine accorde plusieurs témoignages officiels de satisfaction à plusieurs officiers qui ont contribué à ces évacuations.

⁷ J.O.R.F/L – D du 8 octobre 1920. Circulaire générale du 6 octobre 1920 du ministre de la marine. Liste des bâtiments : quatre croiseurs allemands (*Strasbourg, Metz, Mulhouse, Colmar*) et un croiseur autrichien (*Thionville*). Neuf torpilleurs allemands (*Amiral-Senes, Delage, Rageot-de-la-Touche, Vesro, Deligny, Chastang, Mazare, Buino, Pierre-Durand*) et un autrichien (*Matelot-Leblanc*). 10 sous-marins allemands (*Victor-Reveille*,

grâce à l'action de Georges Leygues² lors de la conférence interalliée du 2 décembre 1919 qui accorda à la France seule l'autorisation d'incorporer dans sa flotte 10 sous-marins allemands en bon état afin de compenser l'arrêt de la construction de ses sous-marins pendant la guerre³.

D'un point de vue administratif, la Marine entreprit des changements qui, au départ, n'étaient que des restructurations pour la réadaptation au temps de paix mais qui devinrent des petites réformes institutionnelles dès que la production des navires de guerre fut amorcée au début des années 1920.

Sitôt la guerre finie, et un mois à peine, après la signature de l'armistice, le 1^{er} décembre 1918, Georges Leygues, supprima la Direction générale de la guerre sous-marine qui n'avait plus d'objet avec la cessation des combats et transféra ses services, directement, sous l'autorité de l'état-major⁴. Il enlevait un véritable moyen d'action mais, en même temps, créait des moyens de réflexion, d'information et de travail conceptuel qu'il supposa nécessaire, à long terme, lorsque les constructions navales reprendraient. Le 10 février 1919, il fit abroger le décret du 3 juin 1917 qui plaçait les services des constructions navales sous la haute direction de l'ingénieur, inspecteur général des constructions navales⁵. Avant même que l'année 1919 ne fut close, Georges Leygues affirma le nécessaire renouveau des flottes militaire et commerciale françaises que réclamaient, d'après lui, l'avenir économique et l'empire colonial⁶. Dans ce but, il institua en juillet 1919 le Service Historique de la Marine qui centralisait l'information et la rediffusait parmi les officiers pour leur enseignement⁷. Le 30 octobre 1919, il mit en place, au sein du cabinet du ministre, la Section des Informations Maritimes afin qu'elle joue le rôle de centre de propagande technique⁸. Ces deux bureaux répondaient aux enseignements de la guerre qu'il exprima ainsi : « la victoire a mis en lumière l'influence que la mer exerce sur la vie des peuples et le rôle capital qu'elle joue dans les conflits internationaux » et particulièrement la nécessité de disposer d'une flotte militaire pour « la liberté d'user du

Jean-Autric, René-Audry, Léon-Mignot, Halbronn, Marrast, Jean-Roulier, Trinité-Sehillemans, Corissan, Jean-Corre).

¹ SHD 1BB 8 1. Note du 20 septembre 1925 du ministre de la Marine Adolphe Landry pour le chef d'état-major général de la Marine.

² Jacques Raphaël-Leygues, *op.cit.*, p180. Note du 28 octobre 1918 de Georges Leygues. Conférences navales.

³ Vice-amiral Henri Salaün, *La marine française*. 1934, Editions de France, Paris, p370.

⁴ J.O.R.F/L – D du 4 décembre 1918. Décret du 1er décembre 1918.

⁵ J.O.R.F/L – D du 13 février 1919. Décret du 10 février 1919.

⁶ J.O.R.F/L – D du 3 novembre 1919. Rapport et décret du 30 octobre 1919.

⁷ J.O.R.F/L – D du 23 juillet 1919. Rapport et décret du 19 juillet 1919. L'article 3 stipule que ce service historique dispose de la direction de la section historique de la Marine ; de la direction des archives et bibliothèques de la Marine ; de la direction de la revue maritime ; et de l'administration de l'ensemble du service. Le service historique, comme la revue maritime ont des directeurs qui sont des officiers de marine, particulièrement érudits en histoire.

⁸ J.O.R.F/L – D du 3 novembre 1919. Rapport et décret du 30 octobre 1919.

domaine maritime »¹. Georges Leygues pensait vraiment que « si les Alliés n'avaient pas eu la maîtrise de la mer, ils n'auraient pu ravitailler leurs armées en hommes, en vivres, en matériel et en munitions et ils n'auraient pu bloquer leurs ennemis. Ils auraient probablement perdu la partie ou s'ils l'avaient gagnée ce n'eût été qu'au prix d'efforts plus coûteux et plus longs »². Revenu au ministère dans les années 1920, il croyait plus que jamais que la « grande leçon » de la guerre était la nécessité de posséder une « Marine puissante » pour assurer son ravitaillement et asphyxier l'ennemi³. Georges Leygues qui se voyait comme un nouveau Colbert, pour lequel il était plein d'admiration, considérait donc « que la politique commerciale, politique coloniale et politique navale, sont les termes d'un même problème »⁴ et que lui seul, au-dessus des amiraux, avait la capacité de synthétiser toutes ces facettes de la question maritime⁵. Il put, donc, compter sur la presse maritime pour qu'elle lui apporte son soutien dans ces actions de propagande⁶. Le respecté historien de la Marine, membre de la section historique de la nouvelle Académie de la Marine et conservateur du musée de la Marine, Georges Clerc-Rampal, appuya totalement cette politique de Georges Leygues affirmant que le « programme naval doit donc inscrire comme première mesure à réaliser le développement de la propagande maritime » qui devrait se matérialiser par de fréquentes séries de conférences faites autant que possible par des officiers de marine et par la publication d'ouvrages sur la Marine⁷.

Les parlementaires les plus écoutés, car les plus expérimentés dans le domaine maritime, appuyèrent cette initiative. Le sénateur de centre-gauche Paul d'Estournelles de Constant assurait que l'histoire attestait du rôle primordial du contrôle de la mer dans les conflits continentaux⁸. Son collègue au palais du Luxembourg, Louis Tissier, ancien membre du cabinet de Pelletan lorsque celui-ci était ministre, plaida aussi en ce sens. En avril 1921, il demanda que l'état-major général de la Marine, avec « sa section historique » et les « archives maritimes » fût, effectivement, l'acteur majeur d'un renouveau doctrinal s'appuyant « sur l'enseignement historique et sur les progrès technologiques » avec une documentation massive pour aider les parlementaires et homogénéiser l'opinion des officiers de la marine⁹.

¹ J.O.R.F/L – D du 23 juillet 1919. Rapport et décret du 19 juillet 1919.

² R. V. « Georges Leygues, La Marine Française. Sa renaissance. Le programme d'action », *Armée et Marine*. 15^e Année - N°9. 10 Octobre 1926, p161.

³ Georges Leygues. *Les marins de France. L'œuvre de la Marine française pendant la guerre*. 1921, Berger-Levrault, Paris, p110.

⁴ Georges Leygues, *Colbert et son œuvre*. 1920, Berger-Levrault. Paris, p1.

⁵ Jacques Raphaël-Leygues, *op.cit.*, p111. Note du 12 mars 1918 de Georges Leygues.

⁶ R. V. *op.cit.*, p162.

⁷ Georges Clerc-Rampal, *op.cit.*, p212.

⁸ J.O.R.F/Débats du 3 avril 1921. Séance du Sénat du 2 avril 1921.

⁹ J.O.R.F/Débats du 5 avril 1921. Séance du Sénat du 4 avril 1921.

Chez les officiers de Marine, la guerre provoqua le même type de pensées. L'idée selon laquelle « la victoire sur terre » était due à la suprématie des flottes alliées¹ et que le « principe de la liberté des mers » était primordial devint totalement dominante chez les amiraux du Conseil supérieur de la Marine. Les amiraux Lacaze², Salaün et Schwerer étaient totalement de cette opinion, continuant ainsi l'idée navaliste du début des années 1900. Les deux derniers, toujours persuadés de l'absolue nécessité des cuirassés, furent des remparts au renouveau de la Jeune École ressuscitée et menée par le publiciste républicain³ et fonctionnaire au ministère de la Marine⁴, Olivier Guihéneuc⁵, qui a remplacé les torpilleurs de jadis par les sous-marins et l'aéronautique navale⁶. Cette réactualisation de ce que Salaün pensait être une « théorie subversive »⁷, et qui était portée par le chef du service central de l'aéronautique, resta minoritaire car durant les années 1920, elle fut rejetée par l'état-major général qui la condamna « comme hérétique et mégalomane ». Le haut commandement conserva l'idée que « la raison d'être de la Marine, son but essentiel est avant tout la lutte contre l'ennemi flottant pour la conquête et le maintien de la maîtrise de la mer, tout au moins pour la défense des communications maritimes du pays et aussi pour la défense de ses eaux territoriales »⁸.

Raoul Castex, alors juste capitaine de frégate et déjà respecté pour ses nombreux travaux théoriques et historiques, enseignait à l'École supérieure de guerre en 1920-1921, qu'« en temps de guerre, elle [la mer] est au plus fort, qui en chasse son adversaire. C'est à cet usage que servent les flottes de guerre. Et voilà tout »⁹. D'après lui, le seul moyen pour y parvenir était de ne mener qu'une guerre maritime d'escadre¹⁰. Il a pu diffuser sa pensée car il fut nommé, en 1919, chef du Service historique de la Marine, professeur à l'École de guerre navale en 1920, enseignant au Centre des hautes études navales en 1927¹¹ et sous-chef d'état-major général de la Marine en 1929¹². En 1932, élevé à l'amiralat, il devint commandant de l'École

¹ Vice-amiral Henri Salaün, *op.cit.*, p450.

² Vice-amiral Charles Joubert, *La Marine Française*. 1946, Editions Alsatia, Paris, Préface de l'amiral Lacaze p8-9.

³ *Le XIXe siècle*. Samedi 17 janvier 1920, N°17935, p1.

⁴ « Marine », *Le Temps*, 2 juillet 1923, p2.

« Le Ruban rouge », *L'œuvre*, 10 août 1930, p2.

⁵ Olivier Guihéneuc, *Dreadnought ou submersible ?*, Paris, 1916, Perrin et Cie, p113.

Olivier Guihéneuc, « La défense de nos colonies », dans *La Revue du Pacifique*, 1^{ère} Année, Novembre 1922, p25.

⁶ Amiral Schwerer, « La flotte française en 1928 », *Almanach de l'Action française pour l'année 1929*, MCMXXIX, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p108-109.

⁷ Vice-amiral Henri Salaün, *op. cit.*, p359.

⁸ *Id.*, p360-361.

⁹ Capitaine de frégate Castex, *Tactique navale. Nouveaux aspects de la liaison des armes. A propos de la guerre sous-marine allemande*. École supérieure de guerre. 1920-1921, p288.

¹⁰ *Ibid.*, p15.

¹¹ Hervé Coutau-Bégarie, *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. 1985, Paris, 1985, p78.

¹² J.O.R.F/L – D du 11 janvier 1929. Décret du 10 janvier 1929.

de guerre navale et du Centre des hautes études navales, jusqu'en juillet 1935¹, puis à nouveau en septembre 1936². En 1937, il devint membre du Conseil supérieur de la Marine et prit la tête du Collège des hautes études de Défense nationale³. Sans cette liberté des mers qu'il décrit, il aurait été impossible d'ouvrir un 2^{ème} front en Orient avec la tête de pont de Salonique et de sauver l'armée serbe, tout comme il aurait été impossible de transporter vers l'armée d'Orient et en métropole les centaines de milliers d'hommes d'Afrique du Nord, les 76 000 chevaux et le 1,5 millions de tonnes de matériel : « La liberté des mers a permis à la France de bénéficier d'un immense « arrière » et de tirer des ressources de ses possessions extérieures et des pays neutres comme les États-Unis »⁴. Immédiatement, ces théories furent reprises au plus haut niveau puisqu'au Conseil Supérieur de la Marine ou, pour défendre ses positions en 1921, l'amiral Schwerer utilisa l'article de Castex dans la *Revue maritime* sur l'enseignement de la guerre sous-marine⁵. En dehors des aréopages du ministère, Castex influença aussi beaucoup les jeunes officiers, tel Jean Cornuault, principalement, grâce à son grand œuvre, les *Théories stratégiques*⁶.

Daveluy, lui, publia immédiatement en 1919, *Les Enseignements maritimes de la guerre anti-germanique*, pour tirer, aussi, les leçons de ces quatre ans de guerre. L'idée qui ressortait de ces pages était que si les escadres ont laissé place aux petits navires dans ce conflit, cela n'a pas modifié l'essence ni de « la mer [qui] est avant tout une voie de communication», ni de la guerre qui s'y livrait⁷. Il en concluait donc que « le principal but de toute guerre maritime consiste donc à conserver pour soi la liberté des voies maritimes et à l'enlever à l'ennemi. Le reste compte peu ou compte moins ». Le seul moyen pour cela était donc la bataille des escadres cuirassées⁸. La bataille anglo-allemande de la mer du Nord ne fit que renforcer ses convictions d'avant-guerre⁹. S'il considérait le sous-marin comme « un merveilleux engin de destruction », il pensait que la guerre sous-marine exclusive ne pouvait aucunement donner le contrôle de la mer et, donc, la victoire¹⁰. Lui aussi pensait que sans la « suprématie maritime », les alliés n'auraient pas remporté la victoire sur l'Allemagne ou en tout cas pas aussi vite,

¹ J.O.R.F/L – D du 11 octobre 1932. Décrets en date du 6 du 7 octobre 1932.

² J.O.R.F/L – D du 8 septembre 1936. Décret du 6 septembre 1936.

³ Hervé Coutau-Bégarie, *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. 1985, Paris, 1985, p80.

⁴ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op.cit.*, p85.

⁵ SHD 1BB 8 41. Procès-verbal de la séance du 13 mars 1920 du conseil supérieur de la Marine.

⁶ Contre-amiral Jean Cornuault. *Souvenirs d'un officier de marine de 1926 à 1963. D'avant-guerre et de guerres. 1939–1945, Indochine 1950-1951, Algérie 1961, le putsch d'avril*. 2004, L'Harmattan, Paris, p92.

⁷ Contre-amiral Daveluy. *Les Enseignements maritimes de la guerre anti-germanique*. 1919, Augustin Challamel, Paris, p2.

⁸ *Id.*, p5.

⁹ *Id.*, p6.

¹⁰ *Id.*, p12-14.

concluant par la phrase célèbre : « Aujourd'hui comme hier, le trident de Neptune est le sceptre du monde »¹. Il était vrai qu'en plus des pénuries et autres famines que le blocus provoqua en Allemagne, ce dispositif stratégique empêcha 200 000 Allemands en âge d'être incorporés de rejoindre leur patrie à la déclaration de guerre².

Le déroulement naval du conflit n'alla pas sans poser de questionnement doctrinal, aussi, chez les ingénieurs de la Marine. Les plus raisonnables, comme l'ingénieur Emile Bertin, devant le bilan de guerre sous-marine à outrance, réclamèrent que l'on revienne sur « la ruine du droit international » qu'elle a causée, en réaffirmant la sécurité des neutres³ telle que garantie par les conférences d'avant-guerre (La Haye, Paris)⁴. L'inventeur du sous-marin en personne, Maxime Laubeuf, condamna le non-respect du « droit des gens » qu'entraînait, immanquablement, la guerre au commerce par ses navires⁵. Mais tous ne se souciaient pas de ceci. Pour les décideurs comme pour les observateurs, le rôle de la Marine était « avant tout, de maintenir, coûte que coûte, le libre passage entre les côtes de France et celles de l'Afrique du Nord », d'assurer les communications avec les autres colonies et avec les neutres⁶. Ils n'en oublièrent pas le sous-marin, jugé indispensable pour la défense des côtes et les blocus, mais aussi « pour couper les communications à l'adversaire »⁷. Ceux qui critiquaient l'absence de doctrine des officiers de Marine, tel le journaliste Alain Mellet, étaient dans le faux. Les officiers avaient une doctrine tout à fait claire au début des années 1920, mais les conditions géopolitiques et financières n'étaient pas réunies pour permettre sa concrétisation⁸.

b. De nécessaires réformes administratives

A partir de 1920, dès que les velléités de reprise de la production des navires de guerre se firent sentir, l'administration et le ministre étaient parfaitement conscients que les sommes engagées obligeaient à un contrôle des programmes. Il devenait, donc, obligatoire de consulter le Conseil supérieur de la Marine pour les programmes navals et la construction des armes,

¹ *Id.*, p167.

² Hubert F..., *Guerre navale. Mer du Nord. Mers lointaines*. 1916. Payot et Cie. Paris, p12.

³ Emile Bertin, « Droit international et guerre navale. — Les croisières et le blocus. — Les sous-marins », *Revue des Deux mondes*. Sixième période. — LXXXV^e année. Vingt-huitième volume. Juillet-Août, 15 Août, p758.

⁴ *Id.*, p760.

⁵ Max Laubeuf, *Sous-marins et sous-marins*, Janvier 1917, Paris, Delagrave, p90.

⁶ Commandant A. Pervinquière, « Quelles catégories de bâtiments doivent entrer dans la composition des forces maritimes de la France ? », *Armée et Marine*. 16^e Année - N°21. 17 Avril 1927, p405.

⁷ *Id.*, p406.

⁸ Alain Mellet, « La Marine de l'Etat et l'état de la Marine », *Almanach de l'Action française pour l'année 1924*. MCMXXIV, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p79.

pour l'extension ou la suppression des arsenaux, ainsi que pour les opérations plus mineures comme l'adoption de nouveaux engins de guerre et le perfectionnement de ceux déjà existants¹.

Ce n'est qu'en 1921, lors d'un discours au Havre, que le ministre de la Marine, Gabriel Guist'hau, annonça la volonté de reconstruire une nouvelle flotte française, avec un programme naval qui était à l'étude, en prenant en compte les capacités financières de l'Etat et « la puissance productive » des arsenaux et de l'industrie privée². Au moment de cette reconstitution de la flotte de guerre en 1921, le ministre créa un nouveau poste au sein de son administration centrale : celui de secrétaire général du ministère de la Marine qu'il plaça directement sous son autorité. Sa mission était claire. Il devint le véritable directeur de l'administration de la Marine, en insistant particulièrement sur les questions budgétaires, ouvrières, du contentieux et administratives³ que soulevait ce renouveau du travail industriel. Le travail de construction reprenant, il fallait supprimer toute dépense qui n'était pas justifiée par des besoins militaires. C'est ainsi qu'en 1922, ce fut le ministre Flaminius Raiberti qui créa une Commission des économies au ministère de la Marine qui devait discriminer entre les dépenses nécessaires pour la flotte et celles qui ne l'étaient pas⁴.

La production reprenant et s'amplifiant dans les années 1920 pour aboutir à la fin de la décennie, à l'entrée en service de la première génération de bateaux, des réajustements administratifs se firent de plus en plus nécessaires. En février 1928, pour mettre le Comité technique et la Commission permanente des essais dans des relations plus étroites, le ministre décida qu'elles auraient désormais le même président à leur tête⁵. Deux mois plus tard, Georges Leygues réorganisa la Direction centrale des constructions navales. Le principe de division du travail sous-tendait cette réforme car Leygues lui donna 10 subdivisions : un secrétariat, un Bureau des ateliers, une Section des torpilles, un Bureau administratif, un Bureau des réparations, un Bureau du personnel, une Section mobilisation, une Section des instruments de navigation ainsi qu'une Section du matériel des transmissions. Il lui rattacha aussi le Service technique des constructions navales ainsi que le Service de la surveillance. Le Service Technique fut lui aussi bien compartimenté avec une sous-direction : la Section des grands bâtiments, la Section des porte-avions, la Section des sous-marins, la Section des machines, la Section électricité et la Section du bassin d'essai des carènes. Le Service de surveillance se

¹ J.O.R.F/L – D du 16 mars 1920.

² J.O.R.F/L – D du 30 juillet 1921. Partie non officielle.

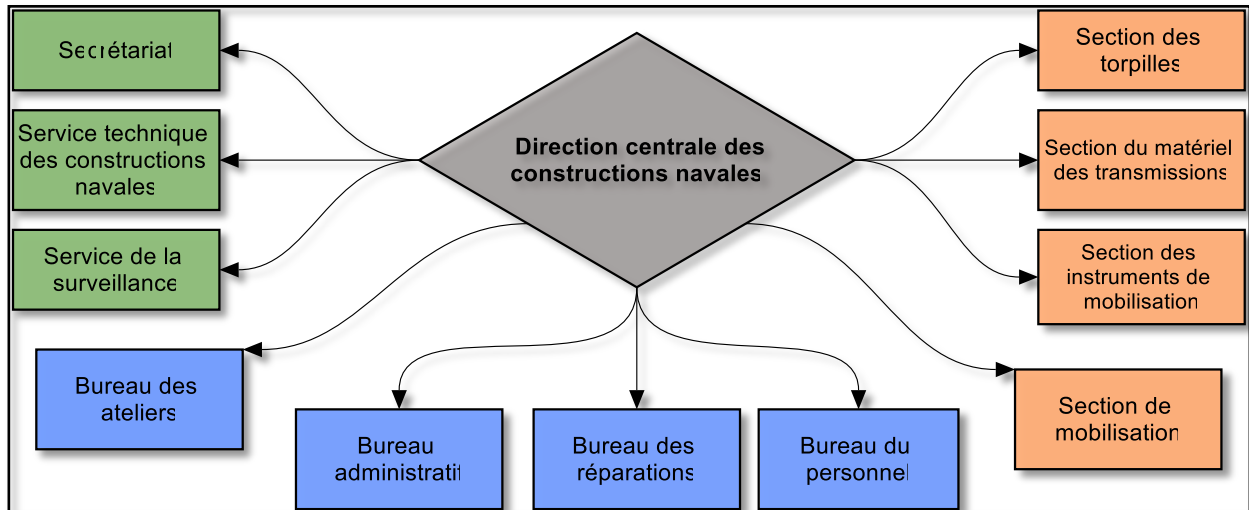
³ J.O.R.F/L – D du 4 février 1921. Décret du 2 février 1921.

⁴ SHD 1BB 8 1. Arrêté ministériel du 16 février 1922 du ministre Raiberti.

⁵ J.O.R.F/L – D du 26 février 1928. Rapport et décret du 25 février 1928 du ministre de la marine Georges Leygues.

retrouva, lui, avec 10 circonscriptions : Paris, Lille, le Havre, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, Marseille, la Seyne, Lyon et le Creusot. Toutes ces composantes administratives devaient désormais transmettre, régulièrement, des états d'avancement des travaux au ministre¹.

Schéma n°4. Composition de la Direction centrale des constructions navales à partir de 1928



L'année suivante, en 1929, le sous-secrétaire d'État à la Marine a vu ses attributions incliner, très fortement, vers les constructions navales puisqu'il reçut la responsabilité du traitement des questions d'ordre budgétaire, de la préparation et de la passation des marchés et des contrats, des questions ouvrières et du contentieux.²

Toujours dans la logique d'une plus grande intégration des administrations de production de l'armement national, les liens entre la Marine et la Guerre devinrent un peu plus resserrés, conformément aux enseignements de la Grande Guerre. Les deux missions créées, conjointement, avec la Guerre en 1917 et 1918 furent rattachées au Service Technique de l'artillerie navale du ministère de la Marine. En 1919, la mission d'études de l'artillerie fut rattachée totalement, alors que la mission balistique des tirs aériens devait comporter une section des études et abaques dont le siège était à Paris au Service technique de l'artillerie navale et la Section des expériences, rattachée à la Commission de Gâvres³. Louis Tissier, devenu sénateur, faisait œuvre de propagande pour que la Marine et la Guerre aient des ateliers

¹ J.O.R.F/L – D du 27 avril 1928. Décret du 22 avril 1927 et arrête le 22 mars 1928 du ministre de la marine George Leygues.

² J.O.R.F/L – D du 6 novembre 1929. Décret du 5 novembre 1929.

³ J.O.R.F/L – D du 10 janvier 1919. Deux arrêtés du 8 janvier 1919, conjoints du ministre de la Marine Georges Leygues et du ministre de la Guerre.

communs pour la fabrication de l'artillerie et non des usines particulières qui ne faisaient qu'augmenter les frais généraux¹.

En 1925, les deux ministres, Emile Borel pour la Royale et Paul Painlevé, président du conseil et ministre de la Guerre, créèrent une commission interministérielle qui fit la liaison continue entre eux, particulièrement pour les programmes, les expériences et la construction de l'artillerie², obéissant à un vœu ancien et techniquement devenu nécessaire, celui de coupler les efforts dans les branches très proches. Dans la foulée, le 29 mars 1928, fut créé un Comité scientifique des poudres et explosifs.³ La logique fut poursuivie pour toutes les autres composantes puisqu'en 1932, il fut créé sous la présidence du ministre, un Comité militaire. Il comprenait les vice-présidents des conseils supérieurs et les chefs des états-majors généraux de l'armée, de la Marine et des forces aériennes, délibérant des questions intéressant en commun les forces terrestres, maritimes et aériennes et donnant leurs « avis sur les programmes généraux d'armement ». Le même jour, le 29 mars 1932, François Piétri, nommé à l'éphémère poste de ministre de la Défense nationale, institua un Comité supérieur de l'armement, sous la présidence du sous-secrétaire d'État chargé de l'armement pour améliorer l'organisation et le fonctionnement des services de fabrication et de construction⁴.

Les leçons de la guerre furent tellement bien incrustées dans les esprits qu'en novembre 1938, le ministre de la Marine Campinchi arrêta que, dès la mobilisation générale, le ministre de la Marine serait assisté par un Comité pour la préparation et la réalisation des mesures concernant l'industrie des constructions navales. Il serait composé d'un ingénieur général du génie maritime, d'un représentant patronal et un représentant ouvrier de l'industrie privée des constructions navales et d'un ingénieur adjoint au directeur de la flotte de commerce et du travail maritime, représentant le ministre de la Marine marchande⁵.

En bref, la guerre n'avait joué qu'un rôle très secondaire dans l'architecture administrative interne du ministère de la Marine. Ce furent surtout les enseignements que l'on en avait tirés et les besoins concrets de la reprise de la production qui modifièrent, par de légers

¹ J.O.R.F./Débats du 5 avril 1921. Séance du Sénat du 4 avril 1921. Intervention de Louis Tissier.

² J.O.R.F./L – D du 18 juin 1925. Décret du 16 juin 1925.

³ Décret du 29 mars 1928.

⁴ J.O.R.F./L – D du 30 mars 1932. Arrêté du ministre de la Défense nationale, François Piétri, du 29 mars 1932. Il avait en son sein le directeur de l'artillerie et le directeur des poudres (de l'ancien ministère de la Guerre) ; le directeur des actions navals et directeurs de l'artillerie navale ; et il y avait le directeur général technique de l'aéronautique (ministère de l'Air) ; un représentant pour chacune de ces institutions : le conseil consultatif de l'armement ; le comité technique de la marine ; la commission supérieure consultative des obligations aériennes et trois représentants, chacun du chef d'état-major général des trois armées.

⁵ J.O.R.F./L – D du 5 novembre 1938. Arrêté du 2 novembre 1938.

ajustements, les institutions, laissant une structure globalement conforme à ce qu'elle était en 1871. Les deux axes des réformes étaient la centralisation des décisions et la spécialisation des administrations techniques, comme la guerre en montra l'utilité.

c. Les constructions navales face aux traités de limitation d'armement

Comme avant-guerre et en toute logique, les constructions navales françaises étaient très dépendantes de l'état des relations internationales, tant sur le moment que dans les prévisions qu'en faisaient le gouvernement, les Chambres et le département de la Marine. Il est certain que durant les trois années qui suivirent l'armistice, jusqu'en 1921, quasi aucun navire n'avait été mis en chantier car la France n'avait, tout bonnement, pas d'ennemi. Les empires centraux étaient bien loin de représenter un quelconque danger avec leurs dynastes déchus et déshonorés. L'Allemagne, avec un peuple abaissé physiquement et avili moralement, vécut des moments prérévolutionnaires qui manquèrent de peu de la faire tomber entre les mains de communistes. La double-monarchie, elle, brisée, laissa place à des Etats neufs et secondaires, qui plus est, étaient plutôt francophiles. Le regain d'intérêt pour la constitution d'une flotte ne reprit que lorsque des menaces potentielles, mais encore très floues, commencèrent à poindre. On peut même dire que les principaux adversaires de la Marine française et de son programme naval de 1922 ont été les alliés britanniques qui y réagirent négativement. Préoccupés par la question des sous-marins français, affirmant que les sous-marins n'étaient efficaces que contre les navires marchands et les communications maritimes qui étaient vitales pour leur île, ils voulurent éviter « une course aux armements navals » entre les deux alliés. Le gouvernement de Londres proposa donc que « les Amirautés des deux pays se concertent au sujet de leurs programmes navals »¹.

Justement, la Conférence navale de Washington qui s'était tenue du 12 novembre 1921 au 6 février 1922, à la demande du président américain Warren G. Harding, avait pour but de limiter l'armement naval. Elle fut provoquée car on se rendait bien compte que la rivalité américano-japonaise dans le Pacifique, et par ricochet, la réaction britannique étaient en train de conduire à une course de l'armement naval, trop handicapante pour les économies nationales de ces trois protagonistes². Aristide Briand, alors président du Conseil et ministre des Affaires étrangères, joua un rôle primordial dans la participation de la France à cette conférence. C'est

¹ Ministère des affaires étrangères. *Documents relatifs aux négociations concernant les garanties de sécurité contre une agression de l'Allemagne : 10 janvier 1919-7 décembre 1923*, Imprimerie nationale, 1924. Document 20. Aide-mémoire of statement made by Mr. Lloyd Georges on behalf of the british government to M. Briand, Cannes. January 4th, 1922.

² Chang Liang Sau, *op. cit.*, p16-17.

lui qui, en juillet 1921, accepta l'invitation faite par Harding¹. C'est également lui qui choisit les membres de la délégation qui s'y rendit et qui décida d'en faire partie personnellement avec Viviani, le ministre des colonies Sarraut et Jusserand. Briand mena la délégation durant un mois puis laissa Viviani pour le reste du temps². Une fois rentré à Paris, il continuait à suivre directement le déroulement des négociations ainsi que la vie de la délégation, grâce aux nombreuses dépêches de Viviani et de Sarraut. Une fois que les négociations sur le désarmement terrestre et sur « le traité à quatre » ont été closes en décembre 1921, Viviani rentra en France et laissa les négociations techniques navales entre les mains de Sarraut, désormais chef de la délégation, et de l'amiral de Bon³, ce dernier ayant été autorisé par Briand à prendre la parole en séance avec le chef de la délégation.⁴

Avant même que ne commencèrent les discussions sur les limitations de tonnage dans le Comité naval, les États-Unis, l'Angleterre et le Japon s'étaient concertés à l'écart de la France pour pondre un texte d'accord provisoire. Ce n'était qu'une fois que le document fut établi que le secrétaire de l'Etat, Charles E. Hugues, en informa Aristide Briand par télégramme⁵ et convoqua Sarraut et Jusserand pour en prendre connaissance et leur annoncer que la part qui reviendrait à la France, en *capital ships*, serait de 176 000 t. Sarraut protesta, vivement, contre ces chiffres et contre ce mode de négociation et porta la question devant le Comité naval. Ce fut chose faite. L'amiral de Bon exposa clairement les demandes françaises. Selon lui, la France avait une flotte très affaiblie car elle renonça à près de 200 000 t de constructions durant la guerre pour construire son matériel terrestre et celui de ses alliés. Sans cette guerre, elle devait

¹ Ministère des affaires étrangères. Documents diplomatiques. *Conférence de Washington : juillet 1921-février 1922*. MDCCCXXIII, Paris, Imprimerie Nationale, 1923.

Document N°4. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à MM. les Ambassadeurs de France à Washington, Londres et Rome. Paris, le 12 juillet 1921.

Document N°14. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à S. Exe. M. Myron T. Herrick, Ambassadeur des Etats-Unis, à Paris. Paris, le 17 août 1921.

² *Id.*, Document N° 28. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à M. le Comte de Galard de Béarn, Chargé d'Affaires de France à Washington. Paris, le 14 octobre 1921. La délégation française à la Conférence de Washington comprenait : MM. Briand, Viviani, Sarraut et Jusserand. M. Berthelot sera Secrétaire général, assisté de M. Massigli, secrétaire. M. Cammerlinck et M. Denain seront les interprètes français. Les techniciens principaux seront le général Buat (Guerre), l'amiral de Bon (Marine), M. Fromageot (Jurisconsulte), MM. Kammerer et Léger (Politique), MM. Casenave et Cheysson (Finance et Économie), M. Duchesne (Colonies), M. Girardeau (Câbles et Télégraphie sans fil), MM. Ponsot et Corbin (Presse). La présence du maréchal Foch aux Etats-Unis pendant la Conférence avait pour but de prendre l'avis du maréchal interallié sur le désarmement.

³ *Id.*, Document N° 64. M. René. Viviani, Député, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 11 décembre 1921.

⁴ *Id.*, Document N° 66. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à M. René Viviani, Député, Délégué de la France à la Conférence de Washington. Paris, le 12 décembre 1921.

⁵ *Id.*, Document N° 71. Ambassade des Etats-Unis d'Amérique. (Télégramme de M. Charles Hughes, secrétaire d'Etat des Etats-Unis, à M. Aristide Briand, remis par l'entremise de l'Ambassade des États-Unis à Paris.) Washington, le 16 décembre 1921.

avoir, en 1921, une flotte de 474 000 t de plus. Pour l'amiral, cette situation était inacceptable pour une Marine qui devait sécuriser un empire colonial de 70 millions d'habitants. Les Italiens eux, représentés par le sénateur Carlo Schanzer et l'amiral Acton, acceptaient le texte d'accord et voulaient avoir droit au même tonnage que la France¹. Le lendemain dans le Comité naval, lord Arthur Balfour s'associa à Hugues pour défendre leur accord. Sarraut et l'amiral de Bon refusèrent encore catégoriquement les 175 000 t, assurant que pour la défense de ses colonies et que parce qu'en Europe « il peut y avoir encore tant de mauvaise volonté », la France ne pourra pas descendre à moins d'une escadre moderne avec un navire de remplacement².

Aristide Briand, toujours en contact avec Sarraut, se montra plus diplomate. S'il approuvait l'attitude de protestation de la délégation française, il demanda quand même à Sarraut de faire savoir à Hugues que si les 175 000 t de *capital ships* étaient acceptées, la France n'accepterait, en revanche, pas de descendre à moins de 330 000 t pour les navires légers et de 90 000 t pour les sous-marins³, chiffres qui lui avaient été communiqués, à lui et à l'amiral de Bon par le ministère de la Marine⁴. Briand écrivit même à Hugues pour dissocier les cuirassés, qu'il disait être des navires d'attaques, des bateaux légers qui étaient seulement prévus pour la défense des lignes de communication avec les colonies⁵. Une semaine plus tard, le Comité naval se réunit le 22 décembre et l'amiral de Bon revint à la charge pour que la France puisse avoir 6 cuirassés de 35 000 t. Refusant même de débattre là-dessus, les Britanniques changèrent de sujet et tentèrent, par la voix du Premier Lord de l'Amirauté, lord Arthur Lee, de s'attaquer aux sous-marins français qu'ils voulurent faire interdire au nom « des actes de cruauté commis par les Allemands »⁶. Ne pouvant le faire, les Anglo-américains tentèrent de diminuer le tonnage de sous-marins autorisés à 60 000 t au lieu de 90 000, ce que

¹ *Id.*, Document N° 70. M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 15 décembre 1921.

² *Id.*, Document N° 72. M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Bonnevey, Garde des Sceaux, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 16 décembre 1921.

³ *Id.*, Document N° 73. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington. Paris, le 17 décembre 1921.

⁴ *Id.*, Document N° 77. M. Bonnevey, Garde des Sceaux, Ministre des Affaires étrangères, à M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington. Paris, le 19 décembre 1921. Réponds au télégramme que l'Amiral de Bon a adressé à M. le Ministre de la Marine :

⁵ *Id.*, Document N° 78. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à M. Jusserand, Ambassadeur de France à Washington. Londres, le 19 décembre 1921.

⁶ *Id.*, Document N° 86. M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 23 décembre 1921.

refusa encore l'amiral de Bon¹. Il fut totalement soutenu par Sarraut qui opposa une fin de non-recevoir à Balfour².

A la fin de décembre 1921, on commençait enfin à percevoir des signes d'accord lorsque Briand, et le ministre de la Marine, Guist'hau, acceptèrent la limitation des 175 000 t de *capital ships* ainsi que les limitations des calibres de l'artillerie, avec 40 cm (16 pouces) pour les canons des *capital ships* et 20 cm (8 pouces) pour ceux des porte-avions et des croiseurs (pour ces derniers, c'est à condition d'avoir la garantie que l'Allemagne en fait de même). De plus les Anglo-Saxons abandonnèrent leurs prétentions à l'interdiction des sous-marins, en échange de quoi la France approuva l'esprit des résolutions du sénateur Elihu Root qui visaient à protéger les règles du droit des gens contre les déprédations des sous-marins³. Les Anglo-américains cédèrent donc et laissèrent à la France la totale liberté du tonnage de ses navires légers et sous-marins et son total de 90 000 t⁴. Finalement, après plus de deux mois de négociations, les plénipotentiaires signèrent ce traité de Washington, limitant les armements navals, le 6 février 1922, alors que Briand avait été remplacé par Poincaré à la présidence du Conseil⁵.

Le traité prévoyait donc que la France pourrait, à l'égal de l'Italie, disposer de 175 000 t Washington de navires de lignes, contre 520 000 tW pour chacune des nations anglophones et 315 000 tW pour le Japon⁶. Un navire de ligne devait déplacer plus de 10 000 t, mais ne devait ni franchir la barre des 35 000 t⁷ ni porter un canon d'un calibre supérieur à 406 mm (16 pouces)⁸. Même pour les porte-avions, la France avait la même limite que l'Italie avec 60 000 tW, contre 135 000 tW pour le Royaume-Uni et les Etats-Unis et 81 000 tW pour le Japon⁹. Les porte-avions reçurent aussi des limites techniques, ne pouvant dépasser les 27 000 tW ou

¹ *Id.*, Document N° 89. M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 24 décembre 1921.

² *Id.*, Document N° 90. M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 24 décembre 1921.

³ *Id.*, Document N° 94. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington. Paris, le 30 décembre 1921.

⁴ *Id.*, Document N° 99. M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 31 décembre 1921.

⁵ *Id.*, Document N° 138. M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington, à M. Poincaré, Président du-Conseil, Ministre des Affaires étrangères. Washington, le 6 février 1922.

⁶ *Id.*, Annexe 1. Traité entre les États-Unis d'Amérique, l'empire britannique la France, l'Italie et le Japon, limitant les armements navals. Chapitre I. Article IV.

⁷ *Id.*, Article V.

⁸ *Id.*, Article VI.

⁹ *Id.*, Article VII.

33 000 tW si le total accordé au pays n'était pas dépassé¹. De plus, le traité réservait, formellement, aux seuls navires de lignes les déplacements supérieurs à 10 000 t² et l'utilisation des canons de plus de 203 mm³. Avec ce traité, la flotte française n'avait donc le droit que de conserver 10 cuirassés des trois classes *Danton*, *Courbet* et *Bretagne*, dont sept étaient assez certainement obsolètes et bien usés par la guerre. La France ne pouvait en plus mettre en chantier des navires neufs qu'en 1927, 1929 et 1931⁴.

La presse et l'opinion, jouèrent un rôle important durant toute cette affaire. Avant même que ne s'ouvrit la conférence de Washington, des journaux faisaient pression sur le gouvernement pour revendiquer une Marine qui soit capable de protéger le « domaine colonial français » qui comptait 10,3 millions de km² de terres⁵ et de défendre aussi les communications avec l'Afrique du Nord⁶. Ceci devait être une compensation pour le sacrifice de l'industrie française pour l'effort de guerre de l'Entente⁷. La presse protesta contre la limitation des *capital ships* que la conférence laissait à la France⁸. Les observateurs avisés considéraient que les Etats-Unis avaient monté l'opinion mondiale contre la France par une campagne de presse et par des « moyens d'intimidation » qui ont eu raison du gouvernement qui a fini par accepter l'infériorité numérique pour les cuirassés français⁹. Les publicistes comme Jacques Lyon accusèrent les Anglo-américains d'avoir laissé à la France un tonnage de navires de ligne égal à celui de l'Italie et, donc, très inférieur à ses réels besoins dus à l'empire colonial¹⁰. Comme lui, l'ancien officier de marine reconverti dans la littérature, Claude Farrère, protesta longtemps contre cette parité qu'il considérait comme « la plus criarde, la plus insultante injustice » car la France méritait plus de considération pour avoir sacrifié ses constructions navales au profit de la production des armées alliées¹¹. La frange la plus réactionnaire de l'opinion dont la voix

¹ *Id.*, Article IX.

² *Id.*, Article XI.

³ *Id.*, Article XII.

⁴ *Id.*, Chapitre II. Section I. Règles concernant l'exécution du traité.

⁵ René La Bruyère, « Avant la Conférence de Washington », *Revue des Deux Mondes*, 7^e période, tome 6, 1921, p126.

⁶ *Id.*, p128.

⁷ *Id.*, p129.

⁸ R. V. *op. cit.*, p162.

⁹ Commandant A. Thomazi, « Le compromis naval Franco-anglais », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46e volume - N°2375. Samedi 29 septembre 1928, p515.

¹⁰ Jacques Lyon, « Le désarmement naval », *La Revue des vivants. Organe de la génération de la guerre*. 3^e. N°7. Juillet 1929, p341.

¹¹ Claude Farrère, « Le désastre de Washington », *La Revue des vivants. Organe des générations de la guerre*. Février 1927, p69.

s'exprimait à travers l'*Action française* condamna aussi ce traité, par les articles du journaliste Alain Mellet¹.

L'historiographie, avec Philippe Masson, conserva longtemps cette idée que la conférence de Washington traduisait « une volonté d'hégémonie non déguisée de la part des puissances anglo-saxonne ». Cela était vrai, mais la volonté de réduire les dépenses était tout aussi sincère². Cependant, là où Masson ne se trompa aucunement, ce fut dans le ressenti car la parité avec l'Italie fut considérée comme une humiliation par l'opinion³ et par le corps des officiers de marine qui, par la voix du capitaine de corvette Muracciole, s'en lamentait encore au milieu des années 1960⁴. Les officiers de marine qui étaient, alors, au Conseil Supérieur de la Marine ne purent pas exprimer leur désaccord, mais une fois sortis du service, ils n'y manquèrent pas. L'amiral Schwerer trouva là de quoi exprimer tout ce qu'il contenait durant sa carrière. Il laissa, donc, éclater sa rage contre la « duperie » de Washington et contre « cette monstrueuse iniquité » qu'était l'égalité avec l'Italie⁵. Il accusa Herriot et Briand⁶ de quasi haute trahison pour avoir sacrifié « les intérêts vitaux de la France » pour contenter le Royaume-Uni et Ramsey Mac Donald, ce « dangereux ennemi de la France »⁷. D'après lui, le traité de Washington servait aux Anglo-Saxons à bloquer le développement des autres marines sans dépenser de l'argent⁸. Son ex-collègue, le vice-amiral Salaün avait une opinion identique bien qu'il l'exprima avec moins de virulence, affirmant aussi que l'objectif des États-Unis à la conférence de Washington était, certes, de réduire le fardeau budgétaire du budget naval, mais également que « la liberté de sa navigation commerciale ne puisse plus être menacée par aucune autre nation dans un conflit futur »⁹. Lui aussi considérait que la parité de la flotte cuirassée française avec la flotte cuirassée italienne « n'est pas juste pour la France, parce qu'elle ne tient compte ni de sa situation géographique, à cheval sur deux mers, ni de sa

¹ Alain Mellet, « La Marine de l'Etat et l'état de la Marine », *Almanach de l'Action française pour l'année 1924*. MCMXXIV, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p76.

² Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op.cit.*, 1789-1989.

³ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p154.

⁴ Capitaine de corvette Muracciole, *Précis d'Histoire maritime. 1914-1946*. Marine nationale. Etat-major. Service Historique. 1966, p46.

⁵ Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : La marine française », *Almanach de l'Action française pour l'année 1925*. MCMXXV, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p61-62.

⁶ Amiral Schwerer, « La flotte française en 1928 », *Almanach de l'Action française pour l'année 1929*, MCMXXIX, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p112.

⁷ Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : La marine française », *Almanach de l'Action française pour l'année 1925*. MCMXXV, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p56-57.

⁸ Amiral Schwerer, « La flotte française en 1928 », *Almanach de l'Action française pour l'année 1929*, MCMXXIX, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p110.

⁹ Vice-amiral Henri Salaün, *op. cit.*, p337.

situation de grande puissance coloniale »¹. L'amiral Lacaze était plus nuancé que ses deux ex-collègues. Certes, il affirma que la France a besoin d'une grande flotte pour défendre son empire colonial et ses « vitales » communications avec l'Afrique du nord, ce qui n'était pas le cas de l'Italie², cependant, il considérait que le sacrifice de la flotte cuirassée au traité de Washington était acceptable dans la mesure où la France n'avait pas d'ennemi en vue, et qu'elle devait s'atteler à reconstruire ses croiseurs et ses sous-marins pour protéger ses lignes de communication³. Georges Leygues refusa d'accepter la parité avec l'Italie et son refus était à la base de la politique qu'il mena lorsqu'il revint au ministère⁴. L'amiral Auphan qui était affecté à son cabinet ressentait aussi cette parité comme une humiliation de « l'amour-propre et la fierté des marins français »⁵.

Les Anglo-Saxons, Royaume-Uni en tête, étaient toujours très préoccupés par la question des sous-marins français. Les résolutions Root, adoptées en 1921 à Washington mais non ratifiées, prétendaient qu'il était impossible pour le sous-marin de faire la guerre en respectant le droit international et interdisaient par suite d'employer les sous-marins à la guerre au commerce⁶. Cette résolution faisait suite à l'incident provoqué par Lee qui résulta des publications de Castex, qui dans la *Synthèse de la guerre sous-marine* publiée en 1920, jugeait légitime d'utiliser l'arme sous-marine contre les Anglo-Saxons qui voulaient la faire interdire pour préserver la domination de leur flotte de ligne⁷. Il fut défendu par la délégation française et par Aristide Briand qui fit remarquer que Castex ne faisait que décrire, en son seul nom, la stratégie sous-marine allemande durant la guerre, alors que les cours officiels du commandant Laurent, professeur titulaire du cours de stratégie et de tactique à l'École supérieure de la Marine, condamnaient moralement et stratégiquement la guerre sous-marine à outrance du II^e Reich⁸. En 1930, des auteurs britanniques comme Hector Charles Bywater accusaient toujours Castex de justifier la guerre sous-marine contre le commerce⁹. En tout cas, les officiers de

¹ *Id.*, p379.

² Amiral Lacaze, *La politique maritime de la France*. Paris, Centre d'Informations Documentaires, 1936, p3-4.

³ *Id.*, p7.

⁴ Hector C. Bywater, *Les marines de guerre et la politique navale des nations depuis la guerre*, 1930, Payot, Paris, p233.

⁵ Amiral Auphan, *L'honneur de servir. Mémoires*. 1978, Éditions France-Empire, Paris, p108.

⁶ Capitaine de frégate Planté, *Cours de tactique appliquée des forces sous-marines : l'emploi du sous-marin*. 1936. École de Guerre Navale. Secret, p74.

⁷ Hervé Coutau-Bégarie. *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. 1985, Fayard, Paris, p79.

⁸ Ministère des affaires étrangères. Documents diplomatiques. *Conférence de Washington : juillet 1921-février 1922*. 1923 (MDCCCCXXIII), Imprimerie Nationale, Paris. Document N° 103. M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, à M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, Délégué de la France à la Conférence de Washington. Paris, le 4 janvier 1922.

⁹ Hector C. Bywater, *op. cit.*, 242.

marine français considéraient que le sous-marin n'était en aucun cas inopérant¹. Tout ceci aboutit à une redite du droit international déjà établi, ce qui donna la signature d'un autre traité en parallèle de celui de limitation de l'armement naval. Il répétait globalement qu'un sous-marin devait appréhender les navires de commerce ennemis ou neutres avec les mêmes règles que le ferait un navire de surface².

Il est vrai que la France tint bien tête aux Anglo-américains sur ce dossier, les effrayant même par une doctrine d'emploi du sous-marin qui n'excluait pas une utilisation contre le commerce. Si dans les années 1920, Georges Leygues rassurait la presse britannique sur la doctrine sous-marine française qui avait pour unique but d'attaquer des navires de guerre³, dans les années 1930, de nouvelles doctrines d'utilisation contre le commerce virent le jour chez les officiers. En 1936, le capitaine de frégate Planté, professant le cours de tactique appliquée des forces sous-marines à l'École de Guerre Navale, affirmait aux officiers que dans certaines conditions, le sous-marin pouvait couler un navire de commerce s'il était militarisé ou s'il tentait d'alerter une flotte de secours, de canonner ou d'aborder le sous-marin⁴. Castex qui domina toute la stratégie théorique durant l'entre-deux-guerres⁵, alors au sommet de son rayonnement en 1937 avec son premier tome de la *Théorie stratégique*, assurait que le contrôle de la mer par les escadres ne pouvait être parfait⁶ car le sous-marin pouvait opérer⁷.

Dans la deuxième moitié des années 1920, pour régler toutes les questions restées en suspens, s'en suivirent plusieurs autres conférences navales. La première était la conférence tripartite de Genève qui se tint du 20 juin au 4 août 1927. Elle ne connut pas le même succès. Provoquée par le président américain Calvin Coolidge, elle devait se pencher, cette fois, sur la limitation de construction des navires légers et des sous-marins. Elle échoua pour deux raisons. D'abord, car les Français et les Italiens refusèrent tout simplement d'y participer, envoyant seulement un observateur ; et aussi parce que les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Japon

¹ Capitaine de corvette Barret, « La prétendue faillite du sous-marin », *Revue maritime*, 1921.

² *Id.*, Annexe 1. Traité entre les États-Unis d'Amérique, l'empire britannique la France, l'Italie et le Japon relatif à l'emploi des sous-marins et des gaz asphyxiants en temps de guerre. Article I.

³ Hector C. Bywater, *op. cit.*, Appendice. Traduction du texte anglais de la revue *The Naval and Military Record*. *Le créateur de la nouvelle marine française définit la politique navale de la France et affirme la solidité franco-anglaise, (au moment de la mission de l'amiral Pirot à Portsmouth) d'après une interview du ministre de la Marine Georges Leygues*, p287.

⁴ Capitaine de frégate Planté, *op. cit.*, p75-76.

⁵ Hervé Coutau-Bégarie. *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. Paris, 1985, Fayard, p19.

⁶ Amiral Castex. *Théorie stratégique*. Tome premier. 1937, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, p76.

⁷ *Id.*, p21.

achoppèrent sur un accord sur les croiseurs de 10 000 t¹. Face à cet échec, des négociations entre la France et le Royaume-Uni débutèrent en juillet 1928 pour négocier un compromis, mais il fut rejeté par les Etats-Unis et l'Italie². En 1928, alors que les puissances préparaient les propositions pour la conférence navale de Londres, la presse française et les observateurs spécialisés, comme le journaliste et historien de la Marine, Henri Bernay (écrivant sous pseudonyme), commencèrent à critiquer et à rejeter les propositions britanniques qui allaient demander d'étendre, aux navires légers et aux sous-marins, les mêmes restrictions de constructions que pour les navires de ligne et les porte-avions³.

Le Royaume-Uni fut à l'origine des nouvelles conférences. Ramsay Mac Donald, premier ministre de Sa Gracieuse Majesté, s'entendit au cours de son voyage de septembre 1929 aux Etats-Unis, avec le président Hoover pour que la Conférence de Londres ait lieu du 21 janvier au 23 avril 1930⁴ au palais Saint James⁵. La proximité du lieu de tenue de la Conférence et son enjeu permirent au ministère de la Marine de suivre d'encore plus près les négociations. Le ministère régla minutieusement tous les détails pour qu'aucune information ne puisse être interceptée par les Britanniques. Le 17 janvier 1930, le contre-amiral Darlan, chef de cabinet militaire, donna les ordres pour régler les modalités de communications quotidiennes entre la délégation, installée à l'hôtel Carlton de Londres, et le ministère. Les plis devaient être classés en trois catégories (conférences navales-service courant-correspondance privée) et acheminés à la correspondance générale avant 16 heures, par la valise quotidienne et accompagnée des Affaires étrangères. Tous les télégrammes relatifs à la conférence devaient être chiffrés, numérotés et enregistrés en clair par les soins du cabinet militaire. La délégation française disposait d'un standard téléphonique relié au central de Londres avec des circuits passant par le réseau public. Donc, toute conversation relative à un sujet secret ou confidentiel était interdite sur ce canal⁶. Un jour avant l'ouverture de la conférence, le 20 janvier, le capitaine de frégate Collinet, sous-chef de cabinet militaire du ministre, donna aux officiers de service des

¹ Chang Liang Sau, *op. cit.*, p27-28.

² République Française. Ministère des affaires étrangères. *Limitation des armements navals Trente-cinq pièces relatives aux travaux préparatoires du désarmement et à la limitation des armements navals. (21 Mars 1927 — 6 Octobre 1928)*. Paris, Imprimerie des Journaux Officiels, 1928. Pièce N°13. Déclaration finale de la Conférence sur la limitation des armements navals, lue par son président, M. Gibson, délégué des États-Unis d'Amérique, à la séance plénière de clôture, le 4 août 1927.

³ Commandant A. Thomazi, « La limitation des armements navals », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46^e volume - N°2350. Samedi 7 Avril 1928, p166.

⁴ Chang Liang Sau, *op. cit.*, p32-33.

⁵ SHD 1BB 8 1. Note du 11 janvier 1930 du ministère des affaires étrangères pour les membres de la délégation française à la conférence navale de Londres.

⁶ SHD 1BB 8 1. Ordre du 17 janvier 1930.

consignes strictes et le réseau du chiffre. Il demanda à ce que les télégrammes soient chiffrés ou déchiffrés par le lieutenant de vaisseau Meyer ou Fontaine¹.

Il s'agissait là d'une reprise de la Conférence navale de Genève de 1927 où les délégations avaient été incapables de parvenir à un accord². Il était question d'avoir un autre traité naval qui soit une extension de celui de Washington. Comme la conférence précédente, elle avait pour but d'étendre aux navires légers ses répartitions du tonnage³. Encore une fois, les Anglo-américains demandèrent de faire interdire les sous-marins, mais la France refusa à nouveau énergiquement, et eut gain de cause⁴. Car en effet, si la France accepta d'y participer cette fois, c'est parce qu'elle recherchait un accord qui permette de préserver sa supériorité navale en Méditerranée, sans se lancer dans une course ruineuse avec une Italie de plus en plus inquiétante⁵. Evidemment, les Italiens ne s'en laissèrent pas compter et refusèrent d'abandonner leur parité avec la flotte française, ce qui était très problématique pour la Marine dont la doctrine était de pouvoir vaincre les flottes italienne et allemande réunies⁶. Les Britanniques ne soutenaient, évidemment, pas la France dans sa volonté d'accroissement de son potentiel naval alors que la conférence avait pour but de les réduire⁷. Les signataires du traité s'engagèrent donc seulement à ne pas construire de nouveaux bâtiments de guerre majeurs jusqu'en 1937. Un certain nombre de bâtiments de guerre vieillissants ont été abandonnés. Aucun vaisseau existant ne devait être converti en porte-avions. Le tonnage total des croiseurs, destroyers et sous-marins à être construits de là à 1937 fut limité, notamment, à 2000 t pour les sous-marins, avec trois sous-marins de tonnage supérieur par nation⁸. L'article 22 se rapportant à la guerre sous-marine déclara que le droit international s'appliquait à eux comme aux vaisseaux de surface. Les vaisseaux marchands qui n'ont pas manifesté « le refus persistant de s'arrêter » ou « la résistance active » ne pouvaient pas être coulés sans que l'équipage du navire et les passagers aient, d'abord, été déposés à un « endroit sécurisé ».

Malgré ces restrictions nouvelles, la conférence montra le désaccord de limitation mutuelle entre la France et l'Italie qui relança la construction des bâtiments légers chez ces deux nations. Le 30 avril 1930, soit 8 jours après la signature du traité de Londres, le

¹ SHD 1BB 8 1.

² Chang Liang Sau, *op. cit.*, p32-33.

³ Martin Laberge, « Les objectifs français à la conférence navale de Londres (21 janvier – 22 avril 1930) » « Il faut assurer l'avenir », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2004/1 n° 213, p11.

⁴ Chang Liang Sau, *op. cit.*, p32-33.

⁵ Martin Laberge, *op. cit.*, p13.

⁶ *Id.*, p15.

⁷ *Id.*, p16.

⁸ Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, 1966, p49.

gouvernement de Rome fit connaître sa décision de mettre sur cale en 1930-1931 un nouveau programme de 43 585 t, comprenant 30 480 t de croiseurs et 22 sous-marins. Trois mois plus tard, il consentit, sur intervention du gouvernement français, à suspendre l'exécution de ce programme jusqu'à la fin de l'année, étant entendu que la France n'entreprendrait, elle-même, aucune construction de nouvelles unités durant cette période¹. En effet, des suggestions furent faites par l'Italie pour que la *Regia Marina* et la Marine française respectent une trêve des constructions navales, sous forme de suspension de l'exécution de leurs programmes respectifs pour l'année 1930. La France s'y refusa. Mais par la suite, « afin de faciliter les nouvelles conversations qui allaient s'engager officiellement à Paris », le gouvernement français accepta la proposition faite le 24 juillet par le comte Manzoni et décida qu'avant le mois de décembre aucune mise en chantier de bâtiments compris dans le programme voté à la fin de 1929 n'aurait lieu. Le gouvernement italien en fit de même. Cependant, dès le 8 décembre 1930, le ministre de la Marine, Dumesnil, déclara la fin de la trêve et ordonna au chef d'état-major général de donner les instructions pour la reprise des constructions du programme². Ceci poussa le Royaume-Uni, mécontent de voir ces deux flottes se renforcer en Méditerranée, à jouer le conciliateur, ce qui aboutit à l'accord de Rome entre la France et l'Italie du 1^{er} mars 1931, qui arrêta très provisoirement cette course³. La trêve ne dura donc, du fait des difficultés faites par le Royaume-Uni et par l'Italie, le 18 mars à Londres lors de la réunion du comité de rédaction chargée d'élaborer le texte final. On ne trouva pas de compromis, et ainsi, le projet d'accord du 1^{er} mars 1931 ne fut pas transformé en accord définitif⁴.

Non contents de ces résultats dans le contrôle des armements navals, les puissances se réunirent à nouveau à l'occasion de la deuxième Conférence navale de Genève, en 1932, qui a été suivie de la deuxième Conférence de désarmement naval de Londres de 1936. La Conférence du désarmement débuta le 2 février 1932, puis elle fut ajournée au 23 juillet 1932, pour cause de toutes sortes de désaccords, car la France refusait de passer en dessous du tonnage de 628 000 t par crainte du rattrapage par l'Italie qui avait désormais une flotte égale à 63% de la flotte française⁵. La délégation française comptait des hommes de marque, avec pour chef, le président du conseil Édouard Herriot et parmi les délégués, le ministre de la Marine,

¹ Vice-amiral Henri Salaün, *op. cit.*, p408.

² SHD 1BB 8 1. Note du 8 décembre 1930 du ministre de la Marine, Dumesnil, pour le chef d'état-major général de la Marine.

³ Chang Liang Sau, *op. cit.*, p34-35.

⁴ Vice-amiral Henri Salaün, *op. cit.*, p410.

⁵ Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p51-52.

Georges Leygues. Les sénateurs Adolphe Messimy et Alphonse Rio et le député Laurent-Eynac, en faisaient partie en tant que délégués suppléants¹.

La « Deuxième Conférence de Désarmement Naval de Londres », elle, fut organisée entre le 9 décembre 1935 et le 24 mars 1936. Elle aboutit au deuxième traité naval de Londres, signé le 25 mars 1936 par la France, le Royaume-Uni et les États-Unis ; le gouvernement du Japon, signataire du premier traité naval de Londres, s'étant retiré de la conférence, le 15 janvier. L'Italie était aussi sortie des négociations, à la suite de l'hostilité publique contre son invasion de l'Abyssinie. La conférence eut donc pour résultat que les cuirassés soient limités aux canons de 356 mm et à un déplacement de 35 000 t. Une clause permettant d'installer des canons de 406 mm si une autre partie du Traité naval de Washington ne respectait pas ses engagements, fut aussi incluse. Les porte-avions ont été restreints à 23 000 t et le traité confirma l'interdiction de transformer les navires marchands en porte-avions. Les croiseurs légers furent limités à 8000 t et à porter des canons de calibre maximum de 155 mm. Les sous-marins ne pouvaient pas être plus lourds que 2000 t et ne devaient pas avoir un canon de plus de 13 mm. Le traité de 1936 confirma, en outre, l'article 22 du traité de 1930 sur les sous-marins. L'article 25, lui, autorisait les signataires à sortir du traité si un autre pays construisait un bâtiment de guerre excédant ces limites. Pour cette raison, en 1938, les différentes parties se mirent en accord sur une nouvelle limite de déplacement à 45 000 t pour les cuirassés².

Les signataires étaient autorisés à remplacer ou à construire des navires dans la limite des termes du texte, mais toute construction ou remplacement devait être directement communiqué aux quatre autres signataires. Le 29 décembre 1934, le gouvernement japonais dénonça le traité de Washington, en raison de l'attaque de la Mandchourie en 1931 et de la relance de la rivalité dans le Pacifique³. Ses dispositions restèrent en vigueur jusqu'à fin 1936 et il ne fut pas renouvelé. L'Allemagne ne fut jamais concernée par les traités de Washington et de Londres car ses constructions navales étaient contrôlées par le traité de Versailles.

d. Les constructions navales face aux besoins coloniaux et européens

En un intervalle de temps très réduit, deux anciennes menaces revinrent sur le devant de la scène européenne. L'Allemagne retrouva un semblant de stabilité politique avec la République de Weimar et le *duce* prit le pouvoir en Italie, à l'issue de la Marche sur Rome. Ces

¹ J.O.R.F/L – D du 12 juin 1932. Décret du 11 juin 1932.

² Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p58.

³ Chang Liang Sau, *op. cit.*, p57.

deux événements, à leur début, n'étaient hostiles ni à la France ni à sa Marine. L'Allemagne semblait bien écartée du jeu militaire avec les 100 000 soldats et la petite flotte que lui laissait le traité de Versailles¹. Les Français y veillaient minutieusement avec leurs officiers, membres de la Commission navale de contrôle interalliée en Allemagne². Cependant, au fil des ans, l'Italie et l'Allemagne se montrèrent très gênantes pour les objectifs stratégiques hexagonaux, alternant des moments de crises et des périodes d'apaisement, obligeant la Marine à être toujours capable d'entrer en guerre.

Dès 1923, la tension monta entre le gouvernement de Raymond Poincaré et l'Allemagne, lorsque cette dernière souhaita plus de souplesse pour le paiement de son indemnité de guerre, pour cause de la faiblesse de sa production³. Le président du Conseil, soutenu par le gouvernement britannique⁴, resta intransigeant quant à l'obligation de payer⁵. Deux ans plus tard, avec les accords de Locarno, signés le 16 octobre 1925 entre l'Allemagne, les alliés et les pays d'Europe centrale apportèrent plus de sérénité à la Marine. Ils éloignaient le spectre de la guerre et du jeu des alliances puisqu'ils garantissaient les frontières occidentales de l'Allemagne par le Pacte rhénan et créaient, par quatre traités d'arbitrage, des procédures pacifiques de règlement des conflits auprès de la SDN, entre l'Allemagne, d'une part, et la France, la Belgique, la Pologne et la Tchécoslovaquie, d'autre part. Ils interdisaient surtout la guerre comme moyen de règlement des différends⁶ à partir du 10 septembre 1926, jour de l'admission de l'Allemagne à la Société des Nations⁷.

Le cas de l'Italie fasciste était plus problématique du fait de son idéologie révolutionnaire, radicalement antidémocratique, et son opposition aux « nations bourgeoises ».

¹ Sylvie Monnet, *La politique extérieure de la France depuis 1870*. 2000, Armand Colin, Paris, p49.

² J.O.R.F/L – D du 28 mars 1920. Le lieutenant de vaisseau J.M.E Jardel du port de Toulon, faisait partie de la commission navale de contrôle interalliée en Allemagne.

J.O.R.F/L – D du 19 février 1921. Le contre-amiral Boissière est nommé chef de la délégation française de la commission navale interalliée de contrôle à Berlin à la place du contre-amiral Fatou.

J.O.R.F/L – D du 12 mai 1921. Le capitaine de frégate Broquet faisait partie de la commission de contrôle naval en Allemagne. Il avait été nommé à la place de l'officier Forget. L'enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe Driart en faisait également parti ; en remplaçant l'officier Le Gall.

³ Ministère des affaires étrangères. *Documents Diplomatiques. Documents relatifs aux notes allemandes des 2 mai et 5 juin sur les réparations : 2 mai-3 août 1923*, Paris, Imprimerie nationale, 1923. Document 1 : Note du 2 mai 1923, de M. von Hoesch, Chargé d'Affaires d'Allemagne à Paris, pour M. Raymond Poincaré, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères.

⁴ *Id.*, Document 11. Lord Curzon of Kedleston, principal Secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères de Sa Majesté Britannique, à M. Sthamer, Ambassadeur d'Allemagne à Londres. 23 mai 1923.

⁵ *Id.*, Document 2. M. Raymond Poincaré, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, aux ambassadeurs de France à Londres, Washington, Rome et Tokyo. Paris, le 3 mai 1923.

⁶ Comme la Grande-Bretagne ne veut pas garantir une autre frontière que la frontière occidentale, deux traités de garantie réciproques entre la France et la Pologne et entre la France et la Tchécoslovaquie sont signés.

⁷ Sylvie Monnet, *La politique extérieure de la France depuis 1870*. 2000, Armand Colin, Paris, p69.

La Marine prit bien des dispositions pour se prémunir de ses méfaits en lançant les travaux de Mers-el-Kébir au détriment de Bizerte, désormais à portée de l'aviation italienne¹. Son objectif, dès le départ, était de protéger l'axe Alger-Marseille de la *Regia Marina* alors que Mussolini annonça clairement vouloir faire de la Méditerranée un « lac fasciste »², avant de dénoncer l'accord de Stresa et les accords franco-italiens en 1935³. Le *duce*, devenu ministre de la Marine en mai 1925,⁴ fut interviewé un an plus tard par la presse spécialisée française. Il ne fit même pas mine de ne pas armer, annonçant clairement sa volonté de renforcer sa flotte avec de nouvelles unités, dont des sous-marins⁵.

Si certains comme le président de la Commission sénatoriale de la Marine, Gustave de Kerguézec, ne semblaient pas trop croire à un conflit avec l'Italie bien qu'ils observaient sa nouvelle flotte, la Marine ne voyait pas les choses ainsi⁶. Pour réponse, en fin d'année 1924, on réorganisa la défense des côtes que le ministre de la Marine Jacques-Louis Dumesnil divisa en six arrondissements maritimes⁷, avec la constitution du littoral de l'Algérie et de la Tunisie en 6^{ème} arrondissement, en plus des cinq historiques. Bizerte, malgré sa vulnérabilité face aux forces transalpines, fut choisie pour chef-lieu de cette circonscription subdivisée en deux sous-arrondissements, celui de Tunisie et celui d'Algérie⁸. Mais bien que réelle, l'opposition resta tue et latente envers Mussolini, ce rempart anticommuniste qui ne devint ouvertement hostile à la France qu'après l'invasion de l'Éthiopie et la conférence Munich, avec ses revendications irrédentistes sur la Tunisie, la Corse et Nice⁹.

En revanche, cet entre-deux-guerres montra une grande rupture dans les relations entre la Marine et la diplomatie. Celle-ci qui consistait à utiliser les commandes étrangères de navires de guerre comme moyen de renforcer les liens devint presque inexistante du fait de l'industrialisation progressive des anciens pays clients et à cause de la perte définitive du marché de la Russie, devenue désormais une nation socialiste. Les rares commandes furent

¹ Philippe Lasterle, « La construction de la base navale de Mers el-Kébir. Genèse d'un grand projet de la Rue Royale ». La mise en œuvre des travaux de la première tranche débute dès février 1937, mais les décisions sont prises dès les années 1920.

² *Id.*

³ Sylvie Monnet, *op. cit.*, p90.

⁴ Alberto Santoni, « La politique navale du fascisme et les stratégies méditerranéennes dans les années 1930 », dans Michel Ostenc (Dir.), *La marine italienne. De l'Unité à nos jours*. 2005, Economica, Paris, p 88.

⁵ « La situation militaire de l'Italie (De notre correspondant particulier), Rome, juin 1926 », *Armée et Marine*. 4^e Année - N°15. 27 Juin 1926, p27-28.

⁶ Gustave de Kerguézec, « Déséquilibre naval en Méditerranée », *La Revue des vivants. Organe des générations de la guerre*. Février 1927, p85.

⁷ J.O.R.F/L – D du 13 septembre 1924. Décret du 12 septembre 1924.

⁸ J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1924. Décret du 19 novembre 1924.

⁹ Philippe Lasterle, *op. cit.*

faites au milieu des années 1920 par la Grèce et par les nouveaux Etats issus de l'éclatement des empires centraux, et alliés de la France¹. En 1926-1927, la Marine royale hellénique fit transformer et réparer, chez les FCM à la Seyne-sur-mer, le cuirassé *Georgios-Averof* et le croiseur *Helle*. Elle y fit aussi construire le navire-école *Arès*, en plus de deux sous-marins type *Triton* chez les ACL à Saint-Nazaire². L'état-major général de la Marine n'était pas contre le fait de céder gratuitement certains navires, comme le contre-torpilleur *Hussard* à la Lettonie, en 1921. Cependant, le ministère des finances fit échouer cette opération et le navire fut finalement démoli à Bizerte en 1924³.

Après avoir autorisé des avances de 300 millions de francs pour la Yougoslave et de 400 millions pour la Pologne en 1924, le gouvernement français commença des procédures pour aider ces deux pays à s'armer⁴. En 1925, il commença à leur céder du matériel. Les cessions de la Marine furent très modestes puisque chacun des deux pays avait reçu pour 100 millions de francs de matériel de guerre, mais que le matériel naval ne représentait que 3 millions pour la Pologne et rien pour la Yougoslavie⁵. La Marine tenta de remédier à cela. À la suite d'une démarche du gouvernement polonais, le 16 juin 1923, le gouvernement français s'engagea à mettre le croiseur condamné *Desaix* à la disposition de la Pologne pour servir de bâtiment école. Cependant, en 1925, le ministère des Finances fit plusieurs difficultés à la Marine. Il saisit même le Conseil d'État, considérant que ce prêt illimité était une cession déguisée⁶. L'affaire trainant encore en 1926 et le croiseur étant vendu en 1927, ces deux pays furent contraints de commander des navires à des chantiers français. La Yougoslavie commanda les sous-marins *Smeli*, *Ostvenik*, *Hrabri* et *Nobojan* en 1927⁷ et 1928⁸ aux ACL ; et la Pologne

¹ Donald Stoker. *Britain, France and the Naval Arms Trade in the Baltic 1919-1939. Grand strategy and Failure*. 2003, Frank Cass, London, p6.

Louis Léger, *la Liquidation de l'Autriche-Hongrie*, Paris, Félix Alcan, 1915, p52. « Nous n'avons aucun intérêt à le concert. Nous avons au contraire le plus grand intérêt à en recueillir les débris pour constituer des Etats nouveaux capables d'endiguer l'expansion germanique vers le sud et vers l'est ».

François Barac, *Les Croates et les Slovènes ont été les amis de l'Entente pendant la guerre*. 1919, Imprimerie Lang, Blanchong et Cie, Paris, 1919.

Franco Cviéstita, *op. cit.*, p38.

² J.O.R.F/L – D du 21 décembre 1929. Séance du 22 décembre 1929. Intervention du député Georges Beaugrand.

Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948, p420.

³ SHD 1BB 8 1. Note du 9 janvier 1922 du chef adjoint du cabinet militaire du ministre, le capitaine de frégate Tardieu, pour l'état-major général.

⁴ J.O.R.F/L – D du 13 janvier 1924. Deux lois du 8 janvier 1924.

⁵ SHD 1BB 8 30. Compte-rendu du Conseil supérieur de la Défense nationale du 23 septembre 1925. Secret.

⁶ SHD 1BB 8 30. Note du 6 janvier 1926.

⁷ « Lancement du sous-marin Smeli », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46^e volume - N°2385. Samedi 8 Décembre 1928, p614.

⁸ « Correspondance des ports », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46^e volume - N°2343. Samedi 18 Février 1928, p74.

commanda les torpilleurs *Wicher* et *Burza* et le sous-marin *Zbick*, construits par les Chantiers Navals Français en 1928¹. Le gouvernement polonais se fit aussi acquéreur du mouilleur de mines *Gryf*² et des sous-marins *Wilk* de 1000 t, auprès des CA Augustin-Normand, *Glaucos* chez les Chantiers Navals Français de Blainville, et *Rys* chez les ACL³. Se disputant les contrats avec les Britanniques, la corruption était un des moyens les plus utilisés pour avoir accès aux marchés des pays bordant la mer Baltique⁴.

La Marine trouva aussi des raisons de renaître pour le service colonial. Certes, la France avait des conditions favorables pour ne pas renforcer sa puissance en Extrême-Orient. Elle signa le *Nine-Power Treaty* (avec toutes les puissances sauf le Japon) qui garantissait la souveraineté et l'intégrité territoriale de la Chine et le traité des quatre puissances, avec les États-Unis, la Grande-Bretagne et le Japon lors de la Conférence navale de Washington, le 13 décembre 1921, pour le maintien du *statu quo* dans le Pacifique⁵. Cela mettait l'Indochine à l'abri⁶, mais n'a pas empêché la Marine de déployer ses forces dans les eaux de ses autres colonies. Si en 1924, la Marine réorganisa les zones de surveillance des océans Pacifique et Indien⁷, sans demander plus de matériel, ce sont deux autres zones qui l'obligèrent à utiliser des navires coloniaux en masse, à savoir les côtes du Levant et celles du Maroc méditerranéen.

Prenant aisément possession des ex-colonies allemandes qui lui échurent – le Togo et le Cameroun – les forces armées françaises durent se déployer davantage pour imposer les mandats sur le Liban et la Syrie. Par trois fois, les navires coloniaux de la Marine durent remplir des missions de transport, de débarquement et de surveillance pour une réelle conquête du pays. Le ministre de la Marine, Georges Leygues, était un convaincu partisan de ces opérations, considérant que quasi tout le Nord du Proche-Orient, soit la Cilicie, la Syrie intégrale et la Palestine, devait revenir à la France et que la Marine devait y jouer un rôle prépondérant contre « les ambitions » des Britanniques⁸. En plus de la campagne de Cilicie

¹ « Caen, 14 juillet. Lancement d'un torpilleur polonais », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46e volume - N°2365. Samedi 21 Juillet 1928, p363.

² Jean de La Varende, *op. cit.*, p181.

³ J.O.R.F/L – D du 21 décembre 1929. Séance du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930. Intervention du député Georges Beaugrand.

⁴ Donald Stoker, *op. cit.*, p52.

⁵ René Pinon, « Avant la Conférence de Washington », *Revue des Deux Mondes*, 7^e période, tome 6, 1921, p117. Il met fin à l'Alliance anglo-japonaise de 1902, qui était un réel problème pour la France ; qui faisait des Britanniques et des Japonais, de potentiels ennemis contre ses intérêts en Indochine.

⁶ Nicolas Vaicbourdt, « La conférence de Washington, 1921-1922 : l'idéal d'un nouveau congrès de Vienne pour le XXe siècle ? », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin* – n° 42 – Automne 2015, p122.

⁷ J.O.R.F/L – D du 2 avril 1924. Décision du ministre du 26 mars 1924.

⁸ SHD BB 8 2424 21. Secret. Séance du 6 août 1919 du conseil supérieur de la Marine, présidé par le ministre de la Marine.

entre 1918 et 1921 contre les Turcs, il fallut pourvoir aux besoins de la guerre franco-syrienne de 1920 contre les nationalistes arabes qui proclamèrent à Damas, le 8 mars 1920, un royaume arabe de Syrie¹ et entre 1925 et 1927 pour lutter contre la Grande révolte syrienne. Dès 1921, le commandant de la division navale de Syrie fut placé, en ce qui concerne la défense du littoral contre l'ennemi flottant, sous l'autorité du haut-commissaire de la République française en Syrie et au Liban².

L'autre zone problématique où les navires de la Royale durent se déployer était le Maroc. Protectorat le plus récent de la France où les combats contre les Zayans ne prirent fin qu'en 1921, le Maroc du Nord a été l'objet de préoccupations de la part de la Marine française entre 1925 et 1926. Durant la guerre du Rif, ses côtes firent l'objet d'opérations de bombardement³, de patrouilles et de surveillance⁴. Un an plus tard, Georges Leygues donna pour mission à la Marine d'effectuer des démonstrations annuelles au large du Maroc⁵. En même temps qu'il pensait qu'il fallait assurer la présence permanente de la Marine dans les colonies et particulièrement l'Indochine en 1927, Leygues voyait qu'il fallait construire des canonnières fluviales qui y étaient spécialement destinées⁶. Revenant au ministère de la Marine en 1926, il déplora que « la deuxième puissance coloniale du monde » ne dispose que de la quatrième flotte qui, selon lui, devrait participer à la mise en valeur « des richesses économiques de cet empire »⁷. Sa résolution était que la France dispose d'une « marine à sa taille », c'est-à-dire à la taille de son empire colonial⁸.

Ces conflits terminés, la Marine commença à être vue par les hommes politiques français comme Albert Sarraut, un des négociateurs du traité de Washington et éphémère ministre de la Marine, comme le principal artisan⁹ du renouveau de l'impérialisme français, humaniste et

¹ La conférence de San Remo, tenue du 19 au 26 avril 1920, rendait leurs revendications sans force.

² J.O.R.F/L – D du 15 mai 1921. Décret du 12 mai 1921.

³ J.O.R.F/L – D du 16 avril 1926. Liste des unités ayant acquis droit à la médaille coloniale « Maroc 1925 ». Les *Paris, Strasbourg, Metz, Touareg, Tonkinois, Annamite, Bambara, Somali, Enseigne-Gabolde, Enseigne-Roux, Arabe, Sakalave, Du-Couëdic, Diligente, Tapageuse, Homard, Duchaffault*, les escadrilles 6-B-2 et 5-B-2.

⁴ J.O.R.F/L – D du 27 juin 1926. Plusieurs bâtiments ont acquis la médaille coloniale avec agrafe Maroc 1925. Décision du ministre de la marine George Leygues. Les *Hova, Amiens, Montmirail, Duperré, Lassigny, Calais*. Entre le 1^{er} juin et le 31 décembre 1925, dans la zone située au Sud de la ligne Cap-Negro-Cap-Très-Forcas.

⁵ SHD 1BB 8 1. Lettre du 16 août 1927 du ministre de la marine Georges Leygues pour le vice-amiral Violette, commandant en chef de la première escadre.

⁶ SHD 1BB 8 1. Lettre du 9 juin 1927 du ministre de la marine Georges Leygues pour le ministre des colonies.

⁷ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p237.

⁸ Hector C. Bywater, *op. cit.*, Appendice. Traduction du texte anglais de la revue *The Naval and Military Record*. *Le créateur de la nouvelle marine française définit la politique navale de la France et affirme la solidité franco-anglaise, (au moment de la mission de l'amiral Pirot à Portsmouth) d'après une interview du ministre de la Marine Georges Leygues*, p286.

⁹ Albert Sarraut. *Grandeur et servitude coloniales*. 1931, Editions du Sagittaire, Paris, p75.

civilisateur¹. Appelant de ses vœux à une mise en exploitation économique, réellement poussée, la Marine devait être, plus que jamais, la protectrice des flux économiques que cela engendrerait entre les colonies et la métropole². Le lieutenant de vaisseau Fenard, professeur à l'École de Guerre Navale, enseignait à peu près la même chose, en 1927. Il devenait, donc, urgent que les constructions reprennent³. Les fournisseurs de la Marine étaient tous disposés à cette renaissance, d'autant plus que certains de leurs chefs tels que F. Charles-Roux⁴ ou Octave Homberg étaient des chantres de la colonisation, souhaitant une meilleure utilisation des indigènes pendant les conflits⁵ et une exploitation sérieuse des richesses naturelles des colonies⁶ pour alimenter l'industrie française⁷.

e. La renaissance des flottes ennemies : le réveil maritime des forces de l'axe

En Europe, le réarmement allemand commença dans le secret, avant l'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler. Dès les premières années de la République de Weimar, la *Reichswehr*, sous le commandement du colonel-général Hans von Seeckt, mettait au point des prototypes d'armes interdites par le traité de Versailles (chars d'assaut, avions de combat, artillerie lourde), avec la complicité de l'industrie allemande et les fabrications de prototypes en URSS, en Suède, en Suisse, en Espagne et aux Pays-Bas. La restauration de la puissance militaire allemande, en tant que moyen pour faciliter la révision du traité de Versailles et le rétablissement de la position d'avant-guerre du Reich, était depuis le début des années 1920 l'objectif premier des militaires et de plusieurs politiciens allemands. On envisageait même la guerre en tant qu'instrument de politique étrangère⁸, avec une armée de 2,8 millions d'hommes, répartis en 102 divisions⁹.

Et bien que les Services français aient été au courant de ces agissements¹⁰, les relations diplomatiques ne se crispèrent sérieusement en Europe que lorsque les nationaux-socialistes

¹ *Id.*, p108-109.

² *Id.*, p110-112.

³ Lieutenant de vaisseau Fenard, *op. cit.*, p4.

⁴ F. Charles-Roux, G. Grandidier, Gallieni, *Lettres de Madagascar (1896-1905)*.1928, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris.

⁵ Octave Homberg, *L'École des colonies*. 1929, Plon, Paris, p6-8.

⁶ Octave Homberg, *France des cinq parties du monde*. 1927, Plon, Paris, p2-3.

⁷ *Id.*, p5-6.

⁸ Benoît Lemay, « La guerre des généraux de la Wehrmacht : Hitler au service des ambitions de ses élites militaires ? », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2005/4 n° 220, p88.

⁹ *Id.*, p89-90.

¹⁰ N° 2344. Assemblée nationale. Première législature. Session 1947. *Rapport fait au nom de la Commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 par M. Charles Serre, Rapporteur général, Député*. Annexes. Dépositions. Tome VI. Paris. Imprimerie de l'Assemblée Nationale. 1951, p1521. Séance du jeudi 3 mars 1949. Audition de M. J. Tarbe de Saint-Hardouin, Ambassadeur de France. De 1933 à 1935, il a été premier Secrétaire à Berlin avec M. François-Poncet.

arrivèrent au gouvernement du Reich¹. Après l'échec des négociations de la Conférence du Désarmement en 1933-1934² et le retrait du Reich de la SDN, le 14 décembre 1933³, l'année 1934 vit le réarmement terrestre allemand. Son programme était déjà établi en 1933, accéléré dès avril 1934 et annoncé officiellement le 16 mars 1935, avec le rétablissement du service militaire⁴ et la « répudiation de toutes les entraves apportées par le Traité de Versailles à ses armements »⁵. Le pacte d'Entente et de collaboration (Pacte de Quatre), signé le 15 juillet 1933 avec l'Italie, l'Allemagne et le Royaume-Uni était donc mort⁶. Le 7 mars 1936, Hitler dénonça l'accord de Locarno et remilitarisa la Rhénanie⁷, réussit à obtenir l'annexion au Reich allemand de l'Autriche et des régions ethniquement germaniques de la Tchécoslovaquie en 1938⁸. Toutes ces reculades ne faisaient que conforter les diplomates français dans l'idée de l'inéluctabilité d'une guerre⁹. La Marine s'y prépara plus que jamais.

La marine germanique, elle, ne commença son programme qu'en 1935, suite à la conclusion de l'accord naval germano-britannique, principalement avec une importante flotte sous-marine¹⁰. Plusieurs manœuvres diplomatiques furent entreprises, pendant quatre ans, pour éloigner les raisons d'un conflit qui menèrent jusqu'à Munich. Le 26 janvier 1934, Hitler conclut avec la Pologne un pacte de non-agression pour l'utilisation de la concertation pour le

¹ Friedrich Stieve, *Ce que le monde n'a pas voulu. Les offres de paix faites par Hitler entre 1933 et 1939*, p14.

² Ministère des affaires étrangères. *Négociations relatives à la réduction et à la limitation des armements : vingt-quatre pièces : 14 octobre 1933 - 17 avril 1934*. Paris. Imprimerie Nationale. 1934.

Pièce N°2. Télégramme du 14 octobre 1933, du baron von Neurath, Ministre des Affaires Étrangères du Reich, à M. Arthur Henderson, Président de la Conférence pour la réduction et la limitation des armements.

Pièce N°4. Note du 15 novembre 1933 du Ministère des Affaires Étrangères à l'Ambassade d'Angleterre à Paris.

Pièce N°13. Lettre du 10 février 1934 de Louis Barthou, Ministre des Affaires Étrangères, pour M. Arthur Henderson, Président de la Conférence pour la réduction et la limitation des armements.

Pièce N°14. Aide-mémoire du 14 février 1934 du l'Ambassadeur de France à Berlin, André François-Poncet, remis au baron von Neurath, Ministre des Affaires Étrangères du Reich.

³ N°2344. Assemblée Nationale. Première Législature. Session de 1947. *Rapport fait au nom de la Commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 par M. Charles Serre, Rapporteur général*. Première partie. Les événements du 7 mars 1936. Paris. Imprimerie de l'Assemblée Nationale. 1951, p8.

⁴ Sylvain Schirmann, « Le réarmement allemand : implications industrielles et sociales (1933-1939) » dans *Matériaux pour l'histoire de notre temps. 1997, N. 47. Historiens d'hier et industrialisation en Europe occidentale de 1880 à la fin des années 1960*(Dir. René Girault), p23.

⁵ N°2344. Assemblée Nationale. Première Législature. Session de 1947. *Rapport fait au nom de la Commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 par M. Charles Serre, Rapporteur général*. Première partie. Les événements du 7 mars 1936. Paris. Imprimerie de l'Assemblée Nationale. 1951, p9.

⁶ *Ibid.*, p10.

⁷ « Dénonciation de l'Accord de Locarno par l'Allemagne et Réoccupation militaire de la Rhénanie démilitarisée 7 mars 1936 », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 17^e Année - N°3. Mars 1936, p146.

⁸ Ministère des affaires étrangères. Documents diplomatiques, 1938-1939. *Pièces relatives aux événements et aux négociations qui ont précédé l'ouverture des hostilités entre l'Allemagne d'une part, la Pologne, la Grande-Bretagne et la France d'autre part*. 1939. Document 12. L'accord de Munich du 29 septembre 1938.

⁹ *Ibid.*, Document 18. Télégramme du 20 octobre 1938 de l'ambassadeur de France à Berlin, François-Poncet pour ministre des affaires étrangères Georges Bonnet.

¹⁰ Sylvain Schirmann, *op. cit.*, p23.

règlement des questions qui touchent à leurs relations mutuelles¹. Suite au plébiscite, la Sarre retourna dans le Reich le 1^{er} mars 1935². L'accord signé à la conférence de Stresa, entre la France, le Royaume-Uni et l'Italie en avril 1935, pérennisait le traité de Locarno et assurait l'indépendance autrichienne³. Le 6 décembre 1938, les gouvernements français et allemand, par les personnes de Joachim von Ribbentrop et Georges Bonnet, ministre des Affaires étrangères, se sont rencontrés à Paris et aboutirent à une déclaration commune pour exposer les intentions pacifiques qu'ils avaient l'un envers l'autre et la reconnaissance de la frontière⁴.

D'un point de vue naval, la puissance navale allemande n'avait pas à se soucier des limitations du traité de Washington et n'obéissait qu'aux restrictions de celui de Versailles qui lui autorisait la possession de 8 pré-dreadnought de type *Braunschweig* et *Deutschland* (dont deux en réserve), 6 croiseurs, 24 destroyers et interdisait les torpilleurs, les sous-marins et les aéronefs⁵. Les alliés accordèrent huit pré-dreadnoughts dont seulement six pouvaient être mis en œuvre simultanément. La marine allemande devint, malgré tout, dangereuse. L'amiral Erich Raeder, son nouveau chef depuis 1928, fit signer par le gouvernement Schleicher en 1932, un plan de reconstruction en trois étapes : 6 cuirassés, un porte-avions, 6 croiseurs, 6 semi-flottilles de destroyers, 3 demi-flottilles de dragueurs de mines, 3 demi-flottilles de vedettes lance-torpilles, 9 formations et 3 demi-flottilles de sous-marins⁶.

Mais surtout, cette flotte reprit des forces avec le traité naval germano-britannique, négocié depuis le 4 juin et signé le 18 juin 1935 par le Royaume-Uni et le Troisième Reich⁷. Annulant les dispositions du traité de Versailles et le front antihitlérien établi à Stresa, il fut signé entre Ribbentrop et les Britanniques. Ces derniers, sans concerter leurs alliés, autorisèrent le Troisième Reich à disposer d'une flotte de guerre allemande au tonnage limité de façon permanente à 35 % de celui de la marine britannique. Pour les sous-marins, le taux fut de 45 %, l'Allemagne ne pouvant faire des ajustements qu'avec l'accord du Royaume-Uni⁸. La *Royal Navy* avait une flotte de 1 240 000 t. Le traité de Versailles autorisait une flotte de guerre de 144 000 t pour l'Allemagne qui avait désormais la possibilité de disposer de 420 000 t, soit près du triple⁹. Aussitôt, Hitler engagea le vaste programme de construction navale de 1935,

¹ Sylvie Monnet, *op. cit.*, p87.

² Friedrich Stieve, *op. cit.*, p14.

³ Sylvie Monnet, *op. cit.*, p89.

⁴ Friedrich Stieve, *op. cit.*, p17.

⁵ François-Emmanuel Brézet, *Histoire de la marine allemande. 1939-1945*. Paris, 1999, Paris, p17.

⁶ *Id.*, p22.

⁷ *Id.*, p27.

⁸ Louis Nicolas, *op. cit.*, p117.

⁹ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p93.

composé d'unités puissamment armées tel qu'il le recommandait déjà dans *Mein Kampf* en 1924¹, et comprenant 2 navires cuirassés de 26 000 t, avec 9 pièces de 28 cm et 12 pièces de 15 cm ; 2 croiseurs de 10 000 t avec des pièces de 20 cm ; 16 contre-torpilleurs de 1625 t ; 20 sous-marins de 250 t, 6 sous-marins de 500 t et 2 de 750 tonnes. A cela, le programme de 1936, en exécution de l'accord naval germano-britannique, ajoutait 2 bateaux de ligne de 35 000 t, 1 porte-avion de 19 250 t, 1 croiseur lourd de 10 000 t, 6 contre-torpilleurs de 1811 t, 4 sous-marins de 500 t et 4 de 250 t. En outre, il fut joint à cela un lot de petits bâtiments de combat, comprenant : 12 torpilleurs, 12 cherche-mines, 4 râteaux, 2 bateaux rapides et un navire-école à voiles².

On vit alors leurs menaçants navires être mis en cale : les cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau*, des navires de 26 000 t et 9 canons de 280 mm en trois tourelles triples, canons ultérieurement remplacés par des canons de 380 mm en trois tourelles doubles. Les *Bismarck* et *Tirpitz* de 35 000 t, avec 8 canons de 380 mm en quatre tourelles double, faisant ensuite mieux que leurs ennemis français puisque les types H et H améliorés étaient armés de 8 canons de 406 mm en quatre tourelles doubles. Le corps de bataille allemand, en septembre 1939, comprenait deux cuirassés type pré-dreadnought, le *Schlesien* et le *Schleswig-Holstein* de 13 120 t filant 18 nd avec canons de 280 mm en deux tourelles doubles et 10 canons de 150 mm. On y trouvait également trois cuirassés de poche classe *Deutschland* de 10 600 t (*Deutschland*, *Admiral-Scheer* et *Graf-Spee*), atteignant les 26 nd, avec 6 canons de 280 mm en deux tourelles triples et 8 canons de 150 mm en affûts simples, et les deux croiseurs de bataille de 31 500 t.

La situation était faite pour inquiéter au 2 rue Royale, d'autant plus que la marine italienne prenait, elle aussi des forces. La marine fasciste fut conçue expressément pour lutter contre la France³ et pour être en mesure de concurrencer la flotte de la Méditerranée de la marine britannique. Entre la fin des années 1920 et le début des années 1930, fut lancée la construction des croiseurs lourds de 10 000 t, après celle des contre-torpilleurs, torpilleurs et des cuirassés de la classe *Littorio*⁴. Le *duce* se montrait, en effet, moins conciliant depuis sa

¹ Adolf Hitler, *Mein Kampf*, 1936, Zentralverlag der NSDAP, München, p299-301.

² Cesare Santoro, *Quatre Années d'Allemagne d'Hitler vues par un Etranger*. 1938, Internationaler Verlag, p119-120.

³ Raimondo Luraghi, « La marine italienne pendant la Seconde Guerre mondiale », dans Michel Ostenc (Dir.), *La marine italienne. De l'Unité à nos jours*. Paris, 2005, Economica, p167.

⁴ Alberto Santoni, *op. cit.*, p 92.

campagne d’Ethiopie¹. La *Regia Marina* modernisa ses cuirassés en 1937 : *Conte-di-Cavour* et *Giulio-Cesare*². L’effort de construction des sous-marins était, particulièrement, soutenu.

Durant l’année 1938, la Marine exprima plusieurs craintes, notamment, de voir Mussolini remettre en question le statut administratif du canal de Suez qui, d’après le chef italien, n’avait plus le caractère international stipulé par l’acte de concession, mais était devenu « une affaire purement franco-britannique »³. En juin 1940, avec 113 sous-marins, la marine royale se plaçait au premier rang en nombre d’unités et au deuxième en tonnage, juste derrière la Marine nationale française. Afin de minimiser, en théorie, l’impact d’une rencontre entre les navires italiens et les bâtiments britanniques, techniquement supérieurs, la Marine basa sa stratégie de développement sur des navires rapides, destinés à combattre en Méditerranée, le rayon d’action, pouvant être, alors, sacrifié au profit de la vitesse. Dans cette optique, elle développa des canons de calibre inférieur mais à plus longue portée que les canons britanniques. En outre, afin de gagner en vitesse, les nouveaux navires italiens furent dotés d’un blindage plus léger, comme le croiseur *Giovanni delle Bande Nere*. En juin 1940, la *Regia Marina* possédait des cuirassés neufs ou profondément rénovés. Bref, elle avait de quoi inquiéter sérieusement la flotte française.

À partir de 1935, la France n’était plus en mesure de lutter contre les flottes italiennes et allemandes réunies, alors qu’en 1930, avec ses 502 000 t, elle leur était supérieure⁴. Ainsi donc, elle tenta un rapprochement avec le Royaume-Uni. Les hésitations de politique internationale de la Grande-Bretagne firent que ce ne fut qu’après des conversations d’état-major, ouvertes depuis 1935⁵, qu’un accord fut signé le 8 août 1939 à Portsmouth⁶. D’autres craintes resurgirent en Extrême-Orient. Le ministère des affaires étrangères informa celui de la Marine que, vu la disproportion des forces entre les marines japonaise et française, dans les mers orientales, la flotte française ne pourrait rien faire, ni juridiquement ni militairement, pour sauver des bateaux de commerce français s’ils étaient pris dans des ports chinois lors d’un assaut⁷. C’est

¹ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*.2002, Perrin, Paris, p162.

² Alberto Santoni, *op. cit.*, p 90.

³ SHD BB8 2583. Note du 16 décembre 1938, du capitaine de vaisseau, chef du 2^{ème} bureau pour le ministre de la marine, à propos des visées italiennes sur le canal de Suez.

⁴ Martin Laberge, *op. cit.*,p23.

⁵ Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset, « Un redressement, des limites (entre-deux-guerres) » ; dans Direction de Philippe Vial, L’Histoire d’une révolution. La Marine depuis 1870 dans *Études marines*, N°4 - Mars 2013, Centre d’études supérieures de la Marine, p65.

⁶ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p95.

⁷ SHD BB8 2583. Lettre du 18 février 1938, du ministre des affaires étrangères, M. Léger pour le ministre de la marine.

avec tous ces éléments endogènes et extérieurs que la Marine a dû composer pour décider de la flotte à construire.

f. La relance des programmes navals

Au sortir de la guerre, les officiers de l'état-major et du Conseil Supérieur de la Marine se trouvaient face à un flou stratégique, causé par la disparition de l'ennemi direct et par les limitations financières. Pour mettre cela au clair, dès le mois de mai 1919, alors que la conférence de Paris approchait de son terme, un questionnaire préparatoire fut envoyé aux officiers qui devaient siéger au Conseil Supérieur. Il leur fut demandé de travailler sur l'achèvement des 4 cuirassés type *Normandie*, sur les caractéristiques des futurs cuirassés, croiseurs de bataille, croiseurs protégés, contre-torpilleurs et sous-marins. Aussitôt le traité de Versailles signé, le 29 juin, que le chef d'état-major général envoya un rapport et que le Conseil supérieur fut réuni. Dans ce rapport du 5 juillet 1919, n'étant même pas capable d'« affirmer qu'il sera possible de maintenir une armée navale », il demanda d'introduire les modalités de ce maintien dans la discussion du Conseil Supérieur. Ce fut accepté et ledit Conseil siégea, deux jours plus tard, le 7 juillet¹, pour traiter de la constitution, de la répartition et de l'utilisation des forces navales. La séance fut juste l'occasion pour les membres du Conseil de s'accorder sur deux constats. Le ministre Leygues exposa que le facteur naval a été prépondérant et décisif durant la guerre et l'amiral Lacaze montra que la « reconstitution ne peut pas être immédiate »².

Un mois plus tard, le Conseil Supérieur se réunit une fois encore, mais cette fois, pour parler beaucoup plus concrètement. L'amiral Moreau exposa ses vues sur l'achèvement des cuirassés type *Normandie*, montrant qu'il y avait trois solutions : soit achever les cuirassés tels qu'ils ont été prévus en augmentant simplement la portée de l'artillerie, soit ajouter un caisson de 1 m pour la protection contre la torpille et augmenter la portée de l'artillerie sans toucher au reste, soit allonger les bâtiments pour faire des modifications qui leur permettraient d'avoir une chauffe au mazout et ainsi atteindre les 25 nd. La première solution entraînerait une dépense de 430 millions de Fr, la deuxième de 482 millions et la troisième de 700 millions. En somme, il n'envisageait rien d'autre que de les achever, tout comme l'amiral Ronarc'h pour qui un abandon de ces cuirassés permettrait à l'Italie de dépasser la France, avec ses quatre cuirassés type *Caracciolo* qui étaient en construction. Ils durent faire face aux amiraux Lacaze et de Bon

¹ SHD BB 8 2424 21. Rapport du chef d'état-major général de la Marine du 5 juillet 1919 sur la question de la constitution, de la réparation et de l'utilisation des forces navales dans le présent, à soumettre conseil supérieur.

² SHD BB 8 2424 21. Secret. Procès-verbal de la séance du 7 juillet 1919 de la section permanente du conseil supérieur de la Marine.

qui voulaient « l'abandon pur et simple de ces cuirassés en utilisant au mieux leurs matériaux » car le péril italien était « un danger imaginaire ». Ces deux derniers y voyaient une dépense inutile pour des navires déjà dépassés. Ils eurent gain de cause car, à l'unanimité, le Conseil émit l'avis d'abandonner ces cuirassés et, en même temps, celui de la nécessité de reprendre la construction, le plus vite possible, de bâtiments légers¹. L'opinion du « monde marin » était, semble-t-il, assez divisée sur cette question des cuirassés. Etant donné la perte totale de 111 745 t sur 813 000 t de bâtiments de guerre² dont 4 cuirassés et 4 croiseurs-cuirassés³, un esprit aussi autorisé que Georges Clerc-Rampal considérait en 1919 qu'il fallait achever les *Normandie* en augmentant, si possible, le calibre des pièces et, en même temps, développer une flotte de sous-marins pour la défense des côtes et des colonies⁴. En février 1921, Maurice Rondet-Saint, aussi membre fondateur de l'Académie de Marine, directeur de la Ligue maritime et coloniale et collaborateur régulier à la *Revue des questions coloniales et maritimes*, défendit l'achèvement des cuirassés, comme un moindre mal, face à l'incapacité des finances françaises à suivre les mises en chantiers des nouveaux super dreadnoughts des Anglo-américains⁵.

En dehors du Conseil Supérieur, une partie des officiers de Marine considérait, en juillet 1919, que la France avait très peu de chance d'entrer en guerre contre l'Angleterre, les États-Unis ou le Japon car celui-ci était trop loin et que les deux autres pays étaient beaucoup trop puissants. Les officiers aux commandes voyaient « la Marine allemande [...] hors de cause » pour quelque temps et pensaient donc que la seule réelle menace restait la Marine italienne sur laquelle ils voulaient « conserver une prépondérance marquée » et même faire de cela, « la seule orientation possible et raisonnable de notre programme naval ». Ils étaient donc d'avis d'achever les cinq cuirassés type *Normandie* pour 480 et 500 millions, construire 12 torpilleurs éclaireurs pour 120 millions et construire 20 sous-marins pour 100 millions de francs, soit 700 millions de Fr, avec trois annuités de 230 millions environ⁶. Bien trop ambitieux, ils ne furent pas suivis.

¹ SHD BB 8 2424 21. Secret. Séance du 6 août 1919 du conseil supérieur de la Marine, présidé par le ministre de la Marine.

² Vice-amiral Charles Joubert, *op. cit.*, p480.

³ Georges Clerc-Rampal, *op. cit.*, p204.

⁴ *Id.*, p219-220.

⁵ Maurice Rondet-Saint, « Considérations sur le problème naval », *Revue des questions coloniales et maritimes*. Janvier-Février 1922, p2.

⁶ SHD BB 8 2424 21. Note anonyme du 19 juillet 1919 pour le ministre au sujet des possibilités d'un programme naval.

Aussitôt l'avis du Conseil fut donné que le Service technique des constructions navales commença à travailler sur des avant-projets de navires légers. Ils purent être présentés en septembre 1919. Il s'agissait des torpilleurs d'escadre de 1765 t et d'un croiseur léger de 5000 t¹. Justement en ce mois de septembre 1919, des officiers de marine firent savoir au ministre qu'ils étaient contre l'achèvement des cuirassés *Normandie* car l'Italie n'était pas en situation financière pour tenir dans une course à l'armement et qu'il fallait mettre les ressources dans des croiseurs légers de 5000 t, filant 30 nd, capables de combattre leurs congénères ennemies pour en protéger le corps de bataille et de torpiller les corps de bataille ennemies². Cette façon de voir était dans les esprits des membres du Conseil Supérieur. Convoqués suite au rapport du 10 septembre 1919 du chef d'état-major général, ils se réunirent le 19 du mois et condamnèrent quatre vieux cuirassés (*Mirabeau*, *Carnot*, *Charles-Martel* et *Brennus*)³. Le lendemain, ils émirent l'avis unanime qu'il fallait mettre en chantier 6 croiseurs légers et 12 torpilleurs éclaireurs, sans arrêter définitivement les caractéristiques techniques, demandant quand même que le croiseur léger ait un rayon d'action de 5000 milles avec une vitesse maximale de 30 nd⁴. Comme pour Georges Leygues, il ne fallait aucunement commettre « la plus grave erreur » en ne mettant rien en chantier après l'arrêt des combats, le 13 janvier 1920, il déposa le premier programme naval sur le bureau de la Chambre pour la mise en chantier de bâtiments rapides : croiseurs, contre-torpilleurs, torpilleurs, sous-marins⁵.

Il était évident que ceci ne représentait qu'un effort de constructions très dérisoire – tant le tonnage en service et en construction avait chuté⁶ – et bien des officiers ne se résolvaient pas à s'en contenter. Le premier d'entre eux, le chef d'état-major général de la Marine, le vice-amiral Henri Salaün, le fit savoir au ministre, d'abord, le 20 mars 1920, lors d'une séance du Conseil Supérieur de la Marine⁷ durant laquelle on étudia les bâtiments légers⁸, puis, par un rapport, le 30 septembre 1920. Il commença par analyser la situation internationale, montrant

¹ SHD BB 8 2424 21. Service technique des constructions navales. Septembre 1919. Notice sommaire à l'appui d'un avant-projet de torpilleurs d'escadre.

Avant-projet de septembre 1919 du croiseur léger de 5000 tx.

² SHD BB 8 2424 21. Note anonyme pour le ministre du 12 septembre 1919.

³ SHD BB 8 2424 21. Séance du 19 septembre 1919 du conseil supérieur de la Marine (section permanente).

⁴ SHD BB 8 2424 21. Secret. Procès-verbal de la séance du 20 septembre 1919 de la section permanent du conseil supérieur de la Marine.

⁵ R. V, *op. cit.*, p161-162.

⁶ Philippe Masson, « Le redressement de la Marine française pendant l'entre-deux-guerres », Instituto de historia y cultura naval. Armada española. *Revista de historia naval*. 5^{ème} année. 1987. N°18, p29. Au moment de l'Armistice, la flotte comptait 652 000 t en service et 129 000 t en construction et deux ans plus tard, plus que 486 000 t et 25 000 t.

⁷ SHD 1BB 8 41. Procès verbal de la séance du 13 mars 1920 du conseil supérieur de la Marine.

⁸ SHD BB 8 2606. Ministère de la Marine. Répertoire des affaires soumises au conseil supérieur de la Marine du 1^{er} janvier 1920 au 1^{er} janvier 1923. Paris. Imprimerie nationale. 1923, p14.

que les alliances mondiales n'étaient pas encore bien établies. Il voyait l'Allemagne penser à sa revanche, une URSS « nettement hostile », un égoïste et peu secourable Royaume-Uni qui retournait à sa neutralité hautaine et une Italie hypocrite, « plus ambitieuse que jamais », rêvant de « supplanter [la France] définitivement comme première grande puissance méditerranéenne ». Il est vrai que la fin de la guerre avait confirmé, aux yeux de la Marine française, la séculaire réputation de sournoiserie de ces deux dernières nations qui avaient comploté pour ôter le commandement des forces navales en Méditerranée aux Français¹. Pour le vice-amiral Henri Salaün, c'était donc autant de menaces capables de s'allier pour mettre en danger la France. Aussi, il pensait que la Marine devait, impérativement et sans plus tarder, se doter d'un programme naval qui permette à la flotte de remplir ses missions : protection des côtes, des lignes de communications, des colonies, plus particulièrement du réservoir d'hommes qu'était l'Afrique du Nord. Pour ce faire, il fallait donc une force navale supérieure à celle de l'Italie en Méditerranée et un programme de 1,87 milliard de fr, comprenant 9 croiseurs de 8000 t, 12 contre-torpilleurs de 2200 t, 25 torpilleurs de 1300 t, 24 sous-marins de 800 t, 4 dragueurs rapides de 1000 t, 12 vedettes rapides, le porte-avions ex-*Béarn*, un navire-atelier de 12 000 t, un ravitailleur de sous-marins de 4000 t et un transport pétrolier de 10 000 t². La séance du Conseil Supérieur qui suivit à l'Élysée, sous la présidence de Millerand et en présence des ministres de la guerre et de la Marine³, commença à aller dans ce sens car le Conseil donna l'avis d'adopter un programme minimum d'une flotte composée de 11 cuirassés, 30 croiseurs, 19 contre-torpilleurs, 92 torpilleurs, 100 sous-marins, 84 vedettes rapides, 59 patrouilleurs, un porte-avions, 12 dragueurs rapides et 124 dragueurs côtiers. Le ministre Landry approuva ce programme⁴ qui fut divisé en deux tranches. La première fut votée le 19 juin 1921 par la Chambre et le 18 avril 1922 par le Sénat⁵.

Tout ceci aboutit à des programmes navals successifs. Le programme de 1922, dû à la loi du 18 avril 1922, était né de ses multiples séances du Conseil Supérieur⁶. Il prévoyait les mises

¹ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p131. Note du 21 mai 1918 de Georges Leygues.

² SHD 1BB 8 41. Rapport au conseil supérieur de la Marine, du 30 septembre 1920 du chef d'état-major général de la Marine, le vice-amiral Salaün. Secret.

³ Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p131.

⁴ SHD 1BB 8 41. Procès-verbal de la Séance du conseil supérieur de la Marine du 15 octobre 1920.

⁵ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II-De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p326.

⁶ SHD BB 8 2606. Ministère de la Marine. Répertoire des affaires soumises au conseil supérieur de la Marine du 1^{er} janvier 1920 au 1^{er} janvier 1923. Paris. Imprimerie nationale. 1923. p14. Séances des 13 mars 1920 (Etudes de la construction des bâtiments légers), 1^{er} avril 1920 (Etudier du nombre et des caractéristiques principales des unités de la 1^{ère} tranche de constructions neuves), 19 juin 1920 (Etudes des travaux de modifications à entreprendre sur les grands bâtiments), 15 octobre 1920 (Etude du programme naval, février 1922 (Etudier du remplacement des croiseurs de 8000 t par des croiseurs de 10 000 t), 7 juillet 1922 (Etude du programme naval et dépôt du projet de loi sur le statut naval), 19 octobre 1922 (Etude du renflouement et du remplacement du *France*).

en chantier de trois croiseurs de 7000 t, six contre-torpilleurs, douze torpilleurs, onze sous-marins, et l'aménagement du *Béarn* en porte-avions. Le projet de Statut Naval de 1924 qui ne fut pas voté comprenait, pour le 1^{er} janvier 1943, 175 000 t de navires de ligne, 60 000 t de porte-avions, 360 000 t de bâtiments légers et 96 000 t de sous-marins. Il fut fragmenté en plusieurs tranches qui, elles, furent votées. La Marine réussit à obtenir du Conseil de la Défense nationale un programme de construction, en trois ans, de deux cuirassés et deux porte-avions, mais le président du conseil le rejeta pour un programme de deux porte-avions, un croiseur, six torpilleurs et cinq sous-marins¹. La seule chose qui y fut modifiée était le remplacement des croiseurs de 8000 t par des croiseurs de 10 000 tW pour être à la limite de ce que permettait le traité de Washington. Cela fut décidé lors de la séance du Conseil, en février 1922². Ces croiseurs ne furent mis en chantier qu'après deux séances importantes, le 24 janvier 1924 et le 24 mars 1925. Durant ces séances, le Conseil étudia également le sous-marin type *M-2* qui fut abandonné au profit du *M-5*, renommé *Redoutable*, ainsi qu'un mouilleur de mines de surface qui a été présenté au Comité technique, lors de sa séance du 7 juillet 1925³. Ils devaient permettre à la flotte d'atteindre les 720 000 t au 31 décembre 1942, tel que prévu par la loi navale de 1923⁴.

Durant toutes les années 1920 – 1930, l'objectif stratégique majeur n'évolua pas. L'état-major de l'Armée considérait, de plus en plus, que l'apport des colonies devrait être bien plus massif en combattants, en travailleurs et en matières premières à diriger vers la métropole. Il fallait donc défendre les « deux axes majeurs, Alger-Marseille et Casablanca-Bordeaux ». Dans une lettre de 1929 de Georges Leygues au secrétaire général du conseil de Défense nationale, il expliqua que les ministères de la Marine et de la guerre étaient d'accord pour développer une flotte qui puisse affronter une coalition germano-italienne et c'est cela qui le poussa à développer son plan d'une flotte de 725 000 t⁵. La presse spécialisée poussait aussi dans ce sens⁶.

Justement, ces conceptions dominèrent jusqu'en 1929, date de la construction des cuirassés de poche, type *Deutschland*. Les officiers de Marine voulurent relancer une « course aux armements ». L'état-major subit la résistance des ministres Dumesnil et Sarraut, puis du

¹ Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p60.

² SHD BB 8 2606. Ministère de la Marine. *Répertoire des affaires soumises au conseil supérieur de la Marine du 1^{er} janvier 1920 au 1^{er} janvier 1923*. 1923, Imprimerie nationale, Paris, p14.

³ *Ibid.*, p12.

⁴ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p 156.

⁵ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p 89.

⁶ Anonyme, « Le rôle de la marine de guerre de la France », *Revue des questions coloniales et maritimes*. N°425 - 52e Année Juillet-Août 1927, p122.

Parlement pendant une année, mais le 31 mars 1932, les crédits pour la mise en chantier du cuirassé *Dunkerque* furent votés, lançant cette course¹. En janvier 1937, le ministre Gasnier-Duparc mit au vote « la construction d'une tranche navale, complètement indépendante du programme naval », comportant un total de 39 980 t à ajouter au tonnage, déjà prévu pour s'élever à 43 570 t au total. Elle se composait d'un croiseur de 8000 t, de 2 torpilleurs, de 4 torpilleurs légers, de 16 sous-marins, de 2 avisos coloniaux, d'un pétrolier, de 10 avisos dragueurs, de 18 chasseurs dépanneurs, de 4 ravitailleurs d'aviation et de 2 vedettes².

Comme les adversaires répliquèrent par de nouvelles mises en chantiers, la tranche 1938 du programme naval devant permettre « un réajustement » du tonnage français avec ceux de ses deux ennemis pour 1942 devint nécessaire³. Il s'agissait juste d'un rattrapage car depuis l'accord germano-britannique de 1935, la France avait besoin de 940 000 t pour surclasser les flottes allemande et italienne réunies⁴. Un des principaux artisans de ce programme, l'amiral Darlan, parfaitement d'accord avec le programme de préparation des forces terrestres, demanda à ce que, pour les constructions navales, soit exécuté le programme du décret-loi du 2 mai 1938 avant le 31 décembre 1942, afin de ne pas se voir dépasser par le tonnage italien⁵. Ce décret-loi, arraché par Darlan lui-même au ministre, prévoyait la mise en chantier d'une tranche supplémentaire avec 2 bâtiments de ligne, 1 croiseur, 10 torpilleurs, 7 sous-marins et 23 petits bâtiments⁶. Cela correspondait à sa conception de la puissance navale, axée principalement sur les navires de ligne, mais intégrant les trois autres forces, à savoir les bâtiments légers de surface, les sous-marins et l'aéronautique navale⁷. En tout cas, les résultats obtenus furent très positifs car au moment de l'entrée en guerre, la flotte française avait en service 554 000 t de navires de combats ainsi qu'une soixantaine de bateaux en chantier ou autorisés représentant 271 000 t, dont les deux cuirassés de 35 000 t en achèvement, *Richelieu* et *Jean Bart*⁸. L'amiral Lacaze qui quitta le service mais qui conserva, néanmoins, l'expertise et le respect que lui donnait sa riche carrière fit œuvre de propagande pour pousser dans ce sens. Selon lui, le renouvellement de la flotte légère a pu durer sans trop de problèmes entre 1922 et 1932, mais le

¹ Vice-amiral d'escadre Philippe Ausseur, « Vers une nouvelle stratégie maritime ? », dans *Les marine de guerre du Dreadnought aux cuirassés*, p120.

² J.O.R.F/Débats du 30 janvier 1937. Séance de la Chambre des députés du 29 janvier 1937. Interpellation sur la défense nationale.

³ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p97.

⁴ Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p57.

⁵ Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan. *Lettres et notes de l'amiral Darlan*. Paris, 1992, Economica. Document n°36. Très secret. Note du chef d'état-major général de la Marine, François Darlan du 17 octobre 1938.

⁶ Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p61.

⁷ Fidus, « Silhouettes de guerre. L'amiral Darlan », *Revue des Deux-Mondes*, 1^{er} avril 1940, p536.

⁸ Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset, *op. cit.*, p67.

développement de la Marine italienne¹ et le réarmement de la Marine allemande qui serait bientôt détentrice d'une flotte de 421 000 t² obligea la Marine française à poursuivre son travail de construction et, surtout, à lancer des navires de ligne³.

La logique qui semblait ressortir de tout cela était que la Marine mettait en chantier des navires au gré du comportement de ses deux adversaires, italien et allemand, pour ne jamais se laisser dépasser ni en tonnage ni en qualité. Cela ne fut pas toujours possible, mais pour certaines unités, ce fut fait. Dans les années 1920, les deux classes de croiseurs *Tourville* et *Suffren* devaient surclasser les *Königsberg* allemands⁴ et, plus tard, les cuirassés *Dunkerque* et *Strasbourg* ont été une réponse aux croiseurs cuirassés de type *Deutschland*⁵. Les porte-avions suivirent la même logique : deux unités de 18 000 t, le *Joffre* et le *Painlevé*, furent inscrites dans la tranche 1938 en réponse aux deux *Graf Zeppelin* décidés par l'Allemagne. Néanmoins, ils arrivèrent avec beaucoup de retard car si les officiers de marine voyaient la nécessité de l'aéronautique navale, ils étaient encore assez conservateurs, Darlan et Castex en tête, pensant que l'élément principal de la flotte de surface restait le cuirassé. Le porte-avions était, selon eux, un navire secondaire. Ceux qui étaient les plus fervents défenseurs du porte-avions, les vice-amiraux Esteva et Jean de Laborde, n'eurent une grande influence au ministère qu'à la toute fin des années 1930⁶.

Durant l'entre-deux-guerres, 23 ministres de la Marine se succèdent, mais il n'y a eu que quatre chefs d'état-major : Salaün, Violette, Durand-Viel et Darlan⁷. Ce petit nombre de chefs militaires rendit possible la continuité de l'action administrative.

Les grands théoriciens de la Marine comme Daveluy, même s'ils étaient parfaitement conscients de la difficulté de la situation financière de l'Etat⁸, commencèrent dès 1919 à donner leurs avis sur les futurs navires à mettre en chantier et sur ceux qu'il fallait abandonner. Lui, pourtant partisan de la guerre d'escadre, assurait que le dreadnought de 24 000 t, avec une faible largeur et 9 m de tirant d'eau, était désormais un navire dépassé car beaucoup trop vulnérable aux attaques sous-marines, qu'elles fussent causées par des torpilles ou par des

¹ Amiral Lacaze, *op. cit.*, p8.

² *Id.*, p10.

³ *Id.*, p17.

⁴ Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset, *op. cit.*, p57.

⁵ *Id.*, p59.

⁶ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p119.

⁷ Jean Laplane, *Amiral Paul Auphan. Itinéraire d'un amiral de marine*. 2018, VA éditions, Versailles, p18.

⁸ Contre-amiral Daveluy. *Les Enseignements maritimes de la guerre anti-germanique*. Paris, 1919, Augustin Challamel, p133.

mines¹. Il fallait donc penser un nouveau type de navire cuirassé qui soit particulièrement doté avec des armes anti sous-marines, telles que les obus-torpilles². Au vue du déroulement de la guerre, il répudia l'ancienne doctrine qui voulait que les bâtiments légers, principalement les croiseurs, ne soient dévolus qu'à l'éclairage et réclama un bon nombre de mises en chantier de navires de cette sorte pour profiter de leur polyvalence dans la lutte anti sous-marine³. En revanche, pour le torpilleur qui avait montré son inutilité durant la guerre, il réclama son remplacement définitif par de petits croiseurs de 800 à 1200 t, mieux armés pour les missions anti-sous-marines⁴. En plus, il faudrait, pensait-il, un vrai navire de patrouille anti sous-marin, le patrouilleur, qui accomplirait le travail que faisaient les chalutiers réquisitionnés⁵. Il devrait avoir une batterie de canons légers, lançant des obus-torpilles pour les sous-marins en surface et des lanceurs de grenade pour atteindre les sous-marins qui viendraient à plonger⁶.

En 1927, certains observateurs réclamaient des cuirassés qu'ils jugeaient seuls capables d'assurer la sécurité de la liaison France – Afrique du Nord contre l'Italie, avec leurs croiseurs pour l'éclairage⁷. C'est qu'en effet, dans les cours de l'École de guerre Navale, on enseignait plus que jamais que la guerre fut gagnée grâce à la liberté des mers⁸.

Ils réclamaient aussi de grands sous-marins à grand rayon d'action, avec leurs ravitailleurs disposant d'ateliers de réparations, de dynamos pour la charge des accumulateurs électriques, des pompes de compression pour la charge des accumulateurs d'air, de torpilles et de mines, de vivres et d'eau⁹. D'autres, comme Maurice Gerny, avaient une pensée plus complexe. Il considérait qu'en 1928, il était encore trop tôt pour construire des cuirassés car les bases navales n'étaient pas encore prêtes. Il leur préférait la construction immédiate d'un croiseur de 10 000 t, de sous-marins et d'avions de reconnaissance¹⁰. Néanmoins, à plus long terme, il prêchait pour la construction de cuirassés encore plus puissants, étant à la fois équipés

¹ *Id.*, p25.

² *Id.*,p27.

³ *Id.*, p30-33.

⁴ *Id.*, p38-40.

⁵ *Id.*, p54.

⁶ *Id.*, p58-59.

⁷ Commandant A. Pervinquière, *op. cit.*, p405.

⁸ Lieutenant de vaisseau Fenard, *op. cit.*,p4.

⁹ Commandant A. Pervinquière, *op. cit.*, p406.

¹⁰ Maurice Gerny, « Marine de demain », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46^e volume - N°2375. Samedi 29 septembre 1928, p489.

de grands canons et porteurs d'avions de combats pour les rendre, absolument, invulnérables à toutes les attaques de navires, de sous-marins et d'avions¹.

Au début des années 1930, à l'École de Guerre Navale, le capitaine de frégate Mac-Grath, enseignant la tactique appliquée des forces de surface, assurait que désormais, selon les leçons des combats navals de la guerre (Falkland², Jutland, îles Keeling, Dogger Bank), la principale qualité pour un navire, qu'il fût cuirassé ou croiseur, était la vitesse qui lui permettait de fuir le combat ou au contraire d'y obliger l'ennemi et, surtout, de décider de la distance de combat qui serait la mieux adaptée à ses armes offensives³. Pour les bâtiments légers, son enseignement était encore un peu archaïque, considérant que ces derniers, torpilleurs, contre-torpilleurs et croiseurs de moins de 10 000 t n'avaient qu'un rôle de soutien dans la bataille des escadres⁴. Des pensées hétérodoxes apparurent chez certains, comme l'ingénieur de la Marine Camille Rougeron qui pensait que bientôt les cuirassés deviendraient trop vulnérables face à la vitesse des croiseurs et, surtout, à la nouvelle force de frappe de l'aviation. Il considérait, à rebours de la pensée navaliste de l'état-major, que les cuirassés modernes étaient trop longs, trop lourds et trop lents⁵. Lorsqu'apparut le cuirassé de poche *Deutschland* et qu'il surclassa tous les navires français, les demandes ne prenaient plus de détours pour s'exprimer. Bien des officiers de Marine, anonymement et par voie de presse, réclamaient de construire le maximum de cuirassés de type *Dunkerque* et de renforcer l'aviation navale pour répondre à cette menace⁶.

En somme, pendant l'entre-deux-guerres, la logique de construction continue des armes navales de tous genres qui avait cours avant 1914 fut perturbée. La quasi disparition des ennemis ainsi que les difficultés financières lui enlevèrent sa raison d'être et poussèrent la France à entrer dans le jeu des négociations internationales et des traités de limitation. L'organisation administrative qui avait fait le complexe militaro-naval subsistait toujours mais elle fonctionnait au rabais. Cependant, à mesure que les difficultés internationales commençaient à renaître (colonies, Italie fasciste, Allemagne national-socialiste), la volonté de

¹ Maurice Gerny, « Le navire de combat de demain », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46^e volume - N°2346. Samedi 10 Mars 1928, p111.

² François-Emmanuel Brézet, *La bataille des Falklands*. 2002, Marines-Éditions, Nantes.

³ Capitaine de frégate Mac-Grath, *Tactique appliquée des forces de surface. 1931-1932*. École de Guerre Navale. Secret, p3.

⁴ *Ibid.*, p165.

⁵ Claude d'Abzac-Epezy, « La pensée militaire de Camille Rougeron : innovations et marginalité », *Revue française de science politique*, 2004/5 (Vol. 54), p763.

⁶ Un marin (anonyme), « Le nécessaire rajeunissement de la Marine », *La Revue des vivants. Organe des générations de la guerre*. N°1. Janvier 1934, p68.

relancer la production des navires de guerre revint chez les ministres et les amiraux qui firent de leur mieux avec leurs moyens pour lancer des programmes navals.

3. Les constructions navales au Parlement : discussion des traités et choix des navires

a. Le traité de Washington au Parlement

Le ministère de la Marine aussitôt qu'il le put, relança la machine productrice, mais il a dû faire avec le Parlement. Prises par les négociations, les questions diplomatiques et les difficultés financières qui firent immédiatement suite à la sortie de la guerre, les élites politiques françaises en oublièrent les problèmes de la Marine et, notamment, la question des constructions. Ces dernières ne furent réintroduites au Parlement qu'au début de l'été 1920 pour la discussion du budget de la même année. Dès le départ, on vit réapparaître tous les anciens points de discussion et de revendication qui avaient occupé le Parlement, avant le déclenchement de la guerre, auxquels s'ajoutèrent de nouveaux, au fil des ans. La première discussion exposa absolument tous les sujets autour desquels s'articulèrent les débats sur les constructions navales, durant les votes des budgets sur une période de 19 ans.

Les Chambres eurent la lourde tâche de discuter et de voter les divers traités de limitation de l'armement naval, celui de Washington et celui de Londres. Pour les accords de Washington, la discussion fut âpre et le gouvernement durement critiqué. Il est certain que les objectifs de chacune des puissances n'étaient pas les mêmes et que le traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922 a été un compromis. Les Etats-Unis, le Japon et le Royaume-Uni recherchaient la maîtrise de la mer avec leurs vaisseaux de ligne¹. La stratégie adoptée par la délégation menée par Aristide Briand qui était de leur abandonner ce terrain pour garder les mains libres pour ses sous-marins reçut un soutien mitigé dans les Chambres.

Elle fut soutenue par Louis de Chappedelaine², le rapporteur de la Commission des affaires étrangères du Sénat, Georges Raynald³ de l'Union républicaine et vice-président de la

¹ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1923. Séance de la Chambre de députés du 7 juillet 1923. Discussion du projet de loi portant approbation du traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922.

² J.O.R.F/Débats du 4 avril 1922. Séance de la Chambre des députés du 3 avril 1922. Il affirma à la Chambre, pour répondre à Balfour « Supprimez vos *Capital Ships*, nous supprimerons nos sous-marins », n'étant pas dupe que ces accords étaient un faux désarmement mais « un instrument de guerre » fait pour consolider la puissance navale des Anglo-américains, puisque les prétendues diminutions en cuirassés ne sont que des « mis[es] au rancart » de cuirassés obsolètes.

³ J.O.R.F/Débats du 12 juillet 1923. Séance du Sénat du 11 juillet 1923. Discussion du projet de loi adopté à la Chambre sur le traité de limitation des armements navals de Washington et du projet de loi relatif au traité conclu

Commission de la Marine ; et le sénateur de la Gauche démocratique du Morbihan, Jean Guilloteaux¹. En revanche, le sénateur et président de la Commission de la Marine M. de Kerguézec reprocha à la délégation d'Aristide Briand d'avoir permis, faute de doctrine clairement établie, notamment sur l'utilisation purement défensive des sous-marins, que la France fût désavantagée par « l'incident Castex ». Il lui reprocha, aussi, de ne pas avoir négocié plus de sous-marins lorsque la France se vit refuser les 350 000 t de *capital ships* qu'elle demandait. Le ministre Raiberti se chargea de réparer publiquement cette erreur lors de la présentation du programme, en déclarant la guerre sous-marine contre le commerce, non « conforme aux règles de l'honneur et aux prescriptions du droit des gens »².

Cette question relative à la moralité du sous-marin fut certes débattue, mais ce n'est pas elle qui secoua les chambres lors des longs débats. Aristide Briand vint lui-même, en 1922, défendre le contenu des accords ainsi que son rôle durant les négociations. S'il rappela que le pays restait totalement libre de ses armements terrestres et qu'il fit un pas vers la paix en Extrême-Orient avec « l'accord du Pacifique », ce fut l'armement naval qui créa la polémique. D'après lui, son action a été couronnée par un succès puisqu'il a réussi à abaisser, vis-à-vis de chacune des flottes cuirassées anglo-saxonne, le rapport de 1/6 à 1/2,5³, tout en conservant l'essentiel pour la France, c'est-à-dire, dit-il « la liberté de sa flotte de croiseurs légers, de contre-torpilleurs à grand rayon d'action, de sous-marins qui est la flotte de sa défense »⁴. Il reçut le soutien d'un bon nombre de parlementaires, dont le député Jean Le Cour Grandmaison⁵, M. de Kerguézec⁶ qui revit son avis, et le député malouin de la Gauche radical, Charles Guernier⁷, aussi membre de la Commission de Marine¹. Cette discussion du printemps

à Washington entre la France, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Japon à relatif à leurs possession dans le Pacifique. Il se réjouit de la liberté complète pour les sous-marins, malgré les critiques moralistes de lord Lee.

¹ *Ibid.*, Il affirma que la « commission de la marine se montre absolument intransigeante sur ce dernier point [...] absolument vital pour elle ! ».

² J.O.R.F/Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922. Le commandant Raoul Castex recommandait d'utiliser les sous-marins à des fins offensives contre les points faibles de l'ennemi, c'est-à-dire pour les Anglo-américains, potentiellement contre leur marine marchande. Le sénateur reprocha à Briand de ne pas avoir montré à la conférence que ce n'était que son opinion personnel, et en aucun cas la doctrine officielle de la marine qui « répudiait et déclarait entendre répudier à jamais toute espèce de piraterie », en accord avec plusieurs votes et rapports des parlementaires entre 1918 et 1920.

³ J.O.R.F/Débats du 2 avril 1922. Séance de la Chambre des députés du 1^{er} avril 1922. 510 000 t de cuirassés contre 218 000 pour la France. Il affirme d'ailleurs que c'est un bon choix stratégique car, selon lui la guerre a prouvé que les cuirassés ne permettent pas de gagner. Son argument est très contestable, puisque c'est la flotte cuirassée britannique qui a empêché les Allemands de sortir, tous comme la flotte cuirassée française a bloqué les Austro-hongrois.

⁴ *Ibid.*

⁵ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1922. Séance de la Chambre des députés du 3 avril 1922.

⁶ J.O.R.F/Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922.

⁷ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1923. Séance de la Chambre des députés du 7 juillet 1923. Discussion du projet de loi portant approbation du traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922. Il se félicita que Briand, conformément aux volontés du Conseil Supérieur de la marine a tenu bon face à M. Hughes,

1922 était encore un peu à l'avantage de Briand, mais une fois toutes les négociations finalisées et au moment du vote pour la ratification, Briand essuya les plus dures récriminations, dénonçant principalement deux faits : que les Anglo-américains aient la part qui, de fait, les rendait hégémoniques dans les mers du globe et que la France se soit vu traiter comme une nation de second rang, en recevant le même tonnage cuirassé que l'Italie, qui n'avait aucune colonie à défendre.

Jean Le Cour Grandmaison qui soutenait Briand, au départ, se retourna contre lui et critiqua violemment l'accord². Se joignirent à lui, le député Édouard Soulier³, le sénateur et rapporteur de la Commission de la Marine Henry Lémery⁴ et le sénateur Dominique Delahaye qui ne retint pas ses mots vis-à-vis des Anglo-américains⁵. Heureusement pour lui, Briand avait des partisans actifs comme le sénateur et vice-président de la Commission de la Marine, Guilloteaux, qui le soutenait et était d'accord avec lui sur le fond. Celui-ci, malgré la solidarité qu'il montra vis-à-vis du gouvernement, a reçu ces accords de Washington comme une honte⁶. Le rapporteur de la Commission des Affaires étrangères du Sénat, Reynald⁷ et l'amiral

les 16 et 18 septembre 1921, pour laisser à la marine française, la totale liberté de tonnage pour les navires légers, spécialement les sous-marins.

¹ Sa connaissance de la marine de guerre lui venait en partie du rôle qu'il joua pendant la guerre. Entre avril et novembre 1917, à l'instar de Tardieu en Amérique du Nord, Il a été haut-commissaire de la république au Royaume-Uni et une de ses fonctions a été de représenter la France dans les comités interalliés pour l'achat de navires.

² J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1923. Séance de la Chambre des députés du 7 juillet 1923. Discussion du projet de loi portant approbation du traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922. Pour lui, la flotte serait incapable, de tenir la communication entre l'Afrique du Nord et Toulon ; et l'accord de placer la France et l'Italie à parité.

³ *Ibid.*, Il affirma que le traité de Washington en affirmant qu'il donnait la maîtrise de la Méditerranée et donc des communications avec l'empire à l'Angleterre.

⁴ J.O.R.F/Débats du 12 juillet 1923. Séance du Sénat du 11 juillet 1923. Discussion du projet de loi adopté à la Chambre sur le traité de limitation des armements navals de Washington et du projet de loi relatif au traité conclu à Washington entre la France, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Japon à relatif à leurs possessions dans le Pacifique. Il aurait voulu que la France ait le droit au même tonnage cuirassé de l'Italie et de l'Allemagne réunies ; 255 000 t, 175 000 t en Méditerranée, et 80 000 t en mer du Nord. Il protesta vivement que La Grande-Bretagne, les Etats-Unis et le Japon se soient « partagé, au prorata [...] la domination sur la totalité des mers du globe ».

⁵ *Ibid.*, « Nos vaillants alliés et associés, après avoir été nos usuriers, puis les recéleurs de nos voleurs, abusent en limitant notre armement naval au-dessous de ce que commande la nécessité de la défense de la métropole et de nos colonies ».

⁶ *Ibid.*, Il affirma que « la France n'a pas été traitée avec toute l'équité désirable », « lésée dans ses droits alors qu'elle sacrifia sa marine pendant la guerre » pour « fabriquer pour elle et ses alliés, qui n'étaient pas prêts, cet immense matériel, inutilisable maintenant, qui a servi au salut commun et a évité aux alliés la servitude allemande ». Il aurait voulu qu'on prenne en compte le tonnage d'avant la guerre et l'étendue des côtes pour déterminer les tonnages, et éviter, avec l'Italie, cette « Nouvelle iniquité, nouvelle inégalité ! ».

⁷ *Ibid.*, D'après lui, avec 175 000 t de *capital ships*, et pour lui, « les intérêts de la France ont été réellement atteints », car elle a sacrifié ses constructions navales durant la guerre et doit impérativement maintenir ses communications avec l'Algérie.

Guépratte¹ adoptèrent exactement la même attitude, demandant de ratifier les accords pour des raisons financières, tout en le trouvant injustes pour la France.

Mais le meilleur allié de Briand n'était autre que son collègue au gouvernement et premier intéressé, le ministre de la Marine Flaminius Raiberti² qui se montra pragmatique en éludant les questions d'amour-propre national. Il expliqua que la France, pour cause d'arrêt des constructions en 1915, reçut l'autorisation spéciale de mettre en chantier, dès 1927, un cuirassé de 35 000 t et un autre identique pour 1929, en plus du remplacement du cuirassé *France*, perdu accidentellement dans la baie de Quiberon en 1923³, soit 100 000 t en 1930. Pour le ministre, aucun sacrifice n'a été fait car le traité n'empêchait en rien l'exécution du programme naval du Conseil supérieur de la Marine⁴. Il permettrait sans problème de reconstruire la flotte légère qui était très pauvre⁵.

Les communistes, peu intéressés par cette discussion stratégique, avaient demandé, comme Balanant, que la conférence de Washington prononçât le désarmement total⁶. Certains d'entre eux, comme le député André Berthon, furent par la suite totalement opposés au choix de la France d'avoir privilégié le sous-marin, arme jugée « abominable »⁷ dans cette conférence qui n'était rien que l'« expression diplomatique des impérialismes concurrents »⁸. En revanche, Goude jugea le sous-marin plus positivement car cela ne pouvait que, très difficilement, être une arme de conquête, la qualifiant d'outil de la « puissance défensive de la France »⁹. Certains

¹ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1923. Séance du 7 juillet 1923. Discussion du projet de loi portant approbation du traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922. Il dit avoir « éprouvé un très légitime sentiment de mauvaise humeur en voyant que nous, la grande nation victorieuse, on osait faire, sur mer, une part de parent pauvre ».

² J.O.R.F/Débats du 17 avril 1926. Séance du Sénat du 16 avril 1926. Budget du ministère de la marine de l'exercice 1926. Trois ans plus tard, alors qu'il était devenu sénateur et rapporteur du budget de la marine, il jugea que les sacrifices français à la conférence de Washington ont été excessifs, et que désormais il ne fallait plus, en aucun cas limiter le tonnage des unités légères et des sous-marins.

³ J.O.R.F/Débats du 26 janvier 1923. Séance du Sénat du 25 janvier 1923.

⁴ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1923. Séance du 7 juillet 1923. Discussion du projet de loi portant approbation du traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922.

⁵ J.O.R.F/Débats du 12 juillet 1923. Séance du Sénat du 11 juillet 1923. Discussion du projet de loi adopté à la Chambre sur le traité de limitation des armements navals de Washington et du projet de loi relatif au traité conclu à Washington entre la France, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Japon à relatif à leurs possessions dans le Pacifique. Elle comprenait seulement 5 croiseurs ex-allemands, 37 torpilleurs d'escadre, dont 2 ex-allemands, 1 contre-torpilleur ex-allemand ; enfin, 47 sous-marins, dont 20 à peine ont une véritable valeur militaire.

⁶ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922.

⁷ J.O.R.F/Débats du 7 juillet 1926. Séance de la Chambre des députés du 6 juillet 1926. Discussion du projet de la loi autorisant la mise en chantier d'unités figurant le reliquat de la 2^{ème} tranche du programme naval.

⁸ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1923. Séance du 7 juillet 1923. Discussion du projet de loi portant approbation du traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922.

⁹ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 20 décembre 1927. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval.

socialistes, comme le député M. Bracke, refusèrent de ratifier le traité par antimilitarisme¹. Ces deux groupes, en plus des quelques insatisfaits du tonnage accordé à la France, ne firent résolument pas le poids pour rejeter ce traité qui fut ratifié au 4/5 de la Chambre² et presque à l'unanimité au Sénat³ et entra en vigueur jusqu'au 31 décembre 1936⁴.

Les autres conférences et traités de Londres et Genève ne firent pas grand bruit au Parlement. Il n'y eut pas de débat spécifique mais seulement des évocations et demandes individuelles. Le député socialiste, Auguste Reynaud, critiqua l'inscription de 175 000 t de navires de ligne dans le programme alors que l'Italie demanda l'interdiction d'en mettre en chantier à Genève⁵. Le rapporteur de la Commission de la Marine et député républicain-socialiste de la Manche, Pierre Appell⁶, réclama du gouvernement de faire pression dans les conférences diplomatiques pour baisser le tonnage limite des navires de ligne entre 20 000 t et 30 000 t, « dans l'intérêt du budget de chaque pays »⁷. Ces demandes sporadiques n'eurent absolument aucune suite.

b. Les très difficiles choix d'armement des années 1920

Pour beaucoup de parlementaires, durant la première partie des années 1920, les deux priorités stratégiques étaient la préparation de la guerre navale, à nouveau contre l'Allemagne, et la maîtrise de la mer. Parmi les ennemis de l'Allemagne, on comptait les députés Pierre Dupuy (président de la Commission de la Marine militaire)⁸, M. de Chappedelaine (rapporteur)⁹, Le Cour Grandmaison¹, Victor Brémond² et le sénateur M. de Kerguélec³. Pour

¹ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1923. Séance du 7 juillet 1923. Discussion du projet de loi portant approbation du traité de Washington pour la limitation des armements navals conclu le 6 février 1922. Selon lui, ce n'était pas un pas vers la paix mais un moyen de « faire la guerre dans de meilleures conditions et à meilleur marché ».

² *Ibid.*, A 460 voix contre 106.

³ J.O.R.F/Débats du 12 juillet 1923. Séance du Sénat du 11 juillet 1923. Discussion du projet de loi adopté à la Chambre sur le traité de limitation des armements navals de Washington et du projet de loi relatif au traité conclu à Washington entre la France, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Japon à relatif à leurs possessions dans le Pacifique. A 287 voix contre 3.

⁴ *Ibid.*, Il pouvait être dénoncé au 31 décembre 1934.

⁵ J.O.R.F/Débats du 16 janvier 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 janvier 1929. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval.

⁶ Ancien officier de marine, il arriva au grade de capitaine de corvette.

⁷ J.O.R.F/Débats du 1^{er} juillet 1934. Séance de la Chambre des députés du 30 juin 1934. Discussion d'un projet de loi concernant la tranche 1934 du programme naval.

⁸ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. 2^{ème} Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Il réclamait que l'on étudia un programme spécialement pour la vaincre.

⁹ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923. Il affirme déjà que les commissions de contrôle de désarmement ont de très grandes difficultés à y enquêter ; qu'elle a eu le droit par le traité de Versailles de conserver plusieurs navires et 15 000 marins et il se dit certain de son relèvement dès que la France aura évacué la rive gauche du Rhin. Il la soupçonne même de faire construire des sous-marins en URSS. Il mit en garde ; « N'oublions pas que les Allemands, pendant la guerre, ont résolu ce tour de force de construire un sous-marin en sept mois ! ».

ceux qui voulaient à tout prix le contrôle de la mer pour assurer le ravitaillement et l'apport d'hommes depuis les colonies, il y avait parmi eux les sénateurs de Paul d'Estournelles de Constant⁴, M. de Kerguézec⁵, Benoît Bergeon (rapporteur de la Commission de la Marine)⁶ et les députés Auguste Reynaud⁷ et Henri Aiguier⁸.

Dans la seconde moitié des années 1920, le danger allemand qui n'était que très hypothétique se précisa quelque peu, en plus d'une nouvelle menace pour la plus importante ligne de communication coloniale, celle que faisait peser la flotte de l'Italie mussolinienne sur la Méditerranée occidentale. Parmi les premiers qui les relevèrent, on trouvait les députés Gaston Thomson⁹, Charles Daniélou¹⁰, Victor Brémond¹¹, Auguste Reynaud¹², Edouard

¹ J.O.R.F/Débats du 19 juin 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 juin 1931. Discussion du projet de loi autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931, et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931 du programme naval. Il craint le « cuirassé de poche » *Deutschland*.

² J.O.R.F/Débats du 29 mars 1933. Séance de la Chambre des députés du 28 mars 1933. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1933. Bien que pacifiste, il pensait qu'« une grande bataille se livre autour de l'ordre européen » menée par « la religion des races », contre laquelle les démocraties doivent se prémunir « si elles ne veulent pas déchoir ».

³ J.O.R.F/Débats 15 mars 1929. Séance du Sénat du 14 mars 1929. Discussion du projet de loi adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, avant le 30 juin 1929, d'unités comprises dans la deuxième tranche du programme naval, fixant les annuités à inscrire aux budgets de 1929 à 1933 inclus et portant ouverture de crédits, sur l'exercice 1929, pour la construction desdites unités. Il se méfiait de la possible neutralité britannique en cas de guerre.

⁴ J.O.R.F/Débats du 3 avril 1921. Séance du Sénat du 2 avril 1921. Il pensait que la maîtrise continue de la mer avait « grandement contribué à la victoire des armées » alliés. Le but ultime de la marine était donc « d'assurer un système défensif de nos côtes, en y comprenant celles de l'Afrique du Nord, le prolongement de la France, et qui nous donnera de plus en plus, en effectifs et en hommes, des ressources considérables ».

⁵ J.O.R.F/Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922.

⁶ J.O.R.F/Débats du 29 juin 1934. Séance du Sénat du 28 juin 1934. Programme de travaux de défense nationale.

⁷ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930. Il voyait un double objectif : défense des côtes et des communications avec l'Afrique du Nord.

⁸ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923. Il précisa le besoin de dissuader les ennemis de la France et maintenir la liberté des mers, notamment entre l'Algérie et la Provence.

⁹ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. 2^{ème} Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Même s'il était plus partisan de mises en chantiers minimalistes, il pensait que la priorité devait être la protection de la ligne la plus importante pour la marine, « la ligne Toulon, Ajaccio, Bizerte, qui assure nos communications avec l'Afrique du Nord — réservoir d'hommes, réservoir de matières premières, siège de notre 19^e corps d'armée ».

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 20 décembre 1927. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. En plus de mettre en garde contre le renouveau de la flotte italienne dont Mussolini avait fait une de « ses préoccupations » en augmentant ses crédits annuels ; il alerta aussi sur « la renaissance navale allemande ». Presque admiratif, il affirme que « La quantité leur étant interdite, ils se sont attachés à la recherche de la qualité ! Les croiseurs qu'ils ont lancés, depuis deux années, sont de pures merveilles », l'*Emden*, lancé en janvier 1925, et les *Königsberg* et *Karlsruhe*, navires de 6.000 tonnes, lancés les 20 mars et 20 août qui ont des bordés de neuf coup, contre six pour les meilleurs croiseurs britanniques.

¹¹ *Ibid.*, Lui, voulait prendre en compte la nouvelle flotte italienne, qui peut poser des problèmes quant aux communications vers l'Afrique du Nord ; « La France se prolongeant au Sud de la Méditerranée, notre politique navale doit se développer dans la mer latine ».

¹² J.O.R.F/Débats du 19 juin 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 juin 1931. Discussion du projet de loi autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931, et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931

Bussat¹ et les sénateurs Roger Farjon (rapporteur de la Commission de la Marine)², Henry Lémery³ et Régis Martin-Binachon (rapporteur)⁴. On en arriva, au Parlement, à s'inquiéter très sérieusement de la tendance prise par l'évolution des tonnages. En 1938, le sénateur du Finistère de la Gauche démocratique Victor Le Gorgeu présenta, on ne peut plus clairement, le rapport de force naval en Europe⁵ ;

La marine française possède en service environ 540 000 tonnes de navires, dont un certain nombre assez anciens. L'Italie possède 400 000 tonnes. L'Allemagne possède 200 000 tonnes de bâtiments ultramodernes. Quelle sera la situation en 1942 ? La France aura de 680 000 à 700 000 tonnes de navires, l'Italie au moins 600 000 — son ministre a même dit qu'elle aurait 700 000 tonnes — et l'Allemagne 460 000 tonnes.

La vision des ministres et de leurs états-majors ne se modifia que très peu durant tout l'Entre-deux-guerres. Dès l'été 1920, pour Adolphe Landry, la Marine renouvelée devait servir à une éventuelle nouvelle guerre, à menacer l'Allemagne si elle refusait de payer ou à « faire certaines démonstrations nécessaires par moments ». S'appuyant sur l'expérience de la guerre, il lui donna pour objectif de protéger le littoral pour assurer le ravitaillement et la liberté de communication avec les colonies⁶. Comme Georges Leygues⁷, Raiberti, reprenant l'enseignement de la guerre, a défini la stratégie et la tactique nécessaires par la défense des

du programme naval. Il mit en garde contre les mises à flot italiennes, alors que la flotte française s'éparpille dans la Manche et l'Océan.

¹ J.O.R.F/Débats du 19 février 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 février 1931. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932. D'après lui ; l'Allemagne, ayant mit à l'eau son croiseur *Admiral-von-Scheer* fait courir « un péril très grave » à la marine française, puisqu'aucun navire français ne pourrait couler des bâtiments de ce type.

² J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1925. Séance du Sénat du 8 juillet 1925. Adoption d'un projet de loi relatif à la 2^{ème} tranche du programme naval. Il exposa l'objectif stratégique de la marine qui est d'« assurer la liberté de nos communications d'outre-mer, en particulier avec l'Afrique du Nord qui est, [...] l'un de nos grands réservoirs d'hommes et de matières première ».

³ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1928. Séance du Sénat du 22 décembre 1928. Il affirma qu'il ne peut y avoir une égalité de fait entre la France et l'Italie dans la Méditerranée, car la France doit avoir plus de 100 000 t dans l'Atlantique, équivalent de la flotte allemande potentielle, d'après le traité de Versailles, plus trois groupements de 20 000 t chacun pour l'empire colonial (Antilles, Afrique de l'Ouest et Océans indien et Indochine).

⁴ J.O.R.F/Débats du 3 juillet 1931. Séance du Sénat du 2 juillet 1931. Discussion d'un projet de loi relatif au programme naval. Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931 et le 1^{er} avril 1932, des unités comprise dans la tranche 1931 du programme naval. Pour lui, qui été lieutenant de vaisseau et père de Jean Martin-Binachon ancien capitaine de vaisseau, il faut répondre à la mise en chantier du cuirassé allemand *Deutschland* par un cuirassé plus grand.

⁵ J.O.R.F/Débats du 29 décembre 1938. Séance du 28 décembre 1938. Budget de la marine militaire.

⁶ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Il affirma que « personne ne pourrait accepter par exemple que, dans le cas d'une nouvelle guerre, nos communications avec Alger ou avec Dakar fussent interrompues ou seulement sérieusement menacées ».

⁷ J.O.R.F/Débats du 19 juin 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 juin 1931. Discussion du projet de loi autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931, et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931 du programme naval.

côtes et de « la liberté de ses communications avec son empire colonial »¹, l'éclairage et l'attaque de la flotte ennemie². Jacques-Louis Dumesnil, lui, ciblait plus « la liberté des communications » avec l'Afrique du Nord³. Mais au tournant des années 1930, eux non plus ne pouvaient se cacher les nouvelles menaces qui pesaient sur la sécurité maritime de la nation et que le sous-secrétaire d'Etat de la Marine militaire, Alphonse Rio⁴, nomma expressément : « le renouveau de la marine allemande, le développement de la marine italienne »⁵. Le ministre Charles Dumont fut encore plus précis. Il ne cibra que la République de Weimar et ses cuirassés de type *Deutschland*, véritable prouesse technique des ingénieurs allemands dont il était admiratif avec leurs 6 pièces de 280 en tourelles triples, une protection de 9 à 13 centimètres, une vitesse de 28 nd et un rayon d'action de 10 000 milles à 20 nd et 18 000 milles à 14 ou 15 nd, grâce au diesel⁶. Son inquiétude était perceptible lorsqu'il évoquait l'idée que de pareils engins puissent

« Croiser dans le grand triangle stratégique Brest, Dakar, Fort-de-France, [d']interrompre toutes nos communications entre nos côtes et l'Amérique du Nord et du Sud, [de] nous priver, messieurs, de notre ravitaillement en pétrole, si la Méditerranée nous était interdite : nous serions ainsi privés de tout ravitaillement en matières premières. C'est la maîtrise de la mer, sans que nous puissions rien avoir à aligner dans ce triangle contre un navire comme le Deutschland. Ce sont nos convois entre Dakar et nos ports de l'Atlantique sur lesquels peut tomber à l'improviste ce navire, et nos croiseurs ne pourraient que s'égarer sous son feu, sans pouvoir livrer le combat décisif. Il est impossible, vous l'entendez bien, de demander aux chefs responsables, de la marine de tolérer cette situation plus longtemps »⁷.

¹ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923.

² J.O.R.F/Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922. Il affirme que les ont Allemands ont fait une erreur stratégique en utilisant les sous-marins pour attaquer le commerce ennemi au lieu de s'en servir pour détruire la flotte ennemie. Ils ont ainsi perdu de vue le but principal pour poursuivre un but secondaire; et comme ils n'ont pas détruit la force ennemie, c'est la force ennemie qui les a détruits ». On voit qu'il est totalement marqué par la pensée navaliste.

³ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1925. Séance du Sénat du 3 avril 1925. Suite de la discussion: 1° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1925; 2° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des recettes pour l'exercice 1925.

⁴ Député puis sénateur du Morbihan dans le groupe Républicain socialiste. Capitaine au long court, il servit durant la guerre comme commandant d'un torpilleur qui escortait les convois de l'Armée d'Orient.

⁵ J.O.R.F/Débats du 29 mars 1930. Séance du Sénat du 28 mars 1930. Suite de la discussion du budget 1930.

⁶ J.O.R.F/Débats du 3 juillet 1931. Séance du Sénat du 2 juillet 1931. Discussion d'un projet de loi relatif au programme naval. Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931 et le 1^{er} avril 1932, des unités comprise dans la tranche 1931 du programme naval.

⁷ *Ibid.*

Dans un premier temps, les difficultés financières de l'Etat et le prix excessif des nouveaux cuirassés rendaient totalement hors de propos toute discussion qui pousserait à en mettre sur cale. Les ministres l'annoncèrent clairement. Sachant que la France ne pouvait rivaliser avec les Anglo-américains en mettant des cuirassés en chantier, Adolphe Landry opta pour les croiseurs légers, les sous-marins et l'aéronautique maritime¹.

Le ministre Raiberti tenta bien de contenter tout le monde en faisant croire que son programme naval comporterait toute sorte de navires. Cependant, il ne comprenait pas de cuirassés, mais seulement des navires légers, des avions et des sous-marins². Bien que totalement partisan de la flotte d'escadre, il ne nia jamais cette insuffisance en la présentant même sentencieusement³ et la justifia par les prix des nouveaux navires blindés qui s'étaient développés durant la guerre⁴, oscillant entre 400⁵ et 500 millions⁶. Partisan de la vitesse malgré lui, c'est elle qu'il rechercha avec les croiseurs de 8000 t⁷, avec les 9 sous-marins de 1922⁸ et l'aviation navale⁹. Devenu chaud partisan des petits navires rapides et de l'aéronautique maritime, il demanda pour eux 200 millions de Fr pour former les escadrilles et équiper le *Béarn*¹⁰. Ses successeurs furent obligés par les contraintes économiques à une modération. Georges Leygues se contenta de louer la qualité des travaux des ingénieurs pour toutes les

¹ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine.

² J.O.R.F/Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922.

³ J.O.R.F/Débats du 9 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 8 mars 1923. Il déclara qu'« au nom de l'état-major général et du conseil supérieur de la marine, placés par les pouvoirs publics aux côtés du ministre pour étudier et définir la politique navale de la France, [...] l'intérêt de la France lui conseille de construire des unités légères et non des cuirassés ».

⁴ D'autres problèmes entraient en compte, comme le fait qu'aucun modèle n'a été arrêté technologiquement, et qu'aucun chantier français, privé ou public ne possédait des cales d'une dimension suffisante pour accueillir ces gigantesques vaisseaux.

⁵ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922.

⁶ J.O.R.F/Débats du 9 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 8 mars 1923.

⁷ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922. Dans les études qui avaient été faites par le service technique des constructions navales, il y avait des croiseurs de 8,000 tonnes, qui étaient munis de blindages; mais pour leur donner la protection, il avait fallu diminuer leur vitesse et, de 34 nœuds, la réduire à 31 nœuds. L'état-major général de la marine consulté, a dit qu'il préférerait la vitesse, et on a alors renoncé à la protection.

⁸ J.O.R.F/Débats du 20 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 19 décembre 1922. Soit respectivement 3300 et 3600 t. Il s'agissait de trois sous-marins de 1 100 t pour les arsenaux, et six autres de 600 t, soit pour l'industrie privée.

⁹ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923. Il voulait créer l'aviation navale, avec des bases et du matériel en dégageant 30 millions de crédits en supprimant 2000 emplois d'ouvriers ; et 16 millions par la consommation de carburant.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambres des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925.

catégories de navires légers¹. Mais trois ans plus tard, à la toute fin de l'année 1930, c'est lui qui évoqua timidement un éventuel retour des navires de lignes. Ce n'était, malgré tout, qu'une possibilité dans son programme de 1930, composé d'unités légères². En 1929, quelques mois avant de devenir ministre de la Marine, Jacques-Louis Dumesnil qui était encore rapporteur pour avis de la Commission des finances soutenait ces programmes sans cuirassés³.

Parmi les parlementaires, les débats étaient aussi présents. Les sous-marins, surtout, avaient un grand nombre de laudateurs, dont le sénateur Kerguézec⁴, mais assez bizarrement, on trouvait chez eux un nombre infiniment plus important de partisans des croiseurs comme le communiste Goude⁵, les députés Georges Le Bail⁶, Paul Denise (rapporteur de la Commission de la Marine)⁷ ou les sénateurs Louis Tissier⁸ et Paul d'Estournelles de Constant, par ailleurs soutien important pour l'accroissement du parc de l'aéronavale⁹. Ce dernier pensait que, pour la maîtrise de la mer, les sous-marins ne seraient pas suffisants et voulait une flotte de surface pour remplir cette tâche, avec des « croiseurs, contre-torpilleurs, torpilleurs », sachant pertinemment que les finances nationales ne permettaient pas de construction de cuirassés¹⁰. Le député amiral Guépratte était aussi parfaitement de son avis, se faisant le défenseur des

¹ J.O.R.F/Débats du 19 novembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 18 novembre 1927. Discussion du budget de l'exercice 1928. Le bâtiment de guerre étant « un compromis » sur lequel tout gain d'une qualité entraînait une perte par ailleurs. Avec cette contrainte, ils réussirent, sur les « croiseurs, contre-torpilleurs, torpilleurs » à conserver une stabilité convenable de 45 cm, avec brio alors que les ingénieurs n'avaient pas mis de navires en chantiers depuis 1914, passant « d'un seul bond, du croiseur le plus rapide d'avant guerre, *Ernest-Renan*, 15.000 tonnes, 37.000 chevaux et 23 nœuds de vitesse, au *Duguay-Trouin*, 100.000 chevaux et 34 nœuds, des torpilleurs de 1.450 tonnes et 33.000 chevaux aux contre-torpilleurs de 2.600 tonnes, 50.000 chevaux et 35 nœuds. Le *Tigre* a dépassé les prévisions et a donné 36 nœuds 7 ».

² J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

³ J.O.R.F/Débats du 16 janvier 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 janvier 1929. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. Il affirmait que la France n'avait aucunement les finances pour des cuirassés, mais seulement pour « une marine défensive, légère, composée principalement des croiseurs de types divers, de contre-torpilleurs et de sous-marins ».

⁴ J.O.R.F/Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922. Il savait malgré tout que momentanément, les équipages n'étant pas très nombreux, seul le tiers de la flotte sous-marine pouvait naviguer simultanément, donc des 90 000 t de submersibles obtenus à Washington, il ne sera vraiment utilisé que 30 000 t soit 31 sous-marins, donc moins qu'en 1912.

⁵ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 20 décembre 1927. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. Il a été président de la commission de Marine durant la première guerre mondiale.

⁶ J.O.R.F/Débats du 18 novembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 17 novembre 1927. Discussion du budget de l'exercice 1928. Il se réjouissant que les croiseurs de type *Duguay-Trouin* soient supérieurs par le calibre de l'artillerie sur les navires britanniques et américains.

⁷ J.O.R.F/Débats du 10 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 9 juin 1921. Il affirma que la commission voyait dans le croiseur léger, un « bateau extrêmement rapide, bon manœuvrier, pouvant évoluer avec souplesse, et pouvant par sa rapidité échapper aux autres croiseurs ou les poursuivre, pouvant également accompagner nos convois et représenter dignement la France dans ses colonies, par sa structure imposante et sa puissance ».

⁸ *Ibid.*

⁹ J.O.R.F/Débats du 3 avril 1921. Séance du Sénat du 2 avril 1921. D'après lui « il vaut mieux avoir quelques milliers d'avions plutôt qu'un cuirassé ».

¹⁰ *Ibid.*

« croiseurs rapides » et de l'aéronautique navale ». La seule différence était qu'il pensait le cuirassé condamné par l'évolution technologique, pour toujours¹.

Beaucoup comme lui étaient hostiles au retour des cuirassés, comme le député rapporteur républicain de gauche Barthélemy Robaglia², le communiste Goude³ ou Estournelles de Constant qui profita du naufrage accidentelle du cuirassé *France* pour qualifier « la construction des super-dreadnoughts » d'opération « déraisonnable, en contradiction avec la géographie de nos côtes, avec notre politique navale, avec nos ressources limitées par les exigences de notre défense nationale militaire »⁴. Ces divergences de vues furent mises en lumière par le pessimisme du député Auguste Reynaud qui remit en cause ces programmes dont il trouva les navires un peu insuffisants, comme le croiseur de 10 000 t⁵ ou l'obsolescence du *Béarn*, devenu « insignifiant » face au développement technique des autres navires et de l'aéronautique navale⁶. Pendant ce temps, la presse, avec Maurice Rondet-Saint, s'émouvait de la régression relative de la Marine française face aux mises en chantiers des autres pays européens⁷.

c. *Le renouveau de la volonté d'armement*

Finalement, au début de la décennie 1930, chez les parlementaires, se développa l'envie d'un retour des cuirassés. Face aux critiques sur les navires en chantier, comme celle du

¹ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923.

² J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 20 décembre 1927. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. C'était un capitaine de frégate reconverti comme avocat. Défenseur de la transformation du *Béarn* et de l'aéronautique navale.

³ *Ibid.*, Il voulait particulièrement se débarrasser des vieux cuirassés *Voltaire*, *Paris*, et *Bretagne* encore en service, car ils coutent cher et créent l'illusion de la puissance.

⁴ J.O.R.F/Débats du 27 janvier 1923. Séance du Sénat du 26 janvier 1923. Discussion sur la perte du cuirassé *France*. Il trouvait leur taille très dangereuse pour les manœuvres près des côtes et leur prix, actuellement, aux alentours de 300 millions beaucoup trop élevés en rappelant que la marine française avait assez perdu de navire : une quinzaine de grands navires perdus de 1907 à 1922 équivalant à 100 millions de Fr. *Jean-Bart* (12 février 1907), *Iéna* (12 mars 1907), *Chanzy* (30 mai 1907), *Liberté* (25 septembre 1911), *Bouvet* (18 mars 1915), *Léon-Gambetta* (28 avril 1915), *Casablanca* (4 juin 1915), *Suffren* (26 octobre 1916), *Gaulois* (27 décembre 1916), *Amiral-Charner* (8 février 1916), *Danton* (19 mars 1917), *Kléber* (27 juin 1917), *Château-Renault* (14 décembre 1917), *Cassini* (28 février 1917), *Dupetit-Thouars* (7 août 1918), *Kersaint* (9 mars 1919) et *France* (26 août 1922).

⁵ J.O.R.F/Débats du 16 janvier 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 janvier 1929. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. Il rappela que les derniers croiseurs allemands sont plus rapides, avec une vitesse de 25 n et 8 canons de 280 mm. Il doute de leur capacité à éclairer les escadres, défendre les côtes et escorter des convois ; tout cela en même temps.

⁶ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

⁷ Maurice Rondet-Saint, « La marine au Sénat et devant l'opinion », *Revue des questions coloniales et maritimes*. N°455 - 58^e Année Mai-Juin-Juillet 1933, p49.

sénateur Louis Tissier¹, les demandes de mettre en chantier des cuirassés pour lutter contre la menace germano-italienne se multiplièrent. Beaucoup se joignirent à ces arguments, comme les sénateur comte Louis de Blois², Farjon³, Martin-Binachon (rapporteur de la Commission de la Marine)⁴, Bergeon (rapporteur de la Commission de la Marine)⁵ et Pierre Appell (rapporteur)⁶.

Le rapporteur Pierre Appell affirma la nécessité, pour protéger les navires contre les avions, notamment au niveau des ponts, d'un gros tonnage, c'est-à-dire des cuirassés de 35 000 t⁷. Cependant, celui qui insista le plus restait le député Auguste Reynaud qui réclamait deux cuirassés de 35 000 t, chacun, pour répondre au « cuirassé de poche » *Deutschland*. Il avançait aussi l'argument financier car la tonne de cuirassé était relativement la moins chère⁸. Les ministres étaient totalement en phase avec eux, tels Piétri⁹, Dumont qui agita le spectre du *Deutschland*¹⁰ ou Campinchi qui était soutenu par Bergeon pour rendre leur importance aux cuirassés¹¹. Finalement la volonté de réarmement et particulièrement celle qui portait sur les cuirassés n'engendra pas beaucoup de discussions car quasi l'ensemble des ministres et des parlementaires étaient convaincus de son bien-fondé. Toutes ces discussions se traduisirent par les votes des crédits.

¹ J.O.R.F./Débats du 8 juillet 1925. Séance du Sénat du 8 juillet 1925. Adoption d'un projet de loi relatif à la 2^{ème} tranche du programme naval. Il critiqua la valeur militaire du croiseur de 8000 t qui est prévu, car son artillerie n'est pas très puissante et sa vitesse de 18 nœuds, alors que des cuirassés dépassent les 30 nœuds, est trop réduite.

² J.O.R.F./Débats du 3 juillet 1931. Séance du Sénat du 2 juillet 1931. Discussion d'un projet de loi relatif au programme naval. Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931 et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931 du programme naval. Il a été officier de marine pendant 8 ans de 1900 à 1908, puis durant la guerre, en servant comme aide de camp au ministre de la marine, le vice-amiral Lacaze.

³ J.O.R.F./Débats du 9 mai 1933. Séance du Sénat du 8 mai 1933. Fixation du budget 1933.

⁴ J.O.R.F./Débats du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934. Programme naval (Tranche 1934). Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} mars 1934 et le 31 décembre 1934, de la tranche 1934 du programme naval.

⁵ J.O.R.F./Débats du 21 mars 1936. Séance du Sénat du 20 mars 1936. Programme naval. Tranche de l'année 1936.

⁶ J.O.R.F./Débats du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier de la tranche 1935 du programme naval.

⁷ J.O.R.F./Débats du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier de la tranche 1935 du programme naval. Bien qu'étant des cibles plus grandes ils sont plus durs à atteindre par les véhicules volant car ils ont des canons antiaériens plus puissants.

⁸ J.O.R.F./Débats du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier de la tranche 1935 du programme naval.

J.O.R.F./Débats du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier de la tranche 1935 du programme naval. L'Italie le préoccupait assez peu.

⁹ J.O.R.F./Débats du 19 décembre 1934. Séance du Sénat du 18 décembre 1934.

¹⁰ J.O.R.F./Débats du 3 juillet 1931. Séance du Sénat du 2 juillet 1931. Discussion d'un projet de loi relatif au programme naval. Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931 et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931 du programme naval. A 269 voix contre 35.

¹¹ J.O.R.F./Débats du 29 décembre 1937. Séance du Sénat du 28 décembre 1937. Budget de l'exercice 1938. Marine militaire.

B. Croissance des crédits et renouveau de la flotte

1. Le développement du système de vote des tranches

a. Une timide reprise des votes des crédits

Durant le conflit mondial, le 4 août 1914 on permit au gouvernement d'ouvrir des crédits par décret¹, puis on resserra le contrôle. D'ailleurs, ces largesses bénéficièrent fort peu aux constructions navales dont la part dans le budget général de la Marine baissa fortement à moins de 15% en 1919 et continua sur cette tendance pour atteindre 5% en 1921-1922. Cela provoqua des réactions. Dès la fin de la guerre, on retrouva au Parlement les partisans du renouvellement perpétuel du matériel de guerre de la Marine que six années d'arrêt des mises en chantiers rendirent plus revendicatifs. Le débat fut ouvert le 24 juin 1920 par la plainte du député conservateur catholique de la Loire-Inférieure et ancien officier de Marine, Jean Le Cours Grandmaison. Il prétendit, avec d'autres collègues, que les deniers prévus pour la reconstruction de la « flotte anémique » n'étaient pas suffisants et voulait les voir augmenter « immédiatement »². Sa parole resta sans effet immédiat, mais ce n'est que l'année suivante lorsqu'il réitéra ses doléances de reconstruction « de fond en comble » et en « urgence »³ qu'il reçut le soutien de la Chambre et du ministre pour lancer un programme pour sortir les arsenaux de « l'état presque léthargique » dans lequel ils se trouvaient⁴. En 1923, il trouva enfin satisfaction, une fois la loi du 8 avril 1922 votée, car elle mettait, réellement, fin aux « vacances navales qui ont duré huit ans »⁵.

Tous voulurent ce renouveau et tous souhaitèrent qu'il fût piloté par un programme naval ambitieux, en bonne et due forme, dressé par le Conseil supérieur de la Marine et l'état-major et approuvé par le ministre. Parmi les parlementaires qui l'exprimèrent devant leurs confrères, quasi toutes les tendances politiques étaient représentées avec les sénateurs de centre-gauche Paul d'Estournelles de Constant⁶ et Louis Tissier⁷, le sénateur conservateur nationaliste de

¹ Jean-Marie Mayeur. *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p236.

² J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine.

³ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921.

⁴ *Ibid.*

⁵ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923. Il trouva matière à se réjouir dans l'utilisation allouée au milliard de la marine pour 1923 car « l'aéronautique va recevoir une centaine de millions et les constructions neuves 300 millions ».

⁶ J.O.R.F/Débats du 3 avril 1921. Séance du Sénat du 2 avril 1921.

⁷ J.O.R.F/Débats du 5 avril 1921. Séance du Sénat du 4 avril 1921.

l'Union nationale de la Loire-Inférieure, Jean Babin-Chevaye¹, le député du Finistère de la Gauche républicaine démocratique, l'amiral Emile Guépratte² ou le député radical-socialiste antisémite Emile Morinaud, mandaté par le groupe de la gauche sociale et radicale qui espérait « la reconstitution presque complète » de la flotte avec 600 000 tonnes en 1930³.

Leur opinion presque unanime fut créatrice car elle entraînait réellement en adéquation avec les projets des ministres successifs de la Marine, à commencer par le baron Flaminius Raiberti qui défendait, lui-même, ses projets de programme naval en 1921 et 1922. Ses discours étaient clairs et directs, ne cachant pas la réalité des choses. Il ne dissimula point aux Chambres que ces programmes étaient bien réduits, pour le moment. Il qualifia son premier projet de « programme d'attente » ou « programme de soudure »⁴ qui, s'il est modeste, « marquera le point de départ d'une renaissance de la marine française », jusqu'à la ratification des accords de Washington⁵. L'attente de la part des parlementaires était telle que ce premier projet de loi du programme naval après la guerre a été adopté presque à la totalité des votants⁶. Durant tout son mandat, Raiberti fonctionnait de la sorte, lorsqu'il réclamait des crédits pour le matériel. En mars et avril 1922, il revint devant les Chambres pour faire voter le programme pour l'exercice 1922 modifié⁷ et ouvrir 180 millions⁸ de crédits pour le programme, incluant 20 millions pour la liquidation des marchés des cuirassés *Normandie* qui avaient été abandonnés⁹, ce que le Sénat fit à l'unanimité des 301 voix¹⁰. Et en toute fin d'année, il se fit même bon pédagogue en montrant numériquement la nécessité de reconstruire la flotte, destinée à l'obsolescence totale à

¹ *Ibid.*, Accessoirement président ou administrateur de plusieurs chantiers navals nantais et nazairiens.

² J.O.R.F./Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923.

³ J.O.R.F./Débats du 16 janvier 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 janvier 1929. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. Affirmant avoir fait un travail d'influence sur tous les ministres, pour relancer les constructions navales, depuis 1920, il était prêt à voter le programme naval de Leygues en 1929, « des deux mains », comme il l'a fait « avec enthousiasme » pour ceux de Raiberti et de Dumesnil.

⁴ J.O.R.F./Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922.

⁵ *Ibid.*, « A toutes les époques de transition, entre le passé qui disparaît et l'avenir qui n'est pas encore né, il y a un moment de découragement et d'incertitude. Après les gloires et les épreuves de la guerre, la marine française connaît ce pénible moment. Le projet qui vous est présenté mettra fin à cette incertitude et réagira contre ce découragement. Il marquera, pour la marine française, le point de départ d'une ère nouvelle où, renouvelant son matériel et ses méthodes, elle retrouvera sa vitalité, sa force et ses glorieuses traditions ».

⁶ *Ibid.*, A 236 voix contre 2.

⁷ J.O.R.F./Débats du 1^{er} avril 1922. Séance de la Chambre des députés du 31 mars 1922. Pour l'essentiel, il reprend exactement celui de 1921, avec l'abandon des cuirassés de type *Normandie* et l'autorisation de la mise en chantier de la 1^{ère} tranche pour 1922 avec trois croiseurs-éclaireurs, six bâtiments torpilleurs-éclaireurs ou contre-torpilleurs ; 12 bâtiments torpilleurs ; 12 sous-marins et la transformation de la coque du cuirassé *Béarn* en navire porte-avion.

⁸ *Ibid.*, Dont 13 millions pour les salaires des constructions neuves (Chap. 55.) ; 53,4 millions pour les matières des constructions neuves (Chap. 56.) ; 59,7 millions pour les achats par l'industrie (Chap. 57.) et 5,4 millions pour les torpilles et mines (Chap. 58.).

⁹ *Ibid.*

¹⁰ J.O.R.F./Débats du 9 avril 1922. Séance du Sénat du 8 avril 1922.

la fin de la décennie et à la disparition en 1933¹, et les modalités d'utilisations des crédits votés en avril 1922².

Si le nom de Raiberti resta associé à ce vote, en vérité ce sont les deux ministres Adolphe Landry et Gabriel Guist'hau, qui l'avaient précédés à la rue Royale, qui élaborèrent le programme. C'est qu'en effet, les ministres qui se sont succédés n'ont eu de cesse de se soutenir pour créer une continuité, et mieux encore, une fois retournés sur les bancs de la Chambre comme simples élus, ils continuèrent à épauler leur successeur pour les augmentations de crédits. Raiberti, redevenu lui-même sénateur et rapporteur du budget de la Marine, défendit son bilan³ et appuya le budget proposé par le gouvernement⁴. En 1925, c'est le ministre Emile Borel qui fit ouvrir les crédits pour mettre en chantier le reliquat de la 2^{ème} tranche du programme naval⁵. Plus d'une année plus tard, en tant que simple député, il apporta son soutien au ministre Georges Leygues pour des crédits et des autorisations de mises en chantier qui devaient maintenir une production régulière⁶.

Certainement, c'est Georges Leygues qui bénéficia le plus de ses soutiens puisqu'il resta au ministère de la Marine durant sept années. Sachant les crédits de la Marine, bien en deçà de leur niveau historique⁷, il proposa à chaque fois des programmes qui furent votés avec aisance,

¹ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923. La flotte française a perdu 110 000 t pendant la guerre, pour n'en avoir plus que 660 000. Etant donné la durée de vie d'un cuirassé (20 ans), d'un contre-torpilleur ou d'un torpilleur (15 ans) et d'un sous-marin (12 ans).

² *Ibid.*, La loi du 18 avril 1922 avait ainsi fixé les annuités du programme naval: 1^{re} annuité, 160 millions; 2^{ème} annuité, 334 millions ; 3^{ème} annuité, 190 millions ; 4^{ème} annuité, 72 millions. Il expliqua qu'en raison du vote de la loi de 1922, en milieu d'année, le 18 avril, on ne consommera que la moitié des crédits soit 80 millions. Les 80 autres iront rejoindre les crédits de l'annuité 1923.

³ J.O.R.F/Débats du 17 avril 1926. Séance du Sénat du 16 avril 1926. Budget du ministère de la marine de l'exercice 1926.

⁴ J.O.R.F/Débats du 16 décembre 1926. Séance du Sénat du 15 décembre 1926. Discussion du budget général de l'exercice 1927.

⁵ J.O.R.F/Débats du 25 avril 1925. Séance de la Chambre des députés du 24 avril 1925. Discussion fin projet de loi portant ouverture de crédits sur l'exercice 1925 pour l'exécution des unités constituant le reliquat de la deuxième tranche du programme naval. . Il s'agit de mettre sur cale, en 1925, un croiseur léger ; trois contre-torpilleurs ; quatre torpilleurs ; sept sous-marins de 1^{ère} classe ; deux sous-marins mouilleurs de mines ; un mouilleur de mines de surface ; un transport d'aviation.

⁶ J.O.R.F/Débats du 7 juillet 1926. Séance de la Chambre des députés du 6 juillet 1926. Discussion du projet de la loi autorisant la mise en chantier d'unités figurant le reliquat de la 2^{ème} tranche du programme naval. Le ministre se vit autorisé à mettre en chantier entre le 1^{er} juillet 1926 et le 30 juin 1927 ; un croiseur ; trois contre-torpilleurs ; quatre torpilleurs ; un sous-marin de croisière ; cinq sous-marins de 1^{ère} classe ; un sous-marin mouilleur de mines ; un ravitailleur de sous-marins ; deux pétroliers et un bâtiment école d'application des enseignes de vaisseau.

⁷ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930. Aux communistes et autres rigoristes financiers, Georges Leygues, rappela que le budget de la marine représentait 5% du budget de l'Etat contre 12% en 1914.

en 1920, 1927¹, 1928 et 1929², recevant le soutien de Jacques-Louis Dumesnil, désormais rapporteur pour avis de la Commission des finances³, alors qu'il avait lui aussi bénéficié des largesses du Sénat lorsqu'il fut ministre⁴. Georges Leygues garda toujours le contrôle des relations entre le Parlement et son administration. Le 22 novembre 1927, il fit interdire à ses directeurs, chefs de service et officiers de « se rendre devant une commission parlementaire si le ministre n'est pas lui-même présent »⁵. Lorsque ces directeurs voulaient une augmentation des crédits des constructions navales, comme ce fut le cas justement en 1927 avec le directeur des constructions navales Lelong, ils devaient passer par lui⁶. De ce fait, il garda toujours les commissions de son côté.

Les rapporteurs et les présidents des Commissions du budget et de la Marine militaire étaient parmi les plus chauds partisans de cette politique de la reprise de la construction. Le rapporteur général de 1921, M. de Chappedelaine inscrivit un crédit au budget de l'exercice 1921 pour permettre le commencement de l'exécution du programme naval⁷ et bien d'autres le suivirent. Le député de la gauche démocratique, Pierre Dupuy, président de la Commission de la Marine militaire⁸ ; le sénateur et rapporteur radical-socialiste Henry Bérenger qui réussit seul à faire voter, au Sénat, les crédits pour la réparation et la mise en état des sous-marins

¹ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 20 décembre 1927. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. 18,5 millions en 1927 ; 150 en 1928 ; 250 en 1929 ; 250 en 1930 ; 135 en 1931 et 51,5 en 1932. Les deux articles de la loi sont votés et le ministre Georges Leygues se vit autoriser à mettre en chantier entre le 1^{er} juillet 1927 et le 30 juin 1928, « 1 croiseur ; six contre-torpilleurs ; cinq sous-marins de 1^{ère} classe ; un sous-marin mouilleur de mines et deux avisos pour campagnes lointaines¹. Les crédits sont ouverts sur cinq annuités, jusqu'en 1932.

² J.O.R.F/Débats du 16 janvier 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 janvier 1929. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval. 140 millions en 1929 ; 368 millions en 1930 ; 278 millions en 1931 ; 155 millions en 1932 et 48 millions en 1933. La loi est alors votée, autorisant le ministre à mettre en chantier avant le 30 juin 1929 ; un croiseur ; six contre-torpilleurs ; six sous-marins de 1^{ère} classe ; un sous-marin mouilleur de mines ; deux pétroliers et deux avisos pour campagnes lointaines, avec leurs crédits, disponibles en cinq annuités, jusqu'en 1933.

³ *Ibid.*

⁴ J.O.R.F/Débats du 4 août 1926. Séance du Sénat du 3 août 1926. Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier d'unités figurant au reliquat de la deuxième tranche du programme naval. 11,2 millions pour 1926 ; 154 millions pour 1927 ; 310,8 millions pour 1928 ; 310,9 millions pour 1929 et 172 millions pour 1930. Le Sénat lui accorda sans discussion et à l'unanimité des 290 voix, les 959 millions sur cinq annuités (1926-1930) pour des navires figurants sur le reliquat de la deuxième tranche. Il a reçu l'autorisation de mettre en chantier, du 1^{er} juillet 1926 au 30 juin 1927, 1 croiseur ; 3 contre-torpilleurs ; 4 torpilleurs ; 1 sous-marin de croisière ; 5 sous-marins de 1^{ère} classe ; 1 sous-marin mouilleur de mines ; 1 ravitailleur de sous-marins et 2 pétroliers.

⁵ SHD 1BB 8 14. Note du 22 novembre 1927 signée par le capitaine de vaisseau, chef du cabinet militaire Descottes-Genon (pour le ministre et par son ordre).

⁶ SHD 1DD1 2200. Note du 31 août 1927 du directeur des constructions navales Lelong (signé Renault), pour le ministre.

⁷ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. 2^{ème} Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Il le fit par refus de l'improvisation et de ses dangers futurs bien qu'il sache « que la maîtrise de la mer, aujourd'hui » n'est pas contestée à la France.

⁸ *Ibid.*

allemands livrés à la Marine française¹ ; le sénateur Roger Farjon, qui fit débloquer, sur les cinq annuités de 1925 à 1929, 837 millions de Fr² et le sénateur et rapporteur Lémery qui fit accélérer les constructions, malgré les onze lois de programmes navals votées entre le 18 avril 1922 et le 27 décembre 1927³. Parfois, les sénateurs défendaient eux-mêmes les projets à la place du ministre, ou conjointement avec lui, tout comme le fit le député rapporteur, l'amiral Guépratte, avec le ministre Raiberti⁴.

Gustave de Kerguézec eut la particularité de jouer ce rôle-là, dans les deux Chambres. Comme député, il demanda l'abandon des cinq cuirassés en chantiers⁵ et appuya, avec succès, les demandes de l'état-major général, des ministres Landry et Guist'hau et du rapporteur de la Commission de la Marine, Paul Denise. Au Sénat où il siégea un an plus tard, il demanda le vote de la 1^{ère} tranche à mettre en chantier pour l'exercice 1921⁶. Il eut le premier rôle pour faire des demandes à son poste de président de la Commission de la Marine⁷, faisant voter largement certains crédits⁸. Sur beaucoup de questions, il s'associait avec son collègue le sénateur Rio, rapporteur de la Commission des finances⁹.

Entre ces deux commissions, il n'y avait pas vraiment de conflit. Malgré des divergences de vues et des méthodes de travail différentes, elles poursuivaient le même but. Le député Henri Aiguier se heurta un peu à la Commission des finances qui tenait, selon lui, « les cordons de la bourse », lui rappelant que ses jugements ne prévalaient pas sur ceux des commissions

¹ J.O.R.F/Débats du 13 juillet 1921. Séance du Sénat du 12 juillet 1921. Cette ouverture de 9 millions de Fr. de crédits, a été adoptée à 286 voix contre une.

² J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1925. Séance du Sénat du 8 juillet 1925. Adoption d'un projet de loi relatif à la 2^{ème} tranche du programme naval. Article 2. 35 millions de Fr. pour 1925 ; 203 millions pour 1926 ; 299 millions pour 1927 ; 210 millions pour 1928 et 90 millions pour 1929. Ne rencontrant aucune réelle opposition, le projet de loi voté à l'unanimité des 285 voix, pour permettre la construction d'un croiseur, de 3 contre-torpilleurs, de 4 torpilleurs, de 7 sous-marins de 1^{ère} classe, de 2 sous-marins mouilleurs de mine, d'un mouilleur de mines de surface et d'un transport d'aviation.

³ J.O.R.F/Débats 15 mars 1929. Séance du Sénat du 14 mars 1929. Discussion du projet de loi adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, avant le 30 juin 1929, d'unités comprises dans la deuxième tranche du programme naval, fixant les annuités à inscrire aux budgets de 1929 à 1933 inclus et portant ouverture de crédits, sur l'exercice 1929, pour la construction desdites unités.

⁴ J.O.R.F/Débats du 1^{er} avril 1922. Séance de la Chambre des députés du 31 mars 1922.

⁵ J.O.R.F/Débats du 11 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 10 juin 1921. À 436 voix contre 147.

⁶ *Ibid.*, A 468 voix contre 128. Il s'agissait de trois croiseurs légers ; six contre-torpilleurs, 12 torpilleurs, 12 sous-marins et un porte-avions (60 millions) pour un total de 738 millions.

⁷ J.O.R.F/Débats du 18 mars 1922. Séance du Sénat du 17 mars 1922.

⁸ J.O.R.F/Débats 15 mars 1929. Séance du Sénat du 14 mars 1929. Discussion du projet de loi adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, avant le 30 juin 1929, d'unités comprises dans la deuxième tranche du programme naval, fixant les annuités à inscrire aux budgets de 1929 à 1933 inclus et portant ouverture de crédits, sur l'exercice 1929, pour la construction desdites unités. A 272 voix contre 28.

⁹ J.O.R.F/Débats du 30 décembre 1929. Séance du Sénat du 29 décembre 1929. Adoption d'un projet de loi relatif à l'exécution du programme naval. A 280 voix contre 17. Ils firent autoriser des mises en chantiers : un croiseur ; six contre-torpilleurs ; six sous-marins de 1^{ère} classe ; un sous-marin mouilleur de mines, un mouilleur de mines de surface, deux avisos pour campagnes lointaines et un mouilleur de filets.

techniques¹. Il réagit par un long discours dès que des baisses de crédits au budget du département de la Marine, pour l'exercice 1923, furent évoquées².

Cependant et depuis 1922³, l'homme qui devint prépondérant à la Chambre sur les questions de Marine à l'égal de ceux d'avant-guerre (Lamy, Ménard-Dorian et Gerville-Réache) était le député radical de droite des Côtes-du-Nord (anciennement du groupe Action libérale populaire) et rapporteur de la Commission des finances, le comte Louis de Chappedelaine. Il fit voter plusieurs crédits, comme ces 12 millions de Fr en 1924,⁴ et les obtient en 1925 avec une majorité écrasante⁵. Les ouvertures de crédits⁶ et les votes de mises en chantier se succédèrent à partir de 1926 avec les tranches des 4 août 1926⁷, 26 décembre 1927⁸, 12 janvier 1930⁹ et 10 juillet 1931¹. Au total, 329 millions de Fr entre 1926 et 1933 ont

¹ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923. Il fut néanmoins satisfait des crédits de 62,4 millions qu'elle proposa avec le ministre, pour la mise en chantier de neuf sous-marins et pour l'amélioration des mines marines et de l'artillerie navale, l'aéronautique navale et les batteries de côtes.

² J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923.

³ *Ibid.*

⁴ J.O.R.F/Débats du 11 avril 1924. Séance de la Chambre des députés du 10 avril 1924. Discussion d'un projet de loi pour l'acquisition de 2 pétroliers pour le ravitaillement naval. Il est prévu pour cela, sur le chapitre des constructions neuves par l'industrie : 5 millions pour 1924, 6 pour 1925 et 1 pour 1926. Accordés sans discussion, ils étaient destinés à l'acquisition de deux pétroliers ravitailleurs de 6000 t de port en lourd environ, dont le *Bakou*, navire russe neuf et non complètement achevé, provenant des « avoirs Wrangel » et que l'arsenal de Bizerte travaillait à terminer, et un autre devant être acheté ou commandé à l'industrie privée. La Chambre vote les crédits sans discussion.

⁵ J.O.R.F/Débats du 25 avril 1925. Séance de la Chambre des députés du 24 avril 1925. Discussion fin projet de loi portant ouverture de crédits sur l'exercice 1925 pour l'exécution des unités constituant le reliquat de la deuxième tranche du programme naval. A 422 voix contre 29. Il rappela que si augmentation il y avait, elle n'était que relative : « le budget de la marine de guerre, qui était, en 1914, de 600 millions, est aujourd'hui de 1 200 millions. Etant donné la différence du change, le budget actuel ne représente, en réalité, que 300 millions d'avant-guerre ».

⁶ J.O.R.F/L – D et décrets des 20 janvier 1926 (26 janvier 1926), 16 février 1927 (14 février 1927), 1^{er} septembre 1927 (31 août 1927), 18 novembre 1927 (22 septembre 1927), 27 novembre 1927 (23 novembre 1927), 13 octobre 1928 (11 octobre 1928), 7 décembre 1928 (6 décembre 1928), 10 janvier 1929 (9 janvier 1929), 19 mars 1929 (17 mars 1929), 15 avril 1930 (12 avril 1930), 12 juin 1930 (8 juin 1930), 14 novembre 1930 (12 novembre 1930), 5 mai 1931 (3 mai 1931), 7 juin 1931 (6 mai 1931), 13 novembre 1931 (10 novembre 1931), 15 mars 1932 (10 mars 1932), 4 juin 1932 (2 juin 1932), 22 février 1933 (19 février 1933), 22 juin 1933 (15 avril 1933), 28 juin 1933 (23 juin 1933).

⁷ J.O.R.F/L – D du 5 août 1926. Loi du 4 août 1926, qui autorise la mise en chantier, du 1^{er} juillet 1926 au 30 juin 1927, d'un croiseur ; 3 contre-torpilleurs ; 4 torpilleurs ; 1 sous-marin de croisière ; 5 sous-marins de 1^{ère} classe ; 1 sous-marin mouilleur de mines ; 1 ravitailleur de sous-marins ; 2 pétroliers ; 1 bâtiment-école d'application. 11,2 millions en 1926 ; 154 millions en 1927 ; 310 millions en 1928 ; 310 millions en 1929 ; et 172 millions en 1930. Pour un total de 958 900 000 Fr. sur 5 ans.

⁸ J.O.R.F/L – D du 29 décembre 1927. Loi du 26 décembre 1927 qui autorise la mise en chantiers entre le 1^{er} juillet 1927 et le 30 juin 1930 d'un croiseur, 6 contre-torpilleurs, 5 sous-marins de 1^{ère} classe ; 1 sous-marin mouilleur de mines ; et 2 avisos pour campagnes lointaines. 18,5 millions en 1927, 150 millions en 1928, 250 millions en 1929 ; 250 millions en 1930 ; 135 millions en 1931 et 51,5 millions en 1932.

⁹ J.O.R.F/L – D du 14 janvier 1930. Loi du 12 janvier 1930 qui autorise le ministre à mettre en chantiers entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1930, 1 croiseur ; 6 contre-torpilleurs ; 6 sous-marins de 1^{re} classe ; 1 sous-marin mouilleur de mines ; 1 mouilleur de mines de surface ; 2 avisos pour campagnes lointaines ; 1 mouilleur de filets. Il est également autorisé à engager sur les exercices 1930 à 1934 une somme totale d'un milliard de 167 millions de Fr.

été débloqués. Il participa au mouvement de hausse des crédits qui se poursuivit durant tout le long des années 1930.

b. La reprise de la hausse des crédits dans les années 1930

Les années 1920 se terminèrent avec le ministère de Georges Leygues, préparant une décennie riche en crédits qui commença par un budget de la Marine, pour l'exercice 1931-1932 de 2,8 milliards de Fr². Dès la fin de l'année 1931, le ministre Charles Dumont fit adopter, sans discussion et très largement³, des projets de loi qui l'autorisaient à des mises en chantier de plusieurs tranches entre le 1^{er} avril 1932 et le 31 mars 1933 et à engager un crédit de 1,22 milliards à étaler sur les exercices 1932-1933 jusqu'à 1936-1937⁴.

La hausse des crédits se perpétua dans les années 1930 grâce à des hommes comme le rapporteur de la Commission de la Marine et député républicain-socialiste de la Manche, Pierre Appell, qui exposa et défendit un projet de loi pour le vote urgent d'autorisation de mises en chantier⁵. Ce fut également le cas avec le sénateur radical-socialiste, Marcel Régnier, rapporteur général de la Commission des finances qui présenta les demandes du gouvernement pour recevoir des crédits de 3,12 milliards, dont 875 millions pour la Marine pour un programme de travaux de défense nationale⁶.

Entre 1934 et 1937, trois hommes se partagèrent ce rôle de fer de lance du ministère à l'intérieur des Chambres : les sénateurs Farjon, Bergeon et Martin-Binachon. Le premier passant de la Commission des finances, en 1934⁷, au rôle de rapporteur du budget de la Marine

¹ J.O.R.F/L – D du 11 juillet 1931. Loi du 10 juillet 1931, qui autorise le ministre de la marine chantiers, entre le 1^{er} avril 1931 et le 31 mars 1932, un navire de ligne, deux croiseurs de 2^e classe, 1 transport du littoral et 4 escorteurs. Il est autorisé, sur les mêmes exercices, à engager une somme de 693,5 millions de Fr.

² J.O.R.F/Débats du 28 février 1932. Séance de la Chambre des députés du 27 février 1932. Discussion du budget.

³ J.O.R.F/Débats du 19 juin 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 juin 1931. Discussion du projet de loi autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931, et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931 du programme naval. Les deux articles de la loi ont été votés à plus de 400 voix.

⁴ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1931. Adoption, après demande de discussion immédiate d'un projet de loi concernant la tranche 1932 du programme naval. Il pourra commencer quatre croiseurs de 2^{ème} classe, un contre-torpilleur et un torpilleur. En outre, sur la même période, il est autorisé à dépenser 31,7 millions de Fr. pour mettre en chantier, un bâtiment hydrographe métropolitain et une canonnière fluviale.

⁵ J.O.R.F/Débats du 1^{er} juillet 1934. Séance de la Chambre des députés du 30 juin 1934. Discussion d'un projet de loi concernant la tranche 1934 du programme naval. Il s'agissait d'un navire de ligne, un contre-torpilleur et deux sous-marins.

⁶ J.O.R.F/Débats du 29 juin 1934. Séance du Sénat du 28 juin 1934. Programme de travaux de défense nationale. 1 275 millions pour la Guerre et 980 millions pour l'Air.

⁷ J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934. Programme naval (Tranche 1934). Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} mars 1934 et le 31 décembre 1934, de la tranche 1934 du programme naval. Il demandait l'autorisation de mettre en chantier un bâtiment de ligne, un contre-torpilleur, un sous-marin de 1^{ère} classe et un sous-marin de 2^{ème} classe et la somme nécessaire de 913 millions engagée sur les années de 1934 à 1939.

militaire en 1937¹ ne dévia jamais de son cap. Le second, toujours, rapporteur de la Commission de la Marine, a soutenu les demandes de crédit des gouvernements², malgré des réserves à propos de leur efficacité³. Le dernier d'entre eux, rapporteur de la Commission de la Marine, s' alarma des retards et des insuffisances financières⁴ et soutint le crédit de 913 millions de Fr en 1934⁵.

A partir de 1930, le système était désormais rodé avec des crédits importants, découpés en tranches et étalés sur plusieurs exercices budgétaires, en général cinq ans. Ainsi, le Parlement avait le bon outil qui lui permit d'être généreux, dès l'arrivée du NSDAP au pouvoir en Allemagne. L'effort d'armement contre Hitler a été difficile à supporter financièrement. Les dépenses militaires dévoraient la moitié des recettes budgétaires en 1938⁶. Tout au long des années 1930 et plus particulièrement à partir de 1935, le risque d'un conflit armé avec l'Allemagne a été attentivement envisagé et préparé et a été à l'origine des différents programmes d'armement mis en œuvre⁷. Des mises en chantier onéreuses furent autorisées en 1934, avec 913 millions sur les exercices 1934 à 1939⁸, en 1935⁹ par la Chambre¹⁰ et le Sénat,

¹ J.O.R.F/Débats du 29 décembre 1937. Séance du Sénat du 28 décembre 1937. Budget de l'exercice 1938. Marine militaire. Il a présenté et défendu le budget de 1938, désormais, « scindé en deux parties », une pour l'entretien de la flotte et l'autre pour les constructions neuves.

² J.O.R.F/Débats du 21 mars 1936. Séance du Sénat du 20 mars 1936. Programme naval. Tranche de l'année 1936. Il s'agissait de mettre en chantier trois torpilleurs et un ravitailleur pétrolier conformément au programme étudié par l'état-major général de la marine.

³ J.O.R.F/Débats du 29 décembre 1937. Séance du Sénat du 28 décembre 1937. Budget de l'exercice 1938. Marine militaire. Il constata que le budget de la marine avait augmenté de 17%, mais demanda si cela est suffisant car l'inflation est forte. Il affirme donc qu'il votera le budget mais réclame du ministre « de prévoir, dès que la situation financière le permettra, le rajustement des crédits de construction en vue de l'exécution dans les délais les plus rapides des programmes votés ».

⁴ *Ibid.*, Marine militaire. Il réclama de commencer la tranche 1937, de mettre deux porte-avions de la tranche 1938 « sur cale dans le moindre délai » et d'augmenter les crédits car le prix de la tonne a pris 135% en un an et que les crédits ont été diminués de 190 millions.

⁵ J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934. Programme naval (Tranche 1934). Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} mars 1934 et le 31 décembre 1934, de la tranche 1934 du programme naval.

⁶ Robert Frankestein, « Intervention étatique et réarmement en France 1935-1939 », *Revue économique*, volume 31, n°4, 1980. p745.

⁷ Philippe Garraud, « La politique française de réarmement de 1936 à 1940 : priorités et contraintes », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2005/3 (n° 219), p101.

⁸ J.O.R.F/Débats du 1^{er} juillet 1934. Séance de la Chambre des députés du 30 juin 1934. Discussion d'un projet de loi concernant la tranche 1934 du programme naval. Pour l'exercice 1934 les dépenses seront imputées sur les crédits ouverts par la loi de finances du 28 février 1934 dans la limite de 20 millions. 5 millions au titre du chapitre E (Constructions neuves par l'industrie) et 15 millions au titre du Chapitre I (Artillerie navale. — Programme naval et escadrilles de défense des côtes y compris les dépenses indivises -- Matières). Autorisations de mises en chantier, entre le 1^{er} mars 1934 et le 31 décembre 1934 ; d'un navire de ligne, un contre-torpilleur, un sous-marin de 1^{re} classe, un sous-marin de 2^{ème} classe.

J.O.R.F/L – D du 14 juillet 1934. Loi promulguée le 12 juillet 1934.

⁹ J.O.R.F/L – D du 31 mars 1935. Loi du 30 mars 1935. 1 milliard et 65 millions de Fr pour mettre en chantier un navire de ligne, deux torpilleurs et constituer les rechanges et stocks de ces unités.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier de la tranche 1935 du programme naval.

à une majorité écrasante¹, avec l'ouverture d'un crédit de 200 millions de Fr. pour la poursuite de l'exécution du programme naval². Le mouvement ne décéléra pas en 1936, avec des autorisations de mises en chantier pour 278 millions de Fr.³. S'ajoutaient à cela les innombrables ouvertures de crédits spéciaux, par décrets, qui s'élevaient à plusieurs dizaines de millions entre 1934 et 1939⁴. Les centaines de millions qui ont été transférés du ministère de la Marine au ministère de l'Air, en 1934-1936, ne concernèrent évidemment que l'aéronautique navale et aucunement les constructions de navires⁵.

Les quatre plus importants ministres des années 1930 continuèrent sur la lancée initiée par Raiberti, Dumesnil et Leygues. Les chefs du 2, rue Royale, Dumont, Piétri et Campinchi maintenaient une cadence de vote de crédits similaire. Dumont se fit aider au Sénat par le rapporteur Régis Martin-Binachon⁶ et le sénateur comte Louis de Blois⁷ qui déployèrent, avec réussite, un plaidoyer alarmiste⁸. Il reçut un autre crédit quelques mois plus tard, à une grande majorité⁹. Piétri, lui, bénéficia de votes largement majoritaires¹⁰ et réclama toujours plus, affirmant que les tranches qui avaient été votées jusque-là n'étaient plus suffisantes pour

¹ J.O.R.F/Débats du 20 décembre 1935. Séance du Sénat du 19 décembre 1935.

² *Ibid.*, A 269 voix contre 21. Séance du Sénat du 19 décembre 1935. 55 millions pour les travaux de bord, complètement de matériel et complément de stocks (Chap. 5) ; 95 millions pour les constructions des escadrilles de défense des côtes (Chap. 6) et 50 millions pour leur artillerie (Chap. 7).

J.O.R.F/L – D du 27 décembre 1935. Loi promulguée le 25 décembre 1935.

³ J.O.R.F/L – D du 11 avril 1936. Loi du 8 avril 1936. 3 torpilleurs d'escadre et un navire pétrolier.

⁴ J.O.R.F/L – D et décrets des 6 janvier 1934 (30 décembre 1933), 2 février 1934 (26 janvier 1934), 4 juillet 1934 (29 juin 1934), 19 juillet 1934 (30 juin 1934), 26 août 1934 (30 juin 1934), 11 octobre 1934 (9 octobre 1934), 28 octobre 1934 (24 octobre 1934), 1^{er} février 1935 (29 janvier 1935), 3 février 1935 (31 janvier 1935), 9 mai 1935 (6 mai 1935), 1^{er} janvier 1936 (29 décembre 1935), 14 mai 1936 (9 mai 1936), 25 décembre 1937 (24 décembre 1937), 29 décembre 1937 (26 décembre 1937), 18 février 1938 (13 février 1938) et 21 mars 1939 (16 mars 1939).

⁵ J.O.R.F/L – D des 9 juin, 7 septembre, 7 octobre, 9 décembre 1934, 17 avril, 15 mai, 5 octobre 1935 et 6 juin 1936.

⁶ Il a lui-même été lieutenant de vaisseau et son fils Jean Martin-Binachon a été capitaine de vaisseau.

⁷ Il a été officier de marine pendant 8 ans de 1900 à 1908, puis durant la guerre, en servant comme aide de camp au ministre de la marine, le vice-amiral Lacaze.

⁸ J.O.R.F/Débats du 3 juillet 1931. Séance du Sénat du 2 juillet 1931. Discussion d'un projet de loi relatif au programme naval. Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931 et le 1^{er} avril 1932, des unités comprise dans la tranche 1931 du programme naval. A 269 voix contre 35.

⁹ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1931. Séance du Sénat 22 décembre 1931. Discussion du projet de loi autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1932 et le 1^{er} avril 1933, des unités comprises dans la tranche 1932 du programme naval. 270 voix contre 22. Mises en chantier entre le 1^{er} avril 1932 et le 1^{er} avril 1933, des unités comprises dans la tranche 1932 du programme naval : 4 croiseurs de 2^{ème} classe ; 1 contre-torpilleur ; 1 torpilleur pour 1 217 millions de Fr. sur les exercices 1932-1933 jusqu'à 1936-1937, d'une part et « 1 bâtiment hydrographe métropolitain et 1 canonnière fluviale pour 31,7 millions, d'autre part.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934. Programme naval (Tranche 1934). Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} mars 1934 et le 31 décembre 1934, de la tranche 1934 du programme naval. 281 voix contre 22. Pour l'exercice 1934, 5 millions vont aux achats à l'industrie et 15 aux matières de l'artillerie. Il a reçu l'autorisation de mettre en chantier ces unités entre le 1^{er} mars 1934 et le 31 décembre 1934, et se vit allouer les 913 millions nécessaires.

construire à toute allure¹. Il fallait, selon lui, « une annuité d'amortissement régulière de 1 200 millions », juste pour maintenir la flotte à son niveau actuel². Campinchi, même s'il a été bridé par le reste des membres du gouvernement lors d'un Conseil des ministres de juillet 1937 à l'hôtel Matignon, reçut 2,2 milliards de Fr de la part du Sénat³. Début 1937, le ministre Alphonse Gasnier-Duparc, resté très peu en poste, fit aussi voter des crédits spéciaux pour une « tranche navale, complètement indépendante du programme naval »⁴ afin de contrer les efforts outre-Rhin et en Italie⁵. En fait, à partir de 1937 et surtout après mars 1939, lorsque le gouvernement fut autorisé à prendre des décrets délibérés en Conseil des ministres pour les mesures nécessaires à la défense du pays⁶, se développa la pratique des ouvertures de crédits à milliards pour les trois ministères militaires. La Marine fut largement défavorisée par rapport aux deux autres composantes. En 1937, les 1,2 milliards de Fr ouverts pour la Défense nationale ne réservaient rien à la Marine⁷ et en avril 1939, sur 2,05 milliards, la Marine ne reçut que 144 millions⁸.

L'observation de la courbe des crédits accordés, en prenant en compte l'inflation montre qu'effectivement les crédits pour les armes navales augmentèrent de 1922 à 1929, puis, ils eurent quelque mal à se maintenir avec le déclenchement de la crise américaine de 1929. Ils chutèrent brusquement en 1932 lorsque celle-ci commença à toucher la France. La hausse reprit aussitôt grâce à une politique volontariste. Lorsque le Front populaire arriva au pouvoir, en 1936, il accéléra le rythme de hausse, pour se prémunir du danger hitlérien.

¹ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1934. Séance du Sénat du 18 décembre 1934.

² *Ibid.*

³ J.O.R.F/Débats du 29 décembre 1937. Séance du Sénat du 28 décembre 1937. Budget de l'exercice 1938. Marine militaire.

⁴ J.O.R.F/Débats du 30 janvier 1937. Séance de la Chambre des députés du 29 janvier 1937. Interpellation sur la défense nationale. Elle comportera un total de 39 980 t à ajouter au tonnage déjà prévu pour s'élever à 43 570 t au total : un croiseur de 8.000 t, deux torpilleurs, quatre torpilleurs légers, seize sous-marins, deux avisos coloniaux, un pétrolier, dix avisos dragueurs, dix-huit chasseurs dépanneurs, quatre ravitailleurs d'aviation et de deux vedettes.

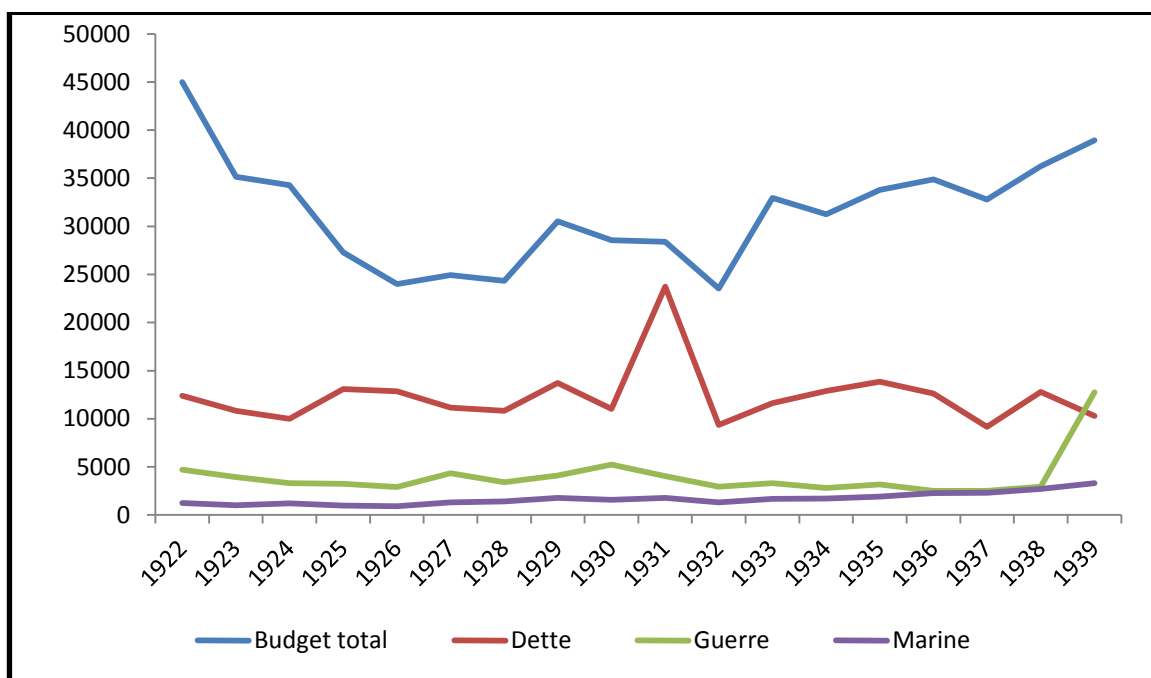
⁵ *Ibid.*, Il prévoyait qu'en 1943, les flottes de deux pays seront supérieures numériquement à celle de la France.

⁶ J.O.R.F/L et D du 20 mars 1939.

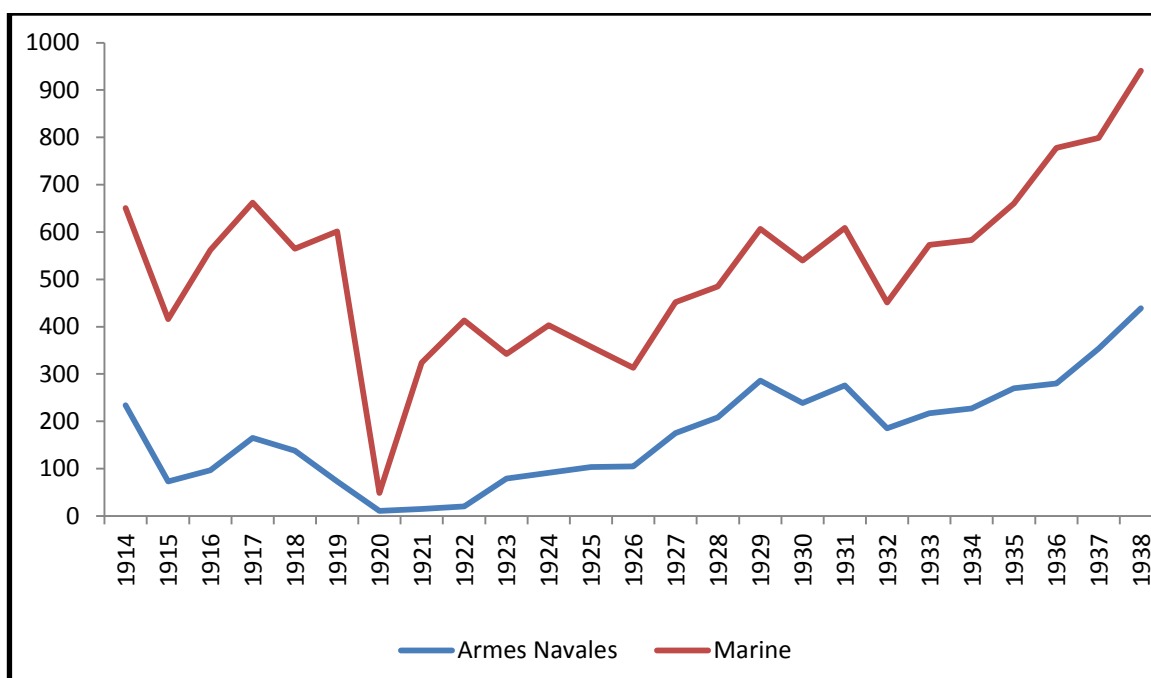
⁷ J.O.R.F/L et D du 6 février 1937. Loi du 5 février 1937.

⁸ J.O.R.F/L et D du 22 avril 1939. Loi du 20 mars 1939.

Graphique n°10. Comparatif de l'évolution des budgets définitifs de la Marine et des ministères (en millions de francs constants de 1922)¹



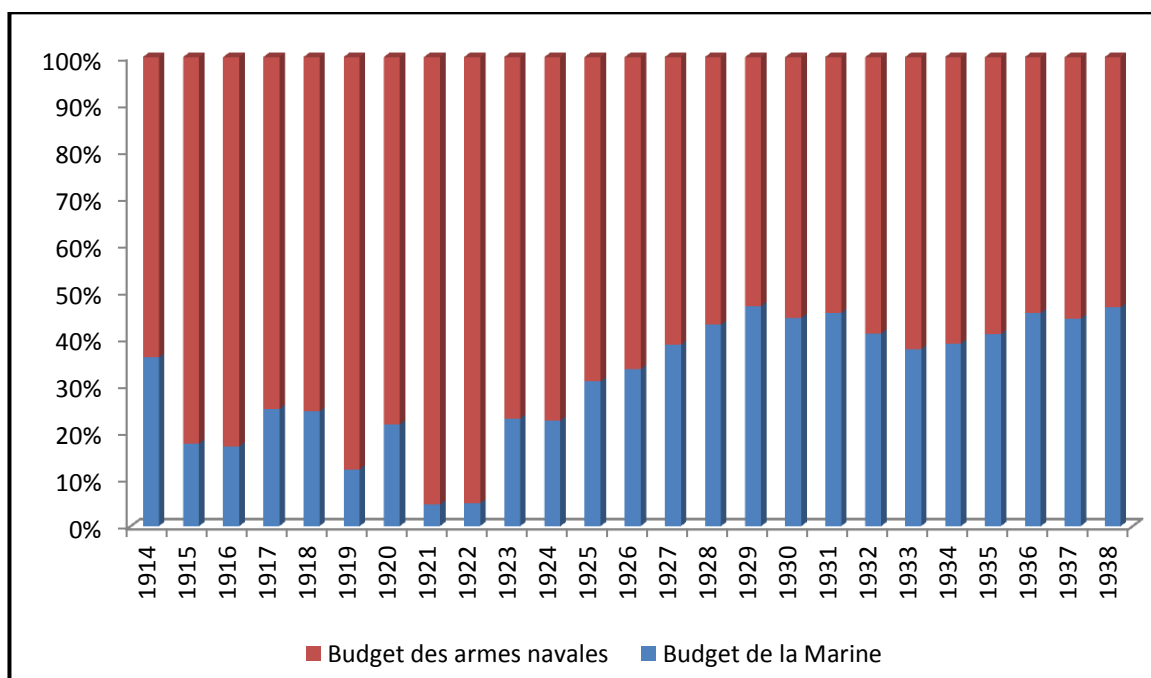
Graphique n°11. Comparatif évolution de budget de la Marine avec le budget des armes navales (en millions de francs constants de 1914)²



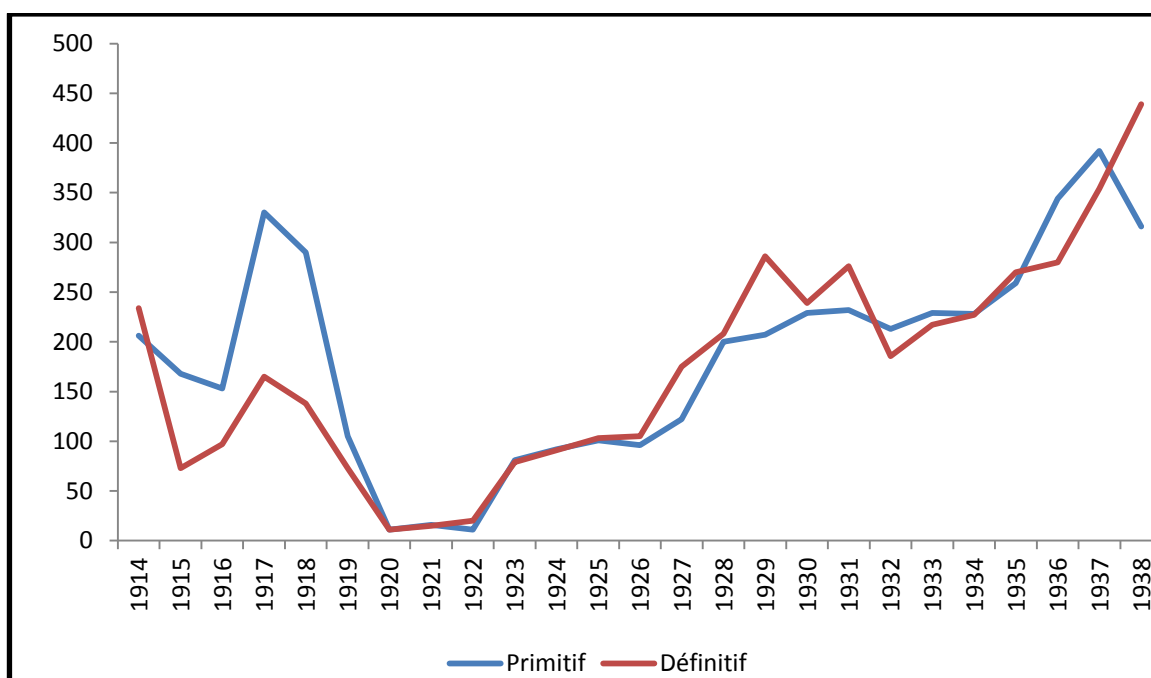
¹ Ministère de l'économie nationale. Institut de la statistique et des études économiques pour la métropole et la France d'outre-mer. Direction de la statistique générale. Annuaire statistique. Cinquante-septième volume – 1946 Imprimerie nationale. 1947, p276. Tableaux IV Comptes définitifs.

² J.O.R.F/L et D. Lois de finances portant règlement définitifs des budgets des exercices entre 1914 et 1938.

Graphique n°12. Part en pourcentage du budget des armes navales dans le budget de la Marine¹



Graphique n°13. Différence entre les budgets primitif et définitif des Armes navales (en millions de francs constants de 1914)²



¹ Ibid.

² J.O.R.F/L et D. Lois de finances portant règlement définitifs des budgets des exercices entre 1914 et 1938.

2. Refus de l'augmentation des dépenses : Du sérieux budgétaire au pacifisme communiste

a. La prudence de certains parlementaires

L'extension des crédits trouva d'abord son opposition traditionnelle en la personne de quelques députés attachés à la rigueur financière. Comme avant le conflit, leur influence sur les parlementaires resta stérile. En revanche, un autre bloc vit le jour et eut beaucoup plus d'influence. Déjà un peu perceptible au début des années 1910, mais qui a été vite interrompu par la guerre, il se développa sur les bancs de la Chambre des députés un pacifisme, désormais, important, largement porté par les sentiments et théories anti-impérialistes du groupe communiste, aidé par quelques socialistes.

Les premiers qui prônaient la prudence financière le firent, surtout, dans les premières années 1920, alors que la Marine française n'avait aucun ennemi potentiel. Le sénateur de gauche radicale et rapporteur Henry Chéron ainsi que le président de la Commission de la Marine M. de Kerguézec voulaient arrêter ce système de discussion des crédits des tranches d'un programme fractionné¹ qui permettait des augmentations de crédits sans limites. Chéron rappela que si la loi du 18 avril 1922 qui autorisa la mise en chantier d'une 1^{ère} tranche de ce programme fut votée, la seconde tranche prévue dans un projet de loi déposé le 29 mars 1923, elle, a bel et bien été rejetée, malgré les rapports favorables des deux commissions².

C'est qu'en effet, les parlementaires votaient les crédits en sachant bien les difficultés financières du pays, comme le sénateur de centre-gauche Paul d'Estournelles de Constant, en 1921³. Ceci mena certains à vouloir abaisser les crédits. Même l'ancien ministre de la Marine, Gaston Thomson redevenu député, ne voyant tout bonnement aucun ennemi potentiel pour la Marine en 1921, pensa « qu'il serait sage, pour le moment, de restreindre notre effort naval »⁴. Le ministre de la Marine, Guist'hau se montra d'accord avec lui, tout comme les députés André Lefèvre, républicain centriste des Bouches du Rhône, qui recommanda « une période de

¹ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1925. Séance du Sénat du 3 avril 1925. Suite de la discussion : 1° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1925; 2° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des recettes pour l'exercice 1925.

² J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1925. Séance du Sénat du 8 juillet 1925. Adoption d'un projet de loi relatif à la 2^{ème} tranche du programme naval. Elle comprenait 6 croiseurs légers de 10000 t ; 15 contre-torpilleurs de 2400 t ; 24 torpilleurs de 1450 tonnes ; 2 sous-marins de croisière de 3000 t ; 30 sous-marins de 1^{re} classe, de 1300 t ; 6 sous-marins mouilleurs de mines de 6000 t ; 2 bâtiments mouilleurs de mines de surface et 4 bâtiments pétroliers.

³ J.O.R.F/Débats du 3 avril 1921. Séance du Sénat du 2 avril 1921.

⁴ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. 2^{ème} Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921.

recueillement » pour que la Marine se débarrassât de ses vieilles unités¹ et Paul Denise², radical-socialiste du Var, qui trouva le projet de défense des côtes, avec la construction de neuf sous-marins pour plus de 100 millions, trop dispendieux³.

b. L'entrée du pacifisme dans la vie parlementaire

Pour ce qui était des communistes, ils affichèrent à la Chambre et jamais au Sénat, durant vingt-années, leur volonté de ne financer aucune force armée de l'Etat. Menés par des chefs qui se sont exprimés, comme les députés André Berthon, Gabriel Péri et surtout André Marty, ils votèrent toujours avec discipline. André Marty avait un contentieux de longue date avec la Marine. Ancien officier mécanicien de la Marine qui était à bord du *Protée* lors des mutineries de la mer Noire de 1922, il fut condamné à 20 ans de réclusion par le tribunal maritime de Toulon car il s'était solidarisé avec les mutins qui refusaient l'intervention de la Marine française contre les soviets après l'armistice⁴. Tout à fait doctrinaire, il précisa à la Chambre que ces votes n'étaient que symboliques car « le militarisme naval » qui montait les crédits des constructions neuves à 1,17 milliard de Fr ne pourrait être détruit que par la révolution, et hors de « l'action parlementaire [et] de la légalité bourgeoise ». Se réclamant ouvertement de Lénine et d'Engels pour analyser l'action impérialiste de la Marine⁵, il rejoignit un André Berthon, beaucoup plus violent. Lui aussi protesta au nom du parti contre ces crédits en augmentation, qui avaient pour seul but de garantir des traités impérialistes de Saint-Germain, de Trianon et de Sèvres⁶. Il en vint même à remettre en doute le courage personnel du ministre Raiberti qui ne vint pas toujours défendre ses demandes devant les députés⁷. Au milieu des années 1930, leur collègue Gabriel Péri refusa que son groupe donnât ses voix pour un crédit de 913 millions, par rejet du principe de la course aux armements avec l'Allemagne et l'Italie⁸.

¹ *Ibid.*

² Beau-frère de Camille Pelletan.

³ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923.

⁴ Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p197.

⁵ J.O.R.F/Débats du 18 novembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 17 novembre 1927. Discussion du budget de l'exercice 1928.

⁶ J.O.R.F/Débats du 25 avril 1925. Séance de la Chambre des députés du 24 avril 1925. Discussion fin projet de loi portant ouverture de crédits sur l'exercice 1925 pour l'exécution des unités constituant le reliquat de la deuxième tranche du programme naval.

⁷ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923.

⁸ J.O.R.F/Débats du 1^{er} juillet 1934. Séance de la Chambre des députés du 30 juin 1934. Discussion d'un projet de loi concernant la tranche 1934 du programme naval.

Ils eurent bien le soutien de quelques socialistes isolés comme le député de Charente-Inférieure, Edouard Pouzet¹, qui s'inquiéta de l'augmentation continue des crédits², mais le groupe socialiste ne leur apporta pas de soutien et finit toujours par voter les crédits. Ne pouvant jamais s'allier à lui, le vote des communistes ne freina jamais le rythme de construction. Le groupe de la SFIO mandata bien son député du Var, Auguste Reynaud, pour critiquer le gouvernement et son système de crédits par tranche, qui durait depuis 1921 sans que le programme naval n'ait « jamais été discuté par le Parlement »³, transformant le vote en « un geste presque rituel » sans « l'examen et [à] l'appréciation du Parlement »⁴. Cependant, leurs actes ne suivirent pas leur verbe, et chaque année, ils donnaient au gouvernement la majorité des voix pour ouvrir les crédits et mettre en chantier.

3. Retour du conflit entre les arsenaux et les chantiers privés

a. Communistes et élus locaux au secours des usines de la Marine

Dès ce premier débat sur le budget de la Marine de 1920 où on sentait arriver un nouveau programme, les anciens défenseurs des arsenaux se mirent à nouveau en avant. Il s'agissait, très majoritairement, des élus des circonscriptions concernées et des élus communistes. Ils demandaient, expressément, aux ministres de la Marine de confier les travaux de constructions des nouveaux programmes navals, en priorité, voire en exclusivité, aux arsenaux et établissements de la Marine. Ils le firent suivant les arguments classiques, à savoir que le travail des arsenaux était de meilleure qualité⁵ et à meilleur prix que celui des entreprises privées⁶, que cela permettrait de se défaire, par la régulation des prix, de l'emprise des « vastes consortiums »⁷ privés qui influençaient les prix et le ministère à leur guise. On comptait parmi

¹ Ancien commis puis ingénieur mécanicien à l'arsenal de Rochefort.

² J.O.R.F/Débats du 14 novembre 1926. Séance de la Chambre des députés du 13 novembre 1926. Discussion du budget général de l'exercice 1927.

³ J.O.R.F/Débats du 16 janvier 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 janvier 1929. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval.

⁴ J.O.R.F/Débats du 19 juin 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 juin 1931. Discussion du projet de loi autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931, et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931 du programme naval.

⁵ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930. Goude se réclama même de l'opinion des anciens conservateurs nationaliste, comme l'amiral Bienaimé qui trouvait plus aisé pour un officier de prendre le commandement d'un navire sorti d'un arsenal plutôt que d'un chantier privé. Chose tout à fait normale, puisque les communistes ont été les continuateurs de leur combat contre l'industrie privée, à partir des années 1900.

⁶ J.O.R.F/Débats du 20 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 19 décembre 1922. Jean Locquin prétendit le démontrer.

⁷ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Balanant a tenu un discours sans détour contre « la cupidité croissante des grandes sociétés anonymes, fournisseurs de l'Etat, qui ont su faire disparaître pour elles l'inconvénient de la concurrence en créant de vastes consortiums dont le résultat a été de rendre vaines et illusoires toutes les adjudications, et

eux le député du Bloc national¹ du Finistère et ancien ouvrier à l'arsenal de Brest, Victor Balanant, en 1920², 1921³ et 1922⁴, le député socialiste du Finistère, Emile Goude⁵, le député radical-socialiste du Morbihan, Louis Nail⁶, Jean Locquin⁷, le député républicain centriste du Var, Henri Aiguier⁸, le député de centre-droit de Charente-Inférieure, Clément-Gabriel Villeneau⁹ ou le sénateur Louis Tissier¹⁰. Alors que les constructions étaient à l'arrêt en 1921, les députés comme Balanant mirent la pression sur le ministre pour qu'il reprenne la « construction des dix cargos du type *Marie-Louise* »¹¹, ce qui fut fait¹².

Le 24 février 1921, Balanant et Paul Denise, soutenus par leur collègue socialiste Goude, se réclamant du parti tout entier, proposèrent même un amendement pour que les arsenaux soient toujours prioritaires, contre « les industriels qui vivent de la guerre, aiment la guerre et veulent la guerre »¹³. Au mois de juin suivant et lors du vote du programme naval, une autre tentative d'amendement de même nature, par les mêmes hommes, connut le même dénouement, c'est-à-dire l'échec¹⁴. A chaque autre amendement allant dans ce sens, comme ceux du député Bouisson, c'est au rejet de la Chambre qu'il a dû faire face¹⁵.

d'imposer à l'Etat — plus mauvais client encore qu'il n'est mauvais commerçant — des prix convenus d'avance entre les soumissionnaires ».

¹ Membre de la commission de la marine, il est dans l'aile centriste de son groupe.

² J.O.R.F./Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine.

³ J.O.R.F./Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921.

⁴ J.O.R.F./Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922.

⁵ J.O.R.F./Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Ce franc-maçon de la Loge *Les Amis de Sully*, et ancien commis à l'arsenal de Brest rappela que le but premier des entreprises est le bénéfice alors que les arsenaux recherchaient la qualité en priorité.

⁶ *Ibid.*

⁷ J.O.R.F./Débats du 7 décembre 1921. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 6 décembre 1921. Pour le communiste, principe même de « fabrication du matériel de guerre par l'industrie privée » est en soit « un péril certain pour la paix du monde » car les industriels, pour leurs intérêts pécuniaires vont mener des actions pour provoquer des guerres.

⁸ Fils d'un capitaine de vaisseau et natif d'Hyères.

⁹ J.O.R.F./Débats du 11 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 10 juin 1921.

¹⁰ J.O.R.F./Débats du 4 avril 1925. Séance du Sénat du 3 avril 1925. Suite de la discussion: 1^o du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1925; 2^o du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des recettes pour l'exercice 1925. Il affirma que les établissements de l'Etat ont permis de faire baisser le prix des obus en acier de 50 à 60 %.

¹¹ J.O.R.F./Débats du 3 juin 1921. 1^{ère} Séance de la Chambre des députés du 2 juin 1921. Interpellation sur des modalités qui modifieraient la circulaire du 14 mai 1921.

¹² J.O.R.F./Débats du 4 juin 1921. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du vendredi 3 juin 1921. Au nom du ministère, le directeur central des constructions navales et commissaires du gouvernement M. Doyère expliqua que la 1^{ère} tranche des *Marie-Louise* est construite mais que deuxième n'a pas encore de crédits votés. M. Rio, de la commission, avait demandé 52 millions pour cela.

¹³ J.O.R.F./Débats du 25 février 1921. 1^{ère} séance de la Chambre de députés du mardi 24 février 1921.

¹⁴ J.O.R.F./Débats du 11 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 10 juin 1921.

¹⁵ J.O.R.F./Débats du 20 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 19 décembre 1922. Baisser le chapitre 49, (constructions neuves-matières) de à 69,4 millions à 63,6 ; réduire le chapitre 50, (constructions

Sachant les arsenaux dans des difficultés de gestion, la Commission de la Marine militaire, par l'entremise de son président Pierre Dupuy, demanda d'introduire les modes de gestion et de production des entreprises industrielles¹, ce en quoi elle fut soutenue par ceux qui ne voyaient plus que ce moyen pour sauver les arsenaux, comme le communiste Cornavin², Balanant³ ou Jean Locquin qui préconisa des méthodes de gestion, de comptabilité et de production plus rationnelles⁴. Locquin comprenait que l'Etat essayait de secourir certains chantiers privés qui étaient dans une mauvaise situation économique, mais voulait juste les voir passer après les arsenaux⁵. Les plus radicaux étaient André Marty⁶, Albert Fournier⁷ et Georges Beaugrand, mandatés par le groupe communiste⁸ et Goude. Ce dernier ne voulut pas entendre parler de ces solutions et surenchérit en demandant de nationaliser les chantiers privés⁹ et le « syndicat privé chargé de la répartition des commandes »¹⁰. Balanant réclama même des poursuites contre ces grands industriels fournisseurs de la Marine, « fraudeurs du fisc » qui « dissimulaient leurs bénéfices de guerre sous n'importe quel artifice que ce fût »¹¹.

neuves par l'industrie) de 127,3 millions à 116,7 et réduire le budget du chapitre 51, (torpilles et mines) de 25,9 millions à 20,9.

¹ J.O.R.F/Débats du 7 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 6 mars 1923.

² J.O.R.F/Débats du 7 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 6 décembre 1924.

³ *Ibid.*, Souhaitant réorganiser la structure interne et leur mode de travail des arsenaux, il demanda à ce que le préfet maritime et la hiérarchie militaire, aucunement compétente pour faire de la gestion industrielle massive se vissent retirer le pouvoir sur l'usine, qui sera remis à un administrateur civile, pour lui « accorder une autonomie non seulement financière » sans « la tutelle militaire dont ils souffrent et qui les étouffe ».

⁴ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922. Cela consistait pour lui en l'établissement des bilans annuels, la détermination minutieuse des prix de revient, « l'autonomie financière » pour rendre « compte des pertes et des bénéfices réels », et l'« introduction du système Taylor dans ce qu'il a de bon ».

⁵ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922.

⁶ *Ibid.*, Il voulait que le gouvernement démantelât le cuirassé *Béarn* en cours de transformation en porte-avions. Il trouvait le prix de l'opération, de 140 millions excessif « pour la Société des forges et chantiers de la Méditerranée, dont le conseil d'administration comprend les amiraux ».

⁷ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1927. Discussion du budget général de l'exercice 1928. Avocat natif de Paris, il fit souche dans le Var et y défend des syndicalistes et des communistes de l'arsenal de Toulon et de l'établissement de torpilles de Saint-Tropez. Il rappela tous les problèmes qu'a rencontré la marine avec « les sociétés privées toutes puissantes, parce que très riches » et demanda à la commission des marchés d'examiner les raisons des retards de groupes électrogènes Sulzer en septembre 1927, ceux des moteurs Schneider du sous-marin *Saphir*, malgré le million payé d'avance, ceux des moteurs torpilles de l'usine de la Chaléassière et ceux des tubes lance-torpilles de la SCB.

⁸ J.O.R.F/Débats du 1^{er} mars 1932. Séance de la Chambre des députés du 29 février 1932. Discussion du budget. Il se montra violent à leur égard des chantiers affirmant, que ces « requins de l'industrie privée, comme ceux de Nantes et de Penhoët, qui font construire leurs bateaux de la marine marchande en Angleterre, pour gagner 30% sur les prix des chantiers de construction, aidés officiellement par les représentants des syndicats confédérés de la région, ainsi que par l'élus socialiste Blancho », ont le culot de venir réclamer en plus des commandes de bateaux de guerre à un ministre de la marine, « qui les leur laisse espérer ».

⁹ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 1^{er} mars 1932. Séance de la Chambre des députés du 29 février 1932. Discussion du budget.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 3 juin 1921. 1^{ère} Séance de la Chambre des députés du 2 juin 1921. Interpellation sur des modalités qui modifieraient la circulaire du 14 mai 1921.

Semblant assez unis dans la défense des arsenaux comme ils le furent dans le rejet des crédits pour le programme, les communistes avaient une faille dans leur tactique car la première ne pouvait exister que par les votes de ces dits crédits. Dans les débats du programme naval, les ministres comme Georges Leygues, en 1935, en profitèrent pour les mettre à mal face à l'opinion des ouvriers. Par un véritable chantage, il rappela à Goude qui refusait de voter les crédits tout en se plaignant de la réduction des effectifs ouvriers de Brest de 34 000 à 27 000¹, que s'il n'accordait pas les crédits, cela provoquerait les licenciements de 3600 ouvriers des arsenaux car la coque du cuirassé de 35 000 t devait être faite à Brest et son artillerie à Ruelle, faisant que « la partie qui pourrait en aller aux profits privés des industriels se trouvera singulièrement réduite »².

Ces mêmes parlementaires se mobilisèrent, à nouveau, lorsqu'il fut question de défendre les arsenaux et établissements de la Marine menacés de fermeture. Ils prétextèrent qu'il s'agissait d'un matériel qui avait coûté cher à acheter et que les conséquences sociales d'une fermeture seraient tout simplement désastreuses pour les localités en question. On retrouva les députés Emile Goude et Louis Nail³.

Guérigny, établissement encore très menacé, reçut, spécialement, davantage de soutiens avec les députés Balanant et le socialiste des Bouches-du-Rhône, Fernand Bouisson⁴. Il n'empêche que les forges de la Chaussade avaient surtout mobilisé l'ensemble des députés de la Nièvre pour protester à la Chambre contre le ministre et les commissions. Le 8 mars 1923, le socialiste et membre de la Commission de la Marine militaire, Jean Locquin, déposa même un amendement⁵ qu'il réitéra le lendemain, cette fois ci avec ses deux collègues de la Nièvre, le radical de gauche, André Renard⁶ et le radical-socialiste, Emile Bourquier. Tous les trois voulaient modifier l'article 5 du projet de loi, portant fixation et affectation des établissements

¹ J.O.R.F/Débats du 21 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

² J.O.R.F/Débats du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier de la tranche 1935 du programme naval.

³ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine.

⁴ *Ibid.*

⁵ J.O.R.F/Débats du 9 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 8 mars 1923. Il voulait bloquer l'abandon de Guérigny, avant d'avoir ratifié les accords de Washington, alors que les Anglo-Saxons, le Japon et l'Italie de Mussolini commençaient des constructions importantes. La marine du Duce devant achever en 1925 deux croiseurs légers, 11 torpilleurs, trois contre torpilleurs et quatre sous-marins en plus du dernier programme de nouvelles constructions du chef fasciste

⁶ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921. Le député Renard avait affirmé que cette fermeture était voulue et influencée par les grands maîtres de forges concurrents de l'usine d'Etat, qui lui vouaient une haine réelle, car elle permettait à la marine de contrôler leurs prix et produisait des chaînes meilleures que les leurs.

industriels de la Marine militaire, qui intéressait précisément le transport de l'atelier de fabrication de chaînes Guérigny vers d'autres établissements¹. Ils réussirent même à convaincre le député Pierre Dupuy, président de la Commission de la Marine qui n'était pas spécialement ravi du transfert vers Indret : « Il est toujours très fâcheux de priver une région d'une industrie séculaire » affirmait-il². Certains au sein de la Direction centrale des constructions navales plaidaient pour la conservation de Guérigny car la qualité de sa production chaînière ne se rencontrait nulle part ailleurs en France et que durant la guerre, elle démontra des capacités de production excellentes. C'est ce qui sauva l'établissement, finalement, puisque l'amendement voté par la chambre, le 13 mars 1923, prescrivait d'y maintenir la fabrication des chaînes jusqu'à ce qu'on ait trouvé un concessionnaire pour l'acquérir et que le ministre Dumesnil renonça à la fermeture, le 7 avril 1925³. Les ingénieurs du génie maritime étaient également partisans du maintien, à Lorient, des constructions neuves que Chappedelaine voulait supprimer aussi⁴.

Les parlementaires firent un effort, au moins égal, pour secourir l'arsenal de Rochefort, clairement visé par les commissions et le ministre. Là encore, on retrouva en première ligne les députés locaux, les socialistes et communistes, défenseurs spécialisés du monde ouvrier, et, *a fortiori*, des travailleurs d'Etat. On compta parmi eux les députés socialistes Goude⁵ et Locquin⁶ et le républicain centriste du Var, Henri Aiguier, qui ne voulait pas voir s'évaporer cette concentration d'ingénieurs et d'ouvriers hautement qualifiés⁷. Le gros des troupes se composait des élus de la Charente-Inférieure qui se levèrent, unanimement, sans distinction de parti, en 1921 et 1922, et utilisèrent tous les arguments stratégiques, économiques et sociaux pour dissuader le gouvernement. Il y avait parmi eux le député bonapartiste Pierre Taittinger⁸ et

¹ J.O.R.F./Débats du 10 mars 1923. Séance de la Chambre de députés du 9 mars 1923. Le député Renard insista sur la supériorité de la main d'œuvre de l'établissement dont le savoir-faire et l'acier spécial lui donnait la meilleure qualité des chaînes sur le marché.

² *Ibid.*, Pour lui Guérigny avait plus d'avantages industriels, comme la proximité du charbon et de l'acier alors que la basse Loire en est dépourvue, avec des salaires identiques dans l'établissement bourguignon.

³ SHD 1BB 8 1. Note sur l'établissement de Guérigny. 17 février 1926.

⁴ SHD 1BB 8 1. Note de juin 1926 de la direction centrale des constructions navales, relative à la de la situation de l'arsenal de Lorient.

⁵ J.O.R.F./Débats du 7 décembre 1921. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 6 décembre 1921.

⁶ J.O.R.F./Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922. Il rappela que la fermeture programmée touchera 800 ouvriers et leurs familles soit de 8000 à 10.000 habitants.

⁷ J.O.R.F./Débats du 9 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 8 novembre 1922.

⁸ J.O.R.F./Débats du 26 octobre 1922. Séance de la Chambre des députés du 25 octobre 1922. Il réclama de retarder le licenciement des 700 ou 800 ouvriers car Rochefort protégeait Bordeaux et l'estuaire de la Gironde, et pour éviter « une strangulation lente » qui ruinera le commerce, et l'industrie de sa « population laborieuse » sans apporter les 6,75 millions d'économies escomptés par M. de Chappedelaine et la commission des finances.

le sénateur radical-socialiste, Gustave Perreau¹. Celui qui fit la plus forte impression était le centriste Octave Lauraine qui s'opposa, dès le début², au projet et profita de ses deux mandats successifs de député puis de sénateur³ pour faire entendre, non seulement son refus violent de voir disparaître Rochefort mais aussi Guérigny, Bizerte, diminuer Cherbourg et spécialiser Lorient et Toulon⁴. Il usa des mêmes arguments, à la limite de la diffamation, chers à Paul Denise⁵, Cornavin, Balanant⁶ et Goude⁷. Il déposa, sans succès, un amendement avec Lamy le 6 mars 1923 pour supprimer l'article 3 de la loi sur les arsenaux⁸. L'article 5 sur Guérigny fut aussi adopté malgré l'amendement de Renard, Locquin, Bourgier⁹ puis de Locquemin¹⁰.

Les autres arsenaux, non inclus dans le projet de réforme de 1923, ne furent défendus que très rarement et de façon préventive par leurs élus quelques peu inquiets. Les députés du Morbihan, le conservateur et capitaine de frégate, Alphonse Sevène¹¹ et le socialiste Louis L'Heveder mirent en garde contre une éventuelle fermeture de l'arsenal de Lorient¹² et le député Le Moigne et « ses collègues de la Manche » demandèrent à ce que soit conservé

¹ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1925. Séance du Sénat du 3 avril 1925. Suite de la discussion: 1° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1925; 2° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des recettes pour l'exercice 1925. Il rappela l'outillage de premier plan de l'arsenal et affirma que la Charente est navigable par des cuirassés de 120 m de long, contrairement à l'idée la plus répandue.

² J.O.R.F/Débats du 7 décembre 1921. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du 6 décembre 1921.

³ J.O.R.F/Débats du 17 avril 1926. Séance du Sénat du 16 avril 1926. Budget du ministère de la marine de l'exercice 1926.

⁴ J.O.R.F/Débats du 9 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 8 novembre 1922. Ce centriste modéré modifia ses manières pour parler plus violemment contre ce qu'il considérait comme une catastrophe pour les ouvriers et les régions. Il eut des paroles que le plus fanatique des communistes n'aurait guère renié, accusant le gouvernement de travailler, à dessein, pour livrer des centaines de millions de matériel « à des prix infimes » aux industries privées et réclama que le ministre cessât toute commandes aux chantiers privés, afin qu'ils fassent faillite et qu'il puisse, lui-même incorporer les ouvriers au chômage dans les arsenaux.

⁵ J.O.R.F/Débats du 20 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 19 décembre 1922. Il accusa le ministre Raiberti qui voulut confier les sous-marins aux chantiers privés, d'ourdir en secret, une stratégie pour faire disparaître les arsenaux à terme.

⁶ J.O.R.F/Débats du 7 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 6 décembre 1924. Il accusa le ministre de favoriser « Le consortium » qui a pris de lui-même « les mesures nécessaires pour distribuer d'avance les commandes ».

⁷ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923. Il réfuta l'idée que la répartition des commandes ressortisse de la volonté du gouvernement, prétendant que les industries se les partageaient à leur guise.

⁸ J.O.R.F/Débats du 7 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 6 mars 1923. Ils furent rejetés par deux fois. Respectivement à 399 voix contre 168 et à 390 voix contre 185.

⁹ J.O.R.F/Débats du 10 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 9 mars 1923.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 9 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 8 mars 1923. A 390 voix contre 178.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921. Il est contre l'amointrissement ou la suppression du rôle de port de Lorient, car c'est dans ces alentours que se recrutent les sous-officiers de la meilleure qualité.

¹² J.O.R.F/Débats du 19 février 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 février 1931. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932

particulièrement le rôle spécialisé de Cherbourg de construction de sous-marins¹, et refusèrent de le voir réduit à l'état de point d'appui de la flotte². Plus accessoirement, les députés Edouard Soulier, de l'Action républicaine et sociale, (rapporteur général des accords de Washington), Emile Morinaud et l'amiral Guépratte réclamèrent, sans succès, un atelier de constructions neuves à Bizerte³. Ce mouvement de défense des arsenaux fut soutenu par la presse, publiée et lue par les fonctionnaires. Dans le périodique, *L'Etat moderne*, on n'hésita pas à considérer que les volontés de fermeture étaient des tentatives d'éliminer les régulateurs des prix⁴.

b. Les libéraux partisans de l'industrie privée

Face à ces défenseurs du système des arsenaux, un nombre non négligeable de parlementaires s'engagèrent contre ces structures, qui à leurs yeux, étaient archaïques. Charles Chaumet qui fut ministre de la Marine, en 1917, et qui voulait supprimer les fonctions industrielles « parasitaires »⁵ de Rochefort et de Lorient ne put le faire pendant le conflit⁶. Après la guerre, il continua à professer le soutien à l'industrie privée contre la « bureaucratie routinière »⁷. Contrairement à ceux qui voulurent mener pareille bataille, après la fermeture de la fonderie de Nevers, ces nouveaux adversaires des arsenaux connurent une belle réussite. Profitant d'une conjoncture très favorable à leurs projets, de la pression continue de la Commission des finances et de l'arrivée au ministère de la Marine d'un chef de leur avis, ils eurent gain de cause. Pour faire des économies⁸ en 1924, un groupe de 12 sénateurs, dont MM. Lémery, de Kerguézec et le comte de Blois⁹, déposèrent une proposition de loi pour ne

¹ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921.

² J.O.R.F/Débats du 8 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 7 mars 1923.

³ *Ibid.*, Le ministre Raiberti s'il rappela que le port tunisien était et restait la « grande base navale dans l'Afrique du Nord. C'est la clef du passage entre le bassin occidental et le bassin oriental de la Méditerranée [...] un des sommets du triangle stratégique Bizerte-Toulon-Oran », ne pouvait pas construire de bateaux car l'Afrique du Nord, est dépourvue de charbon et d'industrie, aurait de « grands frais ».

⁴ E.-J. Vergos, « Les arsenaux de la Marine dans l'exécution du programme naval », *L'Etat moderne : organe de la collaboration des contribuables, des fonctionnaires et du Parlement*. 1^{er} Année N°I. 1928, p55.

⁵ Charles Chaumet, *La crise navale*. 1909, Librairie Militaire R. Chapelot et Cie, Paris, p1.

⁶ *Id.*, p206.

⁷ Louis Polac, *Notre commerce extérieur d'après-guerre*. 1917, H. Dunod et E. Pinat, Paris, pVII, Préface de Charles Chaumet.

⁸ *Annexe au procès-verbal de la deuxième séance du 15 avril 1926*. N°244. Sénat. Année 1926. Session ordinaire, p4-5.

⁹ *Ibid.*, Proposition de loi portant fixation et affectation des établissements industriels de la Marine militaire dans la métropole et l'Afrique du Nord par voie de concentration de ces établissements sur les points du territoire stratégiquement nécessaire à l'utilisation de la flotte. Elle est présentée par MM. Henry Lémery, Louis Brindeaux, Martin-Binachon, Fenoux, de Kerguézec, Servain, Albert Mahieu, Farjon, Le Troadec, Le Hars, Bergeon, Lancien, le comte de Blois).

maintenir que deux arsenaux : Brest et Toulon, que deux points d'appui, Cherbourg et Bizerte et que deux établissements, Indret et Ruelle¹. Evidemment, elle fut rejetée².

Si certains voulaient réformer le mode de fonctionnement des arsenaux comme le sénateur libéral-conservateur et chef d'entreprise lyonnais, Jean Coignet qui souhaitait qu'en « chef d'industrie »³, le ministre puisse envoyer unilatéralement des ouvriers entre les arsenaux, là où leur présence serait la mieux allouée pour les travaux neufs du moment⁴, d'autres étaient beaucoup plus radicaux, en demandant des fermetures immédiates. On passa vite aux demandes de suppression des arsenaux pour des raisons d'économie, de la part de plusieurs députés. Cela arriva avec Marcel Haber⁵, puis avec le républicain centriste Emmanuel Brousse⁶, le radical-socialiste désormais affilié au centre-droit Edouard Bussat qui voulait qu'il n'en réchappa pas un seul⁷ et le rapporteur Gustave de Kerguézec qui réclama une réduction de leur nombre⁸. En 1922, la Commission des finances et particulièrement son président, M. Dariac, demanda directement au ministre « la suppression de certains services » pour régler le déficit⁹.

Leurs cibles favorites étaient Rochefort, Guérigny et dans une moindre mesure Lorient, parfois avec des divergences et des concurrences sur les priorités. Ce camp avait un meneur en la personne du député des Côtes-du-Nord et rapporteur, le comte Louis de Chappedelaine¹⁰, qui voulait faire fermer Rochefort et Guérigny, mais au contraire agrandir Lorient, ne garder Cherbourg que pour procéder à des démolitions¹¹ et qu'on commençât déjà à leur retirer leurs travaux¹². Le député de centre-droit de Charente-Inférieure, Clément-Gabriel Villeneau, avait

¹ *Annexe au procès-verbal de la deuxième séance du 15 avril 1926*. N°244. Sénat. Année 1926. Session ordinaire, p5.

² R. V, *op. cit.*, p162.

³ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1925. Séance du Sénat du 8 juillet 1925. Adoption d'un projet de loi relatif à la 2^{ème} tranche du programme naval.

⁴ *Ibid.*

⁵ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921.

⁶ J.O.R.F/Débats du 9 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 8 novembre 1922.

⁷ J.O.R.F/Débats du 7 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 6 décembre 1924.

⁸ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. 2^{ème} Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine.

⁹ SHD 1BB 8 1. Lettre du président de la commission des finances M. Dariac du 22 juin 1922 pour le ministre de la Marine.

¹⁰ Il était très lié à la marine et aux milieux conservateurs bretons. Il était le fils de l'officier de marine Edouard-Joseph-Marie de Chappedelaine et d'une Bouays de Couës bouc, famille qui eut l'honneur de compter le général chouan, Alexis de Couës bouc.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921.

¹² J.O.R.F/Débats du 4 juin 1921. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du vendredi 3 juin 1921.

les mêmes projets pour Guérigny et Rochefort mais, en plus, souhaitait abandonner Lorient en entier et les constructions neuves à Cherbourg et à Toulon¹.

Certains n'étaient pas nécessairement des ennemis des arsenaux, mais voulaient juste que les intérêts des industries privées soient également défendus, comme les députés Pierre Dupuy², le marquis Jules-Albert de Dion³, Edouard Bussat⁴, Emile Morinaud⁵ ou le libéral-conservateur de Seine-Inférieure, Georges Ancel⁶. En 1922, le sénateur Brindeau, comme plusieurs de ses collègues, a défendu l'existence de l'industrie des constructions navales comme outil indispensable à la Marine, en cas de conflits lorsque les arsenaux sont surchargés par les travaux d'armement⁷. Etant souvent élus des circonscriptions concernées, ils s'impliquaient dans des cas particuliers. En 1924, le député radical-socialiste Auguste Girard, se réclamant aussi des autres élus des Bouches-du-Rhône, à savoir, le sénateur radical-socialiste Louis Pasquet et les députés Victor Jean et Félix Gouin, vint littéralement quémander des commandes de navires de guerre au ministre de la Marine pour les « chantiers de constructions navales de Port-de-Bouc » dont les ouvriers étaient au « chômage prolongé »⁸. Il ne réussit à obtenir du ministre Jacques-Louis Dumesnil qu'une mission de réparation confiée par Toulon⁹.

Conformément à cette attitude, d'autres se mirent en avant pour faire échouer des amendements ou des projets destinés à réserver la production des navires de guerre aux arsenaux. Jean Le Cour Grandmaison le réussit bien, en 1921, en s'opposant à l'amendement des communistes Balanant ou Paul Denise¹⁰.

¹ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921.

² J.O.R.F/Débats du 25 février 1921. 1^{ère} séance de la Chambre de députés du mardi 24 février 1921.

³ J.O.R.F/Débats du 9 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 8 mars 1923.

⁴ J.O.R.F/Débats du 19 février 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 février 1931. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932. Il demanda, en plus de l'appel aux arsenaux, de faire travailler « les chantiers français [qui] se sont organisé en un Consortium national de constructions navales avec le conseiller d'Etat Rousseau comme président, et l'ingénieur général du génie maritime, Roland Boris comme administrateur délégué ».

⁵ J.O.R.F/Débats du 16 janvier 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 janvier 1929. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier d'unités comprises dans la 2^{ème} tranche du programme naval.

⁶ J.O.R.F/Débats du 11 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 10 juin 1921. Il insista sur le seul de leurs ouvriers, dont le travail vaut d'être défendu à l'égal de celui des ouvriers des arsenaux.

⁷ J.O.R.F/Débats du 25 mars 1922. Séance du Sénat du 26 mars 1922. Intervention de M. Brindeau.

⁸ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambres des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 25 février 1921. 1^{ère} séance de la Chambre de députés du mardi 24 février 1921. Finalement l'amendement pour favoriser les arsenaux a été repoussé à 405 voix contre 141.

c. *La fermeture de Rochefort et l'amoindrissement de Lorient et Guérigny*

Mais leur succès venait des ministres de la Marine, eux-mêmes, qui firent le choix des économies plutôt que celui du rôle traditionnel qui fut le leur, celui du patron paternaliste. Les premiers ministres de la Marine d'après-guerre hésitèrent sur le cap à suivre. Adolphe Landry, s'appuyant sur « l'avis unanime du conseil supérieur de la marine [...] partagé par la commission des finances » décida de céder Lorient, Rochefort et Guérigny, après un vote du Parlement¹. Cependant, son successeur, Gabriel Guist'hau se montra beaucoup plus équilibré, voulant respecter une stricte et saine concurrence entre les arsenaux et les chantiers privés², y compris dans ses aspects négatifs pour les ouvriers, avec le partage des faibles travaux qui restaient en 1921³.

Mais dès que les ministres suivants voulurent relancer les constructions avec un vrai programme, il devint obligatoire, pour eux, de faire un choix que rendaient nécessaire les difficultés financières de l'Etat. Il fallait sacrifier des frais courants sur l'autel de la nouvelle flotte renaissante. Ce choix historique, le ministre Raiberti le fit et s'y tint avec force. Ses objectifs étaient clairs : fermer les rares activités qui restaient à Guérigny⁴ et Rochefort et réduire drastiquement les effectifs ouvriers. Guérigny, ne devant plus recevoir de commande de plaques de blindage car la France ne pouvait plus construire de cuirassé, il voulut transférer sa chaînerie à Indret⁵ dans deux ans ou la faire exploiter par un éventuel cessionnaire s'il se faisait connaître avant ce terme⁶. Il ne s'arrêta pas là, cherchant à accentuer les constructions aéronautiques navales et, donc, dégager encore plus de crédits par une restructuration radicale, en conformité avec l'avis du Conseil supérieur de la Marine. Il affirma qu'il garderait « deux ports de 1^{re} classe : Brest et Toulon » et « deux bases navales, Cherbourg et Bizerte », chacun dans un théâtre d'opérations de l'Océan et de la Méditerranée⁷, tous gérés par une nouvelle « comptabilité à forme industrielle »⁸. Il trouvait dans l'industrie privée un intérêt tiré des

¹ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine.

² J.O.R.F/Débats du 25 février 1921. 1^{ère} séance de la Chambre de députés du mardi 24 février 1921.

³ J.O.R.F/Débats du 3 juin 1921. 1^{ère} Séance de la Chambre des députés du 2 juin 1921. Interpellation sur des modalités qui modifieraient la circulaire du 14 mai 1921.

⁴ J.O.R.F/Débats du 10 mars 1923. Séance de la Chambre de députés du 9 mars 1923. Seulement des fabrications annexes de river, de boulons et de pièces de forge et l'atelier de fer puddlé. Il devra disparaître dès que les expériences en cours permettront de lui substituer l'acier doux.

⁵ J.O.R.F/Débats du 9 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 8 mars 1923.

⁶ J.O.R.F/Débats du 10 mars 1923. Séance de la Chambre de députés du 9 mars 1923. A cette occasion, M. de Chappedelaine, démontrant que cette suppression apporterait 12,5 millions de Fr. à la marine, reprocha au ministre de s'adoucir en ne fermant pas tout, tout de suite.

⁷ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922.

⁸ *Ibid.*

leçons de la guerre : sa complète disponibilité en temps de guerre, ce que n'offraient pas les arsenaux¹.

Terminant avec les installations, il s'occupa de la main-d'œuvre demandant à abaisser le nombre total d'ouvriers à 20 000. En neuf mois, il a réussi à les faire passer de 31 950, au 1^{er} janvier 1922 à 28 000, au 1^{er} octobre², mais sans avoir la répartition qui lui donnât satisfaction³. Il pensait pouvoir résoudre ce problème grâce au décret du 1^{er} avril 1920 qui donnait un nouveau statut au personnel ouvrier, avec de nouveaux pouvoirs pour les directeurs des constructions navales, en matière d'admission, de congédiement et de fixation de salaires. Ayant bien construit sa pensée, il eut raison de ses opposants puisque le projet de loi fut adopté à plus des deux tiers des voix des députés⁴. Malgré son retour sur les bancs du Sénat, Raiberti, devenant rapporteur du budget de la Marine, avait maintenu ce cap de réforme de la Marine et de suppression des arsenaux inutiles pour, disait-il, « que la vieille marine s'efface progressivement et disparaisse pour faire place à la jeune marine, qui est née et qui veut grandir »⁵.

Son successeur Jacques-Louis Dumesnil, lui, s'il montra plus de mansuétude pour Lorient, choisit de comprimer certaines de ses activités pour en faire « un établissement spécialisé » dans les constructions neuves. En revanche, Rochefort n'entra pas dans ses bonnes grâces. Il ne voulait pas le maintenir comme arsenal, mais seulement et temporairement comme « établissement de fabrication » et régulateur du prix des mines car l'industrie privée n'en produisait pas encore assez⁶. Cependant, cette lutte des ministres contre le système des arsenaux n'était pas inconditionnelle puisqu'une fois la loi de 1923 votée, même ses soutiens ne voulurent pas aller plus en avant. Dumesnil assura qu'il n'y aurait plus de fermetures pour sauver « ce moyen de production d'Etat » de « certains appétits de l'industrie privée »⁷. Même la Direction centrale des constructions navales n'était pas monolithique. Certains y soutenaient le rapport de M. de Chappedelaine et le projet de loi du ministre Raiberti pour la fermeture de

¹ *Ibid.*

² *Ibid.*

³ *Ibid.*, Il manquerait donc 446 ouvriers à Brest, 694 à Toulon, 495 à Indret, 215 à Ruelle, soit au total, 1 850 ouvriers avec quand même un excédent total de 3 850 ouvriers qui ne peuvent pas être normalement utilisés.

⁴ *Ibid.*, A 401 voix contre 182.

⁵ J.O.R.F/Débats du 17 avril 1926. Séance du Sénat du 16 avril 1926. Budget du ministère de la marine de l'exercice 1926.

⁶ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1925. Séance du Sénat du 3 avril 1925. Suite de la discussion: 1° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1925; 2° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des recettes pour l'exercice 1925.

⁷ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925.

Rochefort. Ils critiquèrent beaucoup le ministre Dumesnil et son projet, de 1925, de laisser à Rochefort la construction de mines et grenades. Au contraire, ils voyaient dans cette fermeture l'occasion de concentrer cette fabrication à Toulon, avec les torpilles¹.

Dans cette perspective d'économies, certains au sein même de la Marine considéraient qu'il fallait une diminution du nombre de ports et d'établissements de la Marine. C'était le cas du vice-amiral Schwerer qui considérait les arsenaux comme une « végétation parasitaire, d'ordre purement électoral »². Le contre-amiral Daveluy considérait, au sortir de la guerre, qu'il ne fallait conserver comme arsenaux maritimes que Brest et Toulon et réduire Bizerte et Cherbourg au rôle de point d'appui. Lorient serait uniquement affecté aux constructions neuves et Rochefort au matériel d'artillerie³. Ainsi, les réformes des années 1920 que voulait Georges Leygues consistaient à débarrasser la Marine des « adhérences parasitaires qui alourdisaient sa marche », dont l'abandon et la spécialisation de Rochefort, furent soutenus par les corps des officiers.

Trois décrets du 10 septembre 1926 mirent fin à ces débats en supprimant les préfectures maritimes de Rochefort et de Lorient et en plaçant leurs zones sous l'autorité du préfet maritime de Brest. Concrètement on laissa à l'arsenal de Lorient les constructions neuves, le premier armement et les essais des bâtiments ; on supprima définitivement l'arsenal de Rochefort⁴ et on maintint la partie de l'établissement de Guérigny qui était connue sous le nom de Vieux Guérigny. Son outillage et ses approvisionnements furent transférés à Villemenant (Brest) et ses bâtiments et terrains remis à l'administration du Domaine⁵. Grâce à tout cela, 17,3 millions de Fr furent économisés⁶. Ces questions occupèrent tellement les discussions et débats parlementaires qu'en 1931 le ministre Charles Dumont ne voulait même plus aborder ce sujet afin d'éviter « une grande polémique sur les arsenaux », préférant seulement tenter une spécialisation⁷. Les autres ministres, une fois ces deux questions réglées, conservèrent cette nouvelle structure jusqu'à la guerre.

¹ SHD 1BB 8 1. Note de juin 1926 de la direction centrale des constructions navales.

² Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : La marine française », *Almanach de l'Action française pour l'année 1925*. MCMXXV, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p60.

³ Contre-amiral Daveluy. *Les Enseignements maritimes de la guerre anti-germanique*. Paris, 1919, Augustin Challamel Ed, p143.

⁴ SHD 1BB 8 1.

⁵ SHD 1BB 8 1. Ministère de la Marine. III. Établissement de Guérigny.

⁶ SHD 1BB 8 1. Ministère de la Marine. Tableau récapitulatif des économies qui résulteront de l'application à la marine des décrets du 10 septembre 1926 sur les économies.

⁷ J.O.R.F./Débats du 19 février 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 février 1931. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932

4. L'enjeu sécuritaire : Entre mouvements ouvriers et contre-espionnage

a. Les revendications économiques et le salaire national unifié

Les mêmes députés qui défendaient les arsenaux se firent les représentants des intérêts ouvriers de la Marine et de leurs syndicats dans la Chambre¹. Les principales revendications qu'ils portèrent étaient liées aux salaires. Beaucoup en réclamaient les augmentations, comme le député radical de gauche du Morbihan, Marcel Charrier², le député communiste Georges Beaugrand³, Goude⁴ et Balanant qui demandèrent au ministre d'abroger une circulaire du 14 mai 1921 qui diminuait de « 3 Fr. 50 ou 4 Fr. de salaire par jour à tous les ouvriers des arsenaux »⁵. Au-delà des simples augmentations, les députés revendiquèrent pour les ouvriers un nouveau statut avec un nouveau salaire. En novembre 1927, lorsque 2500 ouvriers de l'arsenal de Lorient et leurs camarades de Toulon, défilèrent pour réclamer le salaire national⁶, le très actif député communiste André Marty les défendit, à la Chambre et dans la presse, s'en prenant nommément au ministre Leygues⁷.

Dans le combat pour un salaire national unifié, les socialistes et les communistes n'étaient pas les seuls puisqu'en 1929, le député libéral-conservateur du Finistère Jean Jadé en demanda l'instauration⁸, mais eux seuls poursuivirent l'effort de façon continue. Si Pierre Renaudel⁹, Balanant et Renard réclamèrent « un régime nouveau » qui intéressât les ouvriers davantage à la production¹⁰, c'est-à-dire un salaire national et des primes ; Georges Beaugrand et Goude ont été ceux qui le firent avec le plus de force et collaborèrent le plus directement

¹ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925. Cornavin et Goude, il reprocha au ministre de ne pas recevoir les « syndicats unitaires des ouvriers des arsenaux de la marine » alors qu'ils sont légaux.

² J.O.R.F/Débats du 16 novembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 15 novembre 1929. Discussion du projet de loi ouvrant des crédits sur l'exercice 1929. Il présenta un certain nombre de revendications émanant des agents techniques du polygone de Gâvres au sous-secrétaire d'Etat de la marine militaire, chargé du personnel civil des établissements de la marine.

³ J.O.R.F/Débats du 22 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 21 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930. Il affirma qu'ils n'avaient pas augmenté depuis 1928.

⁴ J.O.R.F/Débats du 3 juin 1921. 1^{ère} Séance de la Chambre des députés du 2 juin 1921. Interpellation sur des modalités qui modifieraient la circulaire du 14 mai 1921. Il s'exprima en accord avec le syndicat des travailleurs réunis de l'arsenal de Brest.

⁵ *Ibid.*

⁶ *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Mercredi 23 novembre 1927.

⁷ André Marty, « Le bluff de la Leygues démasqué », *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Lundi 21 novembre 1927, p2.

⁸ J.O.R.F/Débats du 22 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 21 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

⁹ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1927. Discussion du budget général de l'exercice 1928.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1921.

avec les syndicats. Beaugrand, en plus d'avoir des réclamations excessives et irréalisables¹, a été le plus dur avec le ministère qu'il jugeait abuseur et malhonnête. Il se rangea du côté des syndicats unitaires et de la fédération unitaire des établissements de l'Etat², dont il défendait le point de vue contre l'hostilité des préfets maritimes³. Goude, soutenu par le député républicain-socialiste du Var, Victor Brémont, demanda à remplacer le principe du salaire régional, légué par la guerre, par un salaire minimum en plus d'un « rappel de 100 Fr. par mois »⁴. En plus de demander le rétablissement de la journée de huit heures⁵, il se fit le portevoix du syndicat confédéré des ouvriers de l'arsenal de Brest et de son président Charles Berthelot dont il reçut une lettre⁶. Plus conciliant que son ami vis-à-vis du ministère, il trouva l'écoute attentive et sympathique des cabinets, civil et militaire du ministre de la Marine⁷.

Car en effet, si le ministère était assez rigide sur les questions de crédits, il a bel et bien tenté d'améliorer la situation pécuniaire de ses ouvriers. En 1924, le département confia la question du salaire national à « des commissions locales de salaires » et à « la commission mixte consultative du travail »⁸. De plus, et « sans surenchère », comme l'affirma le ministre Leygues, depuis janvier 1926, les crédits des salaires avaient augmenté de 75 millions de Fr. par an, passant de 130 millions à 200 millions⁹. La plupart des députés reconnurent la véracité de cet effort, mais les communistes Gaston Cornavin et Georges Beaugrand s'y refusèrent. L'un réclama un vrai et solide engagement devant la représentation nationale¹⁰, autre que le renvoi à des commissions ou des rappels historiques et l'autre rejeta les commissions locales des salaires, comme simple « moyen de les duper »¹¹. Effectivement, au-delà du réel et

¹ J.O.R.F/Débats du 22 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 21 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930. Il voulait l'application immédiate de la journée de sept heures, la semaine anglaise de quarante heures, avec maintien du salaire de quarante-huit heures et « pas un seul licenciement parmi les ouvriers ».

² *Ibid.*

³ J.O.R.F/Débats du 1^{er} mars 1932. Séance de la Chambre des députés du 29 février 1932. Discussion du budget.

⁴ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925. Selon lui, dans la plus part des cas il n'y aucun élément de comparaison, sauf entre Toulon et les chantiers des FCM à Toulon ; situation qui provoque le départ des meilleurs ouvriers spécialisés de Bret pour les usines privées.

⁵ J.O.R.F/Débats du 4 juin 1921. 1^{ère} séance de la Chambre des députés du vendredi 3 juin 1921.

⁶ J.O.R.F/Débats du 17 novembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 16 novembre 1927. Discussion du budget de l'exercice 1928.

⁷ *Ibid.*

⁸ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925.

⁹ J.O.R.F/Débats du 19 novembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 18 novembre 1927. Discussion du budget de l'exercice 1928.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 22 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 21 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

nécessaire labeur de ces commissions, ces dernières furent bien utiles au ministre Leygues car l'échec du processus l'exonérait de toute responsabilité et permettait de gagner un temps précieux. Et c'est bien ce qui arriva puisque la Commission interministérielle qu'il avait nommée, en 1928, vit ses conclusions rejetées par les ouvriers, ce qui provoqua la démission de son président, M. Tardy. Ne reprenant ses travaux que sous la présidence de M. Richard, elle traitait encore les questions de salaire en fin d'année¹.

b. La défense des droits politiques et sociaux des ouvriers

Les autres revendications ouvrières que les députés portaient au-devant de la Chambre n'étaient pas économiques. Elles étaient liées au confort des travailleurs, à leur liberté politique et à leur sécurité. Dans l'après-guerre, ressurgit durablement, dans le débat parlementaire la question de la liberté syndicale dans les arsenaux et des éventuels dangers qu'elle faisait peser sur le travail de construction navale. Comme nous l'avons vu, l'aspect sécuritaire était, depuis la fin de la Commune, une des préoccupations majeures du ministère, mais il n'entraînait pas souvent dans le débat public. Et bien là, ce sont encore les députés communistes qui l'y firent pénétrer.

La doctrine du parti communiste était clairement affichée, par Goude, et tout à fait conforme à l'idéologie marxiste-léniniste : la Marine comme l'armée « sont des armes de classe » puisqu'elles obéissent au gouvernement, émanation et outil de la classe bourgeoise qui contrôle l'appareil d'Etat. Leur mission était donc, selon lui, autant de lutter à l'extérieur pour les visées impérialistes du capital qu'à l'intérieur, « le cas échéant, contre les travailleurs de France »². Cela a été un des arguments qui ont poussé le groupe communiste à ne pas accorder les crédits et, particulièrement, les crédits secrets que Goude rejeta car ils étaient utilisés pour la surveillance des organisations ouvrières et communistes dans les arsenaux et en dehors³. Le député Pierre Renaudel alla même jusqu'à provoquer un incident à la Chambre pour soutenir « les manifestations révolutionnaires des ouvriers, unis par-dessus les tendances »⁴.

Même chez les modérés, comme le sénateur radical-socialiste martiniquais Henry Lémery, on demanda à ce que les ateliers soient séparés des arsenaux pour ne pas les

¹ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1927. Discussion du budget général de l'exercice 1928.

² J.O.R.F/Débats du 20 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 19 décembre 1922.

³ J.O.R.F/Débats du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923.

⁴ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1927. Discussion du budget général de l'exercice 1928. Il insulta « la majorité cartelliste de la Chambre », pour sa « démagogie », sa « mollesse » et sa « lâcheté » ; ce qui lui valut un rappel à l'ordre.

militariser¹, condition évidente pour que la liberté syndicale puisse s'exercer. Les ministres ne se laissèrent jamais entamer sur la question. Autant qu'ils essayaient d'apporter des améliorations salariales pour éviter les troubles dans les constructions navales, ils se montrèrent intransigeants avec les doctrines subversives au sein des arsenaux et de la Marine, comme Georges Leygues qui, en 1927, qualifia les éventuelles « tentatives révolutionnaires » de « péril » qu'il entendait bien contrer par tous les moyens². Les villes dont la population avait beaucoup grandi durant la guerre, comme Toulon et la Seyne-sur-Mer, furent mises sous étroite surveillance par le ministère de l'intérieur qui y introduisit la police d'État³.

Contre la subversion, le ministre Leygues, qui pensait que le bolchevisme était « un poison subtil et insinuant » à contenir d'urgence⁴, prit des mesures de répression qu'il doubla de propagande. Il demanda au préfet maritime de Brest d'accorder toutes les facilités à Henri Bellamy, le rédacteur en chef du journal de gauche le *Progrès civique*, qui voulait visiter l'arsenal⁵, mais en même temps, à la demande du chef d'état-major général de la Marine Henri Salaün⁶, il clarifia la procédure pour réprimer des ouvriers antimilitaristes. Dans sa circulaire du 5 mars 1928, le message était clair :

« Il est indispensable de lutter contre la propagande antimilitariste et révolutionnaire qui se poursuit dans la marine et qui n'a d'autre but que de ruiner l'autorité des chefs, d'exciter les équipages à la rébellion et de dissoudre nos forces navales. Cette propagande est occulte. Nous devons en rechercher activement les meneurs et les complices. Les plus coupables sont les meneurs qui échappent presque toujours aux sanctions tandis que les exaltés et les naïfs qui leur obéissent paient pour eux ».

Il demanda, donc, à ses officiers d'être très prudents et de ne pas tomber dans un piège qui leur serait tendu. Un officier insulté ou pris à partie en public devait donc conduire lui-même l'insulteur au poste de police le plus proche, mais devait aussi s'interdire des altercations

¹ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1925. Séance du Sénat du 3 avril 1925. Suite de la discussion : 1° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1925; 2° du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget des recettes pour l'exercice 1925.

² J.O.R.F/Débats du 19 novembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 18 novembre 1927. Discussion du budget de l'exercice 1928.

³ J.O.R.F/Débats du 15 novembre 1918. Loi du 14 novembre 1918, contresignée par le ministre de l'intérieur, Jules Pams.

⁴ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p217. Note du 15 mars 1919 de Georges Leygues.

⁵ SHD 1BB 8 14. Note de 1927 de l'amiral Darlan, au nom du ministre de la Marine, pour le commandant en chef à Brest.

⁶ SHD 1BB 8 14. Note secrète du 6 septembre 1927 du chef d'état-major général de la Marine, H. Salaün pour le ministre.

« dans un lieu isolé ou au milieu d'attroupements hostiles »¹. En plus, avec l'instruction technique II. IV. H. 5, relative à la construction des bateaux de plus de 500 t, on fit tout pour éloigner les marins insoumis de leurs camarades, en prévoyant des locaux disciplinaires situés en dehors des parties du bâtiment qui étaient occupés par l'équipage².

La reprise économique permettait un apaisement de ces tensions, mais lorsque la France fut rudement touchée par la crise mondiale au début des années 1930, le Front populaire arriva au pouvoir le 4 juin 1936³ et les idéologies anticapitalistes qui se propagèrent dans les arsenaux furent traités avec plus de clémence. Un incident se produisit en novembre 1936 et montra les tensions qui avaient cours à la Chambre sur cette question. L'ancien ministre de la Marine Jacques-Louis Dumesnil, devenu sénateur, attaqua avec véhémence le gouvernement sur une attitude qu'il jugeait honteuse et jusque-là impensable du sous-secrétaire d'Etat à la Marine militaire, François Blancho, lors de ses visites à Toulon, à Cherbourg, à Brest et à Lorient. Blancho laissa transparaître ses sympathies envers les ouvriers de Cherbourg et de Brest qui, poings et drapeaux rouges brandis, entonnèrent, à la face du préfet maritime et d'officiers de marine, les « chants séditieux » de *L'Internationale* et *La Carmagnole*⁴. C'est le ministre de la Marine, Alphonse Gasnier-Duparc, radical-socialiste et breton, qui défendit son secrétaire d'Etat et trouva, même, « matière à fierté » que Blancho, ancien ouvrier des chantiers navals de Saint-Nazaire, ait été reconnu par « ses camarades » puisque c'était précisément son rôle au ministère que d'être en relation avec les ouvriers. Ces spectacles, faisaient partie du prix à payer pour mener à bien sa tâche, dont il s'acquitta fort bien en réussissant à maintenir le travail, alors que toutes les industries en France étaient en grève, discutant « les modalités nécessaires à l'application de la loi des 40 heures », la nomination des délégués ouvriers, et la l'augmentation des salaires⁵.

Il y avait, là, entre les deux ministres de la Marine une divergence de vue qui venait des contextes dans lesquels ils avaient exercé leurs fonctions. Le premier pouvait se permettre d'être dur avec les ouvriers puisqu'en 1924 et 1925, voire en 1930, les effectifs travailleurs avaient été en baisse continue avec des menaces extérieures assez faibles. C'est, d'ailleurs,

¹ SHD 1BB 8 14. Circulaire du 5 mars 1928 du ministre de la marine Georges Leygues pour les préfets maritimes, les commandants d'escadre, et les établissements de la Marine.

² SHD 1DD1 2200. Instruction technique II. IV. H. 5.

³ Jean-Marie Mayeur. *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p349.

⁴ J.O.R.F./Débats du 7 novembre 1936. Séance du Sénat du 6 novembre 1936. Incidents dans les ports et arsenaux. (Discussion d'une interpellation). A Brest, cela se produisit à trois reprises, « à l'atelier des torpilles d'abord; devant le cuirassé *Lorraine*, près du bassin de Pontaniou ensuite; au quai de la Ninon, enfin, devant le cuirassé *Dunkerque* ».

⁵ *Ibid.*

en 1921 que le ministre Guist'hau, pour juguler les expressions les plus outrancières de l'antimilitarisme communiste dans les arsenaux, autorisa le préfet maritime à congédier un ouvrier qui aura été condamné devant une juridiction de droit commun pour injures, outrages ou diffamation envers l'armée, les représentants, des fonctionnaires des corps de division de la Marine ou les agents de la Marine dépositaires de la force publique, pour provocation au refus de devoir militaires, pour l'excitation des militaires à la désobéissance, pour provocation de meurtre, à l'incendie ou à la guerre civile¹. Mais en 1936, les ouvriers montrèrent, par le mouvement de grève de mai-juin, qu'il fallait compter avec eux, quitte à les laisser exprimer leur appartenance idéologique qui n'était en rien « des appels au désordre » mais seulement des marques de « contentement », d'après le ministre Gasnier-Duparc².

En plus de défendre les libertés politiques des ouvriers, les députés communistes ont tenté d'obtenir, pour eux, des conditions de travail à la fois plus confortables et plus sécurisées. Alors qu'avant-guerre les fréquents cas d'ouvriers estropiés par des accidents se réglaient en interne par la magnanimité du ministre, désormais, des parlementaires tentèrent de provoquer des solutions générales et politiques. Le cas le plus retentissant fut mis à jour par le député communiste André Marty qui s'opposa à la coûteuse transformation du cuirassé *Béarn* en porte-avions, entre autres, car les nouvelles dispositions de la tuyauterie faisaient tellement chauffer la température générale du navire que les ouvriers des FCM prirent peur et arrêtaient leurs travaux et essais³. Un autre communiste, le député Marcel Capron, défendit les ouvriers et leur sécurité qui a été mise en danger à plusieurs reprises, par le maintien de cadences de production intensive, ce qui a provoqué des accidents⁴. Il rapporta plusieurs affaires⁵ et réclama des sanctions contre les responsables d'un décès d'ouvrier⁶. Pour éviter de nouvelles

¹ J.O.R.F/Débats du 28 août 1921. Décret du 24 août 1921.

² *Ibid.*

³ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1927. Séance de la Chambre des députés du 22 décembre 1927. Discussion du budget général de l'exercice 1928. En citant le rapport d'essais du 31 mai 1927, il expliqua qu'on a laissé la chaufferie au même endroit et ramené les cheminées vers l'arrière, donc on a mis toute une tuyauterie pour conduire la fumée, ce qui fait monter la température générale du bateau à 45 ou 50 degrés, avec tous les risques d'explosions des 90 tonnes d'essence des avions.

⁴ J.O.R.F/Débats du 29 mars 1933. Séance de la Chambre des députés du 28 mars 1933. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1933.

⁵ *Ibid.*, Il accusa en plus, certains journaux comme *L'Ouest-Eclair* et *l'Ouest-Journal*, conjointement avec la direction de l'artillerie navale de Lorient d'avoir voulu « d'étouffer » toute information sur un accident survenu dans l'arsenal du Morbihan, le 25 juin, lors duquel, un ouvrier de 19 ans a été gravement brûlé à la tête et aux bras par « une explosion formidable ».

⁶ *Ibid.*, Il s'agissait d'une explosion qui a eu lieu, dans l'après-midi du 1^{er} juin 1932, à 15 heures, à Lahougran, dans un atelier de l'artillerie navale du port de Toulon, ce qui provoqua l'effondrement des bâtiments et le décès de l'ouvrier Gautier, 38 ans ; ainsi que de graves blessures pour deux autres. Le député réclama des sanctions exemplaire, « au nom des syndicats unitaires », contre les responsables, « notamment contre le sous-chef d'atelier qui eut l'idée insensée de faire percer des bouteilles qui n'étaient pas vides, et les ingénieurs qui lui confièrent l'exécution d'un travail aussi dangereux ».

mésaventures, il demanda « l'institution de délégués ouvriers à l'hygiène et à la sécurité, élus par les ouvriers avec pleins pouvoirs pour exiger les mesures de sécurité indispensables »¹. Malgré ces réclamations, les accidents restaient une chose courante comme celui d'une chaudière du *Jules-Michelet*, en 1929². Les décès d'ouvriers n'étaient pas peu fréquents, touchant les ouvriers mais aussi des ingénieurs³.

Dans le domaine du confort, aussi, les députés transmettaient les doléances des électeurs de leurs circonscriptions. Goude réclama que l'on augmentât la taille du restaurant coopératif de l'arsenal de Brest pour que tous les ouvriers puissent s'y sustenter, ce qui améliorerait le travail et la discipline⁴. Le républicain-socialiste de Charente, René Gounin, demanda le rétablissement de l'emploi d'un troisième médecin à Ruelle⁵ et le radical-socialiste du Morbihan, François-Pierre Boulligand, exprimait son inquiétude pour le logement des ouvriers lorientais qui devaient être transférés vers Toulon ou Brest⁶.

Toutes ces revendications purent s'exprimer et, parfois, aboutir du fait de diverses mutations qui eurent lieu durant la première guerre mondiale et après elle. Avec l'Union sacrée, la CGT prit des habitudes de collaboration avec les partis politiques. Certes, cette attitude fut fort décriée par les idéologues incorruptibles qui lui reprochèrent de tomber « dans le pire millerandisme », mais cela lui permit, à la fin du conflit, d'avoir noué des liens avec les députés de gauche qui défendaient les intérêts des ouvriers, dont ceux de la Marine, au Parlement⁷. De plus, les ouvriers socialistes et communistes investirent plus de sièges dans les régions où se trouvaient les arsenaux comme la Bretagne qui comptait 8 socialistes sur 44, lors des élections de mai 1936⁸.

¹ *Ibid.*

² J.O.R.F/Débats du 21 mai 1929. Décision du 20 mars 1929 du ministre de la marine. Il causa de sérieuses brûlures au second maître chauffeur Joseph-Marie Kersauze, qui a reçu un témoignage officiel de satisfaction pour cela.

³ DCNS, *op. cit.*, p66. Le 5 mai 1922, a eu lieu un accident de chaudière à pétrole. Une nappe de mazout se répandit sur le sol sur laquelle a pris une flamme qui a tué l'ouvrier ajusteur Louis Saillant et l'ingénieur du génie maritime René Houdaille. Ils sont comptabilisés comme morts pour la patrie en service commandé.

⁴ J.O.R.F/Débats du 22 décembre 1929. Séance de la Chambre des députés du 21 décembre 1929. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

⁵ J.O.R.F/Débats du 19 février 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 février 1931. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932. Avec 1600 ouvriers, et une situation géographique « dans une cuvette où sévissent des épidémies fréquentes » deux médecins avaient, désormais, une tâche considérable.

⁶ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922.

⁷ Pierre Monatte, « Souvenirs », *L'actualité de l'Histoire, Bulletin trimestriel de l'Institut français d'Histoire sociale*, Octobre 1956, Numéro 16, pp 6-19, p19.

⁸ Christian Bougeard, « Les socialistes en Bretagne, étapes et facteurs d'une implantation régionale réussie (1905-2012) », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, 2014/2 (n° HS 10), p 51.

Les industriels et le ministère du Travail se préoccupaient aussi des accidents du travail pour des raisons économiques. En 1930, le ministère considérait que le nombre des accidents était de 1,5 million par an, représentant une perte de 30 millions de journées¹. Selon le ministère, la « fatigue professionnelle » n'était pas un facteur d'accident, mais le risque venait plutôt du type de travail exercé. Désormais, l'un des plus grands dangers n'est plus vraiment l'outillage des industries mécaniques, mais l'électricité. La lutte contre les accidents devait donc se faire, selon le ministère, dans chaque usine par la recherche des causes, la sélection plus stricte des ouvriers et la prévention comme le faisaient Marine et Homécourt qui avait mis en place un comité d'usine spécial². Effectivement, chez les fournisseurs de la Marine, comme M. Aubrun, directeur général de Schneider ; M. Daum, directeur général de Marine et Homécourt ; M. Ziegler, administrateur-délégué de Sulzer ; M. Guyot, ingénieur chargé de la sécurité de Châtillon-Commentry, M. Legrand ; ou M. Saclier, ingénieur-chef de Denain et Anzin ; cette vision était également dominante. Pour eux, le salut ne passait aucunement par une diminution du temps de travail, mais par la tenue de statistiques et par « une éducation véritable » des ouvriers³.

Les raisons des revendications étaient la persistance de problèmes sociaux qui furent, même, aggravés par la guerre et la crise des constructions navales qui s'en suivirent. Ils tournaient globalement autour du niveau des salaires et du manque de travail. Ils touchaient autant les ouvriers des arsenaux que ceux des fournisseurs de la Marine. L'année 1917 fut une année troublée à Brest car des velléités de grèves se firent sentir en février et en juin pour une augmentation des salaires⁴. Le ministre de la Marine, Charles Chaumet, était de ceux qui voulaient revenir à « discipline traditionnelle » avec un pouvoir hiérarchique fort par le renvoi de la « minorité bruyante et brouillonne de révoltés »⁵. Une grève y éclata également en avril 1918 contre l'augmentation du coût de la vie, du fait de la présence de la base américaine. Ce fut à Georges Leygues de la gérer et il y parvint assez bien. Certes, les ouvriers obtinrent une indemnité de cherté et une protection contre « l'exploitation des ouvriers et marins par certaines catégories de commerçants »⁶, mais les revendications pacifistes furent balayées par le ministre⁷. Donnant ordre au préfet maritime l'amiral Moreau de « frapper les meneurs, être

¹ « La lutte contre les accidents du travail », *La Machine moderne*, Mars 1928, p150.

² *Id.*, p151.

³ Le Congrès de l'Union des Industries Métallurgiques et Minières, « La prévention des accidents du travail », *La Machine moderne*, Janvier 1930, p28.

⁴ Paul Coat, *Les arsenaux de la marine de 1630 à nos jours*.1982, Brest – Paris, Editions de la Cité, p114.

⁵ Charles Chaumet, *La crise navale*. 1909, Librairie Militaire R. Chapelot et Cie, Paris, p37-39.

⁶ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p97. Note du 29 janvier 1918 de Georges Leygues.

⁷ *Id.*, p130. Note du 18 mai 1918 de Georges Leygues.

indulgent pour les autres »¹, il parla lui-même « amicalement mais énergiquement » aux délégués du syndicat de Rochefort et à ceux de l'établissement d'Indret. En revanche, pour Guérigny qui était encore en grève le 20 mai 1918, il envisagea les mesures coercitives pour les ramener à la raison².

La fin de la guerre, avec l'augmentation du chômage, provoqua une grève générale qui concerna 3000 travailleurs, en octobre 1919. Les cinq ports étaient concernés³. De plus, le retour des bâtiments dans les arsenaux ramena des équipages dont une partie était très politisée, tel le mutin André Marty⁴ qui avait été à la tête, en avril-mai 1919, des équipages qui se mutinèrent sur des bateaux à Sébastopol⁵. Cependant, ces affaires se calmèrent après 1922-1923. Les travaux de construction reprenant, la masse ouvrière retrouva son activité. En 1923, tous les condamnés ont été libérés et amnistiés. André Marty a dû attendre 1924⁶. De plus, s'y ajoutait la mutation du mouvement syndical finistérien qui rompit avec la Charte d'Amiens et la lutte des classes. Désormais, le but était seulement une amélioration de la condition ouvrière⁷. Lorient fut moins turbulent durant la guerre, mais le 7 juillet 1917, une centaine d'apprentis occupés aux ateliers de la forge et de la chaudronnerie des Constructions navales de l'arsenal refusa de travailler. Une simple sommation de la préfecture maritime réussit à remettre le gros d'entre eux au travail⁸.

L'arsenal de Brest ne reprit ses grands mouvements sociaux qu'en 1935⁹. Ce fut le cas en août pour protester contre les décrets lois du 16 juillet qui devaient réduire les salaires des ouvriers de 10%. Ils furent marqués par des échanges de coups avec gendarmes, gardes mobiles, soldats et fusiliers marins, venus garder l'arsenal. En tout, le mouvement eut à déplorer trois morts. Toulon, aussi, participa très activement au mouvement de l'été 1935, ce qui a été provoqué par la baisse des salaires de janvier et des décrets lois de juillet¹⁰.

¹ *Id.*, p128. Note du 4 mai 1918 de Georges Leygues.

² *Id.*, p130-131. Note du 20 mai 1918 de Georges Leygues.

³ *Id.*, p200.

⁴ Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset, *op. cit.*, p56.

⁵ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p198.

⁶ *Id.*, p201.

⁷ Gérard Reynaud, « La CGT dans le Finistère, 1921-1935 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 102, numéro 3, 1995. La CGT en Bretagne : Un centenaire, p72-73.

⁸ Christian Chaudré, « Les premiers mai 1919 et 1920 dans le Morbihan », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 102, numéro 3, 1995. La CGT en Bretagne : Un centenaire, p39.

⁹ Gérard Reynaud, *op. cit.*, p79-80.

¹⁰ Jacques Girault, « La victoire du Front populaire dans le Var », *Cahiers de la Méditerranée*, n°15, 1, 1977. Grasse et sa région, p90-91.

Chez les fournisseurs de la Marine, les ouvriers, bien moins protégés provoquèrent des grèves. Il est certain que ce sont les ouvriers des FCM qui ont été les plus actifs dans ce domaine, encouragés en cela par une municipalité à majorité socialiste depuis 1919 et un grand nombre d'ouvriers italiens anarchistes ou communistes. Déjà en juin 1919, ils tentèrent et échouèrent à lancer une grève. Dans le chantier de la Seyne, il y avait deux syndicats qui finirent par fusionner : la CGT et la CGTU dans les années 1930. Leurs revendications portaient autant sur la fin du manque de travail que sur la reconnaissance de la section syndicale et la désignation par les ouvriers des délégués à la sécurité et aux assurances sociales. Ceci provoqua la grève du 12 février 1934 qui était une réponse aux manifestations du 6 février, en soutien aux partis socialiste et communiste. En septembre, de crainte que ces troubles atteignent les ouvriers de la Marine, le ministre François Piétri fixa la limitation journalière ou hebdomadaire de la durée du travail pour l'accorder avec la loi. Ainsi, la durée normale du travail effectif était limitée à huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine¹.

Une grève éclata le 11 mai 1936 chez Breguet au Havre comme acte initiateur des grandes grèves². Le 4 juin 1936, ce fut la CGT qui déclencha la grève aux AC de la Seine-Maritime au Trait. Le chantier ne rouvrit que le 8 juin, et ce ne fut que le 28 septembre que le directeur, Henri Nicot, signa un accord avec la CGT pour les congés payés et une augmentation des salaires. La semaine de travail passa à 40 heures. Evidemment, 2500 des 3000 ouvriers du chantier de la Seyne se mobilisèrent pour les grèves en avril 1936 (la grève fut déclarée sur les chantiers de La Ciotat, le 4 juin 1936) et reprirent le travail, comme tous les autres, lorsqu'ils eurent gain de cause avec les accords de Matignon. Face à la réticence de la direction à appliquer les points d'accord, les ouvriers réoccupèrent le chantier le 16 juin. Les revendications ne se modifièrent pas, demandant toujours l'application de la semaine de quarante heures, des embauches à l'arsenal maritime des chômeurs et l'intervention de l'Etat pour accélérer les commandes et moderniser les flottes civile et militaire. Le 4 septembre, 48 ouvriers riveurs furent licenciés pour rendement insuffisant et grève perlée. Une grève commença, alors. Finalement, le 10 septembre, la direction des FCM promit de mettre en place les 40 heures, dès que la Marine passerait des commandes. Les cellules communistes des chantiers doublèrent leurs effectifs en 1936³.

¹ J.O.R.F/L et D du 25 septembre 1934. Décret du 19 août 1934.

² Denis Woronoff, *op. cit.*, p455.

³ Serge Laloyer, « Le Trait et son chantier naval. 7 années de lutte », *Fil Rouge* n°9, Automne 1999, p11.

En février 1937, une amicale socialiste se forma chez les FCM et prétendit avoir 300 adhérents en octobre 1937. Un an après sa formation, éclata la grève du 30 novembre 1938 qui toucha 36 % des 2500 travailleurs et 50 % des 1920 ouvriers qui furent dégagés par les forces de l'ordre. Après 24 licenciements de meneurs et 70 mises à pieds, le travail reprit le 7 décembre et la grève se solda par un échec¹.

En 1935, chez les CA de Provence, les riveurs provoquèrent des grèves répétées et formèrent le Syndicat Unitaire des Métaux de Port de Bouc. Après les mesures sociales du Front populaires et le calme que cela amena, la grève nationale du 30 novembre de 1938 relança les revendications. Les ouvriers des CA de Provence y participèrent mais finirent par subir la répression policière et patronale. Au bout de 15 jours, ils furent délogés de l'usine et 30 meneurs, dont 28 affiliés à la CGT, furent licenciés². Les mouvements de 1936 eurent un impact certain sur les constructions navales. Le cuirassé *Dunkerque* a subi un retard de six mois, dû aux grèves qui ont paralysé les établissements Sautter-Harlé³.

Les officiers de marine étaient particulièrement hostiles à ces désordres, autant pour le retard des travaux face aux adversaires⁴ que par crainte de la subversion sociale. Leur attitude ne dévia pas de ce que pensaient leurs prédécesseurs quarante ou cinquante ans auparavant. Certains officiers avaient encore une mauvaise image de leurs ouvriers et de leur supposé alcoolisme⁵, préférant même à la solidarité nationale avec les syndiqués, une plus grande solidarité entre officiers de marine, fussent-ils étrangers⁶. En 1919, les officiers conservateurs qui siégeaient au Conseil Supérieur de la Marine, Gauchet, Moreau, Lacaze et Schwerer, mettaient en garde contre Toulon, haut lieu de « contamination » des recrues car il s'y « exerce la propagande révolutionnaire sous toutes les formes » provenant quotidiennement de Paris⁷.

¹ Conférence de Jacques Girault. Villa Tamaris, 20 septembre 2001. « Les événements des années 1930 aux Forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne ».

² Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'exposition. Une ville, des bateaux et des hommes, p12.

³ J.O.R.F/L – D du 29 janvier 1937. Séance de la Chambre des députés du 28 janvier 1937. Intervention du député Coquillaud.

⁴ Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *op. cit.* Document n°42. Note manuscrite sans aucune référence (SHM 1BB2 208).

⁵ Contre-amiral Jean Cornuault. *op. cit.*, Paris, p97.

⁶ *Id.*, p86.

⁷ SHD BB 8 2424 21. Procès-verbal de la séance du 7 juillet 1919 de la section permanente du conseil supérieur de la Marine. Secret.

c. *Les mesures contre l'espionnage*

Pour compléter l'attirail sécuritaire, la surveillance très pointilleuse des personnes étrangères à l'arsenal était toujours en vigueur¹, mêmes pour les marines amies comme celle du Royaume de Serbie. En 1927, le directeur central des constructions navales Lelong demanda au préfet maritime de Toulon qui devait recevoir le lieutenant de vaisseau serbe, Mirko Pleiweiss, qui devait assister à des lancements de torpilles pour passer commande, de considérer les réchauffeurs des torpilles de 550 mm et les réglages des 400 mm comme des éléments secrets et, donc, de lui cacher².

Lorsque reprirent très sérieusement les constructions, en 1927, le ministre Leygues demanda encore plus de sécurité autour de l'activité des arsenaux, que ce soit pour les visites ou pour la correspondance secrète³. Les secrets technologiques firent l'objet, bien plus qu'avant guerre, d'un soin particulier au point de contrôler beaucoup plus fermement les fournisseurs qui pouvaient en être détenteurs. Avant chaque exposition publique du matériel qu'ils produisaient pour la Marine, les fournisseurs, dont Tudor⁴, Schneider⁵ et la Sté Française des Instruments d'Optique⁶ soumettaient la question à l'approbation de la Marine. Certains, donc, subissaient des refus, comme Tudor qui se vit refuser le droit d'exposer une coupe longitudinale des sous-marins type *Requin*⁷. D'autres, comme Saint-Chamond-Granat, ne furent autorisés à exposer qu'à condition que leur stand soit examiné par des représentants de la Marine, avant l'ouverture du salon⁸. Il va de soi que la vente à l'étranger de ces technologies était, elle aussi, devenue relative à l'accord de la Marine. En septembre 1927, les CA Augustin-Normand furent

¹ SHD 1DD7 20. Note secret du 31 octobre 1934, du capitaine de vaisseau Pitous, commandant de l'aéronautique de la deuxième région, pour le cabinet. Il y rend compte au ministre du déroulement de la visite du journaliste Alex Pecker, à la base de Laninon en septembre ; guidée par le lieutenant de vaisseau de Gail. Il rapporta tout dans les détails ; les questions du visiteur, ainsi que tous ces faits et gestes. Il a lu le brouillon du journaliste avant de le laisser partir. Il ne faisait que répondre à une note secrète envoyée par le capitaine de frégate Chabot, chef du deuxième bureau de l'état-major général qui s'occupe de la presse.

² SHD 1DD1 2200. Note du 25 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le préfet maritime de Toulon.

³ SHD 1BB 8 14. Circulaire du 8 décembre 1927 signé par le capitaine de vaisseau, chef du cabinet militaire Descottes-Genon (pour le ministre par son ordre).

Lettre du 2 août 1927 du capitaine de vaisseau Darlan, chef du cabinet militaire.

⁴ SHD 1DD1 2200. Note du 5 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le directeur de la société Tudor.

⁵ SHD 1DD1 2200. Note du 11 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le directeur du service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

⁶ SHD 1DD1 2200. Lettre du 24 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le directeur de la Sté française des instruments d'optique.

⁷ SHD 1DD1 2200. Note du 6 juin 1927 du directeur central des constructions navales Lelong (pour le ministre et par son ordre) pour le directeur de la société Tudor. L'ingénieur refusa car « Toute installation de matériel à bord des sous-marins doit être considérée comme secrète ».

⁸ SHD 1DD1 2200. Note du 22 août 1927 signée par le ministre de la Marine Georges Leygues, pour le directeur de la société Saint-Chamond-Granat.

autorisés à vendre à l'Electronic Boat Company une licence pour un procédé de mouillage de mines¹.

Le 28 septembre, l'état-major transmet une note, à son administration, relative aux précautions prises pour assurer le secret concernant les appareils confidentiels construits à l'industrie et qui reprenait *expressis verbis* l'article 6 des conditions générales des marchés du 1^{er} juillet 1920. Justement, cet article considérait que le titulaire d'un marché était « obligatoirement tenu de considérer comme confidentiels tous les renseignements qu'il pourrait recueillir en raison de sa situation de fournisseurs de la Marine », faute de quoi, le ministre avait le droit de résilier d'office le marché, de bannir ce fournisseur des contrats de la Marine et de le poursuivre en justice. Les transferts de technologie qui eurent lieu avant la guerre et qui furent considérés comme scandaleux par le Parlement et l'opinion ne pouvaient plus avoir lieu, ou alors seulement dans la clandestinité. Cependant, comme en était bien conscient le directeur central des constructions navales Lelong, « la Marine n'a pas les moyens matériels voulus pour exercer une surveillance préventive absolue auprès des fournisseurs et de leur personnel ». De manière générale, il faisait confiance aux fournisseurs historiques qui gardaient les secrets autant pour des raisons morales que d'intérêt, mais pour augmenter encore plus la sécurité, il veillait « à juguler les indiscretions de la presse » et demandait à ce que pour les appareils complexes, on ne commande « à l'industrie que des pièces détachées [...] en réservant le montage aux Etablissements de la Marine, avec du personnel sélectionné »².

¹ SHD 1DD1 2200. Lettre du 3 septembre 1927 du capitaine de vaisseau, chef du cabinet militaire, des Descottes-Genon, pour l'administrateur-délégué des CA Augustin Normand.

² SHD 1DD1 2200. Note du 5 octobre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le chef d'état-major général de la Marine.

Conclusion du Chapitre IV

Nous pouvons conclure, de tout cela, que la guerre ne fut pas vraiment un choc pour le système politico-administratif maritime constitué à la fin du XIX^e siècle. Il est vrai que durant les quatre années de conflits qui ont ensanglanté l'Europe, la Marine fonctionna relativement différemment avec la naissance de nouveaux services et le recul d'autres. Les institutions politiques, notamment le Parlement, durent aussi transformer leurs procédures pendant la période d'Union sacrée. Cependant, sitôt les armes rangées que les pratiques anciennes revinrent, presque, comme si de rien n'avait été. Les grandes unités administratives du département de la Marine (Conseil Supérieur, Comité Technique, Etat-major, Direction des constructions navales) fonctionnaient à nouveau comme avant ; et le Parlement se restructura quasi à l'identique, autour des mêmes questions relatives aux constructions navales. On y retrouvait absolument toutes les thématiques de discussion d'avant 1914 : hausse et baisse des crédits, la défense des arsenaux ou des industries privées et la question ouvrière. On peut dire qu'à partir de 1922, date de la reprise de la hausse continue des crédits de constructions navales, le pan politico-administratif du complexe militaro-naval français avait redémarré dans les conditions de l'avant-guerre. La preuve la plus éclatante qu'il n'y eut aucun changement systémique résidait dans la comparaison des évolutions des crédits des armes navales de la période 1871-1914 et ceux de 1923-1939. 1923 était l'année de reprise des commandes. Pour 1871-1914, ces crédits avaient été multipliés par 4,4 et pour 1923-1939, ils l'ont été par 5,6. Le complexe militaro-naval était bel et bien là et fonctionnait mieux que jamais.

Chapitre V. Les constructions navales durant la 1^{ère} première Guerre mondiale et dans l'entre-deux-guerres : Entre turbulences et reprise

Comme pour les institutions administratives et pour la mécanique politique, les quatre années de guerre mondiale et la sortie du conflit ont été un trouble dans le fonctionnement normal de la structure économique qui fournissait ses armes à la Marine française. Le tissu industriel qui composait la part réellement productive du complexe militaro-naval était, en 1914, sa part la mieux et la plus solidement constituée. Bien structuré par et pour le temps de paix qui autorisait les longs délais de production et la libre utilisation des facteurs utiles à celle-ci, l'outil industriel du complexe dut s'adapter au temps de guerre, fait de pénuries en tous genres et de besoins urgents et très changeants. A la fin des combats, il dut à nouveau s'acclimater à un temps de paix qui n'était pas exactement comme celui d'avant 1914, faits de fluctuations de la valeur de la monnaie et de crises économiques protéiformes.

A. Les constructions navales durant la Guerre

1. Modification du fonctionnement des institutions de la Marine et mise sous contrôle de l'industrie privée

a. Une collaboration plus poussée entre la Marine et ses fournisseurs

Pour bien des domaines, civils et militaires, la première guerre mondiale causa une rupture et la production militaire navale n'a pas dérogé à la règle. Tout comme pour l'armement terrestre, l'armement naval y a connu une transformation, en profondeur, qui l'a marqué même au-delà. Néanmoins, ces changements n'ont pas réellement porté sur les mêmes éléments que ceux de la guerre terrestre. Si pour l'armée de terre la guerre totale a provoqué des révolutions, la construction navale n'a pas subi de modifications aussi importantes. Aucun type de navires ou d'armes nouveau, aucune organisation ou procédé de production inédit, mais plutôt des innovations tactico-stratégiques et des améliorations de matériel qui ont créé des besoins identiques dont les éléments se sont agencés différemment et, donc, ont nécessité des armes classiques et en proportions nouvelles.

La Marine a dû composer avec la stratégie imprimée par le gouvernement qui consista à favoriser l'équipement des armées engagées sur les fronts du Nord et de l'Est. Dans ces conditions, la Marine ne pouvait que revoir ses besoins matériels en navires de guerre et leur adapter sa politique de constructions neuves. Fallait-il continuer à mettre des navires en

chantiers ? Fallait-il transformer les navires à disposition ? Fallait-il mener à terme la construction des unités déjà en cale ? Voilà les interrogations auxquelles la Marine devait faire face ! Pour cela, l'édifice industriel se modifia de deux manières. Si le ministère de la Marine ne changea pas sa structure institutionnelle centrale pour la guerre, il transforma néanmoins son attitude et ses institutions locales, s'engageant bien plus fortement dans la production de navires de guerre auprès des chantiers privés.

Dès octobre 1914, le ministre Victor Augagneur restructura les services de la surveillance des travaux confiés à l'industrie en les centralisant dans 38 villes et les classa en trois catégories selon l'ordre d'importance des travaux qui y étaient effectués¹. A partir de là et durant toute la guerre, se développa tout un ensemble d'institutions : bureaux, services et commissions dont la fonction était de contrôler davantage la production des usines de guerre qui travaillaient pour la Marine, dans le but de la coordonner avec le reste de l'effort national et de la diriger vers les objectifs prioritaires de la guerre.

Très vite, dès septembre, on passa au contrôle des approvisionnements, à la demande même des fournisseurs de la Marine qui n'arrivaient plus, au bout d'un mois de guerre, à s'approvisionner convenablement en matières premières, ponctionnées en priorité par la Guerre, pour honorer leurs contrats de livraisons auprès du ministère. Victor Augagneur, entendant leurs légitimes doléances, instaura un système analogue à celui de la Guerre. Il permettait au fournisseur de recevoir ses approvisionnements en faisant une demande de matières premières aux services de la Marine, qui recevraient la livraison avant de la remettre audit fournisseur². Par ce moyen, l'administration de la Marine s'immisça, malgré elle, dans les rouages internes de la production de ses propres fournisseurs. Ceci ne fit que s'accroître au fil du conflit. En juin 1917, ces bons de consommations, particulièrement liés aux approvisionnements d'essence, furent réservés à une quinzaine de personnages dont le directeur des constructions navales, en personne, et les chefs de services de surveillance des travaux confiés à l'industrie des principales localités³.

Les conférences interministérielles informelles et ponctuelles devinrent insuffisantes, avec les besoins de plus en plus importants du transport maritime depuis les Etats-Unis et avec

¹ J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1914. Arrêté du 19 octobre 1914 du ministre de la Marine Victor Augagneur.

² J.O.R.F/L – D du 9 septembre 1914. Rapport et circulaire du 1^{er} septembre 1914 du ministre de la marine, Victor Augagneur.

³ J.O.R.F/L – D du 6 juin 1917. Circulaire interministérielle du 12 mai 1917.

la relance des constructions des bateaux de guerre¹. Ce processus a fini par pousser le gouvernement de Clemenceau, en février 1918, à instituer auprès du ministère de la Marine, une Commission interministérielle de contrôle des chantiers maritimes. Cette commission, tard venue dans le conflit, était un véritable agent de planification et de contrôle général de la production, dont le texte fondateur ne cacha rien. Elle était à la conception, à la surveillance administrative et à la planification puisqu'elle devait dresser l'état des travaux à entreprendre, fixer l'ordre des priorités des travaux et étudier les mesures propres à assurer le meilleur rendement des chantiers navals « en vue d'obtenir l'utilisation maxima des flottes militaire, marchande et fluviale ». Bien qu'elle fût interministérielle, car son objectif était d'être aussi un organe de liaison entre cinq ministères intéressés directement par la production de guerre (Marine, guerre, Armement, Marine marchande, Travaux publics), c'est auprès du ministre de la Marine qu'elle prit place², avec à sa tête le vice-amiral Pierre-Ange Le Bris qui fut aussi inspecteur du matériel et des arsenaux. Deux semaines plus tard, le ministre de la Marine Georges Leygues dressa la liste d'une quarantaine d'entreprises incluses dans ce contrôle de la commission. Dans chacune des 15 villes, fut instituée une commission de contrôle, à laquelle les chantiers présents sur place devaient remettre à chaque 15 du mois un état de la situation de leurs travaux en cours et un état de répartition du personnel³. Elle se renforça toujours jusqu'à la fin de la guerre, avec l'incorporation des chantiers navals des colonies, en septembre 1918⁴.

Ce principe de planification et de contrôle était calqué sur l'organisation mise en place à partir de 1915 au ministère de la Guerre, au sous-secrétariat aux Munitions créé en mai 1915, devenu ministère de l'Armement indépendant en décembre 1916. Albert Thomas qui en était à la tête jusqu'en 1917 avait montré un système à suivre en constituant des « groupes de fabrication », étant ainsi l'artisan de la reconversion et de la militarisation de l'industrie durant le conflit entre le printemps 1915 et l'automne 1917⁵. Dans cette collaboration poussée entre l'Etat et les entreprises privées⁶, Thomas y avait associé une partie des entreprises fournisseuses de la Marine, avec quelques chantiers navals, mais surtout avec le Comité des

¹ J.O.R.F/L – D du 6 février 1918.

² J.O.R.F/L – D du 6 février 1918, Rapport commun et décret du 5 février 1918 du président du conseil et ministre de la guerre, Georges Clemenceau, du ministre de la Marine Georges Leygues, du ministre de l'armement Loucheur et du ministre des travaux publics, du 5 février 1918.

³ J.O.R.F/L – D du 21 février 1918. Arrêté du ministre de la Marine Georges Leygues du 16 février 1918, approuvé par le commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande M. Bouisson. ON y trouvait les ACF, les FCM, les CA Normand, les Chantiers navals français, les ateliers Du Temple, les ACL, Dubigeon, les ACB, les CA de Saint-Nazaire, les CAG, Delaunay-Belleville, Dyle et Bacalan, les Chantiers du Sud-ouest, la Société provençale de constructions navales et Niclausse.

⁴ J.O.R.F/L – D du 11 septembre 1918. Rapport et décret du 23 août 1918, de plusieurs ministres.

⁵ Denis Woronoff, *op. cit.*, p367.

⁶ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p241.

forges de Robert Pinot, incluant les principaux fabricants de blindages et de métaux de la Marine : Schneider et Cie, Châtillon-Commentry et Marine et Homécourt¹.

Aussi, l'on peut dire que si Gérard Vindt exagère quelque peu en prétendant que la Grande Guerre n'avait pas de raison économique, en revanche, il est bien dans le vrai lorsqu'il affirme que c'est l'économie qui s'est mise au service de la Guerre². Le ministère de la Marine y a aussi contribué, à son échelle. Il ne restructura pas seulement ses rapports avec l'industrie privée qu'il rendit plus étroits. Il modifia également l'organisation interne de certaines de ses propres institutions de productions. Il est à noter que les plus radicales des modifications se firent durant les années 1917 et 1918, pendant lesquelles on reprit les constructions navales neuves.

Le 3 juin 1917, on centralisa tous les services internes des constructions navales sous la haute direction d'un seul homme, l'ingénieur général de 1^{ère} classe et inspecteur général naval, M. Doyère³. En septembre, on préféra séparer les expériences d'artillerie d'avec la production, en distinguant les fonctions de président de la Commission d'expériences de Gâvres et de directeur d'artillerie navale à Lorient qui étaient, alors, confondues. On conserva le lien administratif entre les deux institutions, mais pour permettre au directeur de Lorient l'ingénieur Charbonnier, détaché en mission au ministère de la Marine à Paris, de se concentrer sur sa tâche de production, on nomma à sa place comme président de Gâvres, l'ingénieur Houssette⁴. Avec la reprise des constructions navales à la fin de l'année 1916, en novembre, le ministre renforça le personnel de la Commission permanente d'essais de la Marine, en y adjoignant deux ingénieurs, dont un spécialement pour le matériel de torpillerie⁵.

b. La gestion des ouvriers durant la guerre

La question ouvrière fit l'objet d'une attention redoublée, étant donné les problèmes généraux dans ce domaine dont a souffert la nation au commencement des hostilités. Effectivement, comme prévu par les amiraux, les grandes usines privées qui fournissaient la Marine avaient été totalement affaiblies, comme Schneider qui a dû laisser aller au front 7500 de ses 13 300 salariés du Creusot. Elle en récupéra une grande partie, un mois plus tard, lorsque

¹ Gérard Vingt, « 14-18 : la mobilisation économique », *Alternatives économiques*, n°333.

² *Id.*

³ J.O.R.F/L – D du 13 février 1919.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 septembre 1917. Décision du ministre Charles Chaumet, du 18 septembre 1917.

⁵ J.O.R.F/L – D du 13 novembre 1916. Arrêté ministériel du 24 novembre 1913.

l'Etat permit aux industriels de rappeler 500 000 de leurs ouvriers spécialisés¹. Victor Augagneur a dû fixer, dès le début du conflit, le 10 août 1914, les proportions des effectifs des ouvriers immatriculés des arsenaux et des établissements de la Marine, selon leurs grades².

La guerre restreignit les droits syndicaux octroyés par la loi du 21 mars 1884³. Pour se gagner les travailleurs obligés de maintenir des cadences renforcées, notamment de nuit, Victor Augagneur régla le rationnement dès novembre 1914⁴. Le département modifia également, à plusieurs reprises, la composition de la Commission permanente, chargée de l'étude des questions ouvrières⁵. Car en effet, le ministre, tout autant que le Conseil Supérieur de la Marine, portait une grande attention à l'état des populations ouvrières qui travaillaient pour la Marine. Lors de la tournée d'inspection effectuée à l'été 1916 par le vice-amiral Chocheprat qui avait pour but d'inspecter le dispositif de défenses côtières, il a pu s'enquérir des travailleurs de la Marine et constata, qu'à La Pallice, sur les 1759 prisonniers de guerre seulement 35 d'entre eux travaillaient pour la Marine (charbonnage des chalutiers, aviation...)⁶, sans doute à cause des risques de sabotage et du manque de formation pour des travaux techniques.

La Marine, conformément aux circulaires ministérielles de 1915⁷, embaucha un bon nombre de femmes après que la loi dite « Dalbiez », votée en juin 1915, ait renvoyé au front plusieurs affectés spéciaux depuis les usines de constructions navales de la Marine⁸. L'importance de la gent féminine devint encore plus grande en 1917, avec la loi Mourrier du 20 février qui étendait les dispositions de la loi Dalbiez à d'autres classes d'âge et catégories de personnes⁹. De plus, le ministre Georges Leygues expliqua que les efforts de constructions navales s'étant montrés fructueux, il faudrait désormais constituer les équipages avec des marins employés à terre. Il ordonna, donc, le 25 février 1918, de recruter tous les civils, indigènes et femmes possibles pour remplacer ces marins, et à tous les postes, avec quelques

¹ Gérard Vingt, *op.cit.*

² J.O.R.F/L – D du 12 août 1914. Décret du 10 août 1914 du président de la république, Raymond Poincaré avec le contreseing du ministre de la Marine Victor Augagneur.

³ Pierre-Alexis Hirard, (Mémoire de 4^{ème} année), *Produire pour la guerre. L'arsenal de Rochefort*, Sciences-Po Rennes, Rochefort, 2013-2014, p35.

⁴ J.O.R.F/L – D du 24 novembre 1914. Circulaire du ministre de la Marine, Victor Augagneur depuis Bordeaux le 22 novembre 1914, pour les préfets maritimes, Il leur demande de livrer des rations supplémentaires pour le personnel travaillant durant les huit heures de la nuit.

⁵ J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1917. Décret du 27 octobre 1917 du ministre de la marine, Charles Chaumet.

⁶ SHD BB8 2419. Rapport secret du 7 août 1916, du vice-amiral Chocheprat pour le Conseil supérieur de la marine.

⁷ Gérard Vingt, *op.cit.*

⁸ Pierre-Alexis Hirard, *op.cit.*, p62.

⁹ *Id.*, p63.

petites exceptions pour les femmes¹. Le rendement et le comportement au travail des ouvrières fut bien égal à celui du personnel masculin, même dans certains travaux industriels périlleux. Si les femmes furent aussi soumises à l'allongement de la durée du travail, elles ont joui de l'interdiction de principe du travail de nuit et de la protection plus accrue des ouvrières mères avec la loi du 5 août 1917. Cela n'empêcha pas des accidents mortels, pour certaines ouvrières imprudentes, face à la puissance des machines². D'autres, après plusieurs mois d'exercice, surent se montrer à la hauteur de certains dangers propres aux travaux industriels³.

En plus des femmes, les coloniaux, étrangers et prisonniers vinrent aussi remplacer les soldats dans les usines de la Marine. Au gré des combats sur le front, la Commission interministérielle de la main d'œuvre affectait à ses travaux une partie des prisonniers à la Marine, à savoir, 800 en juillet 1915⁴ et 1500 en octobre 1918⁵. Pour la Marine, les effectifs de coloniaux et d'étrangers étaient du même ordre et certains d'entre eux furent même affectés, non dans les arsenaux mais directement chez certains fournisseurs de la Marine, comme les 124 chinois employés par les chantiers Delauney-Belleville de La Pallice, en 1917⁶. En 1914, l'usine du Creusot comptait 13 500 ouvriers dont 7000 avaient été mobilisés et remplacés par 13 000 autres, dont 8000 « exotiques »⁷.

Certains ports virent leur effectif se gonfler très rapidement comme l'arsenal de Cherbourg qui passa d'environ 3060 personnes, entre 1910 et 1914, à 4344 en 1918⁸. Il ne laissa partir au front que ceux dont il n'avait pas vraiment besoin car il dû faire face à une véritable pénurie de main-d'œuvre. Pour pallier ce problème de manque d'ouvriers spécialisés dans toutes les spécialités, la direction des constructions navales adopta toutes les solutions proposées. Elle porta la durée de la journée de travail à 10 heures, en appela aux marins du dépôt des équipages de la flotte et recruta 111 apprentis en mars 1915. Pour bien se rendre compte de l'effet de l'arrêt des constructions neuves sur le travail des arsenaux, dans les deux premières années de la guerre, il faut rappeler que par exemple à Cherbourg, fin octobre 1915, 389 marins travaillaient à confectionner des obus et l'outillage pour les armées tandis que

¹ J.O.R.F/L – D du 28 février 1918. Rapport et décret du 25 février 1918 du ministre de la Marine Georges Leygues. Hormis quelques fonctions que les femmes ne pouvaient exercer « pour des raisons de bienséance ».

² Pierre-Alexis Hirard *op. cit.*, p91-92.

³ J.O.R.F/L – D du 24 novembre 1917. Décision du 21 novembre 1917, du ministre de la Marine.

⁴ Pierre-Alexis Hirard *op. cit.*, p119.

⁵ *Id.*, p125.

⁶ *Id.*, p155.

⁷ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p7.

⁸ *La voix du marin. Organe officiel de l'Union Syndicale des Inscrits maritimes Dockers et Assimilés du port d'Alger*. Première année-N°1. Juillet 1929, p3.

seulement 183 travaillaient à d'autres occupations, principalement des réparations et de l'armement. A partir de la fin 1916, lors de la reprise de la production des navires de guerre et de l'augmentation des opérations en mer à Cherbourg, l'effectif atteignit son apogée avec l'utilisation des prisonniers de guerre, des étrangers, principalement Scandinaves, de colons et de femmes qui finirent par représenter le 1/6 de l'effectif total avec 1027 personnes le 1^{er} avril 1917.

Tableau n°22. Evolution des effectifs ouvriers de l'arsenal de Cherbourg

Année	Total	Immatriculés	Femmes
1914	3071	2212	0
1915	3062	2049	1
1916	3906	1993	586
1917	4346	1909	950
1918	4344	1905	860

Brest, lui, arsenal déjà très peuplé avant la déflagration mondiale avec ses 6200 ouvriers, conserva un nombre très proche autour des 6000 durant le conflit¹. Certains qui devaient être impérativement présents, avec le redoublement de l'effort, comme l'ouvrier électricien chargé du fonctionnement des groupes motopompes amenant l'eau de l'étang de la Villeneuve à l'arsenal de Brest, reçurent des logements².

Tableau n°23. Effectifs des arsenaux et des établissements de la Marine³

Année	Cherbourg	Brest	Lorient	Rochefort	Toulon	Indret	Ruelle	Guérigny
1914	5049	8295	2257	3049	11 075	1465	1749	1191
1915	4764	8377	7242	3356	13 489	2055	3973	2259
1916	6833	8606	9159	4131	28 112	2633	6024	3239
1917	6648	13 352	8234	4288	21 209	3049	6235	3103

¹ Mlle S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p9.

² J.O.R.F/L – D du 11 août 1916. Décret du 8 août 1916.

³ République française. Ministère du travail. Statistique générale de la France. *Annuaire statistique*. Trente-septième volume — 1921. MDCCCXXII (1922), Imprimerie Nationale, Paris, p83. Tableau IV.

Graphique n°16. Evolution comparée des effectifs ouvriers des arsenaux et des établissements de la Marine¹

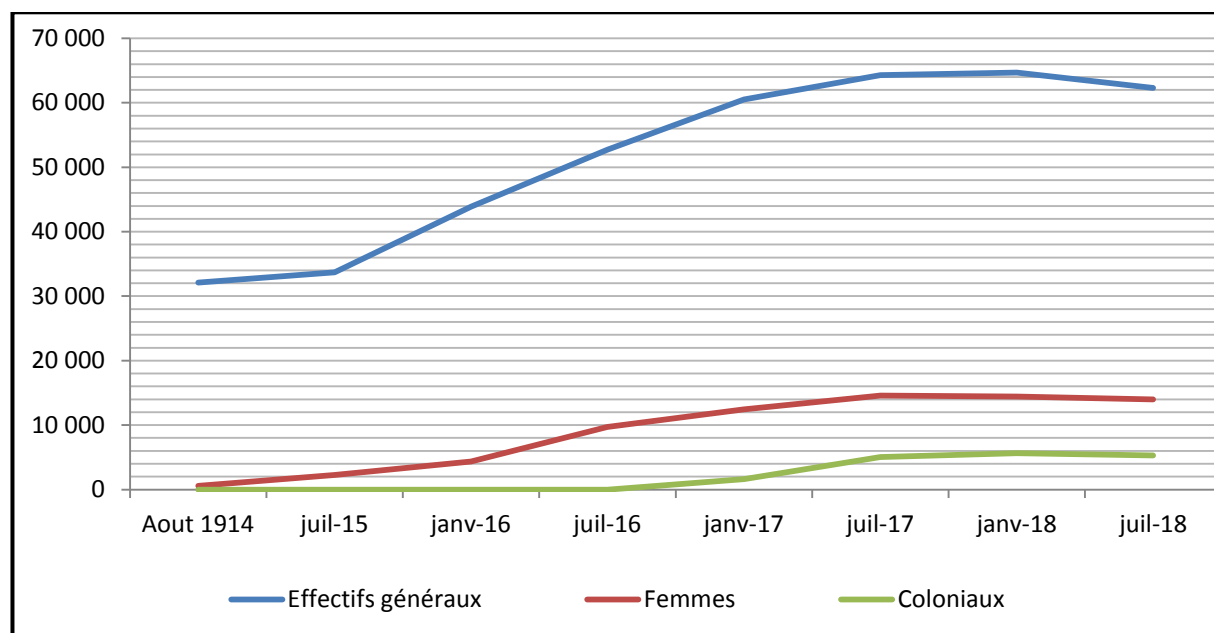


Tableau n°24. Effectifs des ouvrières dans les établissements de la Marine et de l'ensemble des ouvriers non titulaires dans les arsenaux au 1^{er} octobre 1918²

Etablissement	Ouvrières	Ensemble des non habituels	Part des femmes
Cherbourg	612	966	63,3%
Brest	1249	3099	40,3%
Lorient	525	823	63,8%
Rochefort	185	417	44,4%
Toulon	2479	5626	44%
Indret	418	675	62%
Guérigny	64	233	27,5%
Ruelle	509	1431	35,6%

En comparaison avec le nombre total des travailleurs français, la Marine n'en avait que très peu dans ses arsenaux et établissements comme dans les chantiers privés qui travaillaient pour elle. Sur le 1,7 million d'ouvriers au moment de l'armistice³, elle ne disposait, arsenaux et entreprises privées inclus, que de quelques dizaines de milliers qui travaillaient pour elle. De

¹ Lieutenant-colonel Reboul. *Mobilisation industrielle. Tome 1. Des Fabrications de guerre en France de 1914 à 1918*. 1925, Berger-Levrault, Paris, p183-184.

² Lieutenant-colonel Delavallée, *Mobilisation industrielle*. Centre d'études tactiques d'artillerie de Metz, Février 1921, p63.

³ Gérard Vingt, *op.cit.*

plus, une bonne part d'entre eux était souvent attelée à des tâches extérieures aux commandes de la flotte, principalement à la fabrication d'obus.

Avec la reprise de la production, principalement assurée par les chantiers privés, un certain nombre d'ingénieurs de la Marine furent affectés dans les ports pour travailler dans ces entreprises et y furent maintenus en priorité, comme l'ingénieur de réserve du génie maritime Georges Friocourt qui fut mis à la disposition des CAG à la Bastide-Bordeaux¹.

c. La gestion du capital de la Marine

La croissance de la production en 1916, après deux années d'arrêt presque total, obligeait le ministère à gérer, non seulement les cadres et la main d'œuvre, mais aussi et surtout son matériel. A la toute fin de la guerre, en octobre 1918, face à la masse entrante de produits dans les arsenaux et établissements de la Marine, une simplification administrative s'imposait. Georges Leygues, toujours plein de pragmatisme, ordonna à ses amiraux de ne plus faire de distinctions, dans leurs comptes des approvisionnements en matériel, entre ceux du premier armement et ceux des armements ultérieurs². Lui le républicain, pressé par les besoins réels, revint donc sur un des acquis de la République qui était la clarification des comptes et la détermination des prix des navires.

Ce capital-là n'était pas le seul à faire l'objet de préoccupations. On continua à construire et à équiper les arsenaux et établissements de l'Etat. En 1915³, 1916⁴, 1917⁵ et 1918⁶, le domaine de la fonderie de Ruelle, travaillant à plein pour l'artillerie de campagne de l'armée, et à nouveau active pour la Marine, nécessita plusieurs extensions par expropriation. Elle s'adjoignit, donc, 19,6 ha pour édifier des dépôts de matières premières ou pour étendre les installations ferroviaires. L'établissement de pyrotechnie de Saint-Nicolas, pour les mêmes raisons, fit l'objet des mêmes soins de la part du département de la Marine, en 1916 et 1917. Il bénéficia de l'adjonction de 171,3 ha pour desservir l'établissement toujours grandissant, par

¹ J.O.R.F/L – D du 24 avril 1918. Décision du ministre du 21 avril 1918.

² J.O.R.F/L – D du 23 octobre 1918. Circulaire du 21 octobre 1918, du ministre de la marine Georges Leygues, pour les préfets maritimes, et les commandants à la mer.

³ J.O.R.F/L – D du 14 juin 1915. Décret du 10 juin 1915 du ministre Victor Augagneur.

J.O.R.F/L – D du 28 décembre 1917. Décret du 15 décembre 1917.

⁴ J.O.R.F/L – D du 28 avril 1916. Décret du 24 avril 1916.

⁵ J.O.R.F/L – D du 5 janvier 1917. Décret du 30 décembre 1916 du ministre amiral Lacaze.

J.O.R.F/L – D du 9 juillet 1917. Décret du 28 juin 1917.

⁶ J.O.R.F/L – D du 16 octobre 1918. Rapport et décret du 10 octobre 1918 du ministre Georges Leygues.

de nouvelles voies ferroviaires¹ et d'augmenter ses ressources en eau². Enfin, plus modestement, pour le service d'Indret, en 1917, le ministère expropria 24,8 ha³. Les arsenaux aussi se virent adjoindre des terrains, comme celui de Toulon qui reçut, en 1917, non seulement des terrains d'une superficie totale de 8,5 ha dans la commune de Toulon⁴, mais empiéta même un peu sur la Seyne-sur-Mer⁵. A Brest, à la fin de la guerre on ouvrit une nouvelle cale couverte à côté de la première⁶.

En plus de continuer l'équipement de ses usines, la Marine continua d'en modifier le fonctionnement jusqu'au printemps 1918. A l'exemple du ministère de la Guerre, Georges Leygues décida, face à la pénurie de main-d'œuvre, d'y introduire des réformes d'organisation pour augmenter le rendement. Rencontrant Louis Loucheur, le 6 avril, ce dernier mit à sa disposition, pour quelques mois, deux ingénieurs « pour organiser industriellement les services de production de la Marine »⁷. Il confia donc la mission à deux industriels privés, déjà au service du ministre de l'armement et des fabrications de guerre, M. Cauquil, administrateur délégué des forges de Haumont et à l'ingénieur des mines et administrateur de la CGE, Ernest Cuvelette, aussi directeur général adjoint des mines de Lens. Ils avaient pour tâche, officiellement, « de rechercher, avec le personnel technique de la marine, les améliorations dont est susceptible l'organisation du travail et de l'outillage », pour « rapprocher nos méthodes de travail des procédés qui, dans la grande industrie permettent d'obtenir le maximum de production dans le minimum de temps »⁸.

2. L'évolution des chantiers navals privés, modifications de programmes et innovations

a. L'émergence de nouveaux fournisseurs de la Marine

Si le fonctionnement des établissements de la Marine se modifia pour s'adapter aux nécessités du conflit, nous le vîmes, la structure en elle-même n'a pas été transformée. Pour les chantiers et les usines privées, au-delà du contrôle et de la coordination par l'Etat, on vit

¹ J.O.R.F/L – D du 14 mars 1916. Décret du 11 mars 1916 du ministre de la Marine Lacaze.

J.O.R.F/L – D du 29 novembre 1917. Décret du 24 novembre 1917.

² J.O.R.F/L – D du 6 janvier 1917. Décret du 1er janvier 1917.

³ J.O.R.F/L – D du 22 juin 1917. Décret du 18 juin 1917 du ministre de la Marine Lacaze.

⁴ J.O.R.F/L – D du 28 juin 1917. Décret du 24 juin 1917 du ministre de la Marine Lacaze.

⁵ J.O.R.F/L – D du 8 novembre 1917. Décret du 31 octobre 1917.

⁶ Mille S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p31.

⁷ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p123. Note du 6 avril 1918 de Georges Leygues.

⁸ J.O.R.F/L – D du 21 avril 1918. Circulaire du 17 avril 1918 du ministre de la marine Georges Leygues pour des préfets maritimes et les directeurs des établissements d'Indret, Ruelle et Guérigny. Il leur demande de collaborer totalement avec les deux experts industriels.

apparaître un nouveau chantier et une grande modification d'une usine. On vit aussi d'anciens chantiers navals et des sidérurgistes travailler pour la Marine, pour la première fois.

Dès 1916, les attaques des sous-marins allemands poussèrent l'Etat à reconstruire une partie de la flotte commerciale, dangereusement entamée par les sous-marins germaniques. La Cie Worms, partenaire fidèle et ancien de l'Etat, se chargea de fonder un chantier pour pallier ces besoins. Le gouvernement choisit de le faire construire assez loin de la côte pour éviter les attaques sur des terrains achetés dans la commune du Trait en bord de Seine, en amont du Havre¹. Initialement prévu pour les navires civils, le renouveau des besoins en navires de combat fit qu'à la toute fin du conflit, en 1918, il mit en cale un très petit navire pour la Marine de guerre. Worms voulait une installation modeste, mais c'est le gouvernement qui a insisté auprès de la société pour que l'entreprise achetât 300 ha, dès le début de 1917 et y installât huit cales de constructions de plus de 100 m, une dizaine de bâtiments, sept ponts roulants et trois grues avec leurs sources d'énergie. La quasi-totalité des machines provenait du Royaume-Uni car les usines françaises étaient toutes occupées à produire pour les armées². Les établissements disposaient, donc, de trois groupes électrogènes de 500 kW, chacun, avec en plus des groupes de 30 kW pour fournir l'éclairage aux ateliers et à la commune du Trait³ dont la population passa de 380 à 3000 habitants environ⁴.

L'autre modification, au niveau des entreprises, a été la transformation du laboratoire d'aérodynamique ouvert en 1908, par Armand de Gramont à Levallois-Perret, en un Atelier de fabrication d'appareils d'optique et produit des collimateurs de visée pour les besoins de la guerre en 1916. Travaillant autant pour l'armée que pour la Marine, il fut productif. En même temps, en 1916, Schneider fonda, avec les Aciéries de la Marine et d'Homécourt et Cail (de Five-Lille), la Société Normande de Métallurgie⁵.

En plus, de tous petits chantiers navals déjà existants, participèrent pour la première fois à des constructions de navires pour la Marine. Il s'agissait des Etablissements Desbats de Bordeaux, fondés en 1875 et rachetés sous le nom des Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-

¹ Georges Majoux, « Nécessités présentes et nécessités d'avenir », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine*, p22.

² Allocution de Georges Majoux, administrateur de la Société Denain et Anzin et directeur de la Compagnie Worms prononcée le 4 août 1921 lors de la visite aux Ateliers et chantiers de la Seine maritime du congrès de l'Association française pour l'avancement des sciences.

³ M. Rossignol, « Compte rendu de la visite des chantiers de construction navale », *Mémoires et compte rendu des travaux de la société des ingénieurs civils de France*. Bulletin de Octobre-Décembre 1922. N°10 à 12, p564.

⁴ *Id.*, p567.

⁵ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p10.

ouest en 1916 par Les Affréteurs Réunis ; des Chantiers du Midi (Baudouin) dans la baie de Balaguier¹ qui se trouvaient à l'entrée de la petite rade toulonnaise, du chantier Gustave Cornilleau à Marseille ; du chantier Despujols à Neuilly-sur-Seine et des AC de La Pallice (anciens établissements Decout-Lacour) de la Rochelle qui s'étaient développés dans le port rochelais grâce aux aménagements portuaires, ferroviaires et de défense de l'Etat qui avaient commencé dans les années 1870² et qui se poursuivirent jusqu'à la veille de la guerre³. Avant la guerre, la société des AC de La Pallice fournissait la Marine en chaloupe et canots de servitude⁴. Même Niclausse qui n'était qu'un fabricant de chaudières construisait des navires. Evidemment, ces chantiers faisaient un travail d'appoint pour les grands chantiers privés qui avaient, eux, la plus grande partie des commandes.

En plus de ces nouveaux fournisseurs, certains chantiers et usines modifièrent leurs formes pour participer davantage aux commandes de l'Etat. En 1916, les Chantiers Navals de La Ciotat furent vendus par les Messageries Maritimes et devinrent la Société Provençale de Constructions navales (SPCN). La même année, la société Jacob Holtzer devint une société anonyme. Pour les sidérurgistes, on vit la Marine passer commande à la Société des Hauts-fourneaux, forges et aciéries du Saut-du-Tarn, fondée en 1870⁵

Parallèlement à ces nouveaux fournisseurs, les contractants habituels avec la Marine se développèrent fortement avec le conflit. Chez la Cie Holtzer, on étendit les installations comme jamais, passant de 125 000 m² en 1913, à 627 000 m² en 1917⁶. La société pratiqua une politique d'augmentation des moyens de production avec des acquisitions de terre auprès des

¹ La Seyne sur mer. Département du Var. Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine. Balaguier – Tamaris – Les Sablettes– La baie du Lazaret, *Diagnostic patrimonial, architectural et environnemental. Annexe du rapport de présentation*, p8.

² SHD BB8 967. Conseil d'amirauté-répertoire des affaires soumises au Conseil d'Amirauté depuis le 1^{er} janvier 1871. Le Conseil d'Amirauté a statué sur la création d'un port à eau profonde à la Rochelle (11 novembre 1879). Ministère des travaux publics. Ports maritimes de la France. *Notice sur le port de La Pallice*, par M. Viennot, ingénieur en chef des ponts et chaussées, mise à jour par M. Eugène Mayer, ingénieur des ponts et chaussées. MDCCCCII, Imprimerie Nationale, Paris, p1.

³ SHD BB8 1244. Affaires soumises au conseil des travaux : 1892–1905. Le 22 janvier et le 15 février 1892, la 2^e section de l'état-major général propose installation d'une station de torpilleurs au port de la Pallice. J.O.R.F/L – D du 19 janvier 1897. Loi du 16 janvier 1897. J.O.R.F/L – D du 5 février 1897. Décret du 31 janvier 1897. J.O.R.F/L – D du 29 janvier 1898. Décret du 21 janvier 1898. J.O.R.F/L – D du 5 décembre 1906. Décret du 28 novembre 1906. J.O.R.F/L – D du 3 mai 1914. Loi 21 avril 1914.

⁴ SHD 1DD1 1200. Constructions navales. Particuliers. 4^e trimestre 1913. Lettres des 10 et 13 octobre 1913, d'A. Croneau pour la Société des AC de La Pallice. Marchés des 28 décembre 1911 et 11 septembre 1912. SHD BB8 1549. Marché du 1er mai 1912 et acte additionnel du 1er juillet 1914.

⁵ Auguste Pawlowski, *op. cit.*, 1919. Paris, p122. Hauts-fourneaux, forges et aciéries du Saut-du-Tarn.

⁶ M. de Brunoff, *op. cit.*

particuliers¹. Elle acheta des machines-outils au Royaume-Uni, obtint le retour de ses ouvriers spécialisés et intègra des réfugiés du Nord, des prisonniers alsaciens, des femmes et des étrangers et coloniaux, dont beaucoup de Chinois². Les actionnaires décidèrent, le 26 janvier 1918, de recourir à un emprunt obligataire de 6 millions à 6% pour 10 ans avec la Banque privée de Lyon³. Chez les ACB, l'effectif passa de 995 ouvriers, en 1914, à 3305 en octobre 1918. Le capital fut porté à 6 400 000 Fr en 1917 puis à 12 000 000 Fr en 1918 et les bénéfices furent presque multipliés par 10 entre 1914 et 1917⁴.

b. Les sept programmes de guerre de la Marine

Toutes ces modifications, qu'elles fussent au sein des entreprises ou des arsenaux, avaient pour unique but de s'adapter aux besoins matériels de la Marine. Sur ce plan, la Marine n'avait besoin que d'armement de navires et de réparations jusqu'à la fin de l'année 1915. Mais après un an de guerre, le Conseil Supérieur de la Marine relança sept programmes de constructions neuves, s'étalant de novembre 1915 jusqu'en octobre 1917. Ils furent tous pensés pour permettre la défense contre les sous-marins allemands dans leurs différentes phases d'attaque. Les programmes I, de novembre 1915, et I bis, de mars 1916, étaient encore assez modestes puisque le premier prévoyait la mise en cale de 22 canonnières de 250 t et le second comprenait six avisos de 650 t de type *Marne*. Le second programme qui le complétait fut établi en mars, un mois avant l'entrée en service des navires du premier. Les navires demandés y étaient sensiblement plus puissants à tous points de vue. Si les canonnières alignaient deux pièces de 10 et un lance-bombes tout en filant 17 nd grâce à une ou deux machines de torpilleurs désarmés ou à des moteurs Diesel de sous-marins, les avisos étaient plus puissants avec quatre canons de 10, deux de 47 et deux lance-bombes, tout en allant jusqu'à 21 nd⁵. On passa alors d'un navire bricolé dans l'urgence à un vrai petit bateau de guerre. Le ministre amiral Lacaze qui était à l'initiative de cela fit décréter, le 18 novembre, l'ouverture des 40,2 millions de Fr. nécessaires à la mise en œuvre des travaux⁶.

¹ Claude Beaud, « La première guerre mondiale et les mutations d'une entreprise métallurgique de la Loire : les Etablissements Jacob Holtzer », *Bulletin du Centre d'Histoire économique de la région lyonnaise*, n°2, 1975, p7.

² *Id.*, p8.

³ *Id.*, p16.

⁴ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p61-62.

⁵ Lieutenant de vaisseau Terraux, *op. cit.*, p19-20.

⁶ J.O.R.F/L – D du 23 novembre 1915. Décret du 18 novembre 1915 du président de la république Raymond Poincaré, contresigné par le ministre de la marine, Lacaze, et le ministre des finances, Ribot. Ces crédits étaient en addition des crédits de la loi du 15 juillet 1914. Ils comprenaient 28,4 millions pour les constructions neuves par l'industrie, 11,4 millions pour les travaux extraordinaires des ports de guerre et des bases d'opération de la flotte ; et 421 000 Fr. pour l'aéronautique navale.

Les deux programmes qui suivirent le II, en juillet 1916, et le III, en décembre 1916, reprenaient la même idée, mais à la différence que les navires étaient mieux élaborés, plus lourds et avec l'introduction de trois nouveaux types de navires : le patrouilleur lent qui n'était rien d'autre qu'un chalutier armé, le bateau-piège et la vedette. Dans le programme II, les neuf nouvelles canonnières déplaçaient 350 t, les 17 patrouilleurs lents de 400 à 700 t portaient une pièce de 90 et une autre de 47 et les bâtiments-pièges étaient au nombre de cinq : *Meg*, *Michel* et *René*, *Jeanne* et *Geneviève*. A tout cela s'ajoutaient de minuscules vedettes faites pour surveiller dans le détail, les parages dangereux ; douze de 25 t, filant 20 nd au chantier Despujol et six de 40 t et 16 nd, armés d'une pièce de 75 au chantier Gustave Cornilleau. Le programme III compléta cela par d'autres patrouilleurs lents mieux armés, cinq de 470 t, filant 10 nd avec des moteurs Sulzer ou Fiat et équipés de deux pièces de 75 ou d'une de 90 et une de 47 et trois canonnières à moteurs type *Luronne*, filant 14 nd, et deux type *Conquérante*, filant 18 nd. L'aspect défensif de ses navires était très marqué et il fut accentué par la guerre sous-marine à outrance des Allemands et sa grande offensive de février 1917. L'Etat-major français élaborait les deux programmes de mars 1917, IV et V, pour y répondre avec 38 remorqueurs ou patrouilleurs défensifs de 290 à 960 t, filant 12 nd, armés comme les précédents, 11 sloops, 42 canonnières, 62 patrouilleurs lents de 500 t, 34 dragueurs à roues et 94 drifters ou petits patrouilleurs de 75 à 150 t, construits en France ou achetés à l'étranger¹.

Le programme VI du 12 octobre 1917 qui suivit avait un grand nombre de particularités. Tout d'abord, il s'agissait du dernier puisqu'il ne fut pas lancé avant l'armistice. Il était, autant défensif qu'offensif, permettant de lutter contre la guerre des mines et de faire la chasse au sous-marins,² avec ses 32 avisos de 700 t, camouflés en petits cargos à chauffe au mazout, filant 18 nd, avec deux pièces de 14, des lance-grenades latéraux, des torpilles remorquées et filets indicateurs, ainsi que ses six avisos de 500 t type *Dubourdieu*. Extrêmement bien armé, c'était enfin après deux ans de tâtonnements, « sur le papier », le chasseur de sous-marin abouti dont la seule insuffisance venait de son rayon d'action de 2000 milles, deux fois inférieur aux souhaits de l'Etat-major général³. Le projet de l'avisos camouflé en cargo ne fut établi par la direction des Constructions navales que le 2 janvier 1918, dérivant du type *Aisne* de 665 t, 5000 cv et 21 nd, avec quatre pièces de 10⁴.

¹ Lieutenant de vaisseau Terraux, *op. cit.*

² *Ibid.*, p20. Rapport au ministre, du 12 Octobre 1917, joint à l'énoncé du programme VI.

³ *Ibid.*, p19.

⁴ *Ibid.*, p22.

Ces programmes, mis en œuvre, réussirent bien à augmenter le nombre des forces anti-sous-marines françaises en service, passant de 243 bâtiments patrouilleurs au 1^{er} novembre 1915 à 498 embarcations, dont 28 vedettes, le 25 février 1917¹. La dynamique ne fut stoppée que par l'armistice car au printemps 1918, on prévoyait la mise en chantier, pour 1919 de contre-torpilleurs et de sous-marins, sans qu'aucun programme réel n'ait eu le temps de voir le jour². L'ingénieur d'artillerie navale, Millet, chargé des ateliers d'une direction d'artillerie navale, assura l'exécution des travaux d'armement des patrouilleurs, des sous-marins et d'autres bateaux dans les délais, malgré la pénurie de surveillants³.

c. L'innovation dans les armes offensives et défensives

Pour que tous ces nouveaux navires puissent s'acquitter de cette tâche, il fallut les équiper d'un armement tout aussi efficace contre leurs principaux ennemis, les bateaux submersibles. Durant le conflit mondial, la Marine s'évertua, surtout, à développer un armement anti-sous-marin et à envisager des tirs contre l'aviation. La nature des sous-marins et la particularité du milieu subaquatique où les explosions des projectiles devaient se produire poussèrent à innover en matière de balistique. Au début du conflit, les ingénieurs de la Commission de Gâvres ont travaillé sur les trajectoires des projectiles, le coefficient balistique et la résistance de l'air sous la direction de Charbonnier⁴. Dès novembre 1914, la Commission de Gâvres fut chargée de rechercher un projectile anti-sous-marin, du calibre de 10, qu'elle finit par mettre au point en février 1915, le nommant type A10 qui, au-delà de 450 m, ne ricochait plus sur l'eau sous une inclinaison de 3°. De leur côté, les officiers de marine participèrent à ces innovations nécessaires, et avec succès. Au milieu de 1915, le lieutenant de vaisseau Lavelaine de Maubeuge proposa un lance-bombes crapouillot de 58mm, adaptable aux affûts de 47 mm et 55 mm avec deux modèles de bombes, l'une du poids de 11,4 kg dont 2,6 kg de mélinite, lançable à 735 mètres et éclatant à 15 m d'immersion et l'autre pesant 23,5 kg contenant 2,3 kg de mélinite et lançable à 570 m. La hiérarchie l'accepta dès novembre 1915 en commandant 200 de ces lance-bombes pour en armer les torpilleurs et les canonnières, en 1916. Malheureusement, les projectifs se montrèrent trop faibles et le mécanisme incapable de lancer des charges plus lourdes. La Marine en commanda d'autres à l'étranger⁵. En 1915, Toulon puis Cherbourg étudièrent aussi des bombes spéciales pour bombarder les sous-marins allemands

¹ *Ibid.*, Document du cabinet du ministre du 23 mai 1918.

² *Ibid.*

³ J.O.R.F/L – D du 19 février 1918. Décision du 11 février 1918 du ministre de la Marine. Témoignage officiel de satisfaction.

⁴ David Aubin, *op. cit.*, p319.

⁵ Lieutenant de vaisseau Terraux, *op. cit.*, p28.

avec des avions. En 1916, le viseur et le lance-bombes Delaunay furent rendus réglementaires avant d'être remplacés, en 1917, par le viseur et le lance-bombes Corpet. En octobre 1918, fut mis en service le viseur Cayère-Montagne¹.

Dès la fin novembre 1915, l'amiral Lacaze demanda au ministre de la guerre de fournir le maximum de canons de 47 car il avait décidé d'armer les bâtiments de commerce d'une artillerie légère de 47 à 100 mm, généralement installée à l'arrière des navires. En décembre 1915, une centaine de navires en était déjà armée. Un an après, il s'agissait d'un millier de navires armés². L'arme principale contre les sous-marins était la grenade ASM de type Guiraud, portant le nom de son inventeur, le lieutenant de vaisseau Guiraud³.

Le lieutenant de vaisseau Fromaget, connut un peu plus de succès en élaborant, à partir de mars 1916, un type de filets qui emprisonnait les sous-marins et faisait exploser une mine pour les couler. Ils devaient remplacer les filets métalliques achetés aux Britanniques. Son invention fut partiellement utilisée pour le barrage d'Otrante et au large de Marseille⁴. Le commandant Yves Le Prieur, passé par la Commission de Gâvres en 1910-1911, fut affecté en 1915 au gouvernement militaire de Paris pour étudier les méthodes de tir contre les avions, après avoir installé une pièce de 47 contre avions à bord du *France*⁵. Pour aider à toutes ces recherches, il y avait eu deux arrêtés interministériels durant la guerre (Marine-Armement), un le 8 septembre 1918 qui institua une mission d'études de l'artillerie et un autre, le 30 janvier 1918, qui crée une mission balistique des tirs aériens⁶.

La Direction des inventions qui avait été incorporée dans le ministère de l'Instruction publique, des Beaux-arts et des Inventions intéressant la Défense nationale avait une section marine qui collaborait avec le ministère de la Marine⁷. Ce dernier mit à sa disposition, en mars 1916, les ateliers de l'École à terre des officiers à Toulon où fut installé le Centre d'études maritimes de la direction des Inventions, ainsi que deux officiers ingénieurs, plusieurs autres personnes et une flottille. Les scientifiques et les militaires y collaboraient pour des recherches sur la TSF, l'écoute sous-marine ou encore des rideaux de fumée en mer pour cacher les

¹ Lieutenant de vaisseau Barois. *Etude de l'évolution de la tactique des patrouilles aériennes. 1914-1918*. École de Guerre Navale. Promotion 1922. Secret, p5.

² Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p77.

³ *Id.*, p89.

⁴ Lieutenant de vaisseau Terraux, *op. cit.*, p28.

⁵ Contre-amiral Hubert Granier, *op. cit.*, p242.

⁶ J.O.R.F (L – D) du 10 janvier 1919.

⁷ Anne-Laure Anizan, *op. cit.*, p337.

navires¹. Les recherches relatives à l'artillerie revinrent, elles, à la Commission d'expériences de Gâvres qui, en plus de fournir le gros de son travail pour le ministère de la Guerre avec beaucoup de recettes de poudres², fit beaucoup pour améliorer les tirs anti-aériens³ et les projectiles divers contre les sous-marins⁴.

Dans les explosifs, une innovation de procédé vint du sous-secrétariat d'État aux Inventions créé en 1915, auprès du ministère de la Guerre. Pour répondre aux difficultés du ravitaillement, on y trouva le moyen d'utiliser l'écorce de mûrier qui fut ainsi préconisée pour remplacer le coton dans la fabrication de la poudre B⁵.

Ces méthodes de gestion de l'innovation furent directement critiquées à la sortie de la guerre, en 1919, par des hommes influents. Le contre-amiral Daveluy assura que les obus furent munis d'une fusée dont le fonctionnement n'était pas sûr car les ingénieurs de l'artillerie imposaient leurs inventions aux officiers de marine, alors même que parfois l'industrie privée en avait de meilleures. Selon lui, cela causa un véritable retard technologique dans le domaine des mines et des torpilles⁶. Le publiciste Marc Landry, lui, reprocha à la commission des inventions d'avoir rejeté, la proposition de 1915 du sous chef de bureau au ministère, Olivier Guiheneuc, qui avait présenté un projet de monitor submersible de 2500 t, armé d'un canon de 280 mm enfermé dans une tourelle cuirassée, solution qui fut adoptée ultérieurement par les Allemands et les Britanniques⁷.

3. Production des armes navales durant le conflit

a. La continuation des travaux contrariée en 1914 et 1915

Dès le commencement de la guerre, il était évident que la Marine n'allait que très peu construire. Au 31 juillet 1914, lorsque la tension en Europe était à son point culminant, le ministre de la Marine, Gauthier, élargit les possibilités de réquisitions pour une grande partie de

¹ *Id.*, p352.

² Ingénieur général de l'artillerie navale L. Patard, *op. cit.*, p274.

³ *Id.*, p277.

⁴ *Id.*, p292.

⁵ Gabriel Galvez-Behar, « Le savant, l'inventeur et le politique le rôle du sous-secrétariat d'état aux inventions durant la première guerre mondiale », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2005/1, n° 85, p114.

⁶ Contre-amiral Daveluy. *Les Enseignements maritimes de la guerre anti-germanique*. Paris, 1919, Augustin Challamel Ed, p148-149.

⁷ Marc Landry, « Dans la Marine. Histoire d'hier », *Le Figaro*, 65^{ème} Année – 3^{ème} Série – N°217, 6 août 1919, p1.

la flotte civile française¹. Le 21 août, son successeur Victor Augagneur, après la déclaration de guerre, divisa les navires civils qui furent réquisitionnés en masse en quatre catégories pour les militariser et, ainsi, accroître le tonnage général de la flotte en quelques semaines². Dès que la guerre éclata, Victor Augagneur fit tout pour régulariser toutes les situations relatives aux contrats de la Marine avec ses fournisseurs. Il ordonna à tous ses hauts fonctionnaires de payer leur dû aux entreprises contractantes pour qu'elles puissent disposer des fonds nécessaires aux prochaines commandes du ministère et pour que les services administratifs ne soient pas encombrés³.

Dès lors, les seuls navires qui étaient construits étaient ceux qui se trouvaient déjà en cale, parfois pour longtemps et avec de nombreuses modifications, comme le cuirassé *Bretagne* qui subit encore des modifications en 1916⁴. C'est que lorsqu'éclata la guerre, les cinq cuirassés de type *Normandie* étaient globalement à 60% de leur achèvement⁵. Quatre d'entre eux furent lancés : le *Gascogne* à Lorient le 30 septembre 1914, le *Normandie* à Saint-Nazaire le 19 octobre 1914, le *Flandre* à Brest le 20 octobre 1914 et le *Languedoc* à Bordeaux le 1^{er} mai 1915⁶. La Marine s'illusionna longtemps de leur finalisation en signant un bon nombre de contrats et d'actes additionnels pendant la guerre, principalement, pour modifier les conditions de paiement et de livraison de leur blindage⁷, de leurs engins de servitudes⁸, de leurs projecteurs⁹ et de leur paiement général¹⁰. Seul le *Béarn* survécut à la guerre. Si ses contrats et actes additionnels ont été signés et dûment approuvés à la fin de 1914¹¹, ses travaux ont été totalement stoppés durant le conflit.

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1914. Décret du 31 juillet 1914, avec le contreseing de plusieurs ministres dont le ministre de la Marine, Gauthier.

² J.O.R.F/L – D du 23 août 1914. Circulaire du 21 août 1914, du ministre de la marine, Augagneur pour ses vice-amiraux et ses commandants en chef.

³ J.O.R.F/L – D du 13 août 1914. Circulaire du 11 août 1914, du ministre de la Marine, Victor Augagneur, pour tous les vice-amiraux qui sont en commandement, et tous les directeurs de l'administration centrale et des établissements hors des ports.

⁴ SHD BB8 2419. Circulaire du 16 mars 1916 qu'il adresse au vice-président du conseil supérieur de la marine, le ministre de la marine, Victor Augagneur.

⁵ J.O.R.F/L – D du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923. Déclaration du ministre de la marine, Adolphe Landry.

⁶ J.O.R.F/L – D du 10 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 9 juin 1921.

⁷ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Plusieurs actes additionnels aux marchés du 13 janvier 1913 passés avec la Marine et d'Homécourt, les forges de Saint-Etienne pour les plaques du *Gascogne*, Châtillon et Commentry, Schneider et Marrel frères pour les plaques des *Flandre* et *Gascogne*.

⁸ *Ibid.*, Acte additionnel du 21 septembre 1914 au marché du 20 mai 1914 de Dyle et Bacalan pour fournir six vedettes à pétrole lampant pour les cuirassés *Flandre* et *Gascogne*.

⁹ *Ibid.*, Marché du 12 août 1914 passé avec Harlé et Cie pour les cuirassés *Flandre* à Brest et *Gascogne*.

¹⁰ *Ibid.*, 2^{ème} et 3^{ème} actes additionnels des 26 août et 26 novembre 1914 au marché du 18 avril 1913 des CAG pour construire le cuirassé *Languedoc*.

¹¹ *Ibid.*, Actes additionnels des 8 juillet et 14 novembre 1914 au marché du 30 décembre 1913, avec les FCM pour construire le cuirassé *Béarn*.

Les cuirassés de la classe précédente, *Bretagne*, déjà à flot, continuèrent à être armés et soumis aux essais de recette pour entrer en service après une année, voire une année et demie de guerre : le *Bretagne* en septembre 1915, le *Provence* en juin 1915 et le *Lorraine* en juillet 1916. Entre-temps, ils continuaient à accumuler les actes additionnels, autant pour les marchés généraux¹ que pour les équipements comme des projecteurs², les appareils de commande de l'artillerie³ ou leurs canots à vapeur⁴. Après le 30 décembre 1914, le ministre Augagneur approuva en masse tous les contrats liés à ces cuirassés, bien qu'ils fussent passés par la Commission centrale des machines du grand outillage, avant le déclenchement de la guerre. Il s'agissait d'assez conséquentes modifications sur les contrats principaux du *Lorraine*⁵ et du *Normandie*⁶ et des modalités de règlement⁷. Leur construction était surveillée de très près par le ministre, notamment par Victor Augagneur. En 1916, recevant et suivant un rapport de l'ingénieur général Doyern, il qualifia d'« inadmissible » et la « modification sensible des conditions de navigabilité » et l'abaissement de la vitesse d'un demi-nœud du cuirassé *Bretagne*. Ceci était causé par les transformations successives qui ont été imposées au plan primitif afin de compenser la surcharge imposée en cours d'exécution par une réduction du poids du combustible. Il rappela fermement aux ingénieurs que la vitesse et le rayon d'action étaient « d'importance essentiellement militaire », devant donc « rester immuablement fixés » et, donc, que toute modification devait être avalisée par le Conseil Supérieur de la Marine et par le Comité technique⁸.

¹ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. 3^{ème} acte additionnel du 15 décembre 1915 au marché du 26 juin 1912 des CA de Saint-Nazaire pour construire le cuirassé *Lorraine*.

² *Ibid.*, 2^{ème} et 3^{ème} actes additionnels des 26 novembre 1914 et 25 août 1915 au marché du 8 octobre 1913 de la maison Breguet pour fournir des projecteurs de 90 cm pour les cuirassés *Bretagne* et *Lorraine*.

2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} actes additionnels des 27 janvier 1915, 21 avril 1915 et le 1^{er} septembre 1915 au marché du 8 octobre 1913 de Harlé et Cie pour fournir des projecteurs de 90 cm pour le *Provence*.

SHD BB8 1549. 2^{ème} et 3^{ème} actes additionnels des 26 novembre 1914 et 25 août 1915 au marché du 8 octobre 1913 avec la maison Breguet pour fournir des projecteurs de 90 cm aux cuirassés *Bretagne* et *Lorraine*.

³ SHD BB8 1549. Acte additionnel du 15 décembre 1914 au marché du 10 décembre 1913 avec Breguet.

SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Marché du 26 août 1914 passé par M. Echassoux. Marché du 26 août 1914 passé par M. Édouard Bourdon.

⁴ SHD BB8 1549. Marché initial du 1^{er} mai 1912 signé par la SA des AC de La Pallice pour fournir les cuirassés *Bretagne* et *Provence*. Le 1^{er} juillet 1914, un acte additionnel a changé le titulaire du marché car des AC de La Pallice ont été déclarée en état de faillite. Cet acte additionnel modifia le délai de livraison.

⁵ SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Acte additionnel du 8 juillet 1914 au marché du 26 juin 1912 des CA de Saint-Nazaire pour construire le cuirassé *Lorraine*.

⁶ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. 2^{ème} acte additionnel au marché du 18 avril 1913 des ACL pour construire le *Normandie*. Approuvé le 16 septembre 1914 par le ministre de la Marine, Victor Augagneur.

⁷ *Ibid.*, Acte additionnel du 15 décembre 1914 au marché du 30 mars 1912 de Niclausse pour fournir un appareil évaporatoire du cuirassé *Bretagne*.

⁸ SHD BB8 2419. Circulaire du 16 mars 1916 du ministre de la marine Victor Augagneur pour le vice-président du Conseil Supérieur de la Marine.

Certains cuirassés attardés de la classe *Courbet*, mis en chantiers en 1910-1911, entraient tout juste en service. Le *Paris* fut accepté au service en toute hâte, le 1^{er} août 1914, et le *France*, lui, au moment de la déclaration de la guerre, n'avait pas fini ses essais de recette et, donc, n'était pas officiellement en service, même s'il naviguait depuis le 15 juillet¹. Il fut accepté en service plus tôt que prévu². Alors même que les complications diplomatiques commençaient à s'aggraver, le 26 juillet 1914, le ministre Gauthier décida de retarder les essais de recette des appareils évaporatoires de ces deux bateaux³. Toutes ces modifications nécessitèrent des aménagements des conditions de paiement prévues dans les contrats⁴. Toutes ces classes de cuirassés reçurent des commandes d'équipement, en 1914, qui furent honorées pendant la guerre⁵. Même les plus anciens, comme les pré-dreadnoughts de la classe *Danton*, reçurent des équipements de rechange⁶.

Ces constructions tardives se poursuivirent durant tout le conflit et pour tous les types de navires même si on en suspendit un bon nombre en 1915 et surtout celles des bateaux les moins utiles dans la guerre européenne, comme les canonnières fluviales⁷. Chez les ACF, on continua la construction des trois navires : *Athos*, *Devon* et *Lapérouse*⁸. A l'arsenal de Cherbourg, ce fut aussi le cas des deux sous-marins de haute mer, *Joëssel* et *Fulton*, qui après la dépêche ministérielle du 26 septembre 1913, furent mis sur cale, respectivement les 1^{er} janvier et 19 juin 1914.⁹ La guerre occasionna de grands problèmes de désorganisation dans le travail de Cherbourg au point que tous les travaux, y compris ceux des deux sous-marins, furent interrompus en octobre 1914 pour n'être repris que le 1^{er} mai 1916 pour le *Joëssel* et le 20 octobre 1916 pour le *Fulton*. Si le *Joëssel* a pu être mis à flot assez rapidement le 21 juillet 1917, le *Fulton*, lui, resta en cale jusqu'après l'armistice et ne connut les eaux que le 1^{er} avril

¹ Capitaine Diaz de Soria (Professeur de Tactique Générale), *op. cit.*

² SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Six actes additionnels passés entre le 8 novembre 1911 et le 8 juillet 1914, au marché du 30 juin 1911 des ACL pour construire le cuirassé *France*.

³ *Ibid.*, Acte additionnel du 8 juillet 1914 au marché du 12 juillet 1911 de Delaunay Belleville pour fournir deux appareils évaporatoires complets pour les cuirassés *France* et *Paris*.

⁴ *Ibid.*, Acte additionnel du 19 août 1914 au marché du 30 juin 1911 des ACL pour construire le cuirassé *France*.

⁵ *Ibid.*, Marché du 1^{er} juillet 1914 avec la SA Téléphones Le Las, pour fournir des téléphones de services aux cuirassés du type *Bretagne* et du type *Normandie*.

Marché du 29 juillet 1914 avec M. Eugène Flaman pour fournir des compteurs enregistrèrent répéteur système Flaman pour tous les cuirassés.

⁶ *Ibid.*, Marché du 9 novembre 1914 des ACL pour fournir un compresseur d'air pour les cuirassés *Danton*.

⁷ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^e semestre 1915. 3^{ème} acte additionnel du 3 novembre 1915 au marché du 18 juin 1913, avec les ACB pour fournir la canonnière *Balny*.

⁸ Lieutenant de vaisseau Moron, *op. cit.*, p4.

⁹ SHD ODD1 69. État de prix de revient du sous-marin de haute mer *Fulton* établie au port de Cherbourg le 23 juin 1927. Etabli par l'ingénieur en chef du génie maritime et chef de la section des constructions navales, M. Goudot à Cherbourg le 23 juin 1937. Il a été adressé à et vu par l'ingénieur général et directeur des constructions navales Bailly. Note de l'arsenal de Cherbourg pour la direction générale des constructions navales.

1919, déjà équipé de ses nouveaux moteurs. S'ils tardèrent tant, c'est à cause de la refonte totale qu'ils ont dû subir, principalement par le remplacement de leurs chaudières et turbines, par des moteurs diesels¹. La commande de leurs moteurs ne fut passée que le 22 décembre 1915 à Schneider et Cie². Le *Joëssel* n'entra en service que le 1^{er} février 1919 et le *Fulton* ne fut prêt et armé que le 10 juillet 1920. Ces multiples opérations et retards firent grimper leur prix de revient à des niveaux jamais vus pour des sous-marins de série : 4,48 millions de Fr pour le *Joëssel* et 4,7 millions pour le *Fulton*³, soit des prix de la tonne, de 4480 Fr, quatre fois plus que les standards établis juste avant-guerre pour des sous-marins de cette taille⁴. Les fournisseurs privés obtiendraient beaucoup plus facilement en temps de guerre, comme en attestait l'attitude des ACL qui, en juillet 1915, acceptèrent de reprendre la machine du sous-marin *Ariane* pour réparer un cylindre défectueux⁵.

Ainsi, même si les travaux furent ralentis et que les mises en chantiers ont été totalement stoppées dans un premier temps, à aucun moment, la Marine n'a cessé de signer des marchés pour ses navires mis en cale ou déjà à flot qui pouvaient lui être utiles dans le conflit. Donc, toutes les entreprises, autres que les chantiers de constructions, ont beaucoup moins souffert de cette entrée en guerre, du fait de ces commandes et du fait de leurs autres productions. La majeure partie des contrats concernait la motorisation et la propulsion (batteries d'accumulateur électrique et moteurs) des sous-marins sur cale ou même déjà en service que le ministre Augagneur puis Lacaze voulaient voir équipés pour lutter contre la guerre sous-marine allemande : l'*Amiral-Bourgeois*⁶, l'*Astrée*⁷, l'*Hermione*⁸, le *Diane*⁹, les sous-marins type *Pluviôse*¹⁰, *Newton*, *Montgolfier* et *Euler*¹¹, *Lagrange* et *Regnault*¹², *Laplace* et *Romazotti*¹³, *Opale* et *Emeraude*¹⁴, le *Gustave-Zédé*¹, *Topaze* et *Turquoise*², le *Mariotte*³, les sous-marins de

¹ *Ibid.*, Approuvé par une dépêche ministérielle du 7 mai 1916.

SHD 4DD1 517. Marchés du deuxième semestre 1914. Acte additionnel du 23 décembre 1914 au marché souscrit le 3 décembre 1913 par la compagnie Electro-mécanique.

² SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. Marché du 22 décembre 1915 avec Schneider et Cie.

³ SHD 0DD1 69. État de prix de revient du sous-marin de haute mer *Fulton* établie au port de Cherbourg le 23 juin 1927. Établi par le chef de la section des constructions navales, M. Goudot à Cherbourg le 23 juin 1937.

⁴ Le *Gustave-Zédé*, construit à Cherbourg et mis à flot en 1913, coûtait 1149 Fr/t.

⁵ SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Ariane* au port de Cherbourg en 1922. Dans le rapport des essais préliminaires établis à Cherbourg le 20 juillet 1915, par l'ingénieur de la Marine.

⁶ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. Marché du 22 septembre 1915 avec Fulmen.

⁷ *Ibid.*, Marché du 27 octobre 1915 avec la Société pour le travail électrique des métaux.

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*, Marché du 3 novembre 1915 avec Fulmen.

¹⁰ *Ibid.*, Marché du 17 novembre 1915 avec la Société pour le travail électrique des métaux et marché du 22 décembre 1915.

¹¹ *Ibid.*, Trois marchés du 17 novembre 1915 Tudor.

¹² *Ibid.*, Marché du 15 décembre 1915 avec les ACL.

¹³ *Ibid.*, Marché du 15 décembre 1915 avec les FCM.

¹⁴ *Ibid.*, Marché du 21 avril 1915 avec Fulmen

type *Brumaire*⁴ et de type *Pluviôse*⁵, ainsi que beaucoup d'autres⁶. Le plus significatif fut le marché passé avec la Société des chantiers et ateliers du Temple, deux jours après l'entrée en guerre, le 5 août 1914, pour fournir les appareils évaporatoires pour les sous-marins *Q 115* à *Q 118* à Cherbourg et *Q 119* et *Q 120* à Rochefort⁷.

Les autres types de navires furent également concernés. Les torpilleurs d'escadre, *Enseigne-Gabolde*⁸, toujours en construction chez Augustin-Normand, et ceux de type *Claymore*⁹. Les torpilleurs de 1^{ère} classe ne furent pas oubliés puisqu'on leur commanda, en fin d'année, douze chaudières de rechange chez les ACL¹⁰ et pour les quatre dragueurs de mines des FCM, commandés en 1912, on remplaça leur propulseur¹¹.

Le ministre de la Marine Gauthier continuait à approuver les contrats de toutes sortes, passés avant l'assassinat de l'archiduc François-Ferdinand, alors que les tensions montaient entre les deux blocs d'alliances et que l'on se doutait de l'imminence de la guerre. Fin juillet et les premiers jours d'août, alors que la guerre était déclarée, ont été riches à ce point de vue. On équipait encore, en bateaux de servitude, les arsenaux¹² et les ports-arsenaux coloniaux de Bizerte et Saïgon¹³, sans trop se soucier à l'avance des conséquences industrielles de la guerre. Parfois, le fournisseur acceptait de rendre les conditions de paiement de la Marine plus

¹ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. Marché du 22 décembre 1915 avec Tudor.

² SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Marché du 22 juillet 1914 avec la Société pour le travail électrique des Métaux.

³ *Ibid.*, Marché du 15 décembre 1914 avec la Société pour le travail électrique des métaux.

⁴ *Ibid.*, Marché du 22 juillet 1914 avec Tudor.

Marché du 30 décembre 1914 avec Fulmen.

⁵ *Ibid.*, Marché du 30 décembre 1914 avec la Société pour le travail électrique des métaux.

⁶ *Ibid.*, Marché du 3 août 1914 avec la SA du Temple.

Marchés du deuxième semestre 1914. Acte additionnel du 26 août 1914 au marché du 6 septembre 1911 avec la Société des moteurs Sabathé (puis remplacé par la Société des moteurs Chaléassière).

Acte additionnel du 30 décembre 1914 au marché du 1^{er} octobre 1913, de la SA du Temple.

Acte additionnel du 23 décembre 1914 au marché souscrit le 22 octobre 1914 de la Cie Electro-mécanique.

Marché du 16 juillet 1914 avec M. J. Carpentier pour fournir des périscoptes et des accessoires de rechange.

⁷ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915.

⁸ *Ibid.*, Marché du 27 octobre 1915 des ACL pour fournir deux ensembles de trois tubes lance-torpilles.

⁹ *Ibid.*, Marché du 22 décembre 1915 avec la SA du Temple pour fournir trois chaudières de rechange.

¹⁰ *Ibid.*, Marché du 22 décembre 1915 avec les ACL. Le prix unitaire était de 41 500 Fr.

¹¹ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Acte additionnel du 19 août 1914 au marché du 21 mai 1912.

¹² *Ibid.*, Marché du 1^{er} juillet 1914 avec Panhard et Levassor. Acte additionnel du 5 août 1914, au marché du 20 août 1913 avec la SA des Ateliers et Chantiers de la Manche à Dieppe. Acte additionnel du 26 novembre 1914 au marché du 23 juillet 1913 avec les FCM. Acte additionnel du 2 septembre 1914 au marché du 21 janvier 1914 avec Dyle et Bacalan. Marché du 2 septembre 1914 avec Panhard et Levassor. Acte additionnel du 23 septembre 1914 au marché du 12 novembre 1913, avec les CA de Provence. Marché avec MM. Stapfer, Duclos et Cie. Marché du 1^{er} juillet 1914 avec MM. Libaudière Frères, Maufra et Cie.

¹³ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Marché du 1^{er} juillet 1914 avec les AC de Provence. Marché du 8 juillet 1914 avec Harlé et Cie. Acte additionnel du 9 novembre 1914 au marché du 3 septembre 1913 avec Dyle et Bacalan.

SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. Marché du 10 novembre 1915 avec Schneider et Cie.

souples¹, et parfois, il répercutait sur les prix les augmentations dues à la guerre². Les contrats d'équipement des navires militaires, antérieurs au début de la guerre, furent également approuvés par le ministre Gauthier pour ce qui était des groupes électrogènes³, des compas liquides⁴ et des périscopes⁵.

Les projectiles et munitions ne cessèrent jamais d'être produits, particulièrement les torpilles et les mines sous-marines. Tout juste avant l'entrée en guerre, le ministre commanda, pour le compte de l'atelier des torpilles de Toulon, 70 réservoirs à air comprimé pour la propulsion des torpilles de 450 mm⁶. Il les compléta, en octobre 1914, par deux marchés pour 75 machines motrices⁷ et pour des tubes lance-torpilles pour les torpilleurs d'escadre *Mécanicien-Principal-Lestin* et *Enseigne-Roux*⁸. Pour les commandes de mines, ce furent, comme avant-guerre, deux entreprises qui bénéficièrent de la hausse de la demande. Pour interdire les parages des côtes de la Manche, du détroit de Douvres et de celui d'Otrante, aux sous-marins germaniques, la Marine augmenta drastiquement sa demande. Dès décembre 1914, la Marine reconduisit ses contrats d'avant-guerre avec MM. Harlé et Cie et avec la maison Breguet. Pour la première, le 5 décembre 1914, elle ajouta un acte additionnel au marché de fourniture de mines système Sautter-Harlé, du 6 août 1913, pour un engagement supplémentaire de 2,1 millions de Fr⁹. Pour la seconde, la Marine, par un acte additionnel du 17 décembre 1914 au marché du 8 avril 1914, porta le total des commandes de mines sous-marines système Vickers-Breguet à 3,4 millions de Fr pour 1000 mines. L'urgence se faisait clairement sentir dans les conditions de livraison car il fut demandé de livrer le tout en 5 lots de 200 mines, le dernier en juillet 1915. Dès que les mines furent livrées, le ministère passa un autre acte additionnel le 15 juillet 1915, avec Breguet, puis un nouveau marché le 8 décembre 1915, pour 3000 nouvelles mines sous-marines système Vickers-Breguet pour 2 millions de Fr¹⁰. Les contrats de réparation furent aussi très nombreux pour soulager les arsenaux et sur tous les

¹ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Acte additionnel du 2 septembre 1914 au marché du 10 juillet 1912 avec les CAG.

² *Ibid.*, Acte additionnel du 15 décembre 1914 au marché du 8 juillet 1914 avec P. Vernisse.

³ *Ibid.*, Marché du 1^{er} juillet 1914 avec la CGE.

⁴ *Ibid.*, Marché du 1^{er} juillet 1914 avec la Société des établissements Henry Lepaute.

⁵ *Ibid.*, Acte additionnel du 1^{er} juillet 1914 au marché du 17 décembre 1913 avec la SA Lacour-Berthiaume.

Marché du 8 juillet 1914 avec M. Sauvaire-Jourdan pour fournir trois compas gyroscopiques, système Sperry.

⁶ *Ibid.*, Marché du 8 juillet 1914 avec les Acieries et forges de Firminy. Modifié par un l'acte additionnel du 24 novembre 1915 (SHD 4DD1 518. Marchés du 2^e semestre 1915).

Marché du 8 juillet 1914 avec MM. Claudisson et Cie.

⁷ *Ibid.*, Marché du 23 septembre 1914 avec la Société lyonnaise de mécanique et d'électricité.

⁸ *Ibid.*, Marché du 14 octobre 1914, avec les ACL.

⁹ *Ibid.*, Le contrat est signé et approuvé par le ministre de la Marine, Victor Augagneur, le 25 décembre 1914.

¹⁰ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915.

types de navires capables de lutter contre les sous-marins, comme le torpilleur d'escadre *Boutefeu*¹.

b. *L'outil industriel de la Marine au service de l'armée*

Clairement, la priorité pour la Marine était de construire des armes pour les armées du Nord et de l'Est. Croyant à une victoire rapide, la Marine mit à la disposition de l'armée 89 ingénieurs et 134 officiers des directions des travaux, soit la moitié de ses cadres des constructions navales². S'ajoutait à cela la demande de la Marine marchande³. Afin d'effectuer les travaux pour la Guerre, dès la fin de l'été et le début de l'automne 1914, les établissements comme Lorient et Guérigny publièrent des avis d'adjudication pour de grandes sommes de matières premières⁴. Initialement, la Guerre demanda à la Marine de construire du matériel accessoire d'infanterie et d'artillerie, mais à partir de septembre, elle lui demanda d'affecter tous ses moyens à la fabrication des obus de 75. Les syndicats des entreprises fournisseuses de la Marine, le Comité des Forges de France et la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires et de Machines marines qui avaient leurs sièges, tous deux, dans la rue de Madrid⁵ jouèrent un rôle central dans cette activité. Dès le 23 août 1914, Robert Pinot, directeur du Comité des Forges, prit contact avec Messimy, alors encore ministre de la Guerre, pour lui annoncer qu'il avait demandé à ces deux syndicats patronaux de se mettre en rapport avec le ministère « pour assurer la répartition et l'exécution » des commandes⁶.

Le 17 septembre 1914, le Grand Quartier Général réclama que l'on porte la production d'obus de 75, de 14 000 à 40 000 pièces par jour. Ensuite, il demanda 100 000 obus par jour, ce pour quoi l'Etat fit appel à l'industrie privée⁷. Tout fut réglé à la suite de deux conférences entre les représentants des deux ministères, les 20 et 26 septembre. La Marine utilisa, donc, ses arsenaux et établissements⁸. Lors de la réunion du 20 septembre à Bordeaux, le ministre de la Guerre, Alexandre Millerand constitua en collaboration avec les chefs d'entreprises présents, sept groupes industriels chargés d'organiser la coopération des producteurs de leur région. Parmi eux, on trouvait le Groupe de la Marine et quatre autres, comprenant certains de ses

¹ *Ibid.*, Marché du 28 avril 1915, Schneider et Cie souscrit un marché pour réparer les turbines.

² Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p174.

³ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p101. Note du 6 février 1918 de Georges Leygues.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 septembre 1914. Partie non officielle.

⁵ Robert Pinot. *Le Comité des forges de France au service de la Nation (août 1914-novembre 1918)*. 1919, Armand Colin, Paris, p3.

⁶ *Id.*, p237. Appendice. Lettre du 23 août 1914, de Robert Pinot pour Messimy au ministère de la Guerre.

⁷ Stephen D. Carls, *Louis Loucheur. Ingénieur, homme d'état, modernisateur de la France 1872-1931*. 2000, Presses Universitaires du Septentrion, Lille, p25-26.

⁸ Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p175.

fournisseurs : (Groupe des Etablissements Schneider, Groupe des Aciéries de la Marine et d'Homécourt, Groupe des Industriels de la Région parisienne, Groupe des Chemins de fer de l'Etat et du Midi)¹. Au sein de l'administration de la Marine, le Service de centralisation des fabrications et obus de l'armée fut organisé une semaine plus tard, le 3 octobre, pour coordonner les commandes, s'assurer du plus bas prix de revient et surveiller les fournisseurs².

Dès l'automne 1914, le ministère de la Marine utilisa ses réseaux de contrats habituels pour fabriquer des obus de 75 pour le compte du ministère de la Guerre, en liaison avec son service de centralisation des fabrications d'obus de 75 mm³, d'abord présidé par l'ingénieur Louis, puis à partir d'octobre 1915 par l'ingénieur Maurice⁴. Du 9 novembre 1914 jusqu'en décembre, le ministère passa les premiers contrats pour fabriquer des obus explosifs vides et non ceinturés de 75, 14 Fr pièce, pendant six mois avec les grandes entreprises, fournisseuses habituelles. Les ACL, les ACB, les aciéries du Saut-du-Tarn, la Société métallurgique de l'Ariège et la Société française des torpilles Whitehead⁵ reçurent toutes les commandes. Mais indéniablement, ce furent les FCM qui reçurent le plus de demandes du fait de leurs installations et main d'œuvre désormais disponible, avec un contrat le 14 novembre 1914 pour 4000 obus⁶, augmenté le lendemain d'un acte additionnel qui y ajouta 3000 autres⁷, puis un autre contrat le 23 décembre⁸. La Marine ne s'arrêta pas là puisque, lors des deuxième et troisième vagues de commandes qui commencèrent en avril et se terminèrent en décembre 1915 et qui comprenaient, désormais, aussi les obus de 220 mm et les bombes, les FCM reçurent encore des commandes bien supérieures aux autres. Non seulement on augmenta, en août 1915, leur durée de production pour les obus de 75 de six mois initiaux à 15 mois⁹ et on augmenta encore les commandes¹⁰, mais en plus on leur demanda de livrer, en septembre et octobre 1915, des obus de 220 mm¹¹, 100 000 queues en acier pour grosses bombes¹² et 20 000 bombes type D¹³. Le premier chantier privé du temps de paix était aussi le principal fournisseur de ces nouvelles commandes de guerre car, là encore, les autres chantiers eurent des travaux

¹ Lieutenant-colonel Delavallée, *op. cit.*, p3-4.

² Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p177.

³ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915.

⁴ J.O.R.F/L – D du 1^{er} octobre 1915. Décision du 29 septembre 1915.

⁵ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Quatre marchés du 9 et un marché du 14 novembre 1914.

⁶ *Ibid.*, Marché du 14 novembre 1914 avec les FCM.

⁷ *Ibid.*, Acte additionnel du 15 novembre 1914 avec les FCM.

⁸ *Ibid.*, Marché du 23 décembre 1914 avec les FCM.

⁹ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. Actes additionnels des 14 novembre 1914 : le 17 mars 1915, le 21 avril 1915 et le 4 août 1915.

¹⁰ *Ibid.*, Marché du 29 septembre 1915 avec les FCM.

¹¹ *Ibid.*, Marché du 15 septembre 1915 avec les FCM.

¹² *Ibid.*, Marché du 15 septembre 1915 avec les FCM.

¹³ *Ibid.*, Marché du 13 octobre 1915 avec les FCM.

plus modestes. Si la Société métallurgique de l'Ariège¹ et les ACB² virent leurs contrats pour les obus de 75 reconduits, pour les autres projectiles, les demandes que le ministère leur adressa étaient bien réduites. La première dut se contenter d'usiner 1251 obus³ de 220 mm et la seconde d'en fabriquer pendant sept mois⁴, en plus d'une commande de 3200 obus⁵. Les autres entreprises ne se virent confier que des menus travaux, comme les ACL, avec leur modeste commande de 1980 obus de 220⁶ ou Delaunay-Belleville avec ses 30 ébauches d'obus⁷.

Tableau n°25. Valeur globale des fournitures d'obus⁸

Fournisseur	Période de livraison	Nombre d'obus	Prix de la commande
Société des Hauts-Fourneaux, forges et aciéries du Saut-du-Tarn	1914-1915	60 000	825 000 Fr
Société métallurgique de l'Ariège	//	100 000	1 377 000 Fr
Société française des torpilles Whitehead	1915	4000	12 000 Fr
FCM (Seyne)	1915-1917	830 000	8 175 500 Fr
FCM (Marseille)	1915-1917	2 230 000	21 943 200 Fr
ACL	1916	1 400 000	13 258 000 Fr
ACB	1918	310 000	2 294 000 Fr

Ces commandes n'étaient qu'une transformation de la nature des livraisons, mais le ministère alla plus loin car les fournisseurs habituels ne suffisaient plus à produire assez. La Marine sollicita donc de modestes ateliers familiaux, quasi tous dans le Sud-ouest, c'est-à-dire le plus loin des combats, par des contrats de trois mois pour les mêmes obus en fonte de 75 à 13 Fr par pièce. On y trouvait des noms jusque-là inconnus comme M. Prosper Nègre, Cyprien Barbot et Cie, les bordelais Albert Dormoy et Jules Mahic, A. Coriach, Jean Vican⁹, beaucoup d'usines et ateliers charentais dont la Compagnie des chemins de fers économiques des Charentes de Victor Gouin, M. Cureau, l'entrepreneur Théodore Tournat, l'ingénieur

¹ *Ibid.*, Trois actes additionnels des 21 avril 1915, le 19 mai 1915 et le 15 juillet 1915, avec la société métallurgique de l'Ariège, faisant passer la durée de production de six à 15 mois.

² *Ibid.*, Trois actes additionnels des 17 mars 1915, le 21 avril 1915 et le 11 août 1915 avec les ACB, faisant passer la durée du contrat de 6 mois à 15 mois.

³ *Ibid.*, Marché du 29 septembre 1915 avec la société métallurgique de l'Ariège pour 15 000 Fr.

⁴ *Ibid.*, Marché du 1^{er} septembre 1915 avec les ACB.

⁵ *Ibid.*, Marché du 29 septembre 1915 avec les ACB pour 38 000 Fr.

⁶ *Ibid.*, Marché du 18 août 1915 avec Delaunay-Belleville.

⁷ *Ibid.*, Marché du 29 septembre 1915 avec les ACL pour 23 700 Fr.

⁸ Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p187.

⁹ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Six marchés du 9 novembre 1914.

constructeur, J. Sado¹, les constructeurs Guimard frères, le constructeur Anatole Hard² et le constructeur H. Bonnaud³. Seule la Compagnie de chemins de fers départementaux⁴ était dans la banlieue parisienne. Plus rarement, certains petits fabricants reçurent des petites commandes d'autres types d'obus de 37 et de 95 ou d'éléments de bombe tels les nantais, M. Sudry, Galet fils et Baril et M. Cailleau⁵ ou encore Théodore Tournat⁶, Albert Dormoy, Cyprien Barbot fils, Prosper Nègre, A. Couach, et Jean Vican⁷. Ils contribuèrent, donc, grandement aux 8000 munitions de 75 fabriquées en 1914, 210 000 en 1915, 230 000 en 1916⁸.

Durant la guerre, l'établissement de Guérigny a aussi été très actif, tant pour la production de l'acier que pour celle des obus de 75 et 220. De 1915 à 1918 incluses, ce furent 285 000 obus de 220 et 2 377 000 obus de 75 qui sortirent de la fabrique bourguignonne avec le meilleur prix de revient national⁹. De plus, la production d'acier de Guérigny, aidée par l'installation d'un four de 40 t, fin 1914¹⁰, permit de produire jusqu'à 23 400 t d'acier en 1918 (contre seulement 3450 t en 1914) à un prix inférieur à celui de l'industrie privée¹¹ et, donc, de livrer la totalité de l'acier utilisé dans le groupe Marine dans la confection des obus de 220 mm¹². Un peu moins intensément, dès le mois d'août 1914, l'établissement d'Indret commença la fabrication des obus de 75 et n'entama celle des obus de 220 qu'en août 1916 pour la terminer en juillet 1917. La fabrication des affûts de 75 commença en juin 1915 et se termina en février 1917¹³. Ruelle fabriqua, pour la Guerre, des obusiers de toutes les tailles¹⁴. Brest, aussi, aida le ministère de la Guerre avec des voitures, ponts métalliques, munitions et matériels d'artillerie, en plus des 32 navires : canonnières, patrouilleurs, remorqueurs, avisos, sortis en trois ans et demi de la cale du Point du Jour¹⁵. En octobre 1914, la Marine expédia à Verdun

¹ *Ibid.*, Quatre marchés du 14 novembre 1914.

² *Ibid.*, Deux marchés du 26 novembre 1914.

³ *Ibid.*, Marché du 5 décembre 1914 avec H. Bonnaud.

⁴ *Ibid.*, Marché du 14 novembre 1914 avec Jacques de Roquemaurel, administrateur-directeur de la compagnie.

⁵ *Ibid.*, Trois marchés du 29 septembre 1915.

⁶ *Ibid.*, Marché du 8 décembre 1915 pour l'usinage d'obus de 37 mm en fonte.

⁷ *Ibid.*, Cinq marchés du 3 février 1915 pour l'usinage d'obus de 95 mm en fonte aciérée.

⁸ Edward A. Kolodziej, *Making and Marketing Arms: The French Experience and Its Implications for the International System*, Princeton, Princeton University Press, 1987, p16.

⁹ J.O.R.F/L – D du 24 février 1921. 2^{ème} Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Etat sommaire de la production de l'aciérie de Guérigny de 1912 à 1919 présenté par le député Jean Locquin.

¹⁰ Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p178-179.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 24 février 1921. 2^{ème} Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Etat sommaire de la production de l'aciérie de Guérigny de 1912 à 1919 présenté par le député Jean Locquin.

¹² SHD 1BB 8 1. Note de la direction des constructions navales sur l'établissement de Guérigny. 17 février 1926.

¹³ DCNS, *op. cit.*, p58-59.

¹⁴ Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p182.

¹⁵ Mlle S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p31.

des canons de 16 cm, débarqués d'anciens bâtiments et des canons de 14 cm destinés à des cuirassés en construction¹.

Les chantiers navals privés, eux aussi, en attendant la reprise des mises en chantier firent des travaux d'appoint. Les grands ingénieurs des fournisseurs de la Marine furent même utilisés par la Guerre comme Auguste Rateau qui fut d'abord mobilisé à la Manufacture d'armes de guerre de Saint-Étienne en 1914, puis consulté et missionné en 1915 au Royaume-Uni pour l'intensification de la fabrication des munitions. Finalement, en 1916, il fut réinstallé dans ses usines Rateau pour développer la fabrication des obus de 75². Les chantiers de Normandie à Rouen, appartenant aux CA de Saint-Nazaire, furent, eux, reconvertis dans la production de munitions et dans la réparation navale. Les CA Normand transformaient, en novembre 1916, des sous-marins classiques en sous-marins mouilleurs de mines³. Les Ateliers et Chantiers de France furent affectés à la fabrication d'obus, puis après 1917 à la réparation des navires des flottilles de patrouilleurs et à l'armement des navires de commerce⁴. Schneider qui produisait de l'artillerie depuis 1914⁵ passa aussi aux chars d'assaut en 1916. Les ateliers de l'avenue de Clichy de la SCB se consacrèrent totalement à la fabrication de matériel de guerre, dont des ceintures de roues, des pare-balles pour canons Hotchkiss, des affûts et des bombes. L'entreprise conçut même un nouveau type de mortier de tranchées et un canon de 105 pour la défense aérienne⁶. Les CA de Saint-Nazaire, en plus d'avoir été contraints à fabriquer des obus, des canons⁷, ont surtout réalisé des réparations et produit des munitions. Ils débutèrent la confection de 300 chars, mais ils furent stoppés par l'armistice⁸.

Les FCM, eux, durent s'appliquer à réaliser toutes sortes de travaux, avec des périodes d'arrêt complet, comme le 1^{er} juillet 1916. Le chantier varois fit surtout parler de lui pour son innovation dans un domaine totalement nouveau, celui des véhicules blindés. Profitant de son expérience dans le blindage de tourelles cuirassées, il reçut la commande d'une étude d'un « cuirassé terrestre » de 40 tonnes en mai 1916, de la part du général Estienne⁹. L'expérience fut

¹ Lieutenant-colonel Rebol, *op. cit.*, p182.

² Gérard-Michel Thermeau *op. cit.*

³ J.O.R.F/L – D du 15 novembre 1920. Comité secret de la Chambre des députés du 28 novembre 1916. Déclaration de l'amiral Lacaze, ministre de la marine aux députés Émile Broussais et Labroue.

⁴ Lieutenant de vaisseau Moron, *op. cit.*, p4.

⁵ Antoine de Badereau, « Le rôle des établissements Schneider dans la victoire de 1918 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 9 – Février. 2008, p25.

⁶ Jean Monville (Collaboration de Xavier Bezançon), *op. cit.*

⁷ Jules Charles-Roux, *op. cit.*, p277. Lettre du 2 juillet 1916 de Jules Charles-Roux pour son fils.

⁸ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p14.

⁹ Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948, p419.

concluante puisqu'elle permit de construire les chars FCM 1A et FCM 1B, puis d'avoir une commande, le 21 février 1917, de 300 chars FCM 2C de 70 tonnes, réduite à 10 unités en 1919 à cause de la victoire¹. Ces constructions ralenties entraînèrent, tout naturellement, un effectif ouvrier tout aussi réduit avec 2200 ouvriers, dont 200 femmes, 600 enfants et 350 étrangers, tous Chinois.

Participant à l'effort de guerre, une fonderie de cuivre fut établie temporairement en 1915 pour fabriquer des douilles d'obus chez les CAG. Marine et Homécourt, elle, construisit à Saint-Chamond, en 1915, des locotracteurs pétroléo-électriques pour l'Artillerie lourde sur voie ferrée. En 1916, elle fabriqua 16 canons 155C St. Chamond et 358 en 1917². Son directeur général, Théodore Laurent, était en charge du groupe du Centre depuis le 20 septembre 1914, un des tout premiers producteurs d'acier et de matériel de guerre. En avril 1916, l'ensemble des usines de la Loire avaient déjà fabriqué 14,5 millions de fusées, 5,4 millions d'obus et 1,7 millions douilles. Pour ces fabrications de guerre, il fut épaulé par le colonel Rimailho qu'il nomma, en mars 1915, directeur des Services techniques de l'entreprise³. Ainsi, l'entreprise qui se retrouva avec un capital de 70 millions de Fr et 25 000 ouvriers en 1918 avait été choisie pour étudier et fabriquer le canon de 400⁴. En février 1915, avec le concours de la Société des Batignolles, la Marine expédia sur le front 8 canons de 24 cm⁵. Schneider livra, en 1916, 66 canons 155C Schneider et 474 en 1917⁶.

D'abord vidée de ses ouvriers en 1914, l'usine de Holtzer passa de 2000 à 6000 ouvriers et a décuplé sa production pour satisfaire les commandes gouvernementales, principalement en canons et obus, mais aussi en milliers d'outils pour le Génie et de pièces pour les avions et les camions⁷. Pendant la guerre, elle a fourni la moitié de l'acier nécessaire à la France pour son effort de guerre, soit 100 tonnes par jour (au lieu de 15 à 20 habituellement). La guerre entraîna de grands changements dans la CGE, avec la fermeture des usines de Delle et de Tudor qui furent closes car trop proches du front. Elle compensa cela en produisant beaucoup pour l'effort de guerre, avec des douilles et bandes d'alimentation de mitrailleuses.

¹ Roger Ford. *The world's Great Tanks : From 1916 to the Present Day*. 2012, Amber Books Ltd, London.

² Edward A. Kolodziej, *op. cit.*, p16.

³ Paul Berthier, « Saint-Chamond », dans Jacques Saint-Germain (Dir.), *Théodore Laurent : L'industriel, l'homme*. 1955, Impr. de G. Malochet, Paris.

⁴ Auguste Pawlowski, *Annuaire des mines et minerais métalliques de France et d'Algérie*. 1919. Paris, p105.

⁵ Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p182.

⁶ Edward A. Kolodziej, *op. cit.*, p16.

⁷ Claude Beaud, « La première guerre mondiale et les mutations d'une entreprise métallurgique de la Loire : les Etablissements Jacob Holtzer », *Bulletin du Centre d'Histoire économique de la région lyonnaise*, n°2, 1975, p5.

En tout, pour le compte du ministère de la Guerre, la Marine construisit ou remit en état 8000 canons, fabriqua plus de 80 millions d'obus, 520 000 bombes, des dizaines de millions de fusées¹ et plus de 34 000 voitures. Elle construisit et elle installa 7 km de ponts de fer détruits, grâce aux ingénieurs du génie maritime². En 1916, le groupe Marine, comprenant les arsenaux et les établissements privés contrôlés par la Marine, produisait 2000 obus par jour³. Tout cela représentait 2 des 3 milliards de francs de travaux que ces industriels effectuèrent⁴.

Tableau n°26. Montant des cessions de la Marine à la Guerre pendant les années 1913 à 1918⁵

Année	Valeur
1913	30 000 Fr
1914	3 920 000 Fr
1915	61 300 000 Fr
1916	112 170 000 Fr
1917	424 450 000 Fr
1918	791 400 000 Fr

Le ministère de la Guerre était particulièrement satisfait de tout ce service rendu par la Marine car la concentration des commandes et la coordination de la production dont elle avait l'habitude depuis fort longtemps lui ont permis d'avoir des prix de revient inférieurs d'un tiers aux autres fournisseurs d'obus⁶.

Tableau n°27. Comparatif des prix de revient de la Marine et de ses fournisseurs pour les obus⁷

Fournisseur	Prix de revient moyen	Prix de revient correspondant de la Marine
Société des Hauts-Fourneaux, forges et aciéries du Saut-du-Tarn	13,75 Fr	10,05 Fr
Société métallurgique de l'Ariège	13,77 Fr	10,05 Fr
Société française des torpilles Whitehead	13 Fr	10, 05 Fr
FCM (Seyne)	9, 85 Fr	7, 47 Fr
FCM (Marseille)	9, 84 Fr	7, 47 Fr
ACL	9, 47 Fr	7, 47 Fr
ACB	7 ,40 Fr	7, 20 Fr

¹ *Id.*, p181-182.

² J.O.R.F/L – D du 24 juin 1920. 2^{ème} séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Déclaration du député Georges Leygues.

³ Lieutenant de vaisseau Cavalier de Cuverville. *Historique du service central en 1914-1915-1916*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1925, p47.

⁴ Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p174.

⁵ Lieutenant-colonel Reboul, *op. cit.*, p176.

⁶ *Id.*, p186-187.

⁷ *Id.*, p187.

Au vue de ces chiffres, on peut clairement en conclure que la Marine s'est sacrifiée industriellement pour l'armée de terre, au point d'arriver à une situation très délicate lorsqu'elle recommença ses propres constructions. On ne compte plus les notes pleines d'« angoisse », rédigées, en janvier-février 1918, par un Georges Leygues qui avait le plus grand mal à s'approvisionner en matières premières et en main-d'œuvre. Ne pouvant le faire avec aisance, il fut obligé de lancer un « cri d'alarme » à Clemenceau et menacer de porter l'affaire au Comité de guerre, pour être écouté¹. En novembre seulement le tiers du personnel des arsenaux travaille à des tâches portant sur les navires de guerre².

c. *La reprise progressive des mises en chantiers entre 1916 et 1918*

Durant les quatre années de guerre, il y a quelques réalités qui frappent car elles rompent avec le système mis en place dans les années 1890-1900, parfois en l'appliquant à l'extrême et parfois en innovant. La première est l'effondrement sans pareil des mises en chantier dans les arsenaux de l'État qui ne réussirent à dépasser péniblement les 10 000 t qu'une seule fois en 1916 (12 482 t) et qui dont la production fut extrêmement faible durant les autres années : 1675 t en 1915, 8777 t en 1917 et 2695 t en 1918. À part les années creuses, pour cause d'encombrement (dans les années 1890 et 1900), jamais les arsenaux n'avaient chômé ainsi sous la III^e République. Mais à y regarder de bien près, les ports militaires de l'État ne chômaient pas car ils étaient attelés à des tâches que les nécessités du temps commandaient. En effet, il fut décidé de leur confier principalement deux missions dont ils durent s'acquitter en permanence dès 1914 : tenir leur rôle initial d'être le point de ravitaillement et de réparation des navires de guerre, d'une part, et transformer des dizaines de vaisseaux civils en embarcations pouvant mener des opérations de guerre, d'autre part. Toute cette activité menée avec frénésie ponctionnait du temps, de la main-d'œuvre, du capital sous toutes ses formes et de l'espace de travail qui étaient si nécessaires aux constructions neuves. La deuxième constatation est, donc par effet immédiat, la part écrasante qu'avaient prise les mises en chantier dans les entreprises privées. Sur les 5 ans, en tonnes, elles ont représenté 68,3 % du total (191 bateaux) pour 23,1 % (69 bateaux) pour les arsenaux. La troisième nouveauté résidait dans les 8,6 % restants. Et pour cause, ils furent l'œuvre de chantiers étrangers qui, s'ils furent déjà sollicités dans le passé par la Marine, ne l'avaient été que pour des quantités infinitésimales. Ici, même s'ils restaient extrêmement minoritaires, leur production devint palpable.

¹ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p33, 99, 101 et 110. Notes des 28 janvier ; 2 et 3 février 1918 de Georges Leygues.

² Jean de Préneuf, Thomas Vaisset, « 1918 : une victoire navale en clair-obscur », *Revue Défense Nationale*, 2019/1 (N° 816), p45.

En termes de production, dès que commença le conflit, le ministère de la Marine se dirigea vers une solution inédite. Les quatre contre-torpilleurs, destinés initialement à l'Argentine et en construction depuis 1910 chez les ACB et Dyle et Bacalan, furent réquisitionnés par la Marine qui indemnisa le pays sud-américain et signa de nouveaux contrats avec les entreprises, en août et septembre 1914¹. Ainsi, pour la fin de l'été et l'automne 1914, les arsenaux ne mirent aucun navire en chantier, tous occupés à leurs nouvelles tâches et en train de finir les bâtiments commencés en 1913 et 1914. Les seuls navires qui furent entamés étaient issus d'une série de huit vedettes de patrouille de 40 t chez un nouveau contractant avec la Marine, la société Gustave Cornilleau à Marseille. Dès cette année, le sens général de production était donné par la guerre : production de petits navires pour la surveillance, la patrouille et la traque au lieu de grands navires d'escadre. L'année suivante, en 1915, la production reprit très doucement avec de petits bateaux : dragueurs de mines et chaloupes-canonnières à Lorient et à Brest. Le privé fut aussi peu prolifique que l'année d'avant, avec neuf petits bateaux dans des chantiers également nouveaux contractants, avec des patrouilleurs-dragueurs de 112 t et des vedettes de patrouille aux Chantiers du Midi-Baudouin Balaguier et aux chantiers Depujols à Neuilly. Les grands chantiers FCM², ACB, ACL et AC de Saint-Nazaire³ se partagèrent les commandes de 18 chalands de débarquement démontables.

C'est aussi durant cette année que la France en appela à l'industrie navale de ses alliés, en l'occurrence, aux chantiers navals du britannique Vickers à Montréal et de l'américain Elco pour la mise en cale de 40 vedettes de patrouille de 40 t chacune, pour un total de 1600 t. Elle réquisitionna le sous-marin de 460 t, *Armide*, destiné depuis 1912 au Japon. Avec un nouveau contrat et pour 2,7 millions de Fr, elle se réserva ce sous-marin encore sur cale dans le chantier de Schneider et Cie à Chalon-sur-Saône⁴. Elle en fit de même avec les sous-marins *Antigone* et *Amazonie* qui étaient destinés initialement à la Grèce et les *O-Byrne* et *Dupetit-Thouars* qui devaient revenir respectivement aux marines roumaine et aux turque.

Cependant, cette situation ne dura pas car dès 1916 lorsque la guerre se durcit davantage, la production de bateaux de guerre reprit sérieusement, dans des niveaux certes bas, mais plus proches de ceux des décennies précédentes. Dès que le ministre amiral Lacaze décida de reprendre la production de navire de guerre par les entreprises privées, il voulut qu'elles se

¹ SHD 4DD1 517. Marchés du 2^{ème} semestre 1914. Marché du 22 août 1914 avec les ACB et acte additionnel du 2 septembre 1914.

² SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. Marché du 13 octobre 1915 avec les FCM.

³ *Ibid.*, Trois marchés du 8 septembre 1915.

⁴ SHD 4DD1 518. Marchés du 2^{ème} semestre 1915. Marché du 3 novembre 1915 avec Schneider et Cie.

consacrassent exclusivement à cette tâche. Pour ce faire, il leur fit interdire par une loi le 14 novembre 1915, de ne vendre aucun navire de mer à un acheteur étranger, sauf dérogation spéciale¹. Ainsi, pour l'année 1916, le tonnage total était de plus de 28 000 t avec 15 721 t pour le privé et 12 482 t pour les arsenaux. Tous les arsenaux, sauf Cherbourg, mirent en chantier, surtout, des dragueurs-canonnières et des dragueurs de mines entre 300 et 450 t, des avisos et les deux sous-marins, l'*Aréthuse* de 414 t et le *Romazzotti* de 920 t à Toulon.

Les chantiers privés qui finissaient leur grosse production d'avant-guerre et qui terminaient aussi les transformations de navires civils se mirent en branle. Les FCM mirent en chantier, surtout à la Seyne-sur-Mer, des patrouilleurs-dragueurs de 460 t et les CAG, trois dragueurs-canonnières et un sous-marin. Dans l'embouchure de la Loire, les ACB et les ACL reprirent aussi leur production avec des remorqueurs-patrouilleurs, un bateau piège de 480 t et des dragueurs-canonnières de 266 t. Enfin, deux petits chantiers participèrent, plus modestement en cette année, les AC de Provence à Port-de-Bouc et les chantiers Depujols avec des dragueurs-canonnières et la suite de la série de leurs vedettes de patrouille de 40 t.

L'année 1917 a été la plus intense dans le conflit. La guerre maritime s'en ressentit aussi. Les 50 201 t mises en chantier rendirent la production de cette année digne des standards des décennies passées, avec un record absolu de 117 bateaux. Les chantiers privés mirent sur cale quatre fois plus que les arsenaux avec 37 024 t (83 bateaux) contre 8777 t (22 bateaux). Enfin, la demande était telle que l'on fit appel, massivement, encore aux alliés. Ces derniers ont mis en chantier pour le compte de la France 8400 t, soit 12 torpilleurs de 700 t, produits dans des arsenaux japonais. Les arsenaux participèrent tous à cet effort, sauf Toulon. La part principale a été effectuée par Brest et Lorient. Cette année a été marquée par la volonté de remplacer les unités détruites dans les combats, principalement des dragueurs de mines des avisos, des patrouilleurs-dragueurs et un lourd dragueur-canonnière de la 1500 t. On mit même au travail quatre petits chantiers, les AC de Provence et les Chantiers du Midi qui avaient déjà contracté avec la Marine, mais aussi des nouveaux qu'étaient Niclaussé, le fournisseur historique des chaudières des bateaux de guerre et le petit chantier de Delmas-Vieljeux à la Pallice.

Engagés de la sorte dans les travaux de réparation sur les bateaux, dans la réception des troupes et des navires américains et dans le travail pour le ministère de l'Armement, les arsenaux retrouvèrent, durant l'année 1918, un niveau de mises en chantier aussi faible que celui qu'ils avaient pratiqué en 1915. Cette fois-ci, ils avaient seulement 2695 t, principalement

¹ J.O.R.F/L – D du 14 novembre 1915. Loi du 11 novembre 1915.

des avisos de 450 à 850 t. Cependant, comme il était prévisible, tout l'effort de production qu'ils ne purent faire se porta, automatiquement, sur les chantiers civils avec leurs 24 769 t et leurs 52 navires, principalement, des navires de patrouille et de dragage de mines et quelques avisos. Les Chantiers du Midi connurent, là, une année spéciale vu qu'ils eurent à produire quatre patrouilleurs-dragueurs assez grands de 450 t, mais qui furent les derniers de leur histoire à vendre à l'État. Enfin, les Chantiers de la Seine-Maritime au Trait, appartenant à Worms, eurent leur première commande avec le patrouilleur *Criquet II*, de 368 t qu'ils ont sous-traité pour les AC de Provence qui n'avaient pas encore fini les trois patrouilleurs de 1918.

d. Le développement des commandes à l'étranger

A partir de la fin de l'année 1915, les chantiers navals privés commencèrent à saturer leurs capacités de production, du fait de la double demande de l'État de constructions pour la Marine et la Guerre, d'une part, et de reconstruction de la flotte commerciale, d'autre part. La solution parut évidente à la Marine, à savoir commander des navires de guerre à l'étranger. On commença d'abord par acheter aux Britanniques, sur cale au chantier Swan Hunter et Wigham Richardson, l'avisos *Ville d'Ys* de 1121 t, puis en novembre 1916 plus de 100 000 m de filets de barrage et plus de 200 000 m de filets indicateurs¹. Les rapports commerciaux avec les États-Unis connurent, eux, une institutionnalisation. Ces achats, jadis gérés conjointement par les départements de la Marine et des Affaires étrangères, furent confiés en totalité au Haut-commissariat de la République française aux États-Unis, par le président du Conseil, Ribot. Ce dernier avait justement créé ce Haut-commissariat, le 16 avril 1917, pour centraliser tous les besoins de tous les ministères afin d'éviter les retards « qui résultent de la dispersion des moyens »² et confia la fonction de haut-commissaire à André Tardieu³. Avec le développement de l'économie de guerre franco-américaine, Clemenceau, en juin 1918, reconduisit Tardieu dans une nouvelle institution qu'il attacha à la présidence du Conseil ; il en fit le président du Commissariat des affaires de guerre franco-américaines⁴.

Ce fut d'abord le ministère de la Marine qui passa les commandes, unilatéralement, en 1916 et 1917. Les premiers chasseurs construits en Amérique avant 1917 furent les petits bâtiments en bois de 80 pieds dits « vedettes canadiennes », commandés par le gouvernement

¹ J.O.R.F/Débats du 14 novembre 1920. Comité secret de la Chambre des députés du 28 novembre 1916. Déclaration de l'amiral Lacaze, ministre de la marine.

² J.O.R.F/L – D du 16 avril 1917. Rapport et décret du 15 avril 1917 du président du conseil et ministre des affaires étrangères Ribot, pour le président de la république Poincaré.

³ *Ibid.*, Décret du 15 avril 1917 du président du conseil et ministre des affaires étrangères Ribot.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 juin 1918. Deux décrets 9 juin 1918 du président du conseil Clemenceau.

Britannique à plus de 500 exemplaires et dont la France acheta un petit nombre. Ils furent améliorés pour devenir des *Submarine Chasers* de 74 t et 33 m de long¹. Les recherches et négociations de 1917 commencèrent en avril avec un envoi de mission par le ministre amiral Lacaze, qui aboutit à un achat de 16 bâtiments assez onéreux. Aussitôt arrivé en poste, Tardieu commença des recherches² impliquant le secrétaire d'Etat américain à la Marine, Josephus Daniels³, mais cela ne fut pas concluant. Il fallut attendre l'arrivée de l'amiral Grasset en Amérique du Nord, chargé expressément par le ministre de la Marine de trouver des chalutiers⁴ pour voir les affaires s'accélérer. Il fit les recherches, puis laissa l'amiral Chocheprat, venu à New-York avec la mission Viviani, mener les pourparlers avec le *Navy Department* qui aboutirent à un accord sur 50 chasseurs à livrer fin août⁵.

Une fois ces bateaux livrés, une demande fut relancée par l'amiral Benson et le ministre de la Marine, Charles Chaumet, pour des chasseurs plus grands, armés d'un calibre supérieur au 57 mm et offrant les plus grandes qualités de navigabilité⁶. Les négociations avec les fournisseurs américains se firent en décembre 1917, mais l'état-major rejeta les innovations proposées, préférant acheter des chasseurs déjà existants⁷. A nouveau, l'amiral Grasset fut envoyé pour enquête en Amérique du Nord et passa commande de 50 chasseurs, le 20 décembre 1917, à la Foundation Company aux Etats-Unis et à la Canadian Car au Canada⁸.

Le ministre acquiesça, le 13 janvier 1918, en télégraphiant l'ordre de commande des 50 chasseurs à l'amiral Grasset⁹ qui remit le dossier de l'affaire à Tardieu. Ces difficultés qui nécessitèrent l'intervention d'un amiral venaient du fait que les Américains, fraîchement entrés en guerre, voulaient d'abord construire pour leurs propres besoins¹⁰. Tardieu, ne s'occupant pas seulement de l'achat de navires, passa des commandes également pour des fers-blancs américains, pour le compte de la Marine¹¹. Il fut accompagné dans toutes ces besognes par des

¹ Lieutenant de vaisseau Barbier. *La traversée de l'Atlantique par les chasseurs de sous-marins construits en Amérique : (août 1917 - novembre 1918)*. 1922-1923. École de Guerre Navale. Secret, p1-3.

² J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Déclaration du député André Tardieu.

³ Lieutenant de vaisseau Barbier, *op. cit.*, p10.

⁴ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Déclaration du député André Tardieu.

⁵ Lieutenant de vaisseau Barbier, *op. cit.*, p10.

⁶ *Id.*, p11.

⁷ *Id.*, p5.

⁸ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Déclaration du député André Tardieu.

⁹ Lieutenant de vaisseau Barbier, *op. cit.*, p12.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 24 juin 1920. Séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920. Discussion du budget de l'exercice 1920 de la marine. Déclaration du député André Tardieu.

¹¹ Robert Pinot, *op. cit.*, p156.

agents techniques de la Marine¹ et par l'ingénieur principal du génie maritime Georges Toublet qui a suivi la construction des navires². Les 50 chasseurs de 1917 furent, donc, construits par 12 chantiers différents et ceux de 1918 par 9 chantiers³. En plus de cela, plusieurs dizaines d'officiers de Marine américains ont participé à la guerre sur le sol français, pour l'organisation industrielle et les constructions neuves⁴.

En tout et pour tout, durant la guerre, pour construire encore plus vite des bateaux pour chasser des sous-marins, la France fit construire à l'étranger 12 contre-torpilleurs japonais, 9 sloops et 28 vedettes anglaises, 50 chalutiers et 100 chasseurs de sous-marins américains, fabriqués dans des chantiers créés de toutes pièces à Savannah et Fort Williams, aux frais de la France⁵.

e. Le bilan économique de la guerre pour les fournisseurs

Toutes ces modifications dans la nature et la quantité de production des fournisseurs de la Marine poussent à s'interroger sur les conséquences économiques sur cette industrie qui était on ne peut plus florissante au début des années 1910. Les courbes des bénéfices nets des fournisseurs de la Marine montrent à quel point, surtout pour 1916-1917, cette guerre leur a été profitable économiquement. Cela balayait l'argumentation de certains économistes libéraux, qui stipulaient que la guerre et l'impérialisme, qui ressortaient de « l'instinct irrationnel guerrier », étaient incompatibles avec « le bon sens économique »⁶. Il convient tout de même d'apporter des nuances car l'évolution des bénéfices n'a pas été la même pour tous les fournisseurs et pour leurs branches. Pour les chantiers navals et pour les fournisseurs de produits électriques et mécaniques, les deux premières années de guerre, avec l'abandon des constructions neuves, ont fait chuter, voire stagner les bénéfices. Cependant, dès la reprise de constructions avec les programmes contre les sous-marins, en 1916-1917, les bénéfices dans les deux branches ont doublé voire triplé par rapport à ceux 1914.

¹ J.O.R.F/L – D du 25 octobre 1919. Décision du ministre du 22 octobre 1919.

J.O.R.F/L – D du 14 janvier 1920. Décision du ministre du 11 janvier 1920.

² J.O.R.F/L – D du 26 juin 1921. Décision du 25 juin 1921.

³ Lieutenant de vaisseau Barbier, *op. cit.*, p15. Annexe I.

⁴ J.O.R.F/L – D du 15 avril 1919. Décrets du 9 avril 1919 octroyant la Légion d'honneur.

⁵ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome II-De la vapeur à l'atome*. 1983, Lavauzelle, Paris, p272.

⁶ Wilhelm Röpke. « Kapitalismus und Imperialismus », *Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft*, vol. 70. (Traduction française par Michaël Girod en 2004 dans *Carnet de bord*, n°8, p. 48-56)

Tableau n°28. Bénéfices nets des chantiers navals fournisseurs (Fr constant 1914)¹

Année	Bénéfice
1913	10 565 000 Fr
1914	5 746 000 Fr
1915	7 745 000 Fr
1916	10 354 000 Fr
1917	16 859 000 Fr
1918	9 147 000 Fr

Tableau n°29. Bénéfices nets des fournisseurs en produits mécaniques (Fr constant 1914)²

Année	Bénéfice
1913	12 554 000 Fr
1914	12 975 000 Fr
1915	14 256 000 Fr
1916	12 623 000 Fr
1917	29 310 000 Fr
1918	22 976 000 Fr

Tableau n°30. Bénéfices nets des fournisseurs en produits électriques (Fr constant 1914)³

Année	Bénéfice
1913	5 697 000 Fr
1914	5 812 000 Fr
1915	4 530 000 Fr
1916	8 054 000 Fr
1917	5 697 000 Fr
1918	4 650 000 Fr

En revanche, les fournisseurs historiques de produits métallurgiques n'ont que très peu bénéficié de la guerre. Malgré les grandes commandes de l'armée, leurs bénéfices chutèrent en 1914-1915, accentués encore plus par l'arrêt des travaux neufs de la Marine. La reprise des programmes, en 1916, ne les a que moyennement aidé à retrouver des bénéfices au niveau de ceux de 1913 car lesdits programmes ne comprenaient pas de cuirassés.

¹Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1914-1918)*. E. Desfossés & Fabre frères.CAG, FCM, ACL, ACB, CA de Saint-Nazaire, Dyle et Bacalan et CA de Provence.

²Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1914-1918)*. E. Desfossés & Fabre frères. Breguet, Thomson-Houston, Fives-Lille et Hotchkiss.

³Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1914-1918)*. E. Desfossés & Fabre frères.CGE, Société d'Electro-chimie et Compagnie Electro-Mécanique.

Tableau n°31. Bénéfices nets des métallurgistes fournisseurs (Fr constant 1914)¹

Année	Bénéfice
1913	45 407 000 Fr
1914	34 753 000 Fr
1915	34 800 000 Fr
1916	42 706 000 Fr
1917	31 712 000 Fr
1918	28 759 000 Fr

Dans cette branche, seuls les nouveaux contractants, comme la Société des Haut fourneaux du Saut du Tarn, parvinrent à augmenter drastiquement leurs profits. Cette entreprise, bénéficiant d'un marché totalement nouveau pour elle, multiplia ses bénéfices nets par presque huit fois.

Tableau n°32. Bénéfices nets de la Société des Haut fourneaux du Saut du Tarn (Fr constant 1914)²

Année	Bénéfice
1913	745 000 Fr
1914	777 000 Fr
1915	630 000 Fr
1916	3 042 000 Fr
1917	5 709 000 Fr
1918	2 358 000 Fr
1919	1 747 000 Fr
1920	1 030 000 Fr
1921	629 000 Fr
1922	552 000 Fr

Des disparités interbranches existaient aussi chez les fournisseurs d'explosifs. Si la modeste Société de Dynamite française (Nobel) augmenta ses bénéfices de 220 % entre 1913 et 1916, la Société centrale de Dynamite, pourtant bien plus florissante qu'elle avant-guerre, vit les siens baisser de 33%.

¹Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1914-1918). E. Desfossés & Fabre frères. A et F de Firminy, Schneider et Cie, Marine et Homécourt, Chatillon-Commentry et Commentry-Fourchambault.

²Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1914-1923). E. Desfossés & Fabre frères.

Tableau n°33. Bénéfices nets de la Dynamite française (Nobel) (Fr constant 1914)¹

Année	Bénéfice
1913	381 000 Fr
1914	208 000 Fr
1915	521 667 Fr
1916	1 238 000 Fr
1917	1 160 000 Fr
1918	561 000 Fr

Tableau n°34. Bénéfices nets de la Société centrale de Dynamite (Fr constant 1914)²

Année	Bénéfice
1913	1 123 000 Fr
1914	1 036 000 Fr
1915	654 167 Fr
1916	890 390 Fr
1917	880 625 Fr
1918	755 800 Fr

Le 11 novembre 1918, s'acheva cette phase qui fut pour le moins originale. Contrairement à ce que la logique aurait commandé, cette guerre à laquelle se préparait la Marine n'a pas eu le même effet sur la production des armes de guerre terrestre et navale. Si pour la première elle se traduisit par une explosion de la production des armes et de munitions et aussi par une recherche d'un armement toujours plus sophistiqué et destructeur, la production des navires de guerre, elle, suivit des axes différents. La première de ces trajectoires était de répondre, à partir de 1916, à une menace de type inattendu, c'est-à-dire les attaques de sous-marins allemands qui nécessitaient un matériel spécifique : chasseurs de sous-marins, aéronaval, patrouilleurs. Deuxièmement, il fallut faire face aux sournoises mines navales que pouvaient rencontrer les escadres françaises dans leur mission en Méditerranée et au large des côtes de France. Enfin, il fallut, d'une part, disposer d'un grand nombre de remorqueurs pour manœuvrer facilement avec une minutie dans les arsenaux, et d'autre part, libérer l'espace dans les ateliers pour y pratiquer les travaux de réparation qui s'accumulaient à cause de l'utilisation intensive des navires. Ainsi, on vit apparaître trois phénomènes. D'abord la transformation des bâtiments civils. Ensuite, l'apparition de bâtiments hybrides pouvant assurer au moins deux de

¹ *Id.*

² *Id.*

ces missions pour un coût de production moindre et une efficacité accrue. Enfin, le transport massif de la production vers les chantiers privés, y compris des nouveaux venants et d'assez petite taille car cette technologie rudimentaire leur était accessible. Deux autres phénomènes apparurent aussi clairement ; le premier provoquant le second. Étant donné le refus des marines allemandes et autrichiennes de sortir de leur port, les cuirassés n'ont pas pu être utilisés. Ainsi, la demande en bâtiments lourds s'était avérée trop élevée par rapport aux besoins réels et, vu leur prix fort onéreux, l'Etat n'en commanda aucun durant le conflit, se contentant de transformer certains paquebots. Le conflit en lui-même, ne prenant pas la tournure stratégique et tactique prévue par les états-majors maritimes, a modifié les besoins et la demande et les a tirés vers un moins-disant technologique et quantitatif.

S'ajoutait à tout cela le détournement de la plus grande capacité de production de la Marine pour les armées terrestres et la baisse pendant deux années (1914-1915) des commandes de la Marine pour l'armement purement naval. Nous est-il permis alors de considérer que le complexe militaro-naval a continué d'exister pendant ce temps ? Sans être catégorique outre mesure, la réponse sera sensiblement la même que celle que nous avons donnée pour le fonctionnement politico-administratif. Les institutions restèrent en place mais œuvrèrent un peu différemment. Par certains points, notamment ceux liés à la presque mise sous tutelle des fournisseurs par la Marine, il se renforça. Le produit du travail fut différent, mais la logique systémique du complexe ne se modifia en rien. La réponse sera donc qu'il continuait d'exister mais il fonctionnait suivant un rythme moins élevé.

B. Restructuration du système productif durant l'entre-deux-guerres

1. Quelques nouveaux fournisseurs et concentration dans l'industrie privée

a. Emergence de nouveaux fournisseurs pour la Marine

Lorsque la guerre s'acheva en 1918-1919, il fallut donc que l'appareil industriel qui modifia sa manière de travailler opère de nouveau, un réajustement pour se mettre en conformité avec le nouveau contexte. Les arsenaux, usines de constructions navales, constructeurs de moteurs et chaudières et métallurgistes entamèrent de nouvelles modifications. Les entreprises privées entrèrent dans une nouvelle phase de concentration et les chantiers publics furent restructurés. Durant l'entre-deux-guerres, de nouveaux chantiers navals privés commencèrent à fournir des bateaux de guerre à la Marine. On comptait parmi eux les Chantiers de Normandie, les Ateliers et Chantiers de France, les Chantiers Navals de Meulan, Wisner-Silburg et les Chantiers navals français.

Les ACF qui bénéficièrent des grands travaux commencés en 1879¹, firent de Dunkerque le centre producteur de navires de guerre français le plus septentrional. Comme les villes où l'activité de production militaire commença relativement tardivement et suite à l'impulsion des entreprises privées, sa position stratégique n'avait rien d'idéal. La ville n'était qu'à 43 km de Calais, alors place militaire majeure, capable de la protéger. Dunkerque a vu ses propres ouvrages de défense renforcés en 1900², puis en 1909 pour prémunir le port d'un bombardement, d'un débarquement, d'un balisage ou d'une prise en tenaille amphibie, tel que l'a craint le préfet maritime³.

Les Chantiers Navals de Meulan sont nés le 7 décembre 1927 grâce au constructeur automobile Lucien Rosengart et à son associé Edmond Cyprien Loiré, un industriel. Ils construisirent pour la Marine, de modestes vedettes, en collaboration avec Wisner-Silburg. Les Chantiers navals français, eux, furent installés à Caen et à Blainville-sur-Orne en 1917-1918, bénéficiant d'une position très favorable, entre Le Havre et Cherbourg, à 50 km de la première par voie d'eau et à 124 km du port-arsenal. De ce fait, ils bénéficiaient d'une protection optimale, à laquelle s'ajoutait ce grand avantage de s'enfoncer dans la terre à 10 km de la côte et d'Ouistreham, auquel les chantiers étaient reliés par l'Orne et un canal parallèle au fleuve. Ils ont aussi joui des travaux infrastructurels commencés par l'Etat depuis 1877⁴. Ces CNF furent fondés pour construire des cargos pour l'approvisionnement des colonies, à la demande expresse du ministre Georges Leygues qui promit son aide le 17 décembre 1917. Les capitalistes engagèrent, pour cela, 100 millions de Fr-or dans leur construction⁵. Ils avaient la particularité d'avoir un bassin de 12 ha, un chantier de 800 000 m² et 500 ha pour des agrandissements futurs. Le bassin disposait d'un chenal de 75 m de large qui lui permettait de rejoindre le canal de Caen à la mer. Disposant de 1500 hommes, d'un atelier des coques de 15 000 m² et de six cales de construction (cinq de 120 m et une de 150 m), les travaux ont commencé en 1918 et le chantier a lancé son premier navire en 1920⁶.

¹ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1879. Loi du 28 juillet 1879 de Charles de Freycinet.

J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1879. Loi du 31 juillet 1879.

² SHD BB8 1811. En juin 1899 et février 1900, se sont posées les questions de l'éclairage électrique des abords du port de Dunkerque et de l'armement de son front de mer.

³ SHD BB8 1405. Commission d'études pour la défense du littoral. Séance du 8 février 1909.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 septembre 1877. Décret du 18 septembre 1877 de McMahon.

⁵ J.O.R.F/L – D du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discussion d'un projet de loi autorisant la mise en chantier de la tranche 1935 du programme naval. Discours du député Fernand Engerand. Lettre de M. Georges Leygues du 17 décembre 1917.

⁶ Maxime Laubeuf, « Compte rendu de la visite des chantiers navals français près de Caen », Société des ingénieurs civils de France. Année 1922. *Mémoires et compte rendu des travaux de la société des ingénieurs civils de France*. Bulletin de Octobre-Décembre 1922. N°10 à 12, p557-558.

Les entreprises d'applications électromécaniques et électromagnétiques commencèrent aussi à produire pour la Marine. Les nouveaux fournisseurs se trouvaient aussi dans les marchés des éléments mécaniques. La Société d'applications générales d'électricité et de mécanique, la SAGEM, instituée en 1925 par Marcel Môme, fournit à la Marine dans les années 1930 des Gyrocompas et tout l'équipement de tir avec des postes de direction de tir, des plates-formes pour télémètres¹, exceptés les émetteurs-récepteurs radio dont ils ne possédaient pas les brevets. Elle débuta avec sept personnes et un capital de 250 000 Fr, pour compter au milieu des années 1930 entre 1000 et 2000 salariés et 30 millions de Fr de capital. Elle aussi se rapprocha d'autres entreprises, en 1939, en prenant une participation dans la Société anonyme des télécommunications (SAT) créée en 1932².

La création de la Compagnie Générale de Télégraphie sans fil (CSF) en 1918 résultait du succès de la SFR et de l'initiative d'investisseurs au centre desquels on trouve la BPPB qui avait des participations dans la SFR, mais aussi dans la Compagnie Française des Câbles Télégraphiques. La BPPB se rapprocha plus encore des affaires de la Marine lorsqu'elle fut autorisée, en 1929, à cautionner les titulaires de marchés de fournitures passés avec le ministère de la Marine³.

b. La continuation du mouvement de concentration

Le mouvement de concentration industrielle parmi les fournisseurs de la Marine, continué plus timidement durant la guerre, reprit plus intensément à la fin du conflit. Parmi les chantiers navals, Dyle et Bacalan fut rachetée et intégrée par les Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-ouest pour former, en 1928, les Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-ouest et de Bacalan réunis. La nouvelle entreprise qui avait, donc, une superficie doublée se tourna exclusivement vers les constructions navales, délaissant les activités de travaux ferroviaires de construction aéronautique de la société ingérée. Dubigeon, absorbée par les ACL en 1916, retrouva son indépendance en 1919, sous le nom de société des Anciens Chantiers Dubigeon, avec les deux chantiers de Nantes et un atelier de réparation navale à Brest et des ateliers sur l'Île de la Prairie au Duc. En 1918, Augustin-Normand avala le chantier Lemarchand⁴. Le Chantier de La Ciotat, appartenant aux Messageries Maritimes, devint la Société Provençale de Constructions navales

¹ *Sagem. Qui êtes-vous ?...* 1963, Société d'Applications Générales d'Electricité et de Mécanique, p34 et 44.

² *Id.*, p7.

³ J.O.R.F/L – D du 1^{er} septembre 1929. Arrêté du ministre.

⁴ Georges Majoux, « Nécessités présentes et nécessités d'avenir », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine*, p51.

(SPCN) en 1917, filiale des Messageries Maritimes¹ et de Schneider². Le chantier bénéficiait des soins apportés, par la Marine, à sa sécurité depuis les années 1880³.

Les autres fusions se firent, plus, chez les grands fournisseurs du secteur mécanique. Aussi en 1928, une partie des activités lourdes de Thomson-Houston fusionnèrent avec une partie de la SACM pour former l'Alsthom. Son capital de formation de 298,5 millions de Fr fut porté à 450 millions⁴. Elle-même s'agrandit en 1932, en fusionnant avec l'atelier de constructions de locomotives Constructions électriques de France (CEF). La Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision absorba la société Fleury-Hemargis en 1934, avec ces deux usines, à Dijon, qu'elle ajouta aux siennes, à Paris. Sans qu'il y ait de fusion, les Etablissements Paul Duclos qui devinrent une société anonyme, en 1920, s'entendirent avec Thomson-Houston pour fournir à la Marine des commandes d'appareils mécaniques, électriques et hydroélectriques⁵.

La Marine joua un rôle dans cette politique de concentration. Face aux demandes répétées des chantiers navals de baisse de la fiscalité, l'État accepta le principe d'un accord, mais en contrepartie, il leur demanda de suivre les préconisations du Conseil National Économique qui souhaitait une concentration et une rationalisation de la construction navale car, à la fin des années 1920, la production des chantiers français représentait moins d'un tiers de leurs capacités totales. Les chantiers français créèrent, donc, un Consortium National des Constructions Navales qui n'avait rien de contraignant, mais, qui était une plateforme pour l'achat de matières premières et de sous-traitance⁶. Avec la crise économique, l'Etat se montra beaucoup plus pressant avec les chantiers. Au milieu des années 1930, il décida de pousser les chantiers navals à la concentration en prenant des mesures concrètes. Avec le concours des ministères de la Marine marchande, des travaux publics et des colonies, le ministère de la guerre choisit de condamner un groupe de chantiers qui lui semblait peu rentable. Le 21 octobre 1933, le ministre de la Marine marchande notifia à la chambre syndicale des constructeurs de navires le texte des résolutions adoptées le 18 octobre 1933, par les quatre ministres. Plus aucune prime ne serait accordée et plus aucune commande de navires de guerre ou autres ne seraient faites aux Chantiers de Normandie, à Grand-Quevilly, aux chantiers des FCM, à

¹ Aimé Bouis, *op. cit.*, p54.

² Jean Domenichino, *op. cit.*

³ SHD BB8 2424-2. Demande du ministre, en accord avec les vice-amiraux Touchard et Cavelier de Cuverville de « mettre la baie en état de défense afin de protéger l'usine ».

⁴ *Le Journal général des travaux publics et du bâtiment : organe du Syndicat des entrepreneurs*. 1928-11-01, p1.

⁵ M. de Brunoff, *op. cit.*, p86.

⁶ Matthias Espérandiou, *op. cit.*, p153.

Graville, aux CNF, à Blainville, aux chantiers Dubigeon, à Chantenay et aux AC de Provence. En plus d'écarter ces chantiers de taille moyenne des marchés de la Marine, les quatre ministères réclamèrent des grands chantiers de fusionner : les ACL avec les CA de Saint-Nazaire dans cette même ville, les ACL avec les ACB à Nantes et les CAG avec les chantiers du Sud-ouest à Bordeaux. Il était laissé une année aux assemblées générales des actionnaires pour prendre les décisions et une année supplémentaire pour les exécuter, sinon elles ne recevraient plus de commandes ni de crédits maritimes. L'Etat voulait réduire au minimum le nombre de ses contractants et augmenter leur taille. Aussi, les quatre ministères résolurent de ne commander aucun matériel naval à de nouvelles entreprises¹.

Cette mesure, inédite dans les rapports de la Marine avec ses fournisseurs car elle se faisait *a priori* et sur des critères hors des habitudes de la rue Royale, souleva des remous qui remontèrent jusqu'au Parlement. Le Conseil d'administration des CNF, en juin 1934, décida d'introduire au Conseil d'État un recours en vue de l'annulation de la décision prise par le gouvernement français de la priver pratiquement de commandes de la part des diverses administrations². Le député nationaliste du Calvados, Fernand Engerand, fit entrer ces réclamations à la Chambre, avec fracas, défendant surtout les CNF, présents dans sa ville natale, Caen, tout en critiquant la circulaire interministérielle et ses auteurs dans leur ensemble. Il jugea, justement, les critères d'exclusion totalement iniques car la performance qui devrait être le seul de tous, était largement remplie par le chantier du Calvados qui avait fourni, en 1934, le contre-torpilleur, *Le Terrible*, qui assura le record mondial de la vitesse, avec 37 nœuds. Usant de mots très durs, il fulmina contre ce « coup d'Etat » d'une « dictature des bureaux » qui agit de son propre chef pour supprimer une « victime expiatoire » au nom de la soi-disant « rationalisation ». Il accusa personnellement « l'amiral Darlan chef du cabinet militaire de deux ministres, et doté, par décret, de la délégation de la signature du ministre » d'être le responsable de ces condamnations à mort, en ne connaissant même pas dans le détail leurs capacités de production. Il rejeta tous les arguments financiers et industriels de la circulaire, rappelant que le chantier a été construit en 1918 et qu'en vertu de cela, il avait un équipement très moderne³. Il était vrai que les CNF avaient d'assez bons résultats pour

¹ J.O.R.F/Débats du 27 novembre 1934. Séance de la Chambre des députés du 26 novembre 1934.

² « Chantiers navals français », *De la Journée industrielle*, 1934.06.16.

³ J.O.R.F/Débats du 26 mars 1935. Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1935. Discours du député Fernand Engerand.

l'exercice 1933, avec un bénéfice de 943 053 Fr¹, mais cela ne les empêcha pas d'être mis en liquidation en 1936 et de rechercher un repreneur².

La concentration chez les sidérurgistes fut beaucoup plus légère et ne causa pas de si graves récriminations. En 1924, Schneider était dans le capital de Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons (pour 8,9 millions Fr), les Forges de St-Etienne (pour 4 millions Fr), les Etablissements Delaunay-Belleville³. Elle était aussi dans Marine et Homécourt et Thomson-Houston⁴.

2. Le développement continu des chantiers navals et les nationalisations

a. *Un difficile retour à la paix*

Comme le mouvement de concentration, le développement des infrastructures reprit à son rythme habituel à la fin de la guerre. Malgré la fin des combats, les chantiers navals et les autres fournisseurs de la Marine continuèrent leur équipement. Certains d'entre eux, comme la compagnie Electro-mécanique⁵, la SACM⁶ et les FCM⁷ maintinrent des contrats d'avant-guerre avec des entreprises allemandes pour de l'équipement. D'aucuns bénéficièrent des améliorations des infrastructures portuaires décidées en 1919, comme les CA Normand pour le Havre⁸ ou les ACF pour Dunkerque⁹. D'autres comme les chantiers havrais des FCM profitèrent de l'intégration de Graville à la commune du Havre¹⁰. En 1920, les FCM reçurent un pont pour l'approvisionnement ferroviaire dont la construction avait commencé en 1917. A Bordeaux, en 1921, sur la rive gauche de la Gironde, les Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-ouest avaient 5 cales de construction de 150 mètres de long. Ils étaient spécialisés dans la construction des cargos. Dyle et Bacalan avaient deux cales principales de 130 mètres de

¹ « Chantiers navals français », *De la Journée industrielle*, 1934.06.16.

² Georges Majoux, « 1917-1939 La transformation d'une commune rurale en un centre industriel », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine*, p123.

³ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p20.

⁴ *Id.*, p25.

⁵ J.O.R.F/L – D du 27 juillet 1920. Ambassadeur de France à Berlin, notifie au gouvernement le 6 juillet 1920, la liste des contrats d'avant-guerre qui sont maintenus dans un intérêt général. Contrat du 20 avril 1914 pour 7740 tubes de condenseur.

⁶ *Ibid.*, Un contrat du 24 mars 1913 pour l'installation de deux volants.

⁷ *Ibid.*, Un contrat du 2 mars 1914 pour l'achat d'un poinçon cisaille.

⁸ J.O.R.F/L – D du 26 avril 1919. Loi du 23 avril 1919. Programme d'amélioration et d'extension à exécuter au port du Havre pour 200 millions de francs.

⁹ J.O.R.F/L – D du 31 octobre 1919. Loi du 22 octobre 1919. Programme d'amélioration et d'extension du port.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1919. Loi du 18 octobre 1919 contresignée par le ministre de l'intérieur Jules Pams. La commune de Graville-Sainte-Honorine est annexée au territoire de la ville du Havre.

longueur totale. Sur la rive droite, les CAG avaient, eux, quatre cales de 210 m avec l'outillage le plus moderne et le plus perfectionné¹.

En 1917, Jules Charles-Roux, défenseur des chantiers navals, pensait que ces derniers connaîtraient un essor fantastique à la fin du conflit grâce, affirmait-il, au renouveau du fret et à la fin de la menace sous-marine². Le conseil d'administration des Usines métallurgiques de la Basse-Loire, principal fournisseur des CA de Saint-Nazaire, fin 1916, espérait exactement la même chose³. Tous se trompèrent lourdement car, pour beaucoup de chantiers navals et de leurs fournisseurs, leur activité et leur personnel déclinèrent très fortement de 1920 à 1923. Pour les 18 grands chantiers de construction navale, leur personnel connut une chute vertigineuse, passant de 30 000 ouvriers en 1921 à 21 500 ouvriers en mars 1922, puis à 10 000 ouvriers en mars 1923⁴. Cette baisse toucha davantage les chantiers moyens que les grands fournisseurs historiques de la Marine, comme les FCM qui, entre 1918 à 1922, remonta ses effectifs à 4000 personnes, alors qu'ils étaient tombés à 2200 durant le conflit. Ils servaient surtout à terminer les constructions commencées avant la guerre, dont la principale était celle du *Béarn*.

Au début des années 1920, la presse polémique fustigeait encore « les industriels du Comité des Forges, responsables et profiteurs de la guerre 1914-1918, [qui] continuent à bénéficier de la paix précaire imposée à l'Europe par leur action occulte »⁵. Cela était un peu excessif car si certaines sociétés arrivaient à avoir de bons résultats, pour la majorité des fournisseurs de la Marine, la sortie de la guerre a été assez compliquée du fait de la situation laissée par la guerre : prix multipliés par 4,3 en 1919 à cause de l'énorme accroissement des dépenses non productives, dont l'armement et les alimentations des armées⁶, baisse de la croissance du PIB et baisse de l'investissement des entreprises. À partir de 1920, l'économie française entra dans une économie d'inflation⁷. Ainsi, ce que J. K Galbraith⁸ appela la « demande artificielle », créée par quatre années d'économie de guerre, se dégonfla à la cessation des combats, mettant fin à une croissance importante de l'activité des fournisseurs de la

¹ Chambre de commerce de Bordeaux, *Le Port de Bordeaux*, Avril 1921, p35-37.

² J. Charles-Roux, « Le Péril de notre marine marchande », *Revue des Deux Mondes*, T.38, 1917.

³ « Usines métallurgiques de la Basse-Loire », *L'Économiste parlementaire*, 9 novembre 1916. L'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 30 octobre 1916.

⁴ J.O.R.F/Débats du 7 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 6 mars 1923. Discours du député Vallette-Viallard.

⁵ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p27.

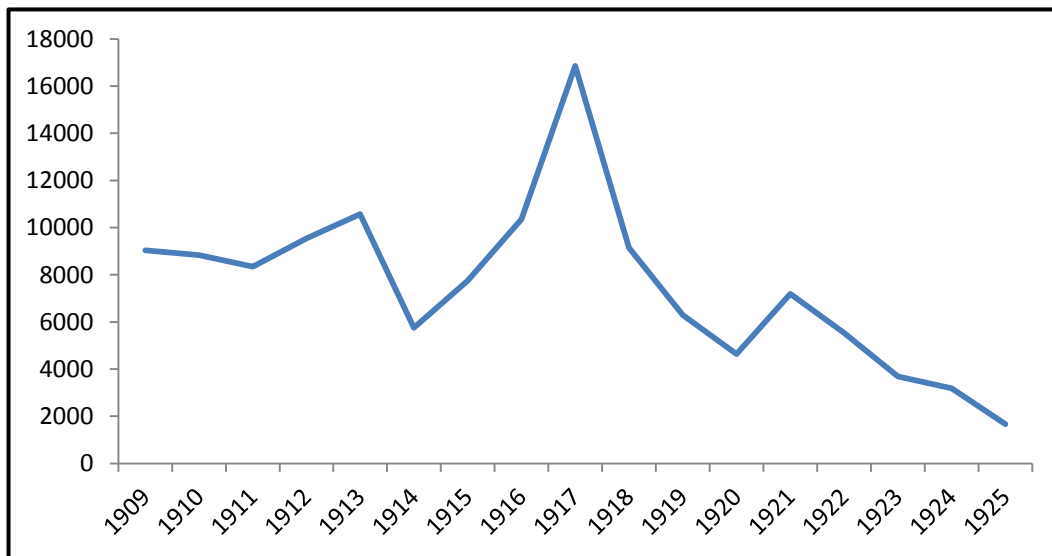
⁶ Albert Broder, *Histoire économique de la France au XX^e. 1914-1997*, 1998, Ophrys, Paris, p26-27.

⁷ *Id.*, p32-33.

⁸ John Kenneth Galbraith, *La paix indésirable ? Rapport sur l'utilité des guerres*.1984, Calmann-Lévy, Paris, p94.

Marine, mais aussi à tous les effets d'entraînement qu'avait provoqués cette demande¹ et qui rendaient l'environnement économique encore plus profitable pour ses fournisseurs. A la vue des courbes des profits des fournisseurs de la Marine, on ne peut que se ranger à l'opinion de Philippe Verheyde qui assurait que les industriels préféreraient une paix armée à l'incertitude d'une guerre violente². Si les profits ont explosé durant la guerre, les fournisseurs de la Marine durent, pour la quasi-totalité d'entre eux, subir le contrecoup de la désorganisation économique provoquée par les besoins de la guerre. L'analyse des bénéfices des fournisseurs de la Marine le démontre bien. Les secteurs qui ont le plus subi les effets néfastes ont été ceux des chantiers navals et des sidérurgistes qui virent leurs bénéfices chuter après 1918, en deçà de leurs niveaux de 1913. Dans les branches mécanique et électrique, les bénéfices connurent plutôt une forme de stagnation.

Graphique n°17. Bénéfices nets des chantiers navals fournisseurs de la Marine (en milliers de Fr de 1914)³

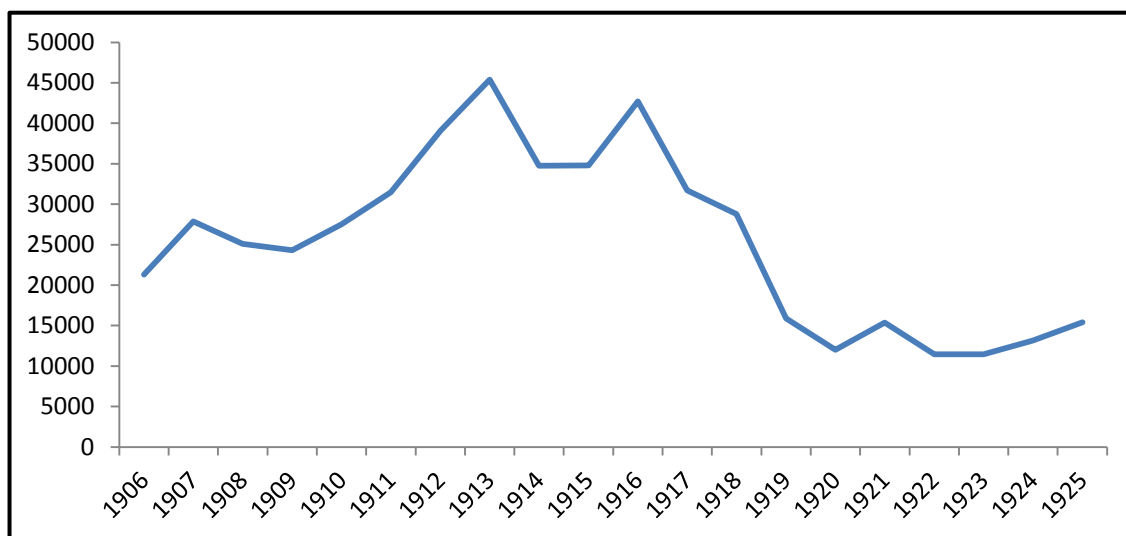


¹ *Id.*, p96.

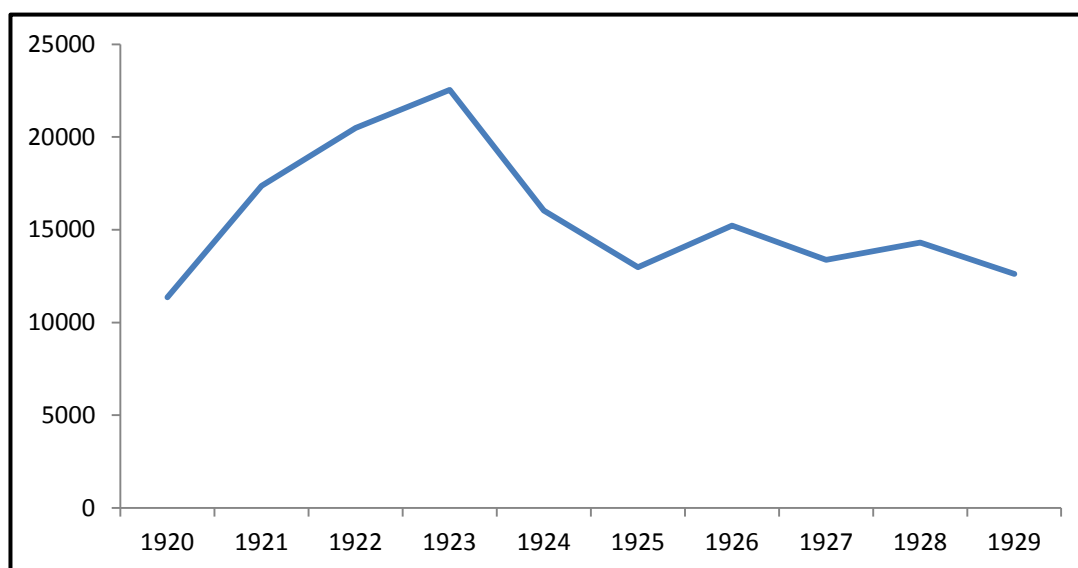
² François Bouloc, Michaël Bourlet, Anne Marchais-Roubelat, Philippe Verheyde et propos recueillis par Jean-François Eck, « Guerres, profits et entreprises en Europe à l'époque contemporaine », *Entreprises et histoire*, 2012/3 n° 68, p110.

³ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1914-1923)*. E. Desfossés & Fabre frères. CAG, FCM, ACL, ACB, CA de Saint-Nazaire, Dyle et Bacalan et CA de Provence.

Graphique n°18. Bénéfices nets des fournisseurs métallurgiques (en milliers de Fr de 1914)¹



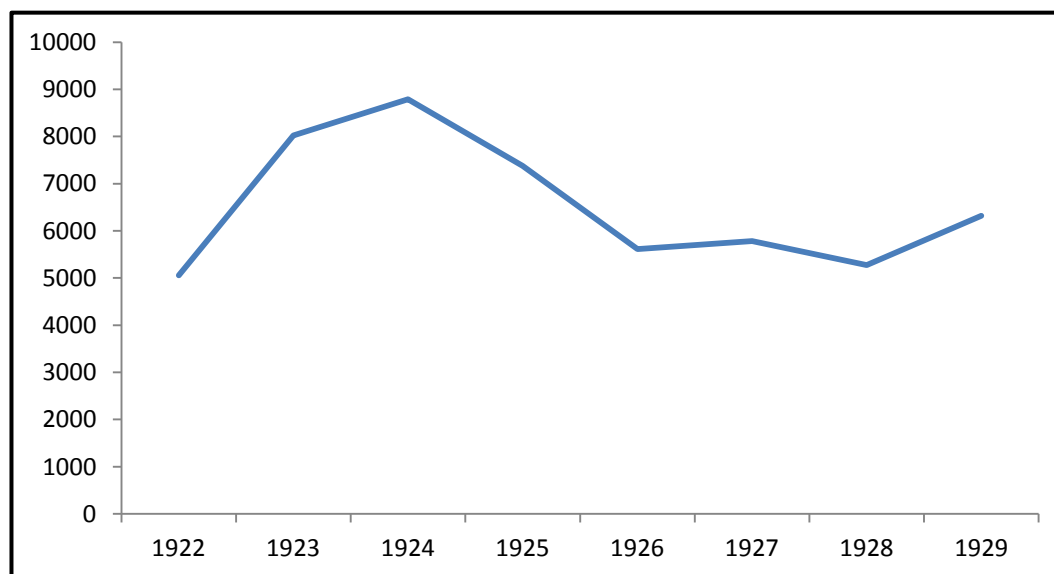
Graphique n°19. Bénéfices nets des fournisseurs en produits mécaniques (en milliers de Fr de 1914)²



¹Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1914-1923)*. E. Desfossés & Fabre frères. A et F de Firminy, Schneider et Cie, Marine et Homécourt, Chatillon-Commentry et Commentry-Fourchambault.

²Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1914-1923)*. E. Desfossés & Fabre frères. Breguet, Thomson-Houston, Fives-Lille, Cail/SFCM, Hotchkiss, La Soudure Autogène et la Société Rateau.

Graphique n°20. Bénéfices nets des fournisseurs en produits électriques (en milliers de Fr de 1914)¹



En 1922, la situation était très dure pour tous puisque le cours des actions chuta très fortement entre 1914 et octobre 1922 pour cinq des principaux fournisseurs de la Marine : de 45% pour les ACL, 56% pour les ACB, 52% pour les CAG, 62% pour les CA de Saint-Nazaire, 65% pour les FCM et 54% pour Marine et Homécourt. Seule Schneider et Cie conserva une action stable à 1906 Fr², grâce à ses grandes commandes à l'étranger. L'activité du chantier des CA de Saint-Nazaire ne reprit pleinement qu'à partir de 1922³. En cette année, le conseil d'administration des ACL affirma que l'entreprise avait des difficultés car « la gravité de la crise économique actuelle, l'armement et les constructions navales sont parmi les industries les plus durement frappées ». Pour s'adapter à la rétractation de la demande, l'entreprise a réduit ses frais généraux, signa avec l'Administration des Chemins de fer de l'Etat un marché pour la réparation de 1000 locomotives, échelonnées sur 10 ans et demanda à la Marine de lui réserver une bonne part des constructions neuves du programme naval⁴. Pour les trois constructeurs nantais ACL, ACB et Dubigeon l'activité de construction baissa d'un tiers en 1924-1925⁵.

¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1914-1923)*. E. Desfossés & Fabre frères. CGE et Société d'Electro-chimie.

² J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922. Discours du député Jean Locquin. 1562 Fr. en 1914 et 700 Fr en 1922.

³ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p15.

⁴ « Société anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire », *Les Assemblées générales. Rapports et Bilans In-Extensio*. 18ème année. Fascicules 1-2. 10-25 Janvier 1922, p39-40.

⁵ Roger Joxe, Jean Casevitz, « Nantes, la ville et l'industrie », *Annales de Géographie*, t. 38, n°213, 1929, p242-243.

De même, en 1920, dans les usines de Montluçon et Commentry appartenant à Chatillon et Commentry, la production métallurgique s'est abaissée de près de 30% sur celle de 1919, avec une décroissance en valeur beaucoup plus forte¹. Selon le conseil d'administration de Commentry-Fourchambault, les derniers mois de l'exercice 1919-1920 avaient vu apparaître les symptômes de la crise métallurgique². La SCB, n'ayant plus de contrat pour l'artillerie navale, souffrit encore plus avec le retournement brutal du marché ferroviaire en 1924, ce qui lui fit enregistrer de lourdes pertes en 1925 et l'obligea à fermer ses ateliers de l'avenue de Clichy³. En 1921, une partie du capital de Japy échappa à la famille. De 1930 à 1935, la crise causa le démembrement de l'entreprise. Le conseil d'administration décida la réorganisation complète de tous les services et l'usine de Badevel fut abandonnée en 1933. L'entreprise Japy fut donc démantelée avec la cession de différentes branches qui menèrent à l'éclatement en quatre sociétés autonomes. De même pour la SA Du Temple qui fut absorbée en 1918 par la Société normande de construction navale. En 1928, l'ensemble fut mis en liquidation judiciaire⁴.

Initialement, les CAG s'en étaient bien sortis après la guerre, installant même, en 1921, un atelier de turbines à vapeur et distribuant de bon dividendes jusqu'en 1922. Précisément, ce fut en 1922 que l'entreprise connut une grave crise financière. Elle ne dut son sauvetage qu'à la Banque de l'Union parisienne qui soutint financièrement la fusion avec la Société normande de construction navales⁵, votée lors de l'Assemblée Générale du 25 mai 1921, qui engendra la création de 10 millions de Fr d'apport en 20 000 actions de 500 francs, remis aux actionnaires de la société absorbée en échange des 25 millions de Fr qui constituaient le capital de cette société⁶. En 1922, les CAG procédèrent encore à l'émission de 35 000 actions de 500 Fr⁷, prioritairement réservées aux anciens actionnaires, et menée par la Banque de l'Union Parisienne⁸. Leur capital de 20 millions de Fr fut augmenté à 37 millions¹. La BUP lui vint,

¹ « Compagnie des Forges de Chatillon, Commentry et Neuves-Maisons », *Les Assemblées générales. Rapports et Bilans In-Extensio*. 18^{ème} année. Fascicules 1-2. 10-25 Janvier 1922, p441. Assemblée générale ordinaire du 9 Juin 1922. Exercice 1921. Rapport du Conseil d'Administration.

² « Société anonyme de Commentry, Fourchambault et Decazeville », *Les Assemblées générales. Rapports et Bilans In-Extensio*. 18^{ème} année. Fascicules 1-2. 10-25 Janvier 1922, p444. Assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 6 Avril 1922. Assemblée générale ordinaire. Exercice 1920-1921. Rapport du Conseil d'Administration.

³ Jean Monville (Collaboration de Xavier Bezançon), *op. cit.*, p 49.

⁴ « Félix Du Temple. Un général inventeur », *Reflets* n° 96, Ville de Tourlaville, p15.

⁵ Hubert Bonin, *La Banque de l'Union Parisienne (1874/1904-1974). De l'Europe aux Outre-Mers*. Paris, Publications de la Société française d'histoire des outre-mers, 2011, p148.

⁶ « Chantiers et Ateliers de la Gironde », *Les Assemblées générales. Rapports et Bilans In-Extensio*. 18^{ème} année. Fascicules 1-2. 10-25 Janvier 1922, p3.

⁷ « Chantiers & Ateliers de la Gironde », *La Grimace : satirique, politique, littéraire, théâtrale*, 1^{er} février 1922, p6.

⁸ « Chantiers et Ateliers de la Gironde », *La Gazette universelle : finance, assurance, navigation*. 15^e Année. Janvier 1922, p2.

aussi, en aide lui accordant un prêt de 13,1 millions de Fr, le 1^{er} août 1921, en s'introduisant dans son capital, en février 1922, à 7,6% et en apportant au groupe Schneider un montant global des cautions de 55 millions de Fr, en septembre 1923, dont 20,6 millions pour la fourniture des quatre sous-marins. Toutes ces mesures ne réglèrent pas le problème obligeant les CAG à être mis en liquidation, en janvier-février 1927, puis en dépôt de bilan. Seul un accord trouvé, en février 1930, entre le Crédit lyonnais et Schneider, permit aux créanciers d'être payés et au chantier bordelais de redémarrer².

L'autre grand chantier bordelais, les CA Maritimes du Sud-ouest, n'étaient pas en meilleure posture à cause du dépôt de bilan, en septembre 1922, de sa société-mère, Les Affréteurs Réunis, sur laquelle les CA Maritimes du Sud-ouest possédaient une créance de 12 millions de Fr dont les échéances n'ont pu être payées³. Il fallut attendre une année entière pour que le syndic de la faillite des Affréteurs Réunis signe, le 10 août 1923, avec la Cie des Chargeurs Français un acte protocolaire lui conférant la propriété du matériel naval en échange de la fondation, le 6 décembre 1923, de la Cie des Affréteurs Français, au capital de 15 millions, qui se substituait à la Cie des Chargeurs Français résultant de ce protocole⁴.

Pour Holtzer et Cie, les difficultés commerciales et fiscales de l'après-guerre l'obligèrent, elle aussi, à une ouverture du capital. L'assemblée extraordinaire du 15 novembre 1920 décida d'une augmentation du capital de 6 à 10 millions, soit 4 millions de plus qui correspondaient au découvert en banque, notamment, vis-à-vis du principal créancier, la Banque Privée de Lyon. De cette façon, cette banque entra dans le capital avec 3982 actions contre 6018 actions pour les actionnaires de la famille⁵. Après-guerre, l'entreprise s'orienta vers la production d'acier pour l'outillage, l'automobile ou l'aéronautique. Dès 1920, elle essuya une perte de près de 2 millions de Fr qu'elle compensa tant bien que mal par des bénéfices de 823 000 Fr en 1921. Jusqu'en 1924, ses résultats ont été plus que médiocres, trainant autour de 10% de ce qu'ils avaient été avant la guerre.

¹ « Chantiers et Ateliers de la Gironde », *Les Assemblées générales. Rapports et Bilans In-Extensio*. 18ème année. Fascicules 1-2. 10-25 Janvier 1922, p2.

² Hubert Bonin, « Les avatars Financiers des Forges & Chantiers de la Gironde dans les années 1920 », dans Silvia Marzagalli et Bruno Marnot, *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, 2006, PUB, Pessac, p115.

³ « Affréteurs réunis », *Le Journal des Finances*, n° 37, Vendredi 22 septembre 1922, p9.

⁴ « La Vie financière », *L'Économiste parlementaire*, n° 253, 15 mars 1924, p279.

⁵ Claude Beaud, « La première guerre mondiale et les mutations d'une entreprise métallurgique de la Loire : les Etablissements Jacob Holtzer », *Bulletin du Centre d'Histoire économique de la région lyonnaise*, n°2, 1975, p21-22.

Tableau n°35. Bénéfices nets de J. Holtzer et Cie entre 1912 et 1925 (en francs constants de 1914)¹

Exercice	Bénéfice
1911/1912	2 250 000 Fr
1912/1913	2 237 000 Fr
1913/1914	882 000 Fr
1914/1915/1916	4 073 000 Fr
1916/1917	2 092 000 Fr
1917/1918/1919	3 743 000 Fr
1919/1920	0 Fr (-1 934 000 Fr de déficit brut)
1920/1921	823 000 Fr
1921/1922	169 000 Fr
1922/1923	252 000 Fr
1923/1924	352 000 Fr
1924/1925	594 000 Fr

Pour les autres, chacun essaya d'apporter une réponse à cette baisse d'activité. Les ACL tentèrent de diversifier leur production en créant Loire Aviation, en 1925 à Saint-Nazaire. Ils firent fusionner cette filiale en 1931 avec la Sté des Avions Michel Wibault qui devint la Sté des Chantiers Aéronautiques Wibault-Penhoët². Transformée le 1^{er} juillet 1935 et avec la création de la Société Anonyme Loire-Nieuport, elle fut nationalisée le 11 août 1936. La même année, le 12 juin 1925, Georges Philippar de la Société Provençale de Construction navale décida aussi de créer une filiale à la Ciotat pour sortir de la crise que la Marine choisit de faire peser sur elle. Elle se lança dans la construction d'avions avec la Société Provençale de Construction Aéronautique³. La société Dyle et Bacalan, elle, se lança dans la construction aéronautique, en 1924, avec un département Aviation qui fut racheté en 1929 par la Société Aérienne Bordelaise (SAB).

Pour sortir les chantiers navals et les armateurs français de cette mauvaise passe, l'Etat, lui-même, commanda des navires et passa une convention, le 23 novembre 1921, avec la SA de navigation les Armateurs français pour les lui remettre. Cela concernait principalement des cargos qui devaient être construits en 1922-1923 chez les CNF (10), les CAG (8), les ACSM (5), Dubigeon (1), Dyle et Bacalan (1). L'Etat leur livra même trois cargos construits, chacun, dans les arsenaux de Lorient, Cherbourg et de Rochefort⁴. Il tenta, donc, de prendre des mesures adéquates pour aider les chantiers à sortir de la crise, mais ce fut assez compliqué car

¹ *Id.*, p24.

² *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p23.

³ Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. *Journal d'exposition. Une ville, des bateaux et des hommes*.

⁴ Transports maritimes et Marine marchande. *Liquidation de la flotte d'Etat (Service). Convention du 23 novembre 1921 entre l'Etat et la société anonyme de navigation les Armateurs français*. 1921. Paris. Imprimerie Leconte et Ras. Annexe 3. Liste des Vapeurs de Charge en Construction pour la Marine Marchande.

l'administration de la Marine et les chantiers privés trouvaient souvent à y redire. Ces difficultés créèrent des tensions entre la Marine et ses fournisseurs métallurgistes. Le projet de loi douanière de 1927 qui prévoyait une franchise pour les produits bruts ou fabriqués, qui devaient entrer dans la construction navale, fut l'occasion de montrer la divergence entre les deux parties. Les fournisseurs, par l'action du Comité des forges, se plaignaient et considéraient que cette franchise mettrait en péril un certain nombre d'industries métallurgiques françaises, notamment en basse Loire, sans apporter le moindre avantage pour les chantiers navals car ces derniers bénéficient déjà d'un prix inférieur de 15 % aux prix mondiaux¹. Le Comité des forges craignait que les fabricants étrangers pratiquent sans limite les prix de « dumping ». Pour leur part, les ingénieurs du génie maritime, à leur tête le directeur central des constructions navales Lelong, pensaient, qu'*apriori*, la Marine tirerait quelques avantages de cette franchise². Globalement la presse officieuse de la Marine demandait aussi que les métallurgistes nationaux fassent des sacrifices sur le prix des matières premières pour permettre la prospérité des chantiers navals français³.

b. Un nouveau développement après 1925

La situation commençait à s'améliorer pour nombre de fournisseurs de la Marine, après 1925. En 1925, la Société financière pour le développement de l'électricité, filiale de la Thomson-Houston, éleva son capital de 25 à 60 millions pour le porter finalement à 165 millions. La Société Thomson-Houston conserverait le contrôle de l'affaire⁴. En 1927, la Société des Établissements Duchesne et Cie augmenta son capital social de 1 500 000 Fr, ce qui le portera à 7 millions. En effet, elle avait enregistré, sur l'exercice 1925-1926, un bénéfice de 350 377 Fr⁵. Aux ACB, le capital social fut porté de 12 à 20 millions à partir du 1^{er} juillet 1929⁶. Même les entreprises qui réussirent à maintenir leurs résultats, au début des années 1920, enregistrèrent une grande hausse à partir de 1924, due principalement au renouveau des commandes de la Marine.

¹ SHD 1DD1 2200. Lettre du 9 juin 1927 du Comité des forges pour le général de division Serrigny, secrétaire général du comité supérieur de la Défense nationale. Il a lui-même retransmis cette lettre au ministre de la Marine, plus particulièrement au premier bureau de l'état-major général, le 14 juin 1927.

² SHD 1DD1 2200. Note du 20 juillet 1927 de l'ingénieur du génie maritime Lelong, directeur central des constructions navales, pour l'état-major général de la Marine.

³ Maurice Rondet-Saint, « Pour la prospérité de nos chantiers de construction navale », *Revue des questions coloniales et maritimes*. N°439 - 55^e Année Mars-Avril 1930, p26.

⁴ « Société financière pour le développement de l'électricité », *La Machine moderne*. Janvier 1927.

⁵ « Société des Établissements Duchesne et Cie. », *La Machine moderne*. Janvier 1927.

⁶ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p71.

Les mesures déflationnistes de Raymond Poincaré et de stabilisation de la monnaie¹ accompagnèrent une reprise de la croissance industrielle² qui rétablit, dans certains secteurs, son niveau de production d'avant-guerre³. La crise boursière américaine qui éclata de 1929⁴ ne toucha l'économie française qu'en 1934, bien qu'une baisse mineure de la production fut visible dès 1929,⁵ du fait de sa faible intégration dans le mouvement des échanges internationaux. La construction navale ne survit que grâce aux subventions publiques⁶. Globalement entre 1930 et 1936, les gouvernements français ont maintenu des politiques déflationnistes avec une baisse des dépenses publiques⁷. La politique keynésienne du Front populaire en 1936 fut un échec car la production industrielle diminua de 7 % entre 1936 et 1938⁸. Ainsi, c'est dans ce contexte fluctuant que les fournisseurs de la Marine durent progresser en s'adaptant.

Certaines entreprises reprirent des travaux d'équipement, comme les FCM qui aboutirent en 1927 à l'installation du plus grand bassin du monde. Les CA de Provence s'équipèrent d'un puissant tour vertical pour leur division « Ateliers » de Marseille⁹. Les participations des financiers au capital de ces sociétés augmentèrent. En 1927, la Banque Nationale de Crédit possédait 52% du capital de la Société de la Chaléassière qui s'élevait à 28 millions de Fr. En 1924, le capital de Schneider qui était de 50 millions a été porté à 100 millions, par la création de 125 000 actions de 400 Fr¹⁰. En 1930, avant la propagation de la crise mondiale à la France, la CGE confirma sa place de géant industriel mondial, en étant à la tête de plus de 20 000 salariés. La crise manqua d'emporter les aciéries de Firminy et rendit nécessaire, en 1932, une réorganisation financière des accords avec les créanciers et le soutien de la Banque nationale de crédit¹¹. On en arriva à la fin des années 1930 à avoir des entreprises plus puissantes. En 1935 une entreprise comme les ACL occupait un terrain de 60 000 m², dont 12 000 couverts, comprenant 4 grandes cales de 165 et 135 mètres, à Nantes et 12 hectares, dont une surface couverte de 31 000 m², cinq cales, à Saint-Nazaire. Tout cela était sans compter les innombrables équipements et bâtiments dans ces deux chantiers, en plus de ceux de l'usine de

¹ Bruno Marcel, Jacques Taieb, *op. cit.*, p134.

² *Id.*, p142.

³ Albert Broder, *op. cit.*, p37.

⁴ Bruno Marcel, Jacques Taieb, *op. cit.*, p145.

⁵ *Id.*, p157.

⁶ Albert Broder, *op. cit.*, p68-70.

⁷ Bruno Marcel, Jacques Taieb, *op. cit.*, p163.

⁸ *Id.*, p170-171.

⁹ « Notes et commentaires », *La Machine moderne*, Septembre 1935, p508.

¹⁰ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p30.

¹¹ *Notice des archives du monde du travail. Société des aciéries et forges de Firminy.*

Saint-Denis¹. Le capital social des principaux fournisseurs de la Marine avait beaucoup augmenté².

Tableau n°36. Capitaux propres de certains fournisseurs de la Marine en 1932³

Entreprise	Capital
CA de Saint-Nazaire (Penhoët)	1 083 000 000 Fr
Alsthom	576 000 000 Fr
ACL	568 000 000 Fr
FCM	552 000 000 Fr
Cie générale d'Electro-Métallurgie	357 000 000 Fr
SACM	338 000 000 Fr
Thomson-Houston	356 000 000 Fr
ACB	225 000 000 Fr

Les chantiers navals avaient, donc, en 1938 une capacité de production simultanée potentielle de 600 000 t⁴.

Tableau n°37. Capacité de production des principaux chantiers fournisseurs de la Marine en 1938⁵

Entreprise	Capacité de mise en cale
CA de Saint-Nazaire (Penhoët)	150 000 t
Chantiers de Normandie	100 000 t
ACF	50 000 t
CAG	50 000 t
CA de la Seine-Maritime	50 000 t
ACL	41 000 t
CA de la Ciotat	40 000 t
CA de Provence	35 000 t
ACB	22 500 t
CA Augustin Normand	14 000 t
Dubigeon	5000 t

Dans cette atmosphère de durcissement de la concurrence et de concentration de l'industrie, certains fournisseurs de la Marine poussèrent plus loin leur collaboration. Marine et Homécourt s'associa avec M. Granat pour mettre en place les Établissements Saint-Chamond-Granat, spécialisés dans la fabrication de dispositifs de télécommande des tourelles⁶. En 1929, un certain nombre d'entre les fournisseurs de blindage et d'artillerie participèrent à la création

¹ *Annuaire industriel. Répertoire général de la production française*. 1935.

² Hervé Joly, *op. cit.*, p533-534.

³ *Id.*

⁴ Ministère de l'économie nationale et des finances. Direction de la documentation et des études économiques. *Inventaire des ressources de l'économie française*. 1946. Constructions navales. (Source : Office professionnel des Constructions navales), p168.

⁵ *Id.*

⁶ Jacques Saint-Germain (Dir.), *Théodore Laurent : L'industriel, l'homme*. 1955, Impr. de G. Malochet, Paris. Introduction par Lucien Lefol.

d'une société anonyme de 100 000 Fr de capital, le Comptoir des fontes hématites, qui avait pour but de les représenter commercialement à l'étranger. On y trouvait, notamment, Commentry-Fourchambault, Denain et d'Anzin, les Aciéries de Firminy, Marine et Homécourt et Schneider et Cie¹.

c. *La Marine au secours de ses fournisseurs*

En 1930, on ne voyait plus qu'une intervention de l'Etat pour assurer un marché aux chantiers navals français², et c'est bien ce que fit la Marine. Le président de la République, Albert Lebrun s'est rendu à Saint-Nazaire les 28 et 29 octobre 1932 pour le lancement du paquebot *Normandie*. Il trouva là, l'occasion d'affirmer publiquement que « l'Etat, depuis des années, soutient les constructeurs français dans la lutte qu'ils mènent pour la défense des chantiers nationaux. Cette volonté, de la part de l'Etat, sera maintenue », mais à condition de moderniser la gestion industrielle de ces entreprises³. En effet, l'Etat soutenait les chantiers fournisseurs de la Marine par des commandes conséquentes.

Non seulement les programmes navals permirent des commandes en tous genres, mais en plus, en 1928, l'Etat vendit 259 bateaux, dont certains allèrent à la société Delmas et Vieljeux⁴ et à Worms⁵ qui étaient d'importants fournisseurs de charbon de la Marine⁶. La Marine intégra le secteur financier dans ses transactions avec les fournisseurs, dès que la reconstruction de la flotte de guerre devint massive, c'est-à-dire à partir du milieu des années 1920. Le ministre arrêta plusieurs autorisations pour qu'une vingtaine de banques puissent cautionner les titulaires des contrats de fourniture de la Marine. Certaines d'entre-elles étaient liées aux chantiers navals, par leurs actionnaires ou administrateurs. On y comptait notamment la Banque Nationale⁷, la Banque spéciale de crédits pour fournisseurs de services publics⁸, la Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France⁹, l'Union des mines¹⁰, la Banque générale du Nord¹, Worms et Cie², la Mutuelle industrielle³, la

¹ « Dans les sociétés », *La Machine moderne*, Juillet 1929, p349.

² Maurice Rondet-Saint, « Pour la prospérité de nos chantiers de construction navale », *Revue des questions coloniales et maritimes*. N°439 - 55^e Année Mars-Avril 1930, p27.

³ J.O.R.F/L – D du 3 décembre 1932. Partie non officielle.

⁴ J.O.R.F/L – D du 24 janvier 1928. Loi du 21 janvier 1928. Le *Klio* pour 360 000 Fr, le *Maréchal-Foch* pour 476 000 Fr et le *Kribi* 1 800 000 Fr.

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 janvier 1928. Loi du 21 janvier 1928. Le *HBC III* pour 22 000 Fr.

⁶ SHD MV 2 DD42. Marché du 24 juillet 1939 entre la Direction des constructions navales de Brest et la Société des Houilles, Delmas-Vieljeux. Elle devait livrer 6000 t de charbon pour 1 536 000 Fr.

⁷ J.O.R.F/L – D du 11 juin 1927. Arrêté du 8 juin de Georges Leygues.

⁸ J.O.R.F/L – D du 22 décembre 1927. Arrêté du 19 décembre 1927.

⁹ J.O.R.F/L – D du 31 décembre 1927. Deux arrêtés du 28 décembre 1927.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 4 avril 1928. Arrêté du 30 avril 1928.

Banque des pays du Nord⁴, la Société générale de crédit industriel et commercial⁵, la Banque spéciale de crédits pour fournisseurs de services publics⁶, la Banque nationale française du commerce extérieur⁷, la Banque franco-polonaise⁸, la Banque de l'Indochine⁹, le Comptoir Lyon-Alemand¹⁰ et la Banque parisienne pour l'Industrie¹¹.

Tableau n°38. Commandes des administrations publiques au début de l'année 1930¹²

Chantier	Montant
CA de St-Nazaire/ACL	40 000 000 Fr
ACF	16 000 000 Fr
CA Augustin-Normand	15 000 000 Fr
Sté provençale de constructions navales/CA de Provence	10 000 000 Fr
AC de la Seine-Maritime	10 000 000 Fr
FCG	8 000 000 Fr
Chantiers maritimes du Sud-ouest	3 500 000 Fr
SA Dubigeon	1 800 000 Fr
CNF	1 200 000 Fr

Ces commandes permirent une amélioration de la situation financière des fournisseurs de la Marine qui purent, donc, engranger durant plusieurs années des bénéfices conséquents jusqu'à la très bonne année 1939, durant laquelle les commandes de guerre permirent de très hauts profits. Pour les chantiers navals elles leur permirent de ne presque pas ressentir la crise des années 1930.

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} février 1929. Arrêté du ministre du 30 janvier 1929.

² J.O.R.F/L – D du 30 octobre 1929. Arrêté du 28 octobre 1929.

³ J.O.R.F/L – D du 1^{er} mars 1930. Arrêté du 25 février 1930 du sous-secrétaire d'État à la Marine, Bellanger.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 août 1930. Arrêté du 9 août 1930.

⁵ J.O.R.F/L – D du 8 septembre 1931. Arrêté du 3 septembre 1931, de Pierre Dignac.

⁶ J.O.R.F/L – D du 24 novembre 1931. Arrêté du 19 novembre 1931 de Pierre Dignac.

⁷ J.O.R.F/L – D du 2 avril 1932. Arrêté du 30 mars 1932.

⁸ J.O.R.F/L – D du 27 juillet 1932. Arrêté du 23 juillet 1932.

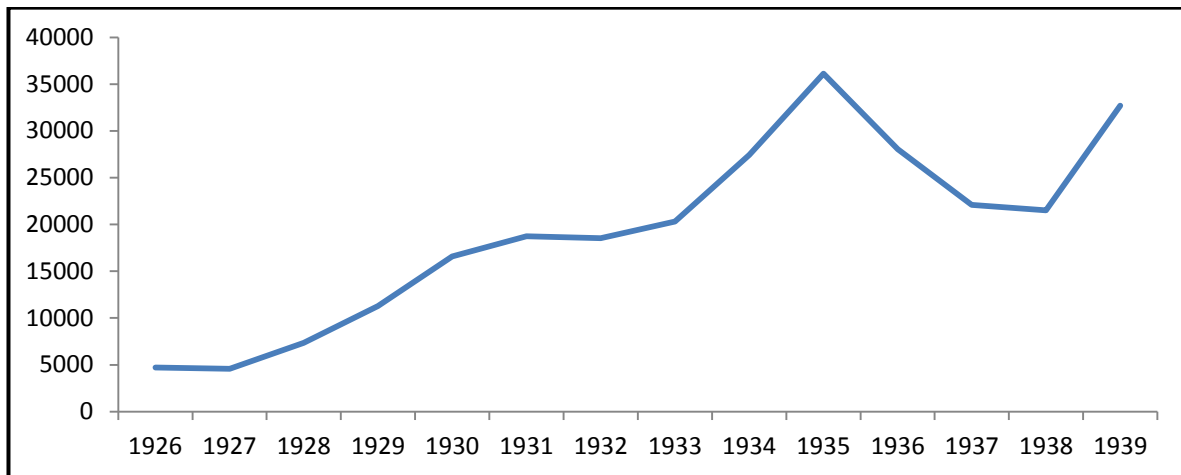
⁹ J.O.R.F/L – D du 30 mars 1933. Arrêté du 27 mars 1933.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 23 novembre 1930. Par un arrêté du 19 novembre 1930 de Rio.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 10 novembre 1934. Arrêté du ministre de la marine François Pietri du 5 novembre 1934.

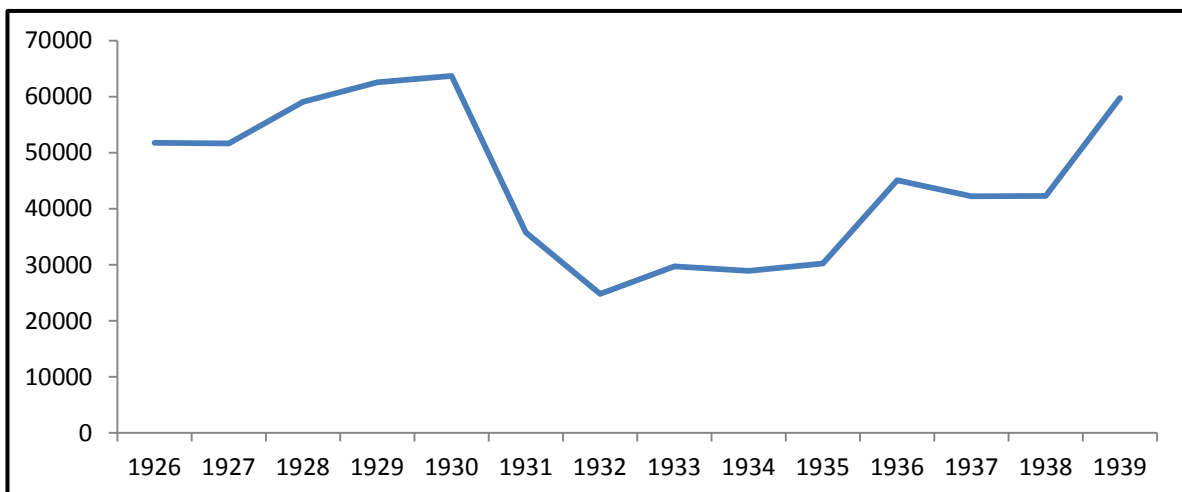
¹² Georges Majoux, « 1917-1939 La transformation d'une commune rurale en un centre industriel », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine*, p134.

Graphique n°21. Bénéfices nets des chantiers navals fournisseurs (en milliers de Fr de 1925)¹



En revanche, pour les trois autres branches, bien plus touchées par la dépression des années 1930, les commandes de la Marine furent un puissant palliatif au marché privé qui permit aux fournisseurs de la Marine de remonter leurs profits au niveau qu'ils avaient avant la crise. Cela est très clairement visible surtout pour les fournisseurs de produits métallurgiques et mécaniques, pour qui, respectivement, les bénéfices repartirent à la hausse avec le réarmement de 1935.

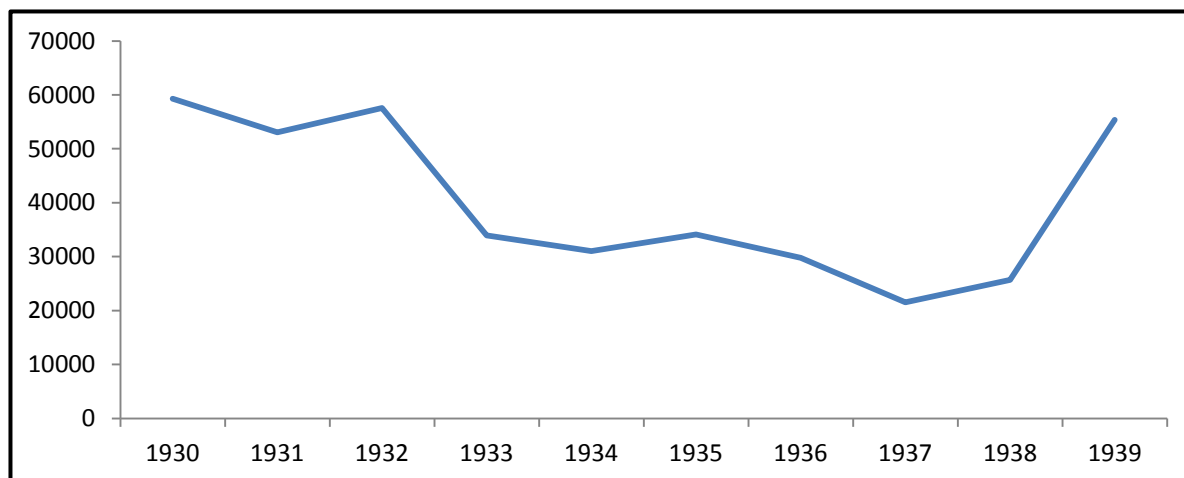
Graphique n°22. Bénéfices nets des fournisseurs métallurgiques (en milliers de Fr de 1925)²



¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1925-1940)*. E. Desfossés & Fabre frères. CAG, FCM, ACL, ACB et CA de Saint-Nazaire.

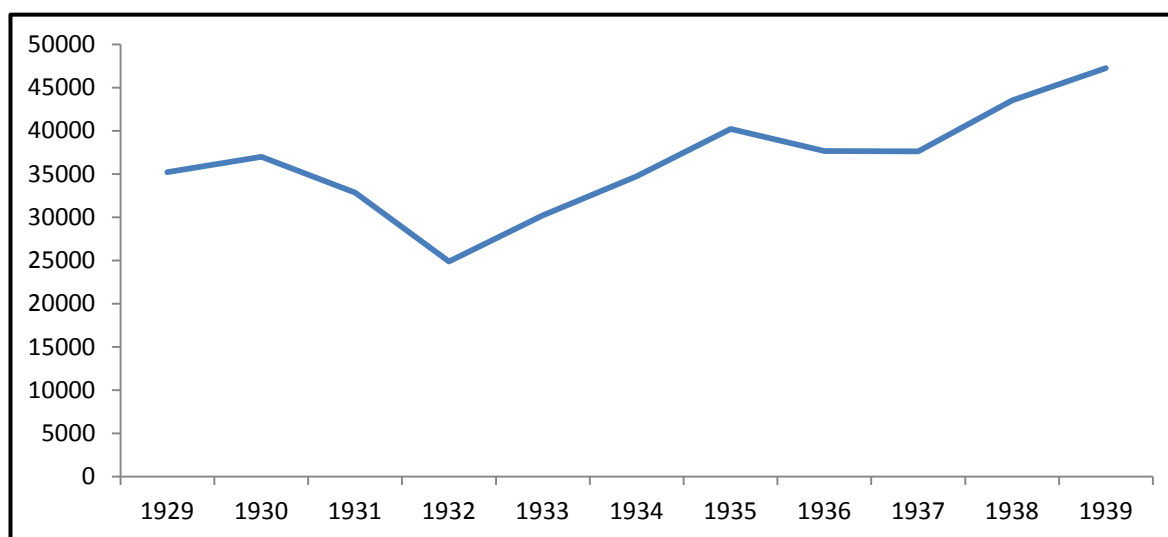
² Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1925-1940)*. E. Desfossés & Fabre frères. A et F de Firminy, Schneider et Cie, Marine et Homécourt, Chatillon-Commentry et Commentry-Fourchambault.

Graphique n°23. Bénéfices nets des fournisseurs en produits mécaniques (en milliers de Fr de 1925)¹



Les fournisseurs de produits électriques, eux, grâce à leurs investissements remontèrent leurs bénéfices avant les commandes de la Marine, à partir de 1932.

Graphique n°24. Bénéfices nets des fournisseurs en produits électriques (en milliers de Fr de 1925)²



¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1925-1940)*. E. Desfossés & Fabre frères. Breguet, Thomson-Houston, Fives-Lille, Cail/SFCM, Hotchkiss, La Soudure Autogène et la Société Rateau.

² Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1925-1940)*. E. Desfossés & Fabre frères. CGE, Cie Electro-Mécanique et Société d'Electro-chimie

d. Des nationalisations ciblées

La loi de la nationalisation de l'industrie de guerre du 15 juillet 1937 épargna tous les chantiers navals, contrairement aux entreprises aéronautiques qui ont toutes été nationalisées¹. Ils durent d'avoir échappé à ce sort à deux raisons principales. D'abord, la majorité des entreprises nationalisées n'étaient pas de grands établissements industriels. Comme l'affirma, à juste raison, Robert Frankenstein, si le Front populaire arguait d'arguments moraux et pacifistes pour justifier les nationalisations des usines de guerre, il le fit surtout pour « rationaliser »² par la concentration dans des plus grands groupes et réaliser des gains de productivité. Pareille opération ne fonctionna qu'avec des usines, avec des effectifs réduits et relativement transportables. Les chantiers privés n'entraient aucunement dans ce schéma. Vu la taille de certains et leur incrustation dans le tissu socio-économique local, une fermeture brutale se serait traduite par de sévères mises au chômage dont n'avait pas besoin le Front populaire.

Secondement, ne serait ce même que l'idée de leur nationalisation a été rejetée avec véhémence par les commissions parlementaires de la Marine. Le rapporteur de celle du Sénat, le sénateur de la gauche républicaine du Finistère, Victor Le Gorgeu, précisa que sa commission ne considérait pas les chantiers comme des fabricants d'armes car ils ne livraient que les coques des navires. Pour les autres usines mécaniques qui fournissaient la Marine, il pensait que cela était également exclu car les productions pour la Royale n'étaient que très minoritaires dans leurs activités³. Les représentants des intérêts des chantiers privés, au Parlement, défendirent aussi le rejet de la nationalisation. Le sénateur de la Loire-Inférieure, Jean Babin-Chevaye et homme des ACL, quelques jours avant son décès, était encore au Sénat pour détourner le gouvernement de cette voie, expliquant la difficulté technique insurmontable de l'opération. Il rappela que le département de la Marine ne pouvait, tout simplement, pas gérer un établissement dont tout le capital technique et toute la main d'œuvre travaillaient simultanément pour des navires de guerre et pour des navires civils. Il affirma que la seule solution venait d'une amélioration du régime de contrôle pour évaluer encore plus exactement les prix⁴.

¹ Six entreprises furent créées : SNCAC, SNCAM, SNCAN, SNCAO, SNCASO et SASO.

² Robert Frankenstein, *op. cit.*, p759.

³ J.O.R.F/Débats du 8 août 1936. Séance du Sénat du 7 août 1936. Discussion sur la nationalisation des usines des matériels de guerre. Discours de M. Le Gorgeu, rapporteur, pour avis, de la commission de la marine.

⁴ *Ibid.*, Discours de Babin-Chevaye.

Finalement, si on excepte Schneider et Hotchkiss qui produisaient aussi pour l'armement terrestre¹, les seuls établissements maritimes qui furent nationalisés ont été l'usine Whitehead de Saint-Tropez et celle de Schneider à la Londe-les-Maures qui avaient la particularité d'être d'assez petite taille et de ne produire que des projectiles militaires. L'intérêt économique était évident : les faire travailler de concert avec l'atelier des torpilles de l'arsenal de Toulon pour conjuguer les compétences et faire des économies d'échelle. S'ajoutait, pour Whitehead, la raison sécuritaire qui ne cessa jamais de poser problème à l'ensemble de l'Etat : Marine, gouvernement et Parlement.

En effet, au déclenchement du conflit mondial, sur 23 actionnaires de Whitehead, 22 représentaient des intérêts britanniques ou austro-allemands. Certes, la fabrique varoise était passée sous contrôle britannique d'Armstrong Whitworth et Cie et de Vickers Ltd et les actions des citoyens allemands, la princesse Herbert von Bismarck et les comtesses von Plessen-Cronstern et von Reventlow-Criminil, furent mises sous séquestre et liquidées en avril 1921², mais l'entreprise n'en était pas plus française. En plus des entreprises anglaises, on y trouvait encore plusieurs membres des familles Whitehead et von Hoyos, en plus de Basil Zaharoff. Celui-ci fut, certes, proche de l'amiral Ronarc'h³, résident parisien⁴ et naturalisé français, resta cosmopolite avant tout. On tenta de couvrir le caractère totalement étranger de l'entreprise en donnant la présidence du conseil d'administration à l'amiral Aubert⁵. Bien avant la nationalisation en 1922, le député Aiguier fit remarquer, en 1922, ces « deux graves défauts » que étaient les capitaux anglais, nation dont la bonne foi n'est jamais assurée, et le très mauvais état de la voie ferrée qui le relie à Toulon et au reste du pays. Malgré cela, l'heure n'était pas encore à demander son intégration car il voulait plutôt s'affranchir de sa production incertaine en cas de guerre, en développant l'atelier de Toulon⁶. Cependant, les divergences diplomatiques et navales naissantes avec le Royaume-Uni poussèrent l'Etat à faire pression sur l'entreprise au point que, dès novembre 1925, les administrateurs agents de Vickers et Armstrong vendirent leurs actions et furent remplacés par des français, le lieutenant d'artillerie de Marine, Marcel Dumuis et André Vincent, respectivement directeur général et président des

¹ Bernard Lutun, « Destin des arsenaux français ». 2010, L'Harmattan (Publication électronique).

² *Le Temps*, 17 avril 1921, N°21807, p2.

³ « Les secrets de l'oligarchie. L'Homme Mystérieux de l'Europe ! Sir Basil Zaharoff (Suite et fin) », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 9e Année - N°3. Mars 1928, p84.

⁴ *Annuaire général des lettres*, Paris, 1932, p98.

⁵ « L'Internationalisme des Fournisseurs de Guerre. Le Groupe Vickers - Zaharoff en France. La Société française des Torpilles Whitehead », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 7e Année - N°1. Janvier 1926, p11.

⁶ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923. Discours du député Henri Aiguier.

Forges de Firminy. En 1926, l'entreprise varoise passa totalement du contrôle de Vickers-Zaharoff à celui des Forges de Firminy¹. En 1927, l'émission d'action porta le capital de 735 000 Fr à 7 millions ; grâce à quoi l'entreprise devint une filiale de la SCB. André Vincent et les Forges de Firminy conservèrent plus de 40% du capital².

Enfin arrachée des mains étrangères, la fabrique de torpilles n'en restait pas moins surveillée par le plus haut de la hiérarchie de la Marine. En 1927, pour des commandes de torpilles, le capitaine de vaisseau Darlan, alors chef du cabinet militaire du ministre³, et le directeur central des constructions navales, l'ingénieur Lelong⁴, prenaient toutes les précautions possibles pour que les intérêts économiques et sécuritaires de la Marine fussent préservés, notamment, en obligeant l'entreprise à maintenir toujours secrets les plans des torpilles livrées⁵.

En décembre 1927, lorsque l'usine changea de propriétaire, le ministre de la Marine en personne, Georges Leygues, lui retransmit clairement les modalités de fonctionnement relatives à la sécurité qu'exigeait la Marine, si elle voulait la conserver comme client. Les prochaines commandes devaient rester toujours subordonnées aux conditions que le conseil d'administration de la société des torpilles de Saint-Tropez soit entièrement composé de personnalités françaises et que sa composition soit communiquée à la Marine. Le personnel de direction d'étude et de maîtrise de comptabilité devait être également entièrement de nationalité française et la société ne pourrait embaucher « sans l'autorisation de la Marine, du personnel ayant appartenu depuis moins de 2 ans à l'atelier de torpilles de Toulon ». La société devait également s'engager à communiquer à la Marine les plans et les spécifications des torpilles ou accessoires de torpilles fabriqués pour l'étranger par l'usine de Saint-Tropez. De plus, la Marine pourrait s'opposer à l'adoption de tout dispositif non couvert par une licence acquise par la société ou par un de ses clients. Par ailleurs, « afin de faciliter la conservation du secret de certaines fabrications, des locaux spéciaux pourront, sur demande du service de la surveillance, être affectés à ces fabrications. L'entrée de ces locaux sera interdite à toute personne non

¹ « L'Internationalisme des Fournisseurs de Guerre. Le Groupe Vickers - Zaharoff en France. La Société française des Torpilles Whitehead », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 7^e Année - N°1. Janvier 1926, p10-11.

² « Les secrets de l'oligarchie. L'Homme Mystérieux de l'Europe ! Sir Bazil Zaharoff (Suite et fin) », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 9^e Année - N°3. Mars 1928, p85.

³ SHD 1DD1 2200. Note du 21 juillet 1927 du capitaine de vaisseau Darlan, chef du cabinet militaire du ministre pour le président de la commission centrale des marchés.

⁴ SHD 1DD1 2200. Note du 24 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le préfet maritime de Toulon. Plans d'exécution du réchauffeur Perrin au nom de la convention souscrite le 19 janvier 1927 entre la Marine et la société française des torpilles Whitehead.

⁵ SHD 1DD1 2200. Lettre du 24 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le président du conseil d'administration de la société des torpilles de Saint-Tropez.

qualifiée ». En outre, la société ne pourrait pas exiger de l'ingénieur du génie maritime Stroh qui était à son service, en congé hors cadre, qu'il fasse état ou qu'il utilise, directement ou indirectement, « sans l'autorisation de la Marine, pour des commandes non passées par elle, les renseignements dont il aura pu avoir connaissance par ses fonctions à l'atelier des torpilles de Toulon concernant le matériel postérieur aux modèles 1923 et 1924 V ». Toute personne qui provenait de la Marine et qui était embauchée par cette société « devra s'engager, ainsi que M. Stroh, à ne pas faire état des renseignements dont elle aura pu avoir connaissance pour ses fonctions au cours de son service ». De même, toute volonté d'acquisition de licence devrait être soumise « préalablement à la marine qui aura la faculté de s'opposer à ce que vous les exploitez, si elles jugent cette exploitation contraire aux intérêts de la Défense nationale »¹.

C'est sous ce mode de fonctionnement très strict que la Marine et l'usine de Saint-Tropez collaborèrent, pendant huit années, jusqu'à ce qu'en 1935 les journaux de propagande socialistes commencèrent à appeler à sa nationalisation, en pointant du doigt ses attaches étrangères qui n'existaient pourtant déjà plus². Le 8 novembre 1936, le ministre de la Marine Gasnier-Duparc et le ministre des finances Vincent Auriol firent décréter une autorisation, à titre d'avance, en excédent des crédits ouverts par la loi de finances du 31 décembre 1935, une imputation de crédits de 15 millions de Fr pour les dépenses d'expropriations des usines de guerre³. Elle fut, donc, nationalisée par la loi du 11 août 1936⁴ et plus précisément par le décret d'application du 15 décembre 1936 qui expropria « au profit de l'Etat français, les établissements industriels exploités à Gassin (Var) par la Société des torpilles de Saint-Tropez, pour la fabrication des matériels de guerre, ainsi que leurs dépendances ». Le décret stipulait que seraient expropriées les parcelles de terre bâtie et non bâtie qui étaient occupées par les établissements ainsi que le matériel, l'outillage, tous les documents d'archives relatifs à la production, le stock de toute nature, y compris les produits en cours d'usinage de comptage ainsi que le mobilier appartenant à la société qui étaient tous fixés dans un inventaire contradictoire⁵.

¹ SHD 1DD1 2200. Lettre du 19 décembre 1927 du ministre de la marine Georges Leygues pour le président du conseil d'administration de la société des torpilles de Saint-Tropez.

² *Le Populaire : Journal-revue hebdomadaire de propagande socialiste et internationaliste*, Parti socialiste SFIO, 26 mai 1935, p2.

³ J.O.R.F/L – D du 8 novembre 1936. Rapport et décret du 7 novembre 1936, du ministre de la marine Gasnier-Duparc et du ministre des finances Vincent Auriol.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 août 1936. Loi 11 août 1936.

⁵ J.O.R.F/L – D du 22 décembre 1936. Décret du 15 décembre 1936 du président du conseil des ministres Léon Blum, du ministre de la marine Gasnier-Duparc ; du ministre de la Défense nationale et de la guerre Édouard Daladier ; du ministre de l'air Pierre Cot et du ministre des finances Vincent Auriol.

Le 19 décembre 1936, ayant pris possession de l'usine, la Marine commença à aménager les alentours géographiques, affectant au département de la Marine une parcelle de terrain de 375 m² à la section du Cap, de la commune de Saint-Tropez¹. Ce ne fut qu'un mois et demi plus tard que l'entrée en possession officielle fut effective et que l'usine reçut son statut juridique. La Société des torpilles de Saint-Tropez devenait donc, à partir du 4 février 1937, un établissement hors des ports dénommé : « Etablissement de Saint-Tropez » sous l'autorité directe du ministre de la Marine². C'est également en février-mars 1937 qu'elle commença à recevoir son personnel de la Marine, avec des officiers d'administration³, des ingénieurs⁴ et de simples agents administratifs et commis⁵. Le ministre Gasnier-Duparc diffusa une circulaire afin que son administration intégrât ce nouvel établissement dans la liste des destinataires des instructions et des circulaires⁶. Les immeubles ne furent affectés officiellement au ministère de la Marine que le 27 octobre 1937⁷. Cette usine n'était, cependant, pas encore totalement intégrée au dispositif industriel historique de la Marine car le personnel et notamment les ingénieurs de la Marine, comme Jean Ourdan qui y fut muté en janvier 1939, avaient un statut spécial « hors cadres, usines nationalisées »⁸, tout comme les ingénieurs des travaux⁹ et les agents administratifs¹⁰.

Ce n'est qu'une fois que le cas de l'usine de Saint-Tropez fut réglé que le ministre Gasnier-Duparc fit décréter, en mars 1937, l'expropriation de l'usine des torpilles de Londeles-Maures, appartenant à Schneider et Cie¹¹. Après inventaire, la Marine ne laissa à Schneider que quelques terrains agricoles adjacents et la station de pompage destinée à les irriguer¹². Ce décalage avec l'usine de Saint-Tropez avait une utilité car, lorsque l'usine de La-Londe fut rattachée administrativement à la Marine, donc comme annexe le 28 juin 1937, elle fut directement placée sous l'autorité du directeur de l'établissement de Saint-Tropez qui se devait,

¹ J.O.R.F/L – D du 29 décembre 1936. Décret du 19 décembre 1936.

² J.O.R.F/L – D du 5 février 1937. Arrêté du 3 février 1937, le ministre de la marine Gasnier-Duparc.

³ J.O.R.F/L – D du 6 février 1937. Décision du 27 janvier 1937.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 février 1937. Deux décisions du 4 février 1937.

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 février 1937. Décision du 23 février 1937.

⁶ J.O.R.F/L – D du 20 mars 1937. Circulaire du 19 mars 1937 du ministre de la marine Gasnier-Duparc.

⁷ J.O.R.F/L – D du 31 octobre 1937. Arrêté du 27 octobre 1937 du ministre de la marine Campinchi.

⁸ J.O.R.F/L – D du 25 janvier 1939. Décision du 24 janvier 1939.

⁹ J.O.R.F/L – D du 9 mars 1939. Décision du 7 mars 1939.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 4 juillet 1939. Décision du 2 juin 1939.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 14 juin 1938. Arrêté du 3 juin 1938 du ministre de la marine Campinchi.

¹² J.O.R.F/L – D du 23 juin 1937. Décret du 8 juin 1937.

donc, d'être déjà prêt¹. Dès lors, La-Londe a pu aussi recevoir son personnel d'agents techniques et de commis².

3. Restructuration des arsenaux et établissements de la Marine

a. *Le développement des usines de la Marine dans l'entre-deux-guerres*

En réalité, cette nationalisation venait s'inscrire dans le mouvement du développement des arsenaux et établissements de la Marine qui avait commencé depuis le milieu du XIX^e siècle et que même la guerre, ne fit que ralentir. Lorsque celle-ci prit fin, le ministère continua à développer ses infrastructures de production en augmentant la surface des arsenaux et des établissements hors des ports. Rochefort s'adjoignait 5,8 ha supplémentaires³ et Ruelle reçut 2,3 ha de terrain en 1919 et 1924, lors de la reprise de la production⁴. Fin 1919, le Conseil Supérieur de la Marine émit l'avis que la Direction centrale d'artillerie navale était autorisée à demander une option à l'échéance de 6 mois en vue de l'achat éventuel de terrains à intégrer au projet de budget 1920 avec un crédit d'un million affecté à la reconstruction éventuelle du Laboratoire central de la Marine à Sevran-Livry⁵. Ainsi, le laboratoire se vit adjoindre 38 ha en 1920⁶ et bénéficia de la construction (1922-1924) de l'immeuble du numéro 10 de la rue Sextius-Michel. Il eut une forte activité qui amena son extension, en 1936, dans des bâtiments voisins situés rue Emeriau⁷. L'arsenal de Toulon fut celui qui s'agrandit le plus, prenant des terres dans toutes les communes circonvoisines : ½ ha à Toulon même⁸, 36 ha dans l'arrière-pays à Cuers et Pierrefeu et surtout à la Seyne-sur-Mer⁹ où entre 1926 et 1928, il fut ajouté 20,6 ha à sa superficie¹⁰. En plus des terrains, les arsenaux et établissements de la Marine bénéficièrent aussi d'améliorations d'infrastructures et d'outillage. Sur les 60 000 machines-outils allemandes et sur les grandes quantités de matières premières, obtenues par la France au

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} juillet 1937. Arrêté du 28 juin 1937 du ministre de la marine César Campinchi.

² J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1937. Décision du 28 octobre 1937.

J.O.R.F/L – D du 13 novembre 1937. Décision du 12 novembre 1937.

J.O.R.F/L – D du 17 juillet 1938. Deux décisions du 15 juillet 1938.

³ J.O.R.F/L – D du 4 septembre 1919. Décret du 29 août 1919. Expropriation pour cause d'utilité publique.

⁴ J.O.R.F/L – D des 28 décembre 1919 (Décret du 22 décembre 1919) ; et 19 juillet 1924 (Décret du 18 juillet 1924).

⁵ SHD BB 8 2424 21. Séance du 28 octobre 1919 de la section permanente du conseil supérieur de la Marine. Réorganisation du laboratoire central.

⁶ J.O.R.F/L – D du 23 juillet 1920. Décret du 16 juillet 1920.

⁷ Ingénieur Général de l'Armement (génie maritime) Georges Voisin, « L'Établissement des Constructions et armes navales à Paris », *Cols bleus*, N°1179, 24 avril 1971, p4.

⁸ J.O.R.F/L – D du 31 août 1919. Décret du 26 août 1919.

⁹ J.O.R.F/L – D du 18 décembre 1919. Décret du 11 décembre 1919.

¹⁰ J.O.R.F/L – D des 4 juillet 1926 (Décret du 1^{er} juillet 1926) ; 1^{er} septembre 1926 (Deux décrets du 26 août 1926) ; 16 janvier 1927 (Décret du 16 janvier 1927) ; et 4 mai 1928 (Décret du 27 avril 1928).

titre des réparations en 1919¹, la Marine reçut sa part, grâce notamment à l'ingénieur du génie maritime R.F Ziegel qui s'en occupa directement². Les chantiers privés aussi en profitèrent comme en 1927, avec les projecteurs ex-allemands, Siemens-Schuckert, qui furent réservés pour l'installation du chenal d'accès de Brest mais aussi pour le Havre, Calais et Dunkerque³.

On utilisa, donc, ces apports pour contribuer à l'équipement des arsenaux et des établissements de la Marine dans les années 1920 et 1930. Durant ces deux décennies, à Indret, on a construit une station d'essais des chaudières en 1920, une fonderie en 1928, des laboratoires de matériaux entre 1920 et 1936, des bureaux d'atelier en 1938, une plate-forme d'essais diesel en 1939⁴ et de nouveaux bureaux d'ajustage en 1938⁵. En 1920, Adolphe Landry, en vue d'une reprise de la production, donna à l'établissement d'Indret une organisation plus clarifiée. Il distingua bien entre les tâches de chacune de ses deux branches, technique et administrative, analogues à celles qui régissaient les directions des constructions navales des ports militaires, mais adaptées à la mission d'Indret : « l'étude, la construction, la réparation des appareils moteurs, des appareils évaporatoires et des appareils mécaniques ». Du fait de la spécialisation qui était due à la complexification technique, la branche administrative des services devait être dirigée par le sous-directeur, la branche technique par l'officier d'administration principal et les deux services relevant de la haute autorité de l'ingénieur général du génie maritime, directeur de l'établissement qui présidait le conseil d'administration. La branche administrative s'occupait des opérations relatives à la notification et à l'exécution des marchés. Pour les grandes commandes de plus de 10 000 Fr et les adjudications, c'est le conseil d'administration qui en jugeait en collégialité⁶.

La fonderie de Ruelle se modernisa et grandit également. Elle utilisa des fours électriques à arc à partir de 1923. La forerie II y fut désaffectée en 1921 alors que les foreries III et IV furent agrandies⁷. Entre 1922 et 1927, on y construisit le complexe des Seguin, avec une aciérie, une forge, un laboratoire, un château d'eau et une station d'air comprimé. On édifia un nouvel atelier d'ajustage en 1939. Pour protéger tout cela, un plan de défense passive contre les bombardements aériens fut établi, le 13 août 1932, conformément à l'instruction pratique, du 25

¹ Albert Broder. *Histoire économique de la France au XXe. 1914–1997*, p117.

² J.O.R.F/L – D du 28 janvier 1930. Décision du ministre du 27 janvier 1930.

³ SHD 1DD1 2200. Dépêche du 7 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong, pour le préfet maritime de Cherbourg.

⁴ DCNS, *op. cit.*, p8.

⁵ *Id.*, p67.

⁶ J.O.R.F/L – D du 2 mai 1920. Rapport et décret du 24 avril 1920 du ministre de la Marine, Adolphe Landry.

⁷ André Noguès, *La fonderie de Ruelle au service de la Royale. Des caronades aux missiles*. 1988, Université populaire de Ruelle, Ruelle, p25-27.

novembre 1931. Il prévoyait l'évacuation du personnel, l'éclairage des abris et des réduits de certains ateliers¹. Par conséquent, de 1925 à 1932, Ruelle fabriquait des canons et affûts de toutes tailles et des pièces pour les mécanismes de culasse et des appareils de mise à feu². Le travail administratif suivit, en 1933, lorsque le comptable rétablit la situation du magasin dont le matériel n'avait pas été recensé depuis 1920³.

Des tentatives pour développer le travail industriel furent initiées aussi, à Guérigny, pour substituer l'acier doux au fer dans la fabrication des chaînes⁴. En 1921, la forge avait encore beaucoup de commandes à exécuter avec plusieurs dizaines de km de chaînes de toutes sortes, pour la Marine marchande⁵. L'établissement s'équipa en acquérant en 1925, chez Fourchambault, une presse à ébarber au 1/5 de sa valeur⁶ et, en 1933, un tour à très grand rendement, permettant de travailler les cuirasses avec aisance⁷.

Les établissements spéciaux, tels le bassin d'essais des carènes et le polygone Gâvres furent aussi mieux équipés. De 1936 à 1938, dans le premier on installa un bassin de giration, une cuve à houle et un canal à mouvement d'eau⁸. L'atelier du bassin se dota même d'installations industrielles avec un poste mobile de soudure autogène. En 1934, on améliora l'étanchéité du bassin de remorquage, on modifia la machine de la grande cuve à houle et on mit en place un moteur asynchrone dans la petite cuve à houle de 10 m⁹. Le Polygone de Gâvres a connu, aussi, un développement matériel dans l'entre-deux-guerres. En 1925, on fit un nouveau tracé de la voie ferrée Gâvres-Landevant¹⁰, lui permettant de multiplier, par plus de quatre fois, la longueur de ses voies ferrées (31 km en 1940 contre 7 km en 1930). Il augmenta aussi son nombre de canons (255 contre 69) et d'hommes (117 contre 74) sur la même période¹¹.

¹ SHD 1DD1 2221. Dossier. Fonderie de Ruelle. 1925. Fonderie de Ruelle. Plan de défense passive contre les bombardements aériens. Mobilisation – Secret. Il a été envoyé le 13 août 1932 par le directeur de la fonderie de Ruelle, l'ingénieur Gatard, pour le général commandant d'armes à Angoulême.

² SHD 1DD1 2221. Dossier. Fonderie de Ruelle. 1925. Fonderie nationale de Ruelle. Commandes d'artillerie pour la Marine. Situation mensuelle au 1^{er} avril 1925. Situation mensuelle au 1^{er} août 1925. Situation mensuelle au 1^{er} août 1932.

³ J.O.R.F/L – D du 11 juillet 1933. Décision du ministre de la marine du 6 juillet 1933.

⁴ J.O.R.F/Débats du 10 mars 1923. Séance de la Chambre de députés du 9 mars 1923. Discours du député Renard.

⁵ J.O.R.F/Débats du 24 février 1921. Séance de la Chambre des députés du 23 février 1921. Discours du député Renard. 59 000 m de petites chaînes ; 89 000 m de chaînes moyennes ; et 12 000 m de grosses chaînes.

⁶ SHD 1BB 8 1. Note de la direction des constructions navales sur l'établissement de Guérigny. 17 février 1926.

⁷ « Établissements A. Cazeneuve, 9, rue de Clichy, Paris IXe », *La machine moderne*, Mai 1933, p227-228.

⁸ « Le bassin d'essais des carènes », *Cols bleus*, N°1442, 2 octobre 1976, p4.

⁹ *Rapport du bassin d'essais des carènes pour l'année 1935*. 1936, Imprimerie nationale, Paris, p3-6.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 8 juillet 1925. Décision ministérielle du 2 juillet 1925.

¹¹ Ingénieur général de l'artillerie navale L. Patard, *op. cit.*, p315.

Le département ne lésina pas, non plus, sur le personnel de sécurité entre 1919 et 1921 à Guéringy¹, Cherbourg², Lorient³ et à Toulon⁴ en renforçant le service incendie, encore réglé par le décret du 3 mai 1911⁵ et dont les effectifs des compagnies de pompiers atteignaient les 290 pompiers de tous les grades⁶. Le personnel de surveillance contre les vols et les dégradations a été renforcé à Ruelle⁷ qui avait repris une production intensive avec un matériel très important, à Toulon⁸, à Saint-Nazaire contre les « déprédations commises par les maraudeurs et les vagabonds »⁹ et au polygone de Gâvres¹⁰. En 1936, les magasins M, N et O de la fonderie de Ruelle furent affectés comme magasins à poudres, artifices ou explosifs¹¹. Ces poudrières de la fonderie de Ruelle furent classées comme établissement de la Marine servant à la conservation des poudres, munitions, artifices ou explosifs avec un polygone d'isolement aménagé autour¹².

Le député Edouard Bussat pouvait affirmer alors, en 1931 qu'« avec les développements gigantesques de l'industrie moderne, le ministre de la Marine est devenu un grand usinier, un grand industriel » régnant sur 30 000 ouvriers. De plus, il avait un droit de regard sur « les chantiers français [qui] se sont organisés en un Consortium national de constructions navales avec le conseiller d'Etat Rousseau, comme président et l'ingénieur général du génie maritime, Roland Boris, comme administrateur délégué »¹³.

b. L'abandon de Rochefort

Tout laissait à penser que la Marine reprendrait à nouveau le développement continu de toutes les infrastructures. Cependant au printemps 1920, alors que la production de navires de guerre était à l'arrêt, le gouvernement amorça une politique concrète d'abandon d'une partie de cet outil industriel. Le ministre de la Marine, Adolphe Landry, commença le travail en nommant les membres d'une Commission interministérielle, siégeant au ministère de la Marine,

¹ J.O.R.F/L – D du 7 février 1919. Décret du 2 février 1919.

J.O.R.F/L – D du 25 mars 1921. Décret du 21 mars 1921.

² J.O.R.F/L – D du 6 février 1921. Décret du 2 février 1921.

³ J.O.R.F/L – D du 21 septembre 1922. Décret du 17 septembre 1922.

⁴ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1932. Décret du 3 novembre 1932.

⁵ J.O.R.F/L – D du 18 janvier 1927. Le corps des marins pompiers a été organisé par ce décret.

⁶ J.O.R.F/L – D du 24 mars 1921. 55 à Cherbourg ; 82 à Brest ; 33 à Lorient ; 29 à Rochefort et 91 à Toulon.

⁷ J.O.R.F/L – D du 5 juin 1921. Décret du 1^{er} juin 1921.

J.O.R.F/L – D du 6 octobre 1926. Décret du 3 octobre 1926.

⁸ J.O.R.F/L – D du 5 juin 1921. Décret du 31 mai 1921.

⁹ J.O.R.F/L – D du 4 septembre 1926. Rapport et décret du 2 septembre 1926 du ministre.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 25 novembre 1932. Décret du 4 novembre 1932.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 30 octobre 1936. Arrêté du 27 octobre 1936 du ministre de la marine Gasnier-Duparc.

¹² J.O.R.F/L – D du 3 novembre 1936. Décret du 29 octobre 1936 du ministre de la marine.

¹³ J.O.R.F/Débats du 19 février 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 février 1931. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932.

chargée d'étudier des conditions dans lesquelles devrait être réalisée la cession des arsenaux des établissements dont la conservation, par la Marine, avait été jugée inutile¹. A la fin de l'année, par une circulaire générale à ses commandants en chef et à ses préfets maritimes du 24 décembre 1920, il fit savoir que Lorient cesserait d'être un port comptable, à partir du 1^{er} janvier 1921, et que les différents navires seraient répartis entre les différents ports². Le 12 janvier, il alla plus loin faisant décréter que Lorient deviendrait une simple base secondaire en temps de guerre – donc, perdrait son statut de chef-lieu d'arrondissement maritime – avec un arsenal « spécialisé dans les constructions neuves, les refontes et grosses réparations des bâtiments de la flotte »³.

Si, globalement, le projet fut poursuivi par les successeurs, le ministre Guist'hau, en mars 1922, temporisa sur le sort de Lorient bien que sur le principe général il n'ait pas dévié, affirmant que « l'expérience de la guerre [avait] montré que les cinq arsenaux métropolitains possédés par la Marine ne lui étaient pas indispensables ». Il décida de faire abroger les décrets des 4 et 12 janvier 1921 qui devaient entrer en application dès le 1^{er} avril 1921, impliquant la cession ou la location, à bref délai, de l'arsenal de Lorient. La question méritait, selon lui, l'accord du Parlement après une étude par ses commissions⁴. Contrairement à Rochefort qui avait à évacuer vers d'autres ports ou à liquider sur place 31 millions de matériel et de matières premières, Lorient conserva, donc, son activité de constructions neuves⁵. C'est le ministre Georges Leygues qui mit le mot de fin à cette question en 1926, en faisant décréter qu'à Rochefort, ne subsisteraient que les installations d'aéronautique, qu'à Lorient, la Marine ne conservera que les constructions neuves et qu'à Guérigny, l'outillage, les approvisionnements et les ateliers du Vieux-Guérigny seront transférés à Villemenant, ne laissant qu'une activité résiduelle⁶. L'arsenal de Rochefort fut, donc, fermé le 31 décembre 1927⁷ et en mars 1929, le service de la surveillance de Rochefort fut rattaché définitivement à la circonscription de

¹ J.O.R.F/L – D du 25 avril 1920. Décision du 24 avril 1920, le ministre de la marine, Adolphe Landry.

² J.O.R.F/L – D du 27 décembre 1920. Circulaire générale du 24 décembre 1920, du ministre de la Marine Landry.

³ J.O.R.F/L – D du 15 janvier 1921. Rapport et décret du 12 janvier 1921 du ministre de la Marine, Adolphe Landry.

⁴ J.O.R.F/L – D du 22 mars 1921. Rapport du ministre de la Marine, Guist'hau du 17 mars 1921. Décret contresigné également par le ministre de la Guerre, Louis Barthou et le ministre des travaux publics, Yves Le Trocquet.

⁵ J.O.R.F/Débats du 26 octobre 1922. Séance de la Chambre des députés du 25 octobre 1922.

⁶ J.O.R.F/L – D du 15 septembre 1926. Rapport et décret communs du président du conseil et ministre des finances Raymond Poincaré et du ministre de la marine Georges Leygues du 10 septembre 1926.

⁷ R. Renard, « L'ensemble urbain Rochefort, Tonnay-Charente et ses industries », *Norois*, n°72, Octobre-Décembre 1971, p615.

Bordeaux¹, répondant aux souhaits exprimés depuis 1920, par René La Bruyère, et qui était de fermer les arsenaux au lieu de leur passer des commandes².

Malgré cette fermeture, les arsenaux de la Marine conservaient un total de 952 000 m² d'installations de constructions navales : 380 000 m² à Toulon, 325 000 m² à Brest, 125 000 m² à Cherbourg et 122 000 m² à Lorient³. L'abandon de Rochefort, dont les frais généraux étaient très élevés était devenu une nécessité financière pour allouer ses crédits aux programmes navals. Il ne remettait en aucun cas en question la production d'armes, mais au contraire la permettait.

4. Les ouvriers entre évolution des effectifs et nouveaux avantages

a. L'adaptation de la masse ouvrière aux fluctuations de la production

A la fin de la guerre, avec l'arrêt des constructions chez les entreprises privées, les agents du service de la surveillance rentrèrent en masse dans les arsenaux pour effectuer tous les travaux de réparation et de désarmement⁴. On réorganisa les indemnités de certains agents spéciaux en raison de l'augmentation des prix provoquée par la guerre, comme celles du contrôleur de l'établissement de Ruelle⁵. Si on excepte le pic de travailleurs durant le conflit, *in globo*, les effectifs des arsenaux ne varièrent que très peu, déclinant de 32 736 en 1913 à 30 513 ouvriers en janvier 1922⁶.

En décembre 1922, les effectifs baissèrent, atteignant 450 ouvriers à l'atelier des torpilles de Toulon, 73 au Laboratoire central du boulevard Morland et 57 ouvriers à Sevran-Livry⁷, ce qui en faisait de tous petits ateliers de production ; ces tailles étant faites pour de l'expérimentation et de la production d'appoint. Tout à fait logiquement, les effectifs s'effondrèrent à Rochefort, qui n'avait plus que 1400 ouvriers en octobre 1922⁸, pour

¹ J.O.R.F/L – D du 29 mars 1929. Décision du 28 mars 1929.

² René La Bruyère, « La Marine marchande et l'État », *Revue des Deux Mondes*, 6^e période, tome 56, 1920 (p. 187-204).

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport d'avril-mai-juin 1946, p203.

⁴ J.O.R.F/L – D du 28 septembre 1919. Décision du 27 décembre 1919. L'agent technique principal de 1^{ère} classe Joseph Maunier, du service de la surveillance, a été désigné pour continuer ses services à Toulon.

⁵ J.O.R.F/L – D du 8 janvier 1919. Rapport et décret du 3 janvier 1919, du ministre de la Marine, Georges Leygues.

⁶ J.O.R.F/Débats du 23 novembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 22 novembre 1922. Discours du député Boulligaud. D'après le rapport de M. de Chappedelaine.

⁷ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923. Discours du député Henri Aiguier.

⁸ J.O.R.F/Débats du 26 octobre 1922. Séance de la Chambre des députés du 25 octobre 1922. Discours du député Taittinger.

disparaître le 25 juin 1927¹. En 1926, les ouvriers renvoyés de Rochefort et Lorient permirent d'économiser 2 millions de Fr². N'y subsistèrent que des ouvriers du CIAM de Rochefort-Soubise, pour qui les officiers, comme Darlan³ ou le vice-amiral Frochot,⁴ demandaient encore des crédits et des effectifs. Néanmoins, dans l'ensemble, ils restèrent très peu nombreux par rapport aux effectifs classiques des ouvriers des arsenaux, atteignant en 1936, 50 ouvriers à Rochefort, dans un ensemble d'un millier d'ouvriers aéronautiques de la Marine sur le territoire⁵. La forge de Guérigny, elle, comptait 950 ouvriers en mars 1922, puis seulement 650 en mars 1923⁶ alors qu'elle avait occupé 3000 travailleurs pendant la guerre. A terme, ils devaient disparaître par le déplacement des 300 derniers ouvriers de la chainerie, avec leur matériel⁷.

Dans le privé, les effectifs évoluèrent aussi au gré des besoins du marché. En 1922, les CAG occupaient près de 5000 ouvriers et employés sur ses travaux⁸. Après un dépôt de bilan en 1927, l'entreprise licencia 2500 personnes. Au contraire, les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-ouest avaient 1 100 ouvriers en 1918 et 1 700 ouvriers en 1928. Malgré la crise de 1929 qui touchait les 33 chantiers navals français, les FCM faisaient travailler 2000 personnes sur l'*Indomptable*, le croiseur *Moncalm* et le *Malin*⁹. Aux ACB, l'effectif ouvrier atteignait 2157 personnes en 1919¹⁰. Fin 1918, le site de Givors de Fives-Lille employait plus de 8 000 ouvriers, alors qu'en 1914 ils n'étaient que 1000. Ainsi, sur 31 000 personnes employées dans les chantiers navals en France en 1938, 2/5 se trouvaient à Nantes et Saint-Nazaire¹¹.

¹ J.O.R.F/L – D du 29 juin 1927. Arrêté du ministre de la marine Georges Leygues, du 25 juin 1927 qui appliquait le décret du 10 septembre 1926, qui procéda au congédiement du personnel de l'arsenal de Rochefort.

² SHD 1DD7 15. Rapport du 12 mars 1927, du vice-amiral Frochot, chef du service central de l'aéronautique maritime, pour le ministre. Décret du 19 septembre 1926. Cela correspondait à six mois de salaire des deux tiers des ouvriers qui ont été congédiés à Rochefort et à Lorient.

³ SHD 1DD7 15. Rapport du 12 mars 1927, du vice-amiral Frochot, chef du service central de l'aéronautique maritime, pour le ministre, Georges Leygues. Note manuscrite, du 16 mars 1927, du lieutenant de vaisseau Darlan, chef de cabinet militaire pour le ministre.

⁴ *Ibid.*, Note du 5 avril 1927 du vice-amiral Frochot, chef du service central de l'aéronautique maritime.

⁵ SHD 1DD7 15. Circulaire du 24 février 1936 du ministre de la marine, François Piétri, qui a pour objet le tableau d'effectifs des ouvriers inscrits dans le personnel de l'aéronautique navale.

SHD 1DD7 15. Circulaire du 2 juin 1937, adressé au préfet maritime des différentes régions.

SHD 1DD7 15. Circulaire du 16 février 1938 du ministre de la marine, William Bertrand.

⁶ J.O.R.F/Débats du 10 mars 1923. Séance de la Chambre de députés du 9 mars 1923. Discours du député Renard.

⁷ J.O.R.F/Débats du 9 mars 1923. Séance de la Chambre des députés du 8 mars 1923. Discours du ministre de la marine, Raiberti.

⁸ « Chantiers et Ateliers de la Gironde », *Les Assemblées générales. Rapports et Bilans In-Extenso*. 18ème année. Fascicules 1-2. 10-25 Janvier 1922, p3.

⁹ Pierre Bassot, *Une Vie de « Malin » : mémoires d'un croiseur léger, 1931-1979*, Éd. du Pen Duick, Éd. Ouest-France, Rennes, 1988, p15.

¹⁰ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p69.

¹¹ Claude Cabanne, « L'évolution de la construction navale à l'estuaire de la Loire », *Norois*, n°104, Octobre-Décembre 1979, p499.

Les effectifs remontèrent dès la fin des années 1920 du fait des commandes. En 1929, Marine et Homécourt occupait 10 000 ouvriers¹, Holtzer en avait 3000², Fives-Lille avait 7000 travailleurs³ et les CA de Saint-Nazaire en avaient plus de 6500⁴.

b. La nouvelle gestion du facteur travail

Dans la seconde moitié des années 1920, le travail reprit assez bien, émaillé certes par quelques brèves grèves, comme celles de 1938 aux ACL ou celles du 1^{er} mai 1926 et de septembre 1935⁵ chez Holtzer pour protester contre le harassant et continu travail des ouvriers, imposé par le sous-directeur technique André Michel⁶ qui introduisit le système Bedaux en 1934 et son contrôle au chronomètre⁷. Le seul grand problème a été la grande grève de mai 1936. Elle toucha beaucoup de grands chantiers navals, comme les ACL dont les bâtiments et usines ont été occupés.

Néanmoins, dès la reprise de la production fin 1922-début 1923, le ministère prit le rebours de sa politique en installant des travailleurs, comme à Gâvres, pour avoir tous ses agents et ouvriers spécialisés pour les nouveaux travaux sur l'artillerie⁸. En plus des effectifs des ouvriers qui crûrent sensiblement, ceux des cadres en firent de même avec 1092 agents des constructions navales en 1926⁹ et 1300 en 1928¹⁰ et 267 ingénieurs du génie maritime en 1931, 196 en poste localement et 71 détachés¹¹. Dès la guerre terminée, une nouvelle politique de la production apparut. Le conflit fit tomber bien des barrières psychologiques et culturelles, vis-à-vis du productivisme dans le monde des arsenaux, et les ministres qui se succédèrent en profitèrent pour mener des réformes qu'ils jugeaient adéquates pour pallier les insuffisances financières. Dès le 7 novembre 1919, Georges Leygues afficha clairement, par un décret, qu'il voulait modifier le mode de gestion des arsenaux et notamment l'allocation des salaires :

¹ M. de Brunoff, *op. cit.*, p110.

² *Id.*, p108.

³ *Id.*, p67.

⁴ *Id.*, p192.

⁵ Finalement, le système Bedaux a été supprimé, et il n'y a pas eu de sanction pour les grévistes.

⁶ *Revue de l'industrie minérale*, Société de l'industrie minérale. 1934-06-15, p5.

⁷ Un document sur l'usine Holtzer : Une grève en 1935 contre le système Bedaux. Souvenirs enregistrés en 1980 auprès de M. Combe, retraité, ancien métallurgiste et militant de la CGT., dans le cadre d'une étude sur le passé industriel en val d'Ondaine, pilotée par la Maison de la Culture Le Corbusier.

⁸ J.O.R.F/L – D du 31 janvier 1923. Décret du 30 janvier 1923.

⁹ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1926. Arrêté du ministre Georges Leygues du 27 juillet 1926.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 7 août 1928. Décret du 2 août 1928, du ministre de la marine Georges Leygues. Ceux de l'artillerie navale étaient de 341.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 2 mai 1931. Arrêté du ministre de la marine Charles Dumont, du 23 avril 1931. 36 à Cherbourg, 51 à Brest, 30 à Lorient, 56 à Toulon, 15 à Indret, et 8 à Guéringny.

« les salaires du personnel ouvrier immatriculé sont fixés par classe. Ce mode de détermination des salaires rapproche trop le personnel ouvrier du système fonctionnariste et il a été reconnu qu'il convient, au contraire, pour obtenir un bon rendement de la main-d'œuvre, de se rapprocher du système industriel qui consiste à déterminer les salaires par spécialité, en tenant compte de la valeur professionnelle des ouvriers »¹.

Il opta pour l'unification des statuts des ouvriers immatriculés avec ceux des ouvriers auxiliaires dont le salaire était fixé « d'après le taux normal et courant des salaires dans la région pour les professions similaires ». Il fit, donc, décréter l'abandon de la tarification des salaires par classes au profit des critères de la « capacité professionnelle » de chaque profession². Dans la même voie de la recherche du rendement, son successeur à la rue Royale, Adolphe Landry, créa en décembre 1920 une « prime de rendement » pour les agents techniques³. Lorsque débuta sérieusement la production en 1924 et 1925, les primes furent largement augmentées avec des limites maxima allant de 900 à 3600 Fr, selon les différents grades des agents techniques des services techniques des confections et des officiers des directions des travaux⁴. Même les ingénieurs du génie maritime eurent droit à ces primes, allant de 3600 Fr à 5400 Fr⁵. Les récompenses symboliques étaient également accordées autant pour les ouvriers que pour les ingénieurs des chantiers privés comme les ACB et les ACL⁶ ou ceux des arsenaux, tel l'ingénieur principal du génie maritime Pottier, pour son travail dans la mise au point définitive de l'appareil anti-retour de flammes Bichler, en 1922⁷.

A partir de 1924, avec le besoin de calmer les ouvriers dont le concours sans faille était nécessaire, les ministres, dont surtout Jacques-Louis Dumesnil, firent augmenter leurs droits de représentation et de revendications. Il emprunta ce chemin en premier en instituant une Commission mixte consultative du travail. Elle comprenait, à la fois, des représentants de

¹ J.O.R.F/L – D du 10 novembre 1919. Rapport du 7 novembre 1919 du ministre de la marine, Georges Leygues

² J.O.R.F/L – D du 10 novembre 1919. Décret du 7 novembre 1919 du ministre de la marine, Georges Leygues.

³ J.O.R.F/L – D du 3 décembre 1920. Rapport et décret du 29 novembre 1920, du ministre de la Marine, Adolphe Landry. La prime minimale était de 50 Fr, mais le total des primes annuelles ne doit pas dépasser 400 Fr.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1924. Décret du 18 décembre 1924.

⁵ J.O.R.F/L – D du 22 décembre 1925. Décret du 15 décembre 1925 avec les contreseings du ministre de la marine, George Leygues et le ministre des finances, Louis Loucheur.

⁶ J.O.R.F/L – D du 7 avril 1921. Plusieurs ouvriers chaudronniers ou menuisiers et bien d'autres appartenant aux entreprises recevaient des médailles.

⁷ J.O.R.F/L – D du 1^{er} février 1922. Décision du ministre du 30 janvier 1922. Témoignage officiel de satisfaction.

l'administration et des représentants du personnel ouvrier, avec voix délibérative¹. Georges Leygues se contenta d'en modifier la composition en 1926, avec de nouveaux représentants qu'il devait nommer en fonction du résultat des élections des délégués ou membres des commissions locales des salaires². Lorsque Dumesnil reprit le portefeuille de la Marine à nouveau en 1930, il continua son œuvre. Sa mesure sociale phare arriva dès le 3 mai, soit un petit mois après son installation. Il octroya, par voie de décret, une durée de congés payés pouvant être accordés aux ouvriers des établissements industriels de l'Etat, allant de 15 à 18 jours ouvrables³. Il eut le temps de composer la Commission mixte consultative, avant son départ le 11 octobre de la même année, avec les représentants de tous les ports et établissements et les représentants sans provenance⁴.

Cette gestion plutôt réussie des travailleurs, couplée à la reconstitution des capacités matérielles de production des arsenaux et des fournisseurs, rencontra donc les crédits votés par les Chambres et relança les mises en cale de navires de guerre.

C. La production des armes navales dans l'entre-deux-guerres

1. Une reprise irrégulière de la production

a. Les vacances navales de 1919 à 1922

En termes de production, une période de quasi inactivité a suivi le conflit et a duré de 1919 à 1922. Durant ces trois années, rien ne fut mis en chantier sauf les très faibles 1795 t de 1920 dans le privé. Cette année, les AC de Provence finirent de mettre en chantier le dernier aviso de la guerre de 850 t, le *Béthune*, et les ACL achevèrent une série de sept chasseurs de sous-marins de 135 t chacun, en somme de bien modestes reliquats de la production de guerre. Cette cessation d'activité était assez aisée à comprendre. L'incorporation, en vertu de l'article 185 du traité de Versailles, des navires ex-allemands et ex-autrichiens, et la disparition immédiate des ennemis, en étaient les raisons principales. L'apport réel de ces unités a surtout

¹ J.O.R.F/L – D du 12 octobre 1924. Arrêté du 6 octobre 1924 du ministre de la marine Jacques-Louis Dumesnil. Pour cela, il abrogea l'instruction du 7 octobre 1912, l'arrêté du 27 mars 1919 et son annexe du 12 avril 1919.

² J.O.R.F/L – D du 21 octobre 1926. Arrêté du 20 octobre 1926.

³ J.O.R.F/L – D du 3 mai 1930. Rapport et décret du 2 mai 1930, le ministre de la marine Dumesnil.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 octobre 1930. Arrêté du 11 octobre 1930 du ministre de la marine, Dumesnil.

concerné des sous-marins¹, certains croiseurs et leur artillerie², qui grâce au travail d'ingénieurs et ouvriers zélés, furent transformés en armes réellement françaises.

Pour les deux cuirassés, l'ex-allemand *Thüringen* de 25 000 t de 1911 et l'ex-autrichien *Prinz-Eugen* de 22 000 t de 1913, bien qu'ils concentrèrent des travaux de la Marine, n'intégrèrent pas le service en tant que navire de guerre. Ils servirent surtout à des expériences. Le *Prinz-Eugen* subit des expériences de torpillage à l'arsenal de Toulon, en janvier 1922³, et le *Thüringen* fut pris en charge par la direction de l'artillerie de Lorient⁴ et par la Commission de Gâvres. Au départ, il s'agissait pour Lorient d'y prélever des canons, des affûts, des parties essentielles de l'artillerie, la machinerie relative à la manœuvre électrique et hydraulique des affûts, des tubes lance-torpilles et la cuirasse de flanc pour la livrer à Guérigny et à la compagnie de Châtillon-Commentry⁵. Mais en raison du prix élevé des opérations⁶, le Service technique à Paris et l'entreprise privée⁷ abandonnèrent ces projets⁸. En conséquence, la Commission de Gâvres a pu réaliser toutes les expériences de tir sur le navire, avec une équipe particulièrement active, composée des ingénieurs d'artillerie navale Couarde, président de la Commission, Causse et Anne, le capitaine de frégate Guézennec et le lieutenant de vaisseau Rey⁹. Une fois toutes les opérations réalisées et le programme de 1921 commencé, l'épave fut mise en vente le 15 janvier 1923¹⁰, puis cédée pour 204 000 Fr¹¹.

Ensuite, le retour dans les arsenaux de la majorité des escadres et flottilles nécessitait de l'espace, de la main-d'œuvre et du capital pour les réparations et enfin la France devait restructurer et vérifier la bonne tenue de ses finances publiques. L'État était, pratiquement, dans l'incapacité d'engager des sommes conséquentes dans les investissements massifs. La Marine trouva des travaux d'appoint pour ses arsenaux. De 1919 à 1923, les chantiers des arsenaux ne

¹ J.O.R.F/L – D du 5 mars 1921. Décision du 4 mars 1921. Témoignage officiel de satisfaction à l'agent technique des constructions navales Leduc pour la transformation de leurs accumulateurs.

² J.O.R.F/L – D du 4 octobre 1922. Décision du 2 octobre 1922. Plusieurs témoignages officiels de satisfaction sont accordés à des agents techniques et aux ingénieurs de la direction d'artillerie navale Savarit et Bizien pour les travaux d'étude et de remise en état de fonctionnement de leur matériel d'artillerie.

³ SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922.

⁴ *Ibid.*, Note du 12 avril 1921 de Lorient pour la direction centrale des constructions navales.

Dépêche du début 1922 de la direction centrale des constructions navales pour Lorient.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 21 février 1922 de Lorient au service technique.

⁶ *Ibid.*, Lettre du 21 février 1922 de Lorient au service technique qui transmet un rapport de la commission des recettes de Gâvres, sur le débarquement du matériel du cuirassé *Thüringen* par des entrepreneurs privés.

⁷ *Ibid.*, Dépêche du 4 mai 1922 du service technique pour Lorient.

⁸ *Ibid.*, Lettre du 13 avril 1922, du service technique pour Lorient.

⁹ J.O.R.F (L – D) du 6 décembre 1921. Décision ministérielle du 3 décembre 1921. Témoignages officiels de satisfaction pour tous.

¹⁰ J.O.R.F (L – D) du 16 janvier 1923. Partie non officielle.

¹¹ *L'Ouest-Eclair*, n° 7807, Dimanche 18 février 1923, p7. Elle fut achetée par la société Ouest-Métaux.

produisirent que des bâtiments de commerce. Six cargos de 3000 t ont été mis en cale en 1918 à Brest et lancés en 1919, remplacés dans les cales par deux cargos identiques et deux paquebots de 6000 t chacun, à lancer en 1920-1921¹. En 1920, on projetait de construire dans les arsenaux 34 bâtiments, dont 15 cargos et 6 paquebots de 16 500 tonnes².

b. La reprise des constructions en 1922

La production de navires de guerre ne reprit donc qu'en 1922, exclusivement dans les arsenaux de Cherbourg, Lorient, Brest et Toulon ; Rochefort étant désormais exclu des constructions neuves. Mais ce ne fut qu'en 1923 que « la marine commença à renaître sous l'impulsion du ministre Leygues »³. A la pointe du Finistère, on débuta une production plus consistante avec le sous-marin *Marsouin*⁴ de 974 t et un vaisseau digne de ce que faisait l'arsenal avant-guerre, le croiseur de 2^{ème} classe *Primauguet* de 7300 t. Dans l'autre port-arsenal breton, à Lorient, on mit en cale deux contre-torpilleurs identiques de 2150 t, *Jaguar* et *Panthère*⁵. À Toulon, les constructions débutées ont été bien plus modestes avec des canonnières de 218 t. Cherbourg, quant à lui, conserva sa production de sous-marins⁶. Cette année 1922 a été transitoire, un an de reprise en quelque sorte, puisque c'est elle qui relança la machine industrielle, suivant un mode quasi identique au travail mené avant-guerre, c'est-à-dire une production presque parfaitement partagée entre le privé et le public, avec un petit avantage pour les arsenaux de 1922 à 1926 et pour les privés de 1927 à 1931. Cette dizaine d'années suivit un rythme précis qui correspondait à des années de pic de mises en chantier qui saturèrent les chantiers. Ce fut le cas en 1923, avec environ 40 000 t et durant les deux années autour de 60 000 t, 1927 et 1931. Entre ces années, il y a eu en général trois ans plus calmes où les mises en chantiers ont été deux à trois fois moindres, aux alentours de 20 000 ou 30 000 t. La demande de renouveau de l'armement et l'extrême occupation des chantiers français poussèrent l'État, durant la dernière année des périodes calmes, 1926 et 1930, à faire appel à des chantiers étrangers, en l'occurrence, pour les deux vedettes *VTA 1*, vedette rapide de 6 t et *VTB 2*, vedette lance-torpilles de 28 t, par Thornycroft à Chiswick.

¹ Mille S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p32-33.

² René La Bruyère, « La Marine marchande et l'État », *Revue des Deux Mondes*, 6^e période, tome 56, 1920 (p. 187-204).

³ Mille S. Castel, « Brest : Étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*, Faculté des lettres de Rennes, Tome XLI, N°1-Novembre 1934, p33.

⁴ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁵ SHD 9DD1 70. Rapport définitifs des essais des contre-torpilleurs de 2400 tx type *Jaguar* au port de Lorient en 1927.

⁶ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

La période débuta donc en 1923 par une année où les mises en chantier se sont presque parfaitement partagées entre le privé (21 250 t) et le public (18 496 t), au détail près que les mises en chantier dans les arsenaux ont concerné des navires sensiblement plus grands puisqu'ils arrivèrent presque au même tonnage, avec seulement 6 navires contre 16 pour les chantiers privés. Là encore, les quatre arsenaux restants actifs ont contribué, chacun selon ses spécialités : Brest et Lorient en mettant sur cale deux croiseurs de 2^{ème} classe, assez lourds et identiques entre eux. Toulon et Cherbourg entamèrent une production où ils excellaient, c'est-à-dire les sous-marins toujours plus lourds¹. Les mises en chantier dans le privé se sont caractérisées, cette année-ci, par leur homogénéité quantitative et qualitative, à savoir un ou deux bâtiments par chantier et toujours des torpilleurs ou des sous-marins, et ce, même pour les chantiers qui étaient désormais habitués à produire de grandes unités de guerre (FCM, FCG, ACL et AC de St-Nazaire). Les torpilleurs étaient de taille conséquente : 1370 t². En 1923, les ACB commencèrent la construction du contre-torpilleur *Tigre*³. Enfin, on mit en cale des sous-marins de patrouille de taille moyenne, soit 626 t, *Ondine*⁴ et *Ariane*⁵ aux AC Normand et *Sirène* et *Naiade*⁶ aux ACL de Nantes. En somme, il apparaît, dès cette première année pleine, que l'État fit un choix qui représente une petite rupture : baisse globale du tonnage total mis en chantier et dévolution des rares navires dépassant les 5000 t aux deux arsenaux que l'on spécialisa pour la production lourde : Brest et Lorient. Les chantiers privés semblaient retrouver provisoirement le rôle qui présida initialement à leur collaboration avec l'État, à savoir celui de produire des navires auxiliaires.

Les trois années creuses qui suivirent n'ont pas démenti cela puisqu'on mit en chantier des navires lourds, avec les trois croiseurs identiques de 10 000 t : *Tourville*⁷ à Lorient en 1924

¹ *Ibid.*

² SHD 9DD1 130. Rapport des essais du torpilleur de 2455 tonneaux *Tramontane* au port de Toulon en 1926 et 1927.

SHD 9DD1 70. Rapport définitifs des essais définitifs des contre-torpilleurs de 2400 tx type *Jaguar* au port de Lorient en 1927

SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928.

Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale. Ministère de la défense. Service historique de la défense. Centre des archives de l'armement et du personnel. Série 5 I. Collection de Marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale. Fonds de la direction des constructions navales. 1892–1958. Instrument de recherche n°208. Édition d'avril 1975. Annexe I – Bâtiments identifiés. Deux marchés du 7 et six marchés du 21 février 1923.

³ SHD 9DD1 70. Rapport définitifs des essais définitifs des contre-torpilleurs de 2400 tx type *Jaguar* au port de Lorient en 1927

⁴ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Marché du 10 janvier 1923.

⁵ SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Ariane* au port de Cherbourg en 1930.

⁶ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Deux marchés du 10 janvier 1923.

⁷ SHD 9DD1 130. Rapport du croiseur de 10 000 t *Tourville* au port de Lorient pour l'année 1928.

et *Duquesne*¹ et *Suffren* à Brest en 1925 et 1926. Les chantiers privés ont été totalement exclus de cela. La seule nouveauté pour eux a été la commande, par l'État en 1926, d'un navire à une entreprise nouvelle entrante dans le système : le torpilleur *Basque* de 1500 t aux ACSM², en 1925 d'un torpilleur *Bourrasque*³ de 1370 t aux ACF et de quelques petites embarcations expérimentales avec la série de trois petites vedettes lance-torpilles *VTB 3*, *VTB 6* et *VTB 8* de 28 t pour Wisner-Silburg en 1926 et 1927, et dont une a été sous-traitée par les Etablissements Meulan⁴. Pour tout le reste, il n'y a rien eu de modifié, c'est-à-dire des torpilleurs, des contre-torpilleurs et des sous-marins partagés par le privé et le public.

Dans les arsenaux, on commença donc plusieurs sous-marins, dont le *Caiman*⁵ en 1924, le *Redoutable*⁶ à Cherbourg en 1925 et les *Phoque*⁷ et *Pascal*⁸ en 1924 et 1926 à Brest. Cette production était partagée avec le privé puisqu'en 1924, les CA Normand ont mis en chantier l'*Eurydice*⁹ et que le groupe Schneider sollicita tout son tissu industriel en 1924, débutant quatre sous-marins en chantier, deux aux FCG et deux dans ses chantiers à Chalon-sur-Saône. La même année, les ACL initièrent la construction des deux sous-marins *Nymphe* et *Galatée*¹⁰. En revanche, les chantiers privés ont joui du privilège d'être les seuls à produire les torpilleurs et les contre-torpilleurs, dont les CNF qui débutèrent trois torpilleurs de 1500 t à Caen, *Le Fortuné* et *Le Mars*¹¹ en 1925 et le *Boulonnais* en 1926¹² et une canonnière fluviale de taille honorable, la *Francis-Garnier* de 639 t en 1926, dans leurs installations de Blainville¹³. Les FCM eurent, également, les torpilleurs *L'Alcyon* et le *Bordelais* en 1926¹⁴; Dubigeon commença en 1925-1926 les trois torpilleurs *Palme*, *Railleuse*¹⁵ et *Brestoises*¹⁶. Une toute petite vedette de 6 t fut initiée en 1926 en Angleterre par Thornycroft. Ainsi, s'achevèrent ces trois premières années creuses qui, excepté 1923, ponctuèrent une période de faible production

¹ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, op, cit, Marché du 24 septembre 1924.

² *Ibid.*, Marché du 5 mai 1936.

³ SHD 9DD1 20. Rapport des essais du torpilleur d'escadre *Bourrasque* au port de Cherbourg en 1927. Marché du 21 février 1923 et acte additionnel du 19 août 1925.

⁴ SHD 4DD1 545. Marché du 17 mars 1930 avec la société anonyme Silbur.

⁵ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁶ SHD 9DD1 110. Notice descriptive et rapport des essais définitifs du sous-marin type *Redoutable* de la direction des constructions navales de Cherbourg.

⁷ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁸ SHD 9DD1 100. Rapport des essais définitifs du sous-marin de 1^{ère} classe *Pascal* au port de Brest pour l'année 1931.

⁹ SHD 9DD1 10 Rapport des essais définitifs du sous-marin *Ariane* au port de Cherbourg en 1930.

¹⁰ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, op. cit., deux marchés du 10 janvier 1923.

¹¹ *Ibid.*, marché du 5 novembre 1924.

¹² *Ibid.*, marché 19 mai 1926.

¹³ *Ibid.*, marché 25 août 1926.

¹⁴ *Ibid.*, marché 27 janvier 1926.

¹⁵ *Ibid.*, deux marchés du 5 novembre 1924.

¹⁶ *Ibid.*, marché du 14 avril 1926.

privée. Cette rétractation relative de la production a touché tous les chantiers durant ces huit ans, mais elle fut plus drastique pour les grands chantiers.

Après cela, s'ouvrit l'année 1927 qui, elle-même, fut une année de rupture puisqu'elle relança la production des chantiers privés et la production d'armes de guerre navale en général, avec un rythme qui, s'il n'était pas comparable au niveau d'avant-guerre, n'en resta pas moins régulier avec certaines années fastes et un sérieux avantage des chantiers privés sur les arsenaux. Cette année 1927 fut également exceptionnelle par la quantité de tonnes mises en chantier, atteignant presque les 60 000 t, un niveau de production qui n'avait pas été égalé depuis l'année 1912, bien qu'il s'en rapprocha en 1917 avec 53 600 t. Le constat se confirme également au niveau plus particulier du privé et des arsenaux puisqu'avec plus de 35 000 t, les privés se rapprochaient des 36 500 t de 1917 et pour les arsenaux avec leurs 24 115 t, il fallait encore remonter à la belle année 1912 pour dépasser ce niveau. Si l'on regarde avec attention la qualité de la production des arsenaux, il apparaît qu'il y a une continuité, c'est-à-dire la mise en chantier de très rares navires lourds, en l'occurrence le seul croiseur de 10 000 t, *Colbert*, pour le port spécialisé de Brest. Le reste de la production était composé de sous-marins, de torpilleurs et de contre-torpilleurs. À Cherbourg, on posa la quille du sous-marin *Surcouf*¹, toujours de plus en plus lourd, de 3304 t. La seule innovation vint de Lorient qui avait tourné sa production, exclusivement, vers les grands croiseurs et les cuirassés et qui fit, ici, une volte-face radicale confirmant la tendance initiée au début des années 1920 et qui n'était pas passagère. Il commença à produire deux contre-torpilleurs et deux grands sous-marins, chose que l'on n'avait jamais vue dans le Morbihan.

L'augmentation des tonnes mises sur cale par les chantiers privés a été causée par la relance de certains grands navires de 10 000 t, comme le transport *Commandant-Teste* par les FCG² ou la continuation de séries de certains navires comme des torpilleurs de 1500 t chez les FCM³, les CNF⁴ ou Dyle et Bacalan⁵ qui achevèrent le torpilleur *Foudroyant*, en 1929, après leur fusion avec les Ateliers et Chantiers du Sud-ouest. Les séries de grands sous-marins (1550 t) et de contre-torpilleurs (2700 t) chez les CA de Saint-Nazaire⁶, les ACL¹ et les ACF²

¹ SHD 9DD1 120. Rapport secret des essais du sous-marin de grande croisière *Surcouf* du port de Cherbourg en 1935.

² Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marché du 27 avril 1927.

³ SHD 4DD1 545. Marché du 6 avril 1927.

⁴ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marché du 6 avril 1927.

⁵ *Ibid.*, marché des 6 avril 1927.

⁶ *Ibid.*, marchés des 9 mars et 27 avril 1927.

contribuèrent aussi à cette hausse. Les deux autres entreprises – Schneider à Chalon-sur-Saône³ et Wisner-Silburg – qui ont posé des quilles ne furent chargées que de petites unités.

Suite à cela, de 1928 à 1930, se sont succédées trois années durant lesquelles le tonnage total alla décroissant oscillant entre 38 000 t et 26 000 t et les chantiers privés ont eu un certain avantage. La qualité de la production dans les arsenaux n'y a que très peu varié puisqu'à Cherbourg, chaque année on mit en chantier un sous-marin de 1550 t dont *L'Espoir*⁴. Le désengagement industriel se fit, lourdement, sentir à Toulon qui ne mit en chantier que de légers sous-marins mouilleurs de mines de 761 t. Il devenait clair que l'arsenal de Toulon se transforma en une unité de production auxiliaire se tournant désormais, exclusivement, vers le stationnement de la flotte en Méditerranée de plus en plus fournie, entraînant un travail considérable de ravitaillement et de réparation. La production des grands et très grands vaisseaux de guerre de la Marine fut, plus que jamais, l'exclusivité de Brest et Lorient où l'on mit en chantier, entre autres, le contre-torpilleur *Epervier*⁵. Les chantiers privés, quant à eux, continuèrent sur leur dynamique, avec leur production quasi exclusive de bateaux moyens, en 1928, avec la mise en chantier aux CA de Saint-Nazaire du croiseur-école *Jeanne-d'Arc* de 6500 t⁶. Sinon, pour le reste, ils se sont tous contentés de mettre en chantiers des torpilleurs de 1500 t, des sous-marins de 1550 t et des contre-torpilleurs de 2700 t⁷, voire pour quelques-uns des sous-marins moyens de 650 t, un aviso-colonial de 1970 t et des petites vedettes lance-torpilles ou de surveillance de 35 t.

C'est en entretenant ce rythme que les producteurs arrivèrent à l'an 1931 qui fut une année pleine et spéciale à divers égards. Tout d'abord, on y dépassa les 60 000 t avec un léger avantage pour les arsenaux, ces derniers atteignant 33 493 t alors qu'ils n'avaient pas dépassé les 30 000 t depuis 1912 (52 303 t), soit depuis 19 ans. La raison en est fort simple. On mit, massivement, en chantier à Brest et à Lorient, en plus des quelques sous-marins à Cherbourg et de la désormais dérisoire production de Toulon. La même année, on posa les quilles de deux

¹ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin de première classe *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930.

Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Marchés des 9 mars et 27 avril 1927.

² *Ibid.*, Marchés des 12 novembre 1924 et 28 juillet 1926.

³ SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Argonaute* au port de Toulon. Marché du 23 mars 1927. *L'Aréthuse* a été commandé par le marché du 23 mars 1927, *l'Atalante*, par un acte additionnel du 30 décembre 1927 ; et les *Vestale* et la *Sultane* ont été commandées le 16 décembre 1929.

⁴ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *L'Espoir* à Cherbourg en 1934.

⁵ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marché 29 octobre 1929.

⁶ *Ibid.*, marché 7 septembre 1928.

⁷ SHD 9DD1 60. Le rapport des essais des contre-torpilleurs de 2480 t, *Gerfaut*, *Albatros*, *Aigle* et *Vautour* au port de Lorient en 1931, 1932 et 1933. Leurs quatre marchés sont passés tous, le 3 octobre 1928.

croiseurs à Brest, l'*Algérie* de 10 000 t et le *La Galissonnière* de 7600 t et à Lorient, on fit de même avec le croiseur *Jean-de-Vienne* de 7600 t, en plus de deux contre-torpilleurs de 2570 t. Les chantiers privés n'y ont rien montré de nouveau puisqu'ils se sont contentés de produire, ce qu'ils ont fait durant toute la deuxième moitié des années 1920, des navires moyens : des sous-marins de 1550 et 630 t, des torpilleurs de 1500 t et des contre-torpilleurs de 1700 t. Cette année encore, la seule exception vint des AC de Saint-Nazaire qui mirent dans leurs installations un croiseur de 2^{ème} classe de 5900 t, l'*Emile-Bertin*¹. Partant de toutes ces données on peut saisir la logique qui sous-tend la trajectoire de la production des armes de guerre navale durant les années 1920. L'État diminua drastiquement les commandes en comparaison de l'avant-guerre.

L'année qui suivit, 1932, laissait penser qu'on était bien parti pour continuer à suivre cette voie, avec seulement 16 000 t de mise en chantiers : 9190 t pour le privé et 6950 t pour les arsenaux. Mais en réalité, il n'en était rien car ce faible tonnage venait principalement de la saturation provoquée par la riche année 1931 qui obligea à ne mettre en chantier que des embarcations petites ou moyennes, tel le mouilleur de filets de 2330 t *Gladiateur*² à Lorient, bien loin de ces grandioses réalisations cuirassées historiques. Le sort des chantiers privés fut proche de celui des arsenaux avec de modestes unités : l'avisocolonial de 1970 t, *D'Iberville* aux AC de Provence³ et des sous-marins de 650 t chez Dubigeon, les CA Normand et aux ACSM⁴.

En réalité, l'année 1932 ouvrit une petite période de très faible activité pour les arsenaux qui dura jusqu'en 1935, années durant laquelle, les grands navires en cale furent achevés et où l'avènement du national-socialisme allemand outre-Rhin précipita un réarmement naval français. Rien ne fut mis en cale dans les arsenaux en 1933, et en 1934 il n'y eut qu'un seul navire et c'était à Lorient, le contre-torpilleur *Mogador* de 3500 t. En revanche, la quasi-totalité des mises en chantier ont été réalisées dans le secteur privé en 1933 et en 1934 qui ont été des années fastes pour celui-ci qui mit en chantier plus de 32 000 t la première année et 35 000 t pour la seconde. Les chantiers privés ont été les premiers à avoir initié le mouvement du réarmement naval français avec de grands navires de 7600 t, le *Montcalm* aux FCM, le *Gloire*

¹ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marché 26 août 1931.

² SHD 9DD1 60. Rapport des essais du mouilleur de filets de 2330 t *Gladiateur*, à Lorient pour les années 1934 et 1935. Faisait partie de la tranche 1930 du programme naval, exécuté en vertu de la loi du 12 janvier 1930.

³ SHD 9DD1 40. Rapport des essais de l'avisocolonial pour campagnes lointaines *D'Iberville*, au port de Lorient en 1933.

⁴ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, trois marchés du 26 janvier 1932.

aux FCG, le *Georges-Leygues* aux AC de Saint-Nazaire et le *Marseillaise*¹ aux ACL de Saint-Nazaire. Le chantier nanto-nazairien prit également en charge la construction de deux torpilleurs identiques de 610 t, *Iphigénie* et *La Pomone*².

c. *Le réarmement des années 1930*

L'année 1934 représenta un tournant dans l'entre-deux-guerres puisqu'on mit en chantier un cuirassé, le *Strasbourg*³ de 26 500 t aux AC de Saint-Nazaire. Ce fut une première depuis 1914 avec le *Béarn* aux FCM, soit 20 ans après. Pour tout le reste de la production, ce n'était rien que du banal avec une série de légers torpilleurs de 610 t aux CA Normand⁴, aux ACSM⁵, aux AC Maritimes du Sud-ouest et Bacalan Réunis⁶, aux ACF⁷ et aux ACB⁸. Ces derniers eurent aussi la possibilité de mettre en chantier un lourd contre-torpilleur de 3500 t, le *Volta*⁹. Le travail massif que l'État remit aux chantiers privés durant ces deux années satura leur capacité de production pour certaines, durant deux ou trois ans, obligeant le département de la Marine à réactiver la production dans ses arsenaux. Ceci amena à l'année 1935 où la situation était diamétralement opposée : les arsenaux ayant la quasi-totalité du tonnage avec 61 200 t sur un total de 61 810 t. On n'avait, tout bonnement, jamais vu pareille masse dans les arsenaux. L'année du record, 1899, n'avait même pas dépassé les 55 000 t. Ce total ne fut obtenu que par deux navires. Il s'agissait de deux cuirassés mis en chantier à Brest dont les tailles étaient pour le moins impressionnantes. Si le premier, le *Dunkerque*, déplaçait à 26 500 t et faisait 214 m de long, le second battit tous les records en France : le *Richelieu* de 35 000 t et 248 m. Les tensions internationales poussaient à ce gigantisme.

L'année qui suivit, 1936, renversa encore l'ordre. C'est à nouveau les chantiers privés qui furent ultra privilégiés avec 46 224 t sur 48 397 t, les arsenaux se contentant de deux avisos-dragueurs de 640 t¹⁰ et d'un sous-marin de 893 t. La majorité des chantiers privés mirent en chantier de grands torpilleurs de 1980 t et 190 m de long, dont les FCM¹¹, les FCG¹² et les

¹ *Ibid.*, Quatre marchés du 21 juin 1933.

² *Ibid.*, Deux marchés du 5 octobre 1932.

³ *Ibid.*, Marché du 16 mars 1935.

⁴ *Ibid.*, Deux marchés du 31 mai 1934.

⁵ *Ibid.*, Marché 7 février 1923.

⁶ *Ibid.*, Marché 21 décembre 1933.

⁷ *Ibid.*, Marché 22 novembre 1933.

⁸ *Ibid.*, Marché 5 octobre 1932.

⁹ *Ibid.*, Marché 7 février 1935.

¹⁰ *Ibid.*, Deux marchés du 22 juillet 1936.

¹¹ *Ibid.*, Marché du 22 mai 1936.

¹² *Ibid.*, Marché du 22 mai 1936.

ACL¹. D'autres continuèrent la classe des sous-marins de 652 t, comme les CA Normand avec le *Pallas*². L'année fut également marquée par la continuation de la politique de réarmement contre l'Allemagne, et par la mise en chantier du *sister-ship* du cuirassé *Richelieu*, le *Jean-Bart*³, aux mensurations identiques. Celui-ci, nécessitant un capital technique et un personnel monumental, a été confié conjointement aux deux grands chantiers navals de Saint-Nazaire, les ACL et Penhoët. 1936 fut donc l'année qui clos la première phase du réarmement massif qui s'était étalée sur quatre ans et qui a consisté en la mise en chantier de torpilleurs dont la taille a plus que doublé et de cuirassés dont la taille a augmenté d'un tiers.

Ces deux années exceptionnelles, 1935 et 1936, ont tellement saturé les arsenaux et les chantiers privés que l'année 1937 a été creuse, avec seulement 4000 t, dont 2700 t pour les privés et 1300 t pour les arsenaux. Lorient continua sa série d'avisos-dragueur⁴, tout comme les AC de Provence⁵. Aussitôt cette année achevée que débuta la montée de la tension en Europe, au plus haut degré. Les gouvernements ont déclenché des mises en chantier pour répondre à la menace. Néanmoins, il est à noter qu'elles n'ont été ni vraiment massives ni coordonnées. Si en 1938, elles se sont diversifiées, parfaitement, entre les arsenaux et les chantiers privés, 1939 et les cinq premiers mois de 1940 ne connurent que l'activité des chantiers privés. Assez logiquement, durant le début 1939 et jusqu'à la déclaration de guerre, le 3 septembre 1939, les arsenaux étaient tous dévolus à l'armement des escadres, et ce jusqu'à l'armistice du 22 juin 1940. L'année 1938 a été convenablement dotée avec un total de 26 000 t dont 14 000 t pour les chantiers privés et 12 000 t pour les arsenaux. C'est encore Lorient qui assura la totalité des mises en chantier publiques, dont le croiseur antiaérien *De Grasse* de 9380 t. Les chantiers privés ont surtout mis en chantier des chasseurs-dépanneurs numérotés⁶ et des avisos-dragueurs de 660-700 t, entre autres, chez les ACF⁷ et les AC de Provence⁸. Les ACL finirent la série de vedettes lance-torpilles de 28 t avec *VTB 12*⁹ et *VRB 13*¹⁰.

¹ *Ibid.*, Marché du 20 janvier 1936.

² *Ibid.*, Marché du 26 janvier 1932.

³ *Ibid.*, Marché du 24 mars 1937.

⁴ *Ibid.*, Marché du 22 juillet 1936.

⁵ *Ibid.*, Marché du 8 septembre 1936.

⁶ SHD MV 2DD1 1. Deux lettres des 7 et 8 août 1940 de l'ingénieur Genon, chef du service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie. Deux marchés du 11 juillet 1938 pour les ACL (N°12) et les CAG (N°12)

⁷ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marché du 21 août 1936.

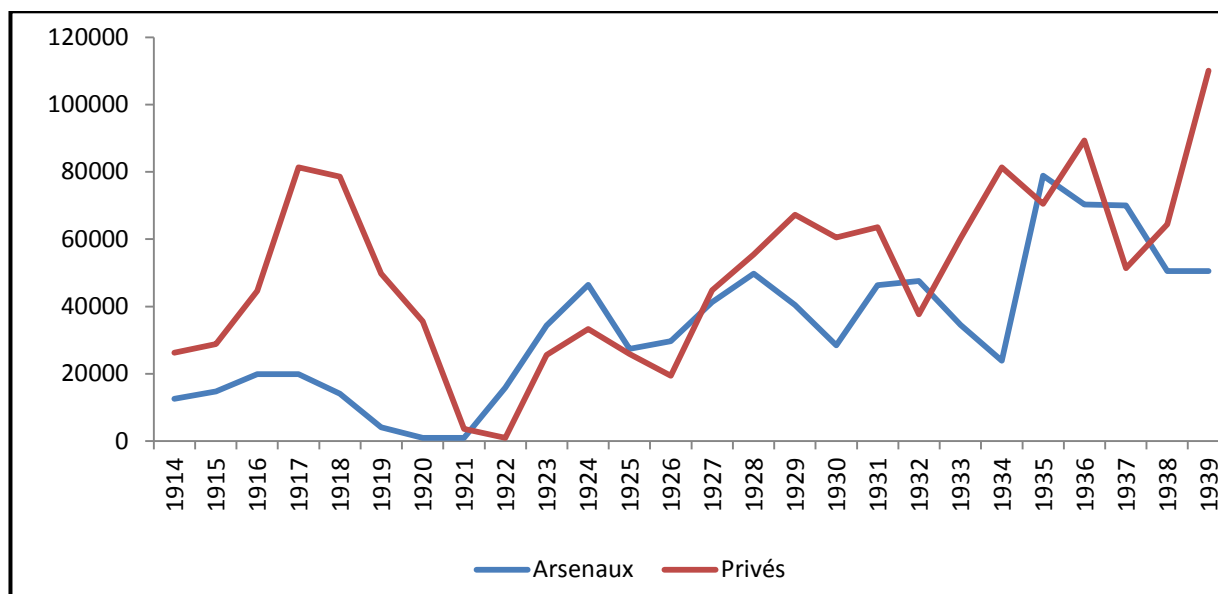
⁸ *Ibid.*, Marchés des 8 septembre et 26 octobre 1939.

⁹ SHD 4DD1 545. Marché secret du 31 mars 1938.

¹⁰ SHD 4DD1 545. Acte additionnel secret du 6 juin 1939, au marché du 31 mars 1938 avec les ACL. Un autre acte additionnel est passé le 18 août 1939 désignant le sous-traitant principal qui sera Panhard et Levassor.

En outre, on mit sur cale des sous-marins de 893 t aux AC Normand¹, aux ACSM² et chez Dubigeon³. De plus, on finit la série des grands torpilleurs chez les FCM et les FCG⁴. Les navires moyens ne furent pas, non plus, délaissés par les FCG, avec leur aviso-colonial de 1970 t, *Beautemps-Beaupré*⁵, ni par les ACL⁶ et les ACB⁷ et leurs torpilleurs de 1010 t. Cependant, ce sont les AC de Saint-Nazaire qui se sont le plus distingués dans cet armement tardif en 1939 et 1940. C'est eux qui ont le plus mis en chantier et surtout les bateaux les plus grands. Outre des avisos de différents types et deux corvette-escorteurs, ils ont surtout commencé le cuirassé *Clemenceau* à Saint-Nazaire, d'un tonnage de 35 000 t.

Graphique n°25. Tonnage sur cale dans tous les chantiers française (1914-1939)⁸



¹ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marchés du 31 mars 1938.

² *Ibid.*, Deux marchés du 31 mars 1939.

³ *Ibid.*, Deux marchés du 7 juillet 1939.

⁴ *Ibid.*, Deux marchés du 22 mai 1936.

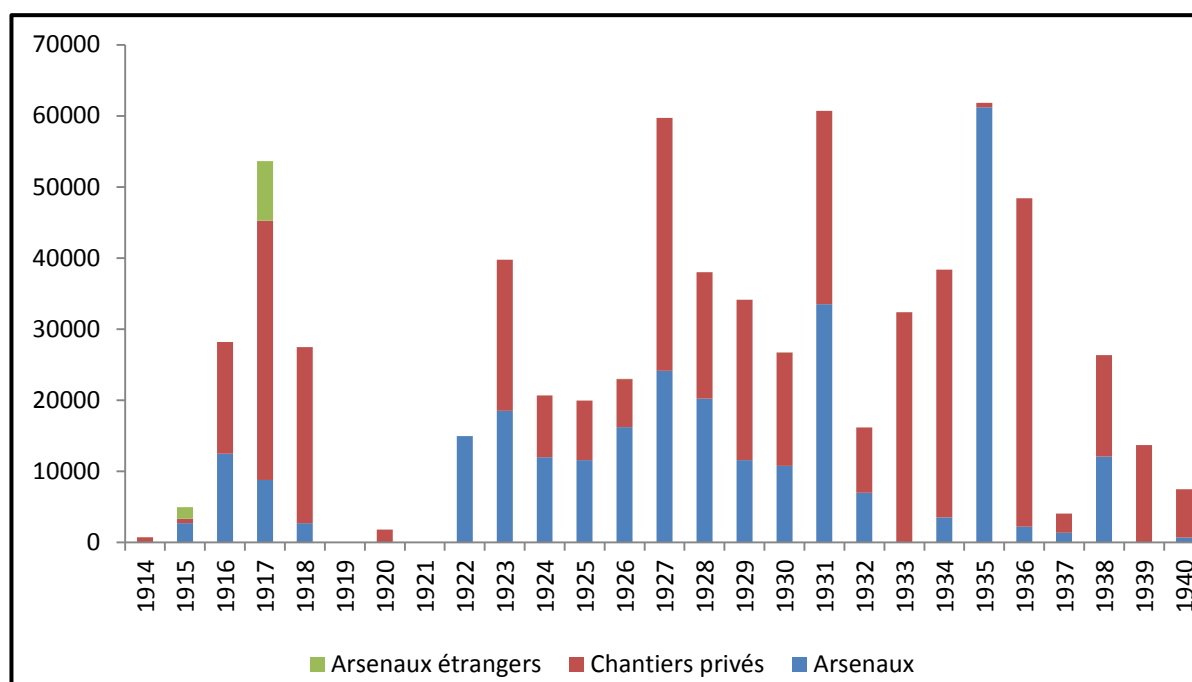
⁵ *Ibid.*, Marché 13 avril 1938.

⁶ *Ibid.*, Deux marchés du 30 juillet 1938.

⁷ *Ibid.*, Deux marchés du 25 mai 1938.

⁸ Lieutenant de vaisseau Jean-Michel Roche, *op. cit.*, Nous avons additionné tous les tonnages qu'il présente.

Graphique n°25. Tonnage annuel mis en chantier par l'industrie française (1914-1938)¹



d. La reprise des commandes de l'équipement des navires

Les fournisseurs habituels des armes, moteurs et chaudières reprirent également leurs activités pour répondre aux demandes de la Marine. En 1929, pour le contre-torpilleur de 2480 tW, *Cassard*, plusieurs dizaines d'entreprises furent sollicitées : les ACB pour la coque et l'appareil moteur, la SGCM pour les turbines motrices principales, les ACSM pour les appareils évaporatoires et pas moins d'une dizaine d'entreprises, dont les plus notables étaient les Etablissements Duclos, la société Rateau, les chantiers du Sud-ouest, les ACL, Alsthom et les CA de Saint-Nazaire pour usiner les 27 appareils auxiliaires². En 1937-1939, elles étaient encore plus nombreuses et variées. Les CA de Saint-Nazaire se virent commander des catapultes pour hydravion à installer sur les navires de ligne *Jean-Bart* et *Clemenceau* ainsi que sur le croiseur *Jeanne-d'Arc*³. Les éléments Rateau avaient un grand succès sur les torpilleurs, autant pour les appareils auxiliaires⁴ que pour les appareils évaporatoires⁵. Marine et d'Homécourt se vit commander le montage des tubes de canon de 65 mm, groupe avant du

¹ *Id.*

² SHD BB8 1549. Marché du 17 octobre 1929.

³ SHD MV 2 DD42. Lettre du 25 mars 1944 de l'ingénieur H. Blanchet, chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des CA de Saint-Nazaire. Marché du 28 juillet 1938.

⁴ SHD MV 2 DD42. Note du 19 février 1944 de l'ingénieur Antoine, et de l'ingénieur Dupuis, directeur central et directeur adjoint des industries navales, pour le ministre. Marché du 22 mai 1936 avec les FCM.

⁵ SHD MV 2DD1 34. Marché du 22 mai 1926 avec les FCM pour un appareil évaporatoire Rateau.

*Richelieu*¹ et des pseudo-tourelles pour canons de 100 mm². D'ailleurs les fournisseurs de tourelles et pseudo-tourelles, Fives-Lille³ et à Batignolles et Châtillon⁴ et les ACL⁵ reçurent de nombreuses commandes. L'Alsthom livra des plates-formes pour les sous-marins *La Créole*⁶. ACL avaient aussi reçu commande pour des tubes lance-torpilles fixes, destinés aux sous-marins⁷.

Marrel frères reçurent des commandes pour des lots de plaques de blindage des navires de ligne *PN 278*⁸ et *PN 279*⁹ ainsi que pour le *Guichen*¹⁰ qui était construit avec son appareil moteur chez les CAG¹¹. Pour le croiseur de 8000 t W, *De Grasse*, les ACB se sont vus commander un appareil moteur et évaporatoire à vapeur surchauffée¹². On procéda aussi à quelques remplacements de machines comme en 1933, par l'installation sur le cuirassé *Bretagne* de groupes turbo-réducteurs à la place des turbines HP¹³. On fit exactement de même sur le *Béarn*¹⁴.

En somme, les résultats de la reprise d'activité du complexe militaro-naval au début des années 1920 donna exactement les mêmes résultats qu'avant 1914, c'est-à-dire, une production de navires par cycles répétitifs, tri ou quadriennal. Elle était toujours accompagnée par une foule de commandes auxiliaires.

¹ SHD MV 2DD1 17. Marché du 19 janvier 1937.

² SHD 4DD1 554. Marché du 16 août 1939.

³ SHD MV 2 DD42. Lettre du 4 janvier 1944 de l'ingénieur général des industries navales H. Blanchet, chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur de Marine et d'Homécourt. Marché du 9 mars 1939. Elles lui ont été sous commandées par Marine et d'Homécourt.

⁴ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Fives-Lille (4 marchés du 31 décembre 1937 pour les *Commandant-Bory*, *Commandant-Delage*, *L'impétueuse* et *La Boudeuse*) et Batignolles et Châtillon (Marché du 27 décembre 1937 pour le *Bambara*).

⁵ SHD MV 2 DD42. Note du 13 janvier 1944 de l'ingénieur général Antoine, et de l'ingénieur général Dupuis, directeur et directeur adjoint des industries navales, pour le ministre. Marché du 21 décembre 1937.

⁶ SHD MV 2DD1 34. Marché du 6 mai 1938.

⁷ SHD MV 2 DD42. Lettre du 30 mars 1944 de l'ingénieur général des industries navales H. Blanchet, chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des ACL.

⁸ SHD MV 2DD1 34. Marché du 10 août 1938.

⁹ SHD MV 2DD1 34. Marché du 6 avril 1939.

¹⁰ *Ibid.*, Lettres de commande du 7 mai 1940 à propos de lots de plaques de blindage du *Guichen* (PN 280).

¹¹ SHD MV 2DD42. Lettre du 24 février 1944 de l'ingénieur général des industries navales H. Blanchet chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des CAG.

¹² SHD 4DD1 554. Marché du 2 mai 1939.

¹³ SHD 4DD1 554. Marché du 20 juin 1933 avec les FCM.

¹⁴ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marché 20 juin 1933.

2. Un processus de production inchangé

a. *La Direction centrale des constructions navales : Un organe de coordination toujours en place*

Bien que la production eût connu un arrêt de trois années, la reprise consacra une continuation quasi identique du processus de décision, d'exécution et de contrôle des constructions navales de guerre. Après la conception par le Service technique et les ingénieurs, le ministre ordonnait le commencement des travaux dans les arsenaux et établissements ou attendait les signatures des marchés pour en faire autant dans les chantiers et usines privés. Parfois le ministre demandait de lancer les appels à concurrence avant même le vote des crédits pour gagner du temps¹. Comme avant-guerre, c'était la Direction centrale des constructions navales qui coordonnait toutes ces opérations au plan administratif et technique. Dans les années 1920, le renouveau du travail, grâce au nouveau programme, nécessitait une réadaptation que l'administration centrale comprenait parfaitement², tout en réclamant des efforts pour accélérer les constructions et les marchés³. En 1921, on fit un effort particulier pour redéfinir les conditions et l'instruction générales des marchés⁴.

Le véritable travail technique commençait par le tracé qui se faisait en salle en plusieurs mois. Même de petits bateaux, comme les torpilleurs, pouvaient nécessiter 3 mois pour cette opération⁵. La Direction des constructions navales donnait des indications techniques⁶ ou au

¹ SHD 1DD1 2200. Deux notes du 5 août 1927 du chef du cabinet militaire du ministre, le capitaine de vaisseau Darlan, pour le président de la commission centrale des marchés industriels.

Ibid., Note du 20 septembre 1927 du capitaine de vaisseau, directeur du cabinet militaire du ministre, Descottes-Genon, pour le président de la commission centrale des marchés industriels.

SHD 1DD1 2200. Trois notes du 22 août 1927 du ministre de la Marine, Georges Leygues, pour le préfet maritime de Brest ; pour le président de la commission centrale des marchés industriels ; et pour le directeur de l'établissement d'Indret.

SHD 1DD1 2200. Deux notes du 26 août 1927 du ministre Georges Leygues pour les préfets maritimes de Cherbourg et de Toulon.

² SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Dépêche très urgente du 14 avril 1922, du ministre de la marine pour le préfet maritime de Lorient.

³ SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales-Établissements. Note du directeur central des constructions navales, Lelong, pour le directeur de l'établissement d'Indret.

SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Télégramme du 1^{er} mars 1922 du Service technique pour Lorient.

⁴ J.O.R.F/L – D du 21 avril 1921. Décision du ministre du 14 avril 1921. Témoignage officiel de satisfaction.

⁵ SHD 9DD1 20. Rapport des essais du torpilleur d'escadre *Bourrasque* au port de Cherbourg en 1927.

⁶ SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Note du 27 juillet 1922 du Service technique pour Lorient.

SHD 1DD1 2200. Rapport au ministre du 23 juillet 1927, du chef du Service technique des constructions navales Lejeune, et du directeur central des constructions navales Lelong.

contraire refusait de réglementer pour respecter la diversité des navires¹. Elle délivrait les autorisations de modification proposées par les établissements² ou imposait les siennes propres³. Le 16 février 1924, pour la relance sérieuse des constructions navales, le ministre Georges Leygues ordonna à son administration de se mettre en conformité avec les articles 15 et 16 du traité naval de Washington. En plus d'adopter la tW comme unité de mesure⁴, l'administration devait aussi transmettre à Leygues toutes les informations techniques sur les navires qui avaient été mis en chantiers depuis le 6 février 1922 et lui adresser, dorénavant, tous les renseignements sur les navires qui leur seraient confiés dans le futur⁵ afin de les communiquer aux puissances signataires.

La Direction des constructions navales mettait, aussi, les établissements de la Marine en contact avec les fournisseurs⁶, mêmes les plus occasionnels⁷, leur assurait un strict respect des contrats⁸ et transmettait les informations techniques sur le matériel⁹ et les ordres aux

SHD 1DD1 2100. Minutes du Service technique des constructions navales – Établissements. Télégramme postal du 26 août 1926 de la Direction centrale des constructions navales à l'établissement d'Indret.

¹ *Ibid.*, Note du 23 avril 1926 de la Direction centrale des constructions navales pour Indret.

SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient.

² *Ibid.*, Lettre du 21 février 1922, du Service technique pour la Direction des constructions navales de Lorient.

SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales-Établissements. Note du 20 janvier 1926 de la Direction centrale des actions navales pour l'établissement d'Indret.

³ SHD 1DD1 2200. Note du 20 juillet 1927 du directeur central des constructions navales, Lelong, pour le contre-amiral commandant la Marine à Lorient.

Circulaire du 2 juillet 1927 du directeur central des constructions navales, Lelong pour les ports de Brest de Lorient. A propos des tubes lance-torpilles des croiseurs de 8000 et de 10 000 t.

Note du 4 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong, pour le préfet maritime de Brest.

Note du 2 juillet 1927 du chef du Service technique des constructions navales Lejeune pour le chef d'état-major général de la Marine, en réponse d'une note émise par l'état-major général de la Marine, du 28 mars 1927.

Note du 9 août 1927 du directeur central des constructions navales, Lelong, pour le préfet maritime de Toulon.

Note du 16 août 1927 du directeur central des constructions navales, Lelong pour le préfet maritime de Brest.

Deux lettres du 26 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong, pour les administrateurs de Marine et Homécourt.

Lettre du 9 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour les administrateurs des ACL. A propos des compresseurs d'air des sous-marins *Redoutable* et *Vengeur*.

Note du 9 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour les administrateurs de la SCB. A propos des tubes lance-torpilles des sous-marins *Saphir* et *Turquoise*.

⁴ Le "déplacement Washington" ne comprenait pas le combustible, le lubrifiant, ni l'eau douce pour les machines.

⁵ J.O.R.F/L – D du 20 février 1924. Circulaire du 16 février 1924.

⁶ SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales – Établissements. Note du 15 décembre 1926, la direction centrale des constructions navales pour l'établissement d'Indret.

⁷ *Ibid.*, Note du 18 janvier 1926, la Direction centrale des constructions navales pour Indret.

⁸ *Ibid.*, Télégramme postal du 7 janvier 1926, de l'établissement d'Indret.

Télégramme postal du 13 avril 1926, la Direction centrale des constructions navales pour Indret.

Télégramme postal du 30 juillet 1926 de la Direction centrale des constructions navales pour Indret.

SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Plan envoyé, le 13 juillet 1922, par le chef du Service technique des constructions navales, Lejeune, pour Lorient.

Télégramme du 20 novembre 1922 du Service technique à la direction des constructions navales de Lorient.

⁹ *Ibid.*, Plusieurs dépêches télégraphiques furent envoyées en mai-juin 1922 par le directeur central des constructions navales, Doyère, au préfet maritime de Lorient.

contractants¹. C'est la Direction centrale des constructions navales qui faisait le travail de coordination et de mise en relation des établissements de la Marine qui travaillaient sur les mêmes pièces², par l'envoi d'ingénieurs³, d'ouvriers et de matériel⁴. Elle prenait en charge les moindres détails de l'organisation technique, comme le montage des chaudières⁵ ou les livraisons de chaînes et ancres de Guérigny⁶ ou des machines d'Indret⁷. La direction s'occupait, aussi, de coordonner les opérations et les résultats des expériences⁸, avant de décider⁹. Elle participait activement au choix de l'établissement constructeur en s'assurant de ses capacités industrielles du moment¹⁰ et en disposant bien souvent de la décision finale¹¹.

Globalement, la Direction des constructions navales et son Service technique jouaient le même rôle auprès des fournisseurs privés. Elle discutait avec eux des données techniques de certaines pièces¹² et leur réclamait des livraisons¹³. La collaboration technique entre le Service et les entreprises fournisseuses était très poussée. Il leur transmettait des détails de

SHD 1DD1 2100. Minutes du Service technique des constructions navales – Établissements. Le 12 mai 1926, la Direction centrale des constructions navales transmet à l'établissement d'Indret, quatre lettres envoyées par Schneider (28 janvier), FCM (23 février), ACL (15 mars) et Chaléassière (28 janvier).

¹ *Ibid.*, Télégramme de février 1926, de la Direction centrale des constructions navales pour Indret.

SHD 1DD1 2200. Note du 6 juillet 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour les administrateurs des ACL.

² SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales – Établissements. Note du 28 janvier 1926, la direction centrale des constructions navales écrit à Indret.

³ *Ibid.*, Télégramme du 19 mars 1926 de la Direction centrale des conceptions navales pour d'Indret.

⁴ SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Dépêche de janvier 1922 du directeur central des constructions navales pour le préfet maritime de Lorient.

Dépêche du 11 juillet 1922, du directeur central des constructions navales pour le préfet maritime de Lorient.

⁵ SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales – Établissements. Télégramme du 12 février 1926, de la Direction centrale des constructions navales pour l'établissement d'Indret.

⁶ *Ibid.*, Dépêches des 18 février, 15 avril 1928 et 8 octobre 1926 de la Direction des constructions navales pour Guérigny.

⁷ *Ibid.*, Dépêche du 27 février 1926, télégramme postal du 10 juin 1926, et note du 1^{er} septembre 1926, de la Direction centrale des constructions navales pour l'établissement d'Indret.

⁸ *Ibid.*, Note du 5, 16 mars et 10 mai 1926, la direction centrale des constructions navales pour Indret.

SHD 1DD1 2200. Plusieurs notes du 5 et 6 juillet 1927 du directeur central des constructions navales, Lelong pour les commissions des essais de Toulon.

SHD 4DD1 545. Lettre du 15 février 1928, du représentant des ACL, M. Mutinot.

SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Télégramme postal le 16 mars 1922 du Service technique pour Lorient.

⁹ *Ibid.*, Dépêche du 31 mars 1922, de la Direction centrale des constructions navales pour Toulon.

¹⁰ SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales – Établissements. Télégramme du 31 mars 1926, de la Direction centrale des constructions navales, pour Indret.

¹¹ *Ibid.*, Dépêche du 10 mai 1926, de la Direction centrale des constructions navales pour l'établissement d'Indret.

Télégramme postal du 4 décembre 1926, de la Direction centrale des constructions navales pour établissement d'Indret.

¹² SHD 1DD1 2149. Direction centrale des constructions navales. Service technique-Particuliers. 1930. Lettre du chef du Service technique des constructions navales pour le directeur des CA de Saint-Nazaire.

Lettres du 27 décembre 1929, du Service technique pour l'Electro-mécanique, ACL, CA de Saint-Nazaire, Schneider et Cie, Fives-Lille, ACB, Breguet, et la société Rateau.

Lettre du 14 janvier 1930, du Service technique pour à la Société d'exploitation Saint-Chamond.

¹³ *Ibid.*, Lettre de janvier 1930, du service technique des constructions navales pour J. Montera.

construction¹ tout en gardant la confidentialité pour certains autres². A d'autres occasions, c'est le Service Technique qui demandait des explications³ et une expertise technique de la part des entreprises privées, avec lesquelles il entretenait de cordiales relations⁴ ou contre une rétribution⁵. Le Service technique et la Direction centrale des constructions navales leur réclamaient directement de nouvelles commandes⁶ ou décidaient, au contraire, du rejet de leurs candidatures⁷ ou de leurs innovations⁸. Parfois, il réclamait d'eux divers travaux hors contrat que le déroulement de la construction rendait nécessaire et qu'il faisait régulariser plus tard par un acte additionnel, signé en bonne et due forme⁹. En cas de signature des marchés, il disposait toujours du Service de la surveillance pour s'assurer de la bonne exécution et de l'application des modifications convenues. Le Service de la surveillance, conjointement avec les chantiers

¹ *Ibid.*, Lettre du 5 janvier 1930, du directeur du Service technique, pour le directeur d'Alsthom.

Lettre du 6 janvier 1930, du Service technique pour le directeur des AC de la Seine-Maritime.

Plusieurs lettres de janvier et février 1930, le service technique des constructions navales pour la Sté d'exploitation des établissements Saint-Chamond-Granat, les ACB, et les ACSM.

Lettre du 26 février 1930, du directeur du Service technique, pour Schneider et Cie, Alsthom et la CGE.

Lettre du 5 octobre 1930, du chef du Service technique, François, pour les CA de Saint-Nazaire.

Lettre de début décembre 1930, du Service technique pour Breguet, les ACB et les FCM.

² *Ibid.*, Lettre du 24 janvier 1930, du Service technique pour Alsthom.

³ *Ibid.*, Lettre du 28 janvier 1930 du chef du Service technique pour la Société Tudor.

Plusieurs lettres du 11 octobre 1929, du Service technique pour les FCM, ACF, ACB, ACB, et CA de Saint-Nazaire. Il leur demanda de lui transmettre les plans du contre-torpilleur de 2480 t.

Lettre le 29 janvier 1930 du chef du Service technique pour Schneider et Cie.

Lettre du 3 février 1930, du chef du Service technique pour le directeur des CA Normand.

Lettre du 8 mars 1930, du Service technique, pour la maison Breguet.

⁴ *Ibid.*, Lettre du 20 janvier 1930, de l'adjoint du cabinet militaire, le capitaine de frégate Leclerc (pour le compte du Service technique), pour l'administrateur délégué des ACL, fin de le remercier pour plusieurs travaux.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 30 janvier 1930, du chef du Service technique pour l'administrateur délégué des ACL.

⁶ *Ibid.*, Lettre du 23 décembre 1929, du chef du service technique pour Laumonier fils.

Lettre du 10 janvier 1930, du Service technique, pour l'Electro-mécanique, ACL, FCM, CA de Saint-Nazaire, ACB, Schneider et Cie, Fives-Lille, Babcock et Wilcox.

Lettre du 30 janvier 1930, du chef du Service technique, François, pour les ACF.

Lettre du 10 mars 1930, du Service technique, pour le directeur de Marine et Homécourt.

SHD 1DD1 2200. Lettre du 16 septembre 1927 du directeur des constructions navales Lelong pour les administrateurs des FCM. A propos de 4 tubes lance torpilles Mle 1927 pour le sous-marin Q5.

Lettre du 23 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong, pour les administrateurs de Marine et Homécourt. A propos de l'appareillage électrique de conduite du tir à bord des croiseurs auxiliaires.

Lettre du 27 octobre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong, pour les administrateurs de Marine et de Homécourt. A propos de l'appareillage électrique de conduite du tir à bord du croiseur *Gueydon*.

Rapport du le 6 octobre 1927 directeur des constructions navales Lelong, et le chef du Service technique, Royer.

Note du 10 octobre 1927, du capitaine de vaisseau, chef du cabinet militaire, Descottes-Genon pour le président de la Commission centrale des marchés industriels. A propos de tubes lance-torpilles aériens.

Lettre du 3 novembre 1927 du directeur central des constructions navales pour la SA des ateliers J. Carpentier.

Dépêche du 23 décembre 1927, du capitaine de vaisseau, chef du cabinet militaire du ministre, Descottes-Genon, pour le président de la Commission centrale des marchés industriels.

⁷ SHD 1DD1 2149. Direction centrale des constructions navales. Service technique-Particuliers. 1930. Lettres du 28 janvier 1930, du chef du Service technique pour les ACB, les ACSM et la Sté générale de Constructions Mécaniques.

Lettres du 30 janvier 1930 du Service technique, pour Tudor, Fulmen et T.E.M.

Lettre du 1^{er} octobre 1930 du chef du Service technique, François, pour les CA de Provence.

⁸ *Ibid.*, Lettre confidentielle du 31 janvier 1930, du chef du Service technique, pour l'ingénieur civil, Aubian.

⁹ SHD 9DD1 20. Rapport des essais du torpilleur d'escadre *Bourrasque* au port de Cherbourg en 1927.

privés, mettait une pression constante sur les sous-traitants afin qu'ils livrent leurs marchandises usinées aux chantiers privés¹. D'autre part, ce service était en contact permanent avec l'administration centrale et directement relié au cabinet du ministre, à qui il rapportait l'état d'avancement des travaux².

Dans le choix des constructeurs, le Comité des Forges jouait un rôle important puisqu'il était consulté pour certaines productions de métaux spéciaux³. La Chambre syndicale des constructeurs de navires n'était pas en reste puisque toute opportunité de commande venant de l'étranger lui était transmise par le Service technique afin qu'elle pût y concourir avec le plus de chance de succès⁴.

A partir du milieu des années 1920, l'encouragement aux travaux de constructions neuves, par des témoignages de satisfaction, devint massif pour pousser les ingénieurs et officiers à être plus productifs⁵. Ceux qui travaillèrent sur le porte-avions *Béarn* furent les plus honorés⁶. Dans la même logique, avec la reprise de la production en 1924, le ministre fixa le nombre d'ingénieurs du génie maritime pouvant être placés en congé sans solde et hors cadre à seulement deux⁷. En décembre 1929, pour améliorer encore la productivité, Georges Leygues fit majorer le budget de la Marine de 30 000 Fr pour accorder des primes de rendement aux ingénieurs du génie maritime, comme aux simples agents⁸. L'année suivante, se conformant au souhait de la Commission des finances de la Chambre des députés, le successeur de Leygues, le ministre Dumesnil, fit décréter un barème de prime de rendement, allant de 2400 à 8400 francs, selon le grade de l'ingénieur concerné⁹.

¹ SHD 1DD1 2149. Direction centrale des constructions navales. Service technique-Particuliers. 1930. Lettre du 12 décembre 1930, du Service technique, pour le directeur général des FCM.

² *Ibid.*, Lettre du 18 décembre 1930, du chef du cabinet militaire, Darlan pour le directeur général des FCG.

³ *Ibid.*, Lettre du 8 février 1930, du chef du Service technique pour le président du Comité des Forges.

⁴ *Ibid.*, Lettre du 10 février 1930, du chef du Service technique, pour l'administrateur délégué des FCM et le président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires.

⁵ J.O.R.F/L – D du 17 décembre 1925. Décision du ministre du 11 décembre 1925.

J.O.R.F/L – D du 2 février 1926. Décision du ministre du 29 janvier 1926.

J.O.R.F/L – D du 3 août 1928. Plusieurs décisions des 30 et 31 juillet 1928 du ministre de la Marine.

J.O.R.F/L – D du 1^{er} mars 1929. Plusieurs décisions du 26 février 1929.

J.O.R.F/L – D du 14 octobre 1930. Décision ministérielle du 24 septembre 1930.

J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1931. Décision du ministre du 11 décembre 1931.

J.O.R.F/L – D du 10 février 1937. Décision du 3 février 1937.

⁶ J.O.R.F/L – D du 17 mai 1928. Décision du 15 mai 1928. Témoignage officiel de satisfaction.

⁷ J.O.R.F/L – D du 11 octobre 1924. Décision du 1^{er} juillet 1924.

⁸ J.O.R.F/L – D du 27 novembre 1929. Décret du 25 décembre 1929 du ministre George Leygues.

⁹ J.O.R.F/L – D du 12 septembre 1930. Rapport et décret du 9 juillet 1930 du ministre Dumesnil.

b. Le retour des essais et des conflits

Les essais se faisaient toujours de la même façon avec l'aval du Service de surveillance qui déclarait les essais préliminaires réalisés avec succès avant que le navire ne rejoigne l'arsenal désigné¹ pour débiter ses essais auprès de la Commission locale d'essais. Le déroulement des tests se faisait sous l'autorité de cette Commission, mais la Direction des Constructions Navales et le ministre pouvaient décider d'en modifier le contenu². Certains examens des moteurs étaient faits durant la traversée³ et dans le chantier de construction⁴, mais les essais officiels ne commençaient réellement que lorsque les bâtiments étaient remis entre les mains de la Commission⁵ qui représentait les deux corps qui auraient à faire à ce navire lorsqu'il entrerait en service, celui des officiers de marine et des ingénieurs du génie maritime. Ladite commission effectuait les tests de toutes les caractéristiques, avec les essais de giration et des moteurs⁶, à divers régimes de vitesse pour voir leur consommation et leur capacité réelle⁷, les machines auxiliaires⁸, l'armement⁹, les armes et équipements spéciaux¹⁰ ainsi que la plongée pour les sous-marins¹¹. C'était la commission qui restait en contact avec le constructeur privé qui le tenait au courant des défaillances qu'elle avait relevées et lui

¹ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930. Document du 7 juillet 1930 de l'ingénieur Pommelet.

² SHD 1DD1 2200. Note du 25 juillet 1927 du directeur des constructions navales R. Lelong pour le contre-amiral, commandant la Marine à Lorient. A propos des essais de protection sous-marine. Note du 27 août 1927 du chef du cabinet militaire du ministre, le contre-amiral Pirot pour le président de la Commission permanente des essais. A propos des essais de consommation.

³ SHD 9DD1 60. Rapport des essais des contre-torpilleurs de 2480 t, *Gerfaut*, *Albatros*, *Aigle* et *Vautour* au port de Lorient en 1931, 1932 et 1933. Rapport de traversée.

⁴ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930.

SHD 9DD1 130. Rapport des essais du torpilleur *Tramontane* au port de Toulon en 1926 et 1927.

Lettre du 13 mars 1928 de l'ingénieur de la marine, Agasse Lafont, chef de la circonscription à Bordeaux, pour le directeur du Service de la surveillance.

⁵ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928.

⁶ *Ibid.*, Essais à puissance maximale des moteurs diesels durant trois heures, lors de la sortie du 27 mai 1930.

SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Argonaute* au port de Toulon.

SHD 9DD1 110. Notice descriptive et rapport des essais définitifs du sous-marin type *Redoutable* de la direction des constructions navales de Cherbourg.

⁷ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928.

SHD 9DD1 60. Rapport des essais du mouilleur de filets de 2330 t *Gladiateur*, à Lorient pour 1934-1935.

⁸ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928.

⁹ *Ibid.*, Essais des tirs d'artillerie et de mitrailleuses, des lancements de torpilles et des mouillages de grenades.

¹⁰ SHD 9DD1 60. Rapport des essais du mouilleur de filets de 2330 t *Gladiateur*, à Lorient pour 1934-1935.

¹¹ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930.

demandait les multiples modifications¹. Les constructeurs privés, soutenus par les services de surveillance de leurs localités, avaient de plus en plus tendance à vouloir réaliser le maximum d'essais chez eux pour donner à la Marine un navire terminé afin de réaliser de grands gains de temps et de libérer, au plus vite, leur main d'œuvre des incessants va et vient de matériel qui se prolongeaient parfois durant deux ans². La Surveillance, elle, trouvait là un moyen commode pour accroître son poids vis-à-vis des arsenaux³. Si elles acceptèrent de déléguer certains essais préliminaires, supposés être moins pointus et moins importants, aux lieutenants de vaisseau qui commandaient les navires sous l'œil attentif du service de la surveillance pour désencombrer les arsenaux⁴, les commissions locales n'abdiquèrent en rien leur prérogative de réaliser les essais et de prononcer les recettes dans les arsenaux. Elles refusaient le maximum d'essais chez le constructeur pour ne pas créer « des précédents, qui, vraisemblablement, seraient invoqués » pour systématiser le manque de contrôle⁵. Elles se passaient même des services de la Surveillance, dans certains cas, lorsqu'il fallait composer avec un grand nombre de sous-traitants⁶. C'est pour ces raisons que les travaux, lorsqu'ils étaient réalisés avec des établissements de la Marine, posaient moins de problèmes⁷.

En 1927, le directeur central des constructions navales Lelong proposa « de faire embarquer sur les bâtiments neufs en essais ou en première croisière, les ingénieurs déjà anciens qui ont participé à l'étude des plans et à la construction », mais également « d'organiser l'embarquement en escadre par roulement pour des périodes de 3 à 4 mois environ, des jeunes ingénieurs de 2^{ème} classe, après un séjour d'au moins 6 mois dans un arsenal qui les aura déjà familiarisés avec les moyens de construction et de préparation qu'ils auront plus tard à utiliser

¹ *Ibid.*, Document du 7 juillet 1930 de l'ingénieur Pommelet.

SHD 9DD1 100. Rapport des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Pasteur* au port de Brest en 1932. Lettre du 19 janvier 1931, du lieutenant de vaisseau Bonnissent commandant du *Pasteur*, pour le commandant du centre des sous-marins et des sous-marins en essais. Avarie sur 16 modèles diesel type Schneider 3000 CV.

SHD 1DD1 2200. Note du 5 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong, pour le directeur du Service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

Note du 19 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour l'administrateur délégué des ACL.

² SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Ariane* au port de Cherbourg en 1930. Lettre du 11 juin 1927 du directeur des CA Normand, M. Feneaux pour le chef du Service de la surveillance au Havre.

³ *Ibid.*, Note du 13 juin 1927 de l'ingénieur de la Marine, chef du Service de la surveillance du Havre, pour le directeur des constructions navales du port de Cherbourg. Il prit le parti des CA Augustin Normand.

SHD 1DD1 2200. Note du 6 juillet 1927 du directeur central des constructions navales Lelong, pour le directeur du service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

⁴ SHD 9DD1 70. Rapport des essais du contre-torpilleur *Jaguar* à Lorient en 1925 et 1926.

⁵ SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Ariane* au port de Cherbourg en 1930. Séance du 22 juin 1927 de la Commission locale.

⁶ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927. Lettre du 12 mai 1927 de l'ingénieur en chef des FCM au Havre, pour le directeur des constructions navales.

⁷ SHD 9DD1 70. Rapport des essais du contre-torpilleur *Jaguar* à Lorient en 1925 et 1926. Lettre du 29 septembre 1925 des ingénieurs de la Marine Fade, et M. Moutard, directeur de l'établissement d'Indret.

»¹. A partir du début des années 1930, en plus des officiers de Marine désignés pour suivre les travaux d'achèvement des navires, le ministre désignait un ingénieur mécanicien chargé de suivre les essais en usine et le montage à bord des appareils moteurs et évaporatoires des bateaux².

Ces rapports redevinrent tout aussi conflictuels qu'avant-guerre, avec des réclamations de toutes parts, des commissions qui souhaitaient des reprises de travaux aux frais des constructeurs³ et des chantiers et usines privés qui se réclamaient de la stricte lettre des marchés pour ne pas fournir davantage d'effort⁴. Ces cas créèrent beaucoup de retards par rapport aux prévisions initiales de mises en service. Toujours, le chef de la surveillance de la circonscription restait un intermédiaire actif entre la commission et l'industriel⁵. Même lorsque les industriels sont tout à fait d'accord pour prendre à leur charge les modifications, les concertations internes avec les ingénieurs des chantiers sur la faisabilité et avec les commissions prenaient tant de temps que l'allongement des délais était devenu presque automatique sur tous les bateaux⁶. Ceci expliquait la durée, parfois très longue d'une année ou deux, qui séparait la sortie de cale d'un bateau de son armement terminal⁷, car sur certains navires, les problèmes à résoudre se comptaient en dizaines⁸. Le travail devait être minutieux vu que de simples petites erreurs pouvaient détruire le bateau. Le 7 juillet 1932, à Cherbourg, un des plus graves accidents a eu lieu lors des essais des moteurs de surface du sous-marin *Prométhée*, enfonçant, à tout jamais dans les profondeurs, le sous-marin avec 41 membres de l'équipage, dont 16 ouvriers et techniciens de l'arsenal, un ingénieur, un chef monteur et trois

¹ SHD 1DD1 2200. Note du 30 novembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le chef d'état-major général de la Marine.

² J.O.R.F/L – D des 21 mai, 27 août, 8 octobre et 24 décembre 1931 ; 7 janvier, 21 janvier, 7 avril, 30 juin, 14 juillet, 28 juillet, 18 août, 29 septembre, 13 octobre, 27 octobre et 10 novembre 1932 ; 9 février, 2 mars, 9 mars, 16 mars, 27 avril, 4 mai, 15 juin, 3 août et 19 octobre 1933 ; 12 janvier, 1^{er} février, 8 février, 28 juin et 27 septembre 1934 ; et 12 décembre 1935.

³ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin de 1^{ère} classe *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930. Lettre du 28 juillet 1931 du président de la commission locale, le capitaine de vaisseau Bordeaux, pour le directeur des ACL à Saint-Nazaire. Il demande des modifications après les essais de plongée de 80 m.

⁴ SHD 9DD1 100. Rapport des essais définitifs du sous-marin au port de Brest pour l'année 1931.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 9 mai 1931, de l'ingénieur du génie maritime M. du Colombier pour Schneider et Cie.

SHD 1DD1 2200. Note du 13 juillet 1927, du chef du cabinet militaire, le capitaine de vaisseau Darlan, au directeur du Service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930. Lettre du 14 août 1930 du directeur des établissements Tageor et Couffinhal Réunis pour la commission d'essais.

⁶ *Ibid.*, Lettre du 7 août 1930, du directeur des ACL pour le président de la commission locale d'essais.

SHD 9DD1 100. Rapport des essais définitifs du sous-marin de 1^{ère} classe *Pascal* au port de Brest pour l'année 1931. Lettre du 4 juin 1931, depuis Saint-Denis du directeur des ACL, pour le sous-directeur des constructions navales du port de Brest une lettre. A propos de modifications sur les lignes d'arbres et sur le cylindre bâbord.

⁷ SHD 9DD1 60. Rapport des essais des contre-torpilleurs de 2480 t, *Gerfaut*, *Albatros*, *Aigle* et *Vautour* au port de Lorient en 1931, 1932 et 1933.

⁸ SHD 9DD1 100. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Pascal* au port de Brest pour l'année 1931.

ouvriers ajusteurs-monteurs de Schneider et Cie¹. Deux mois et demi plus tard, le 26 septembre 1932, les moteurs Diesel fournis par Schneider explosèrent sur le sous-marin *Persée*, encore à Cherbourg, tuant 6 ouvriers et ingénieurs, dont l'ingénieur des CNF, Georges-Louis Lecoq².

Le mode de sanction était toujours le même avec l'application de rabais, de retenues provisoires³ et de pénalités⁴ qui, la plupart du temps, étaient acceptées⁵ pour ne pas en arriver jusqu'au ministre et à la justice administrative. Même les très grandes entreprises nationales comme les FCB⁶, ACL⁷, Tudor⁸, Sulzer⁹, Alsthom ou Schneider acceptaient les pénalités même lorsqu'elles étaient excessivement élevées¹⁰, mais ne manquaient pas de protester verbalement. Dans les années 1930, il n'était alors pas rare de trouver dans les marchés, même, une cinquantaine d'échéances de paiements¹¹ et avec un barème préalablement fixé pour déterminer le montant des pénalités, en cas de manquement de la part du fournisseur¹². Parfois, les commissions préféraient montrer de la magnanimité¹³, une volonté de négociation et de compromis aux sanctions pour les fournisseurs permanents qu'il fallait ménager de temps à autre¹⁴. Cela échouait parfois face à des entreprises ne voulant faire aucune concession, désireuses le plus souvent de recevoir des primes, d'échapper aux pénalités et de hâter au maximum la prononciation de la recette, et cela même pour des sociétés aussi respectées que

¹ « En 30 secondes, le sous-marin « Prométhée » disparaît », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 3 janvier 2002, p34.

² J.O.R.F/L – D du 7 octobre 1933. Citation à l'ordre de la nation du 1^{er} octobre 1933.

³ SHD 9DD1 60. Rapport des essais des contre torpilleurs de 2480 t, *Gerfaut*, *Albatros*, *Aigle* et *Vautour* au port de Lorient en 1931, 1932 et 1933.

⁴ SHD 9DD1 100. Rapport des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Pasteur* au port de Brest en 1932.

SHD 9DD1 30. Rapport des essais du sous-marin *Circé* à Toulon pour les années 1926, 1927, 1928, 1929 et 1930.

SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930. Lettre du 23 septembre 1931, du directeur des ACL, pour le capitaine de vaisseau Bordeaux président de la commission.

⁵ *Ibid.*

SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928. Lettre du 30 juillet 1927, du capitaine de frégate Voisin, pour le président de la commission locale.

SHD 9DD1 100. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Pascal* au port de Brest pour 1931. Lettre du 10 février 1930 de M. Rouge des ACL, pour le capitaine de vaisseau, président la Commission locale des essais.

Lettre du 11 mai 1931, du représentant d'Alsthom, M. Sertillage, pour le président de la Commission locale.

⁶ SHD 9DD1 130. Rapport des essais du torpilleur de 2455 tx *Tramontane* au port de Toulon en 1926 et 1927. Lettre du 17 septembre 1926, du représentant des CAG, Louis Tranie pour la commission.

⁷ SHD 9DD1 120. Rapport secret des essais du sous-marin de grande croisière *Surcouf* du port de Cherbourg en 1935. Lettre du 25 octobre 1932 depuis Saint-Denis, du directeur des ACL, M. Rougé.

⁸ *Ibid.*

⁹ SHD 9DD1 110. Notice descriptive et rapport des essais définitifs du sous-marin type *Redoutable* de la direction des actions navales de Cherbourg. Lettre du 17 janvier 1929 de l'administrateur, directeur général de Sulzer pour capitaine de frégate Marie président de la commission locale des essais Cherbourg.

¹⁰ SHD 9DD1 100. Rapport des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Pasteur* au port de Brest en 1932.

¹¹ SHD 4DD1 554. Marché du 2 mai 1939 avec les ACB pour le moteur du *De Grasse*.

¹² SHD BB8 1549. Marché du 17 octobre 1929 avec les ACB pour le contre-torpilleur *Cassard*.

¹³ SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Argonaute* au port de Toulon.

¹⁴ *Ibid.*, Lettre du 27 avril 1929 des CA Augustin-Normand.

les CA Normand¹. En 1927, le ministre Georges Leygues, en personne, prit des mesures de conciliation vis-à-vis des FCM en leur accordant un délai supplémentaire de 6 mois sur la livraison de l'appareil propulsif du *Guépard*². Pour un seul bateau, plusieurs dizaines de notes et de lettres étaient échangées, pratiquement, à chaque séance de la commission durant les années que durait cette période des essais : des remarques, des questions, des propositions, des refus, des contre arguments étaient opposés entre les deux protagonistes. Malgré tout, on ne trouvait aucun cas de rupture totale entre l'administration et le contractant, même quand les conflits relevaient de certaines opérations comme le premier armement du navire³ ou pour des vérifications en fin de délai⁴.

Les querelles nées avant et durant la guerre ne furent portées devant le Conseil d'Etat qu'en 1921. Les principales ont été celles du contre-torpilleur *Bouclier* des CA Normand dont le Conseil d'Etat rejeta la demande d'annulation de 105 600 Fr de pénalités⁵. En revanche, la haute juridiction administrative donna raison à Schneider en annulant une pénalité de 169 000 Fr⁶ et fit triompher la cause des SA des aciéries de Micheville, en annulant une retenue de 66 000 Fr qui lui avait été appliquée par la direction des forges de Guérigny⁷. Evidemment, de tels conflits avec les fournisseurs ressurgirent en même temps que la reprise des constructions, avec parfois de lourdes pénalités⁸. En 1936, une affaire pour supprimer les surprimes a été portée devant le Conseil d'Etat qui statua sur la question le 25 novembre 1936 entre les ACB et la Marine. Le Conseil d'Etat rendit justice, cette fois ci aussi, à la partie demanderesse, annulant la décision du ministre du 23 décembre 1935 et l'obligeant à payer ce qui était dû à l'entreprise⁹.

La procédure revint donc à ce qu'elle fut avant la guerre, et elle a également su se réadapter à l'innovation qui ne s'arrêta pas non plus.

¹ SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Ariane* au port de Cherbourg en 1930. Note de la commission du 25 mai 1928 et lettre du 1^{er} mai 1928, pour le directeur des CA Augustin-Normand M. Lecoq.

² SHD 1DD1 2200. Note du 5 juillet 1927 du ministre de la Marine, Georges Leygues, pour le directeur du service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

³ SHD 1DD1 2149. Direction centrale des constructions navales. Service technique-Particuliers. 1930. Lettre du 6 février 1930, du chef du cabinet militaire, le contre-amiral Darlan pour les FCM.

⁴ *Ibid.*, Lettre du 28 octobre 1930, du chef du Service technique des constructions navales, pour le directeur des Chantiers Navals Français.

⁵ M. A. Panhard. *Recueil des arrêts du Conseil d'Etat statuant au contentieux des décisions du tribunal des conflits, de la cour des comptes et du Conseil des prises*. Tome 91. 2e Série. Année 1921, p24-26.

⁶ *Id.*, p57.

⁷ *Id.*, p241.

⁸ SHD MV 2DD1 34. Rapport de 1942 du service des constructions navales. Situation de fourniture des mines sous-marines et accessoires par la maison Breguet représentée par M. Hamelin, en vertu de 2 actes additionnels : le 4^e acte additionnel du 27 février 1937 au marché du 21 mars 1932 ; et le 4^e acte additionnel du 27 février 1937 au marché du 8 août 1934. Pénalités d'un montant total de 1 193 000 Fr.

⁹ SHD MV 2 DD42. République française – Conseil d'Etat – Décision du 25 novembre 1936.

3. Des innovations permanentes bien que moins radicales

a. Les innovations organisationnelles

Les spécialités industrielles étaient toujours aussi nombreuses, même si celles relatives à la Marine à voile et à bois avaient disparu. On en dénombrait en tout encore 57¹. Pour leurs multiples tâches, l'outillage des usines et chantiers navals devint encore plus conséquent avec des centaines de pièces, dont des dizaines d'outils et de machines-outils afin de réaliser diverses opérations techniques pour l'ajustage, la forge, la fonderie, chaudronnerie en fer et chaudronnerie en cuivre². La guerre et ses enseignements poussèrent à améliorer l'efficacité du travail, dont le contrôle de la fabrication des poudres et des cotons-poudres, destinés à la Marine³.

Les crises, en imposant la réduction des coûts, ont été des facteurs de l'adoption des méthodes d'organisation rationnelles du travail⁴. La guerre mondiale et la crise du secteur industriel qui s'ensuivit obligèrent l'industrie française à introduire « des méthodes américaines » d'organisation du travail, principalement, le taylorisme puis le fordisme, avec la mécanisation, la parcellisation du travail et le chronométrage⁵. Les fournisseurs et les ingénieurs de la Marine qui étaient, dans les années 1920, soumis à des budgets serrés, étaient totalement acquis à cette vision productiviste de l'organisation scientifique du travail. L'ingénieur de la Marine, Georges Bricard, alors professeur à l'École d'application du génie maritime, devint un partisan du taylorisme⁶, après qu'il ait fait un voyage-mission aux États-Unis.

Les fournisseurs de la Marine étaient aussi très impliqués dans ce processus. D'ailleurs, Georges Bricard visita les usines des CA de Saint-Nazaire grâce au directeur André Lévy et à l'ingénieur Lavallée⁷, ce dernier étant tout aussi productiviste que lui⁸. Auguste Rateau, lui, était un des chantres de la modernisation de l'industrie, prônant la spécialisation des ateliers, l'uniformisation des machines, la concentration des fabrications dans un nombre minimum

¹ J.O.R.F/L – D du 31 décembre 1927. Les spécialités des agents techniques de la marine.

J.O.R.F/L – D du 30 juin 1929. Parmi les agents techniques il y avait les spécialités.

² J.O.R.F/L – D du 15 mars 1923. Programme de l'école des élèves officiers mécaniciens.

³ J.O.R.F/L – D du 22 octobre 1921. Décision du ministre du 19 août 1921. Témoignage officiel de satisfaction.

⁴ Aimée Moutet, « La rationalisation, « Une réponse aux problèmes de la seconde industrialisation (1880-1939) », *Le Bulletin de la SHMC*. 1998 / N°1-2. Société d'histoire moderne et contemporaine, p2.

⁵ *Id.*, p4.

⁶ Georges Bricard. *L'organisation scientifique du travail*. 1927, Armand Colin, Paris, p14-15.

⁷ *Id.*, p1-2.

⁸ « Résultats obtenus par l'application des nouvelles méthodes de travail dans un chantier de 3.000 ouvriers », *La Machine moderne*, Juin 1919.

d'ateliers, la collaboration des hommes de science, le contrôle des fabrications et la création de grands laboratoires¹. Dès 1920, dans les ateliers de la SCB dotés d'un outillage moderne, étaient mis en pratique les principes du taylorisme étudiés en Amérique². Bon nombre des fournisseurs de la Marine participaient à diffuser, au maximum, les connaissances liées au savoir industriel comme les Forges de Firminy, Delaunay-Belleville, Marine et Homécourt, Holtzer, Chatillon-Commentry, Thomson-Houston, Niclausse, Schneider, la SACM et Commentry-Fourchambault qui avaient fondé et financé l'Association de documentation scientifique, industrielle et commerciale, à hauteur de 155 000 Fr³.

Il n'était, donc, que logique que les grands réformateurs de l'art d'administrer dans le but de réaliser des gains de productivité, à savoir, le colonel Emile Rimailho et surtout Henri Fayol, aient eu des postes de direction dans des entreprises qui fournissaient la Marine ; le premier chez Marine et Homécourt et le second chez Commentry-Fourchambault. Tous les deux étaient, parfaitement, convaincus de la nécessaire généralisation de l'organisation scientifique du travail de Taylor⁴, faite de division du travail, d'autorité et de discipline⁵.

b. L'amélioration des navires déjà existants

Contrairement à la période précédente, la Marine de guerre ne connut pas la création d'un nouveau type de navire que l'on crut capable de révolutionner les combats et la stratégie navale. Les deux seules véritables inventions restèrent, dans le cas de la Marine française, assez mineures. La première concernait l'adoption des porte-avions dont le seul exemplaire le *Béarn* ne vint que tardivement en service, alors qu'il était totalement dépassé. La seconde innovation intéressait les vedettes rapides, petites embarcations armées de torpilles et de mitrailleuses et chargées de surveiller les côtes particulièrement accidentées et difficiles d'accès aux plus grands patrouilleurs et sous-marins de côtes. Pour les développer, la Marine se fit déjà des idées en achetant, en 1922, deux de ces embarcations aux Anglais de Thornycroft pour des études et des essais⁶. Pour tout le reste, il ne s'agissait que d'améliorations.

¹ Robert Pinot, *op. cit.*, p67.

² Jean Monville (Collaboration de Xavier Bezançon), *op. cit.*

³ Réunion du 21 février 1922. *Association de documentation scientifique, industrielle et commerciale*, Paris, p1-2.

⁴ Lieutenant-colonel E. Rimailho, *Contribution à l'étude d'une organisation équitable du travail. Conférence faite à Bruxelles le 4 juillet 1938*. Grasset, p3.

Henri Fayol, *Administration industrielle et générale*, Paris, 1918, Dunod, p84. Fayol appréciait l'OST mais en rejetait le principe de division du commandement.

⁵ *Id.*, p20-23.

⁶ SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Circulaire du 31 juillet 1922 du directeur central des constructions navales Doyère avec comme pièce jointe, deux plans des vedettes Thornycroft porte-torpilles et le marché du 9 mars 1921.

La volonté d'améliorer les sous-marins de moyenne et de grande patrouille commença au Service technique des constructions navales, dès 1916, et à l'état-major en février 1917, mais elle se heurta aux difficultés d'approvisionnement durant la guerre. Toutefois, le ministre de la Marine décida, le 28 juillet 1917, la création d'une Commission d'études pratique du sous-marin (CEPSM) afin d'élaborer les programmes de sous-marins futurs, à partir des expériences de la guerre. Maxime Laubeuf qui faisait partie de la Commission affirma qu'en principe, la vapeur devait être supprimée mais que la puissance des diesels était encore très limitée. De nombreux plans furent soumis en septembre 1918 par l'état-major général, après plusieurs avant-projets du Service technique et suite au le rapport de mi-1922 de la Commission d'études des enseignements de la guerre, instituée le 14 février 1919. On commença à ébaucher des plans de sous-marins, avec une adoption définitive du diesel. Au printemps-été 1920, le chef d'état-major de la Marine, le Conseil Supérieur de la Marine et le Comité technique, après plusieurs demandes et échanges de vues, convinrent de lancer un concours le 11 mai 1921 auprès des chantiers privés pour un sous-marin de moyenne patrouille de 600 t (14 nœuds, 7 tubes, un canon de 100 mm) et définirent les caractéristiques de grande patrouille de 1100 t (10 tubes, un canon de 100 mm). Finalement les chantiers privés échouèrent en avril-juin 1922 et la Marine adopta les plans du Service technique pour les deux types de navires¹.

Les sous-marins mouilleurs de mines furent, eux, construits au chantier naval de Toulon sur les plans d'Augustin Normand et de l'ingénieur du génie maritime, Fernand Fenaux, qui avait fait breveter le premier projet de bâtiment de ce type en 1912 et qui a été repris par la Marine pendant la guerre². Ainsi, les CA Normand qui avaient, dès 1912, proposé à la Marine un tel bâtiment de 770 t se virent confier la construction des sous-marins de ce type *Astrée* et *Amarande*. Schneider et Cie se vit aussi confier pareille mission. Ces navires ne commencèrent à entrer en service qu'entre 1919 et 1922. Justement, lors de ces trois années qui succédèrent à la guerre, les ingénieurs de la Marine, face au manque de moyens, s'attelèrent surtout à se documenter au maximum sur les submersibles et à trouver des solutions ingénieuses qui ne soient point trop coûteuses. Par ses livres, *Les sous-marins allemands : les divers types, leurs caractéristiques, etc.*, en 1920 et *Sous-marins, torpilles et mines*, en 1923, Max Laubeuf continuait à recueillir et à présenter toutes les informations techniques sur les sous-marins³. En même temps, le directeur central des constructions navales Lelong ordonna que « sur tous les sous-marins des programmes 1922 et suivants, on réaliserait les installations nécessaires pour

¹ Claude Huan. *Les sous-marins français. 1918-1945*. 1995, Editions Marine, Bourg en Bresse, p9-21.

² Jean de La Varende, *op. cit.*, p182.

³ Max Laubeuf, *Les sous-marins allemands: les divers types, leurs caractéristiques, etc.*, Delagrave, 1920.

permettre » le lancement de torpilles, en surface, vers l'avant et vers l'arrière afin de surprendre l'ennemi¹. Les années 1920 furent globalement une période d'hésitations techniques avec des propositions de modifications d'aménagement qui émanaient du chef du Service technique, l'ingénieur Lejeune².

Toutes ces tergiversations obligèrent le ministre Leygues à rechercher l'homogénéisation des sous-marins, en usant de moyens inédits, c'est-à-dire, par la mise en place d'une commission, en octobre 1928, pour enquêter dans les arsenaux³. Cette volonté d'uniformiser le matériel était nécessaire car il y avait des milliers de pièces mécaniques et métalliques qui devaient être présentes pour l'armement d'un sous-marin⁴, dont les pièces complexes et diverses qu'étaient les périscopes⁵, les installations diverses pour le conditionnement de l'air⁶, les appareils d'orientation des gyroscopes⁷, les turbosoufflantes de coque pour vidanger les water-ballasts et les appareils de commandes électriques⁸.

Avec ces pièces, on trouvait à chaque fois des dizaines d'entreprises pour construire les systèmes mécaniques des bateaux, dont les sous-marins tels le *Pascal*⁹. Ainsi, on en arriva dans les années 1930 à des sous-marins construits, tous, suivant le principe de la double coque, avec une coque intérieure capable de résister à une pression de l'ordre de 8 kg/cm² à 80 m d'immersion¹⁰. Pour plonger, le sous-marin devait commencer par stopper tous les appareils qui utilisaient l'air extérieur et remplir ses ballasts¹¹. Le système de la double propulsion, toujours en usage, se vit désormais modernisé par l'abandon de la machine à vapeur au profit du moteur

¹ SHD 1DD1 2200. Circulaire du 7 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong (pour le ministre et par son ordre), pour Cherbourg, Brest, Lorient, Toulon, Bizerte et le service de surveillance.

² SHD 1DD1 2200. Note du 30 août 1927 du chef du service technique des constructions navales Lejeune, pour le chef d'état-major général de la Marine (premier et troisième bureau).

³ « Une enquête sur les sous-marins de 600 tonnes », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46e volume - N°2380. Samedi 3 Novembre 1928, p552.

⁴ Ministère de la marine, *Règlement d'armement du matériel non consommable des sous-marins*, 1929.

⁵ SHD 4DD1 545. Marchés du 5 mars 1931 avec la Société d'Optique et de Mécanique.

Marché du 7 janvier 1937 avec les CA Augustin-Normand.

SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin de première classe *Achéron* à Brest pour l'année 1930.

SHD 1DD1 2200. Note du 5 juillet 1927 du capitaine de vaisseau Darlan, chef du cabinet militaire du ministre pour le président de la commission centrale des marchés industriels.

Lettre du 22 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour les administrateurs de la Société d'Optique et de Mécanique.

Note du 25 août 1927 du chef du cabinet militaire le capitaine de vaisseau Darlan pour le préfet maritime de Toulon.

⁶ SHD 4DD1 545. Marché du 7 novembre 1933 avec les AC maritimes du Sud-ouest et de Bacalan réunis.

⁷ SHD 4DD1 545. Marché du 8 juillet 1929 avec la Sagem.

SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

SHD 1DD1 2200. Lettre du 17 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour M. Delves.

⁸ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁹ SHD 9DD1 100. Rapport des essais définitifs du sous-marin de 1^{ère} classe *Pascal* à Brest pour l'année 1931.

¹⁰ Capitaine de frégate Planté, *op. cit.*, p1.

¹¹ *Id.*, p4.

Diesel à deux temps, pour la surface. On utilisait le gasoil, produit intermédiaire entre le mazout et le pétrole lampant car il avait l'avantage de ne pas fumer, d'être mis en marche presque instantanément et de permettre la plongée aussitôt après son stoppage¹. De plus, les sous-marins furent très largement équipés par du matériel électrique et de transmissions. Tous avaient un projecteur de signalisation Breguet et des émetteurs radioélectriques qui firent de grands progrès grâce aux travaux du capitaine de corvette Sicard² et dont le type variait selon la classe du sous-marin³.

Pour l'intercommunication, lorsque les sous-marins étaient en plongée, on développa le système des cloches Fessenden (oscillateurs électriques sous-marins)⁴ et des appareils Walser pour l'écoute sous-marine⁵, qui comprenait l'utilisation de stéthoscopes. Ces appareils avaient un rôle important dans la tactique car les sous-marins d'escadre ne pouvaient pas utiliser leur TSF lorsqu'ils étaient en plongée⁶. Le seul domaine dans lequel les sous-marins étaient sous-équipés était celui de la détection sous-marine. Les travaux commencés en 1915 par la Direction des Inventions intéressant la défense nationale et poursuivis par la Commission de Détection sous-marine du Centre d'Etudes de la Marine de Toulon, (fondé en mai 1920), et par les travaux de Paul Painlevé, Constantin Chilowski et Paul Langevin⁷ débouchèrent sur un sondeur ultrasonore breveté en décembre 1923 et mis en service par la Marine en mai 1924. Malgré cela, la production resta longtemps artisanale⁸.

Les autres navires subirent aussi des améliorations. Pour répondre aux désirs formulés par le chef d'état-major général de la Marine d'avoir un croiseur léger⁹, un avant-projet de croiseur a été proposé en 1919, avec 4 canons de 10 cm Mle 1917, un canon de 75 mm antiaériens et 3 tubes lance-torpilles de 550 mm et une motorisation au mazout¹⁰. De là sortirent les classes des

¹ *Id.*, p9-10.

² J.O.R.F/L – D du 17 janvier 1926. Décision du 15 janvier 1926.

³ Capitaine de frégate Planté, *op. cit.*, p27-29.

⁴ SHD 1DD1 2200. Circulaire pour Cherbourg, Brest, Lorient, Toulon, la première escadre et le service de la surveillance, du 11 août 1927 du directeur central des constructions navales Lelong. Marché du 13 avril 1927 avec Schneider a souscrit un, pour fournir 12 appareils oscillateurs (Fessenden).

SHD 1DD1 2200. Note du 25 août 1927 du chef du cabinet militaire le capitaine de vaisseau Darlan pour le président de la commission centrale des marchés industriels. Marché du 13 avril 1927 avec Schneider.

SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁵ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁶ SHD 1DD1 2200. Rapport. Expériences de signalisation et d'écoute faite sur l'*Astrée*. 1925–1926.

⁷ Benoit Lelong, « Comment coordonner laboratoires et essais en mer ? Détecteurs à ultrasons et formes d'innovation dans les marines françaises et anglaises », *Documents pour l'histoire des techniques*, 20 | 2^e semestre 2011, p85-88.

⁸ *Id.*, p90-93.

⁹ SHD BB 8 2424 21. Avant-projet de septembre 1919 du croiseur léger de 5000 tx.

¹⁰ SHD BB 8 2424 21. Service technique des constructions navales. Septembre 1919. Notice sommaire à l'appui d'un avant-projet de torpilleurs d'escadre.

croiseurs du début des années 1920, *Duguay-Trouin*, puis *Duquesne* dont l'ingénieur du génie maritime Henri Charpentier, au Service technique, a été le principal responsable de l'établissement des plans¹. Avec la condamnation du croiseur léger *Colmar* (ex-*Kolberg*), en 1927, il fallait de nouveaux croiseurs lourds², d'où la naissance de la nouvelle classe de croiseurs *Suffren*, de 10 000 tW. L'année 1927, et particulièrement le printemps fut consacré aux discussions de leur aménagement entre le Service technique et l'état-major qui approuva les propositions, sauf quelques menus détails³. Cette classe de croiseurs fut donc lancée en 1927-1928, avec comme plus beau représentant, le *Colbert*, disposant d'une cuirasse mince, de huit canons de 203 mm ; et pour la DCA, de pièces de 95 mm, de canons automatiques de 37 mm et de douze mitrailleuses⁴. De plus, les nouveaux croiseurs étaient équipés de projecteurs⁵ et de catapultes pour hydravions⁶ construites en exclusivité par les CA de St-Nazaire⁷.

Jusqu'en 1930, la Marine française se contenta de moderniser les cuirassés existants, *Courbet* et *Bretagne*, et ne remplaça pas le *France* qui naufragea en 1922. Cette politique fut transformée par l'apparition du *Deutschland* qui fut mis en cale en 1929 ; cuirassé de poche de 10 000 t pouvant atteindre 28 nœuds et armé de six canons de 280 mm. Il était plus rapide que tous les cuirassés français et plus puissants que les croiseurs⁸. Les navires de ligne de la classe *Strasbourg* furent débutés en 1932 et 1934 pour répondre à cela. Déplaçant 37 000 t, leur armement principal était composé par des canons de 130 et de 330 mm. La classe suivante, celle des *Richelieu*, conçue par le Service technique, fut inscrite suite à la mise sur cale des deux *Littorio* italiens. Les cuirassés *Richelieu* étaient donc des *Dunkerque* agrandis, de 49 000 t et améliorés avec 8 canons de 380 mm et 9 canons de 152 mm⁹. La totalité des cuirassés concernés par cette période étaient aussi dotés de catapultes pour hydravions.

¹ J.O.R.F/L – D du 17 décembre 1925. Décision du ministre du 11 décembre 1925.

² SHD 1DD1 2200. Note du 21 juillet 1927 (pour le ministre et par son ordre) du directeur des constructions navales R. Lelong pour le préfet maritime de Brest.

³ SHD 1DD1 2200. Note du 13 mai 1927 du Service technique pour l'état-major général de la Marine.

Conférence du 24 mai 1927 à l'état-major général pour le Service technique.

Note du 25 mai 1927 de l'état-major général pour le Service technique.

Note du 11 juillet 1927 du chef du service technique des constructions navales, Lejeune, pour le chef d'état-major général de la Marine.

⁴ Henri Bernay, « Le Croiseur *Colbert* », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46e volume - N°2353. Samedi 28 Avril 1928, p205.

⁵ SHD 4DD1 545. Marché du 21 octobre 1925 avec Sautter-Harlé.

⁶ SHD 4DD1 545. Marché du 6 février 1928 avec les CA de Saint-Nazaire.

SHD 1DD1 2200. Note du 1^{er} octobre 1927 du capitaine de vaisseau directeur du cabinet militaire du ministre, Descottes-Genon pour le président de la commission centrale des marchés industriels.

⁷ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p23.

⁸ Francis Douset. *Les navires de guerre français de 1850 à nos jours*. 1975, Édition de la cité, Brest, p15.

⁹ « Les 3 Richelieu par Robert Dumas », *Cols Bleus*, N° 1869 du 26 octobre 1985, p10.

Les torpilleurs et contre-torpilleurs continuèrent d'exister, mais la tendance était de les agrandir et de les alourdir. En 1933 et 1934, les discussions de l'Académie tournèrent beaucoup autour d'une communication de Paul Augustin-Normand sur le cuirassement des contre-torpilleurs¹. De même, en 1936, pour les torpilleurs. L'ingénieur du génie maritime Jauch qui fit une communication sur l'augmentation du tonnage et de la vitesse des torpilleurs et sur les raisons militaires de cela reçut l'approbation de ses idées par l'amiral Darlan qui était devenu chef d'état-major général 1936². Cela amena la classe de *La Melpomène*, déplaçant 900 t et dotée de deux canons de 100 mm, avec les projecteurs comme tous les torpilleurs et contre-torpilleurs³.

Le seul navire qui ait pu prétendre être une innovation radicale était le navire porte-hydravions *Commandant-Teste*, lancé le 12 avril 1929 par les FCG. Il n'avait pas de pont de départ mais il était équipé de quatre catapultes et cinq grues électriques pour hisser les engins volants à bord. Il pouvait porter 26 hydravions, abrités dans un hangar et deux cales. Dès 1931, les services techniques de la Marine étudièrent le problème du porte-avions et aboutirent au projet du *Joffre* et du *Painlevé* qui avaient été conçus par Louis Kahn. Sous la désignation de PA-16, ces deux bâtiments devaient déplacer 18 000 t et auraient dû emporter 40 avions dans deux hangars différents. Leur construction fut engagée au titre de la tranche de 1939⁴ et les marchés furent signés pour le 12 mai pour *Painlevé* (PN263) et le 12 juin 1939 pour le *Joffre* (PN 263)⁵.

c. *Les grandes avancées de la métallurgie*

Dans le domaine des coques mêmes, après la guerre, une partie des ingénieurs de la Marine continuait des travaux théoriques. En 1927, Louis Kahn a été à la pointe dans ce domaine, avec un travail de comparaison des éléments de l'aéronautique et des constructions navales en s'inspirant de quatre études : *Note sur la variation du poids de charpente des navires avec les dimensions et sur la limitation qui en résulte dans la grandeur absolue* d'Augustin Normand (ATM 1892), *Etudes sur la fatigue des navires* de L. Vivet (ATM 1894),

¹ J.O.R.F/L – D du 15 mars 1934. Partie non officielle. Séance du 9 mars 1934, à l'Académie de marine 9 mars sous la présidence de M. Jean Rey.

J.O.R.F/L – D du 18 avril 1934. Partie non officielle. Séance du vendredi 13 avril 1934, à l'académie de marine sous la présidence de M le vice-amiral Besson.

² SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941-juin 1945. Séance du 12 février 1943.

³ SHD 4DD1 545. Marché du 26 juillet 1928 avec la SA Barbier, Benard et Turenne.

Marché du 10 août 1928 avec Marine et Homécourt et acte additionnel du 4 juillet 1930.

⁴ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p86.

⁵ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, marché du 7 février 1935.

Esquisse d'un chapitre d'architecture navale de Bertin (ATM 1913-1914) et *La construction des coques métalliques, son évolution et son avenir* de Gille (ATM 1915-1920)¹. Les ingénieurs du génie maritime qui étaient en poste au bassin des carènes, Barrillon, Chartier, Le Besnerais et Guntzberger ont publié plusieurs études en 1935². Justement, les ateliers du Bassin des carènes, faisant le travail effectif, confectionnèrent 22 modèles de coques et 5 modèles d'hélices. Le bassin effectua des dizaines d'essais d'hélices et de giration ainsi que des études sur les vibrations et sur les effets du roulis³.

Directement corrélés au travail de la coque, les ingénieurs de la Marine et ceux des fournisseurs firent aussi des progrès dans le domaine des métaux et des blindages. Les travaux sur la résistance des métaux furent brillamment menés dans les années 1920 par les ingénieurs du génie maritime Albert Thuloup, ce qui lui valut en 1929 la médaille d'or de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale⁴ et Louis-Henri de Leiris qui équipa le laboratoire de résistance des matériaux au Service technique des constructions navales et reçut la légion d'honneur en récompense⁵. Travaillant aussi sur la soudure, il était à la pointe de cette technique qui s'imposa dans les constructions de la Marine. La soudure autogène des métaux, utilisant l'électricité, permettait une grande ténacité qui devait être testée par des essais de traction, de pliage et de choc⁶. La nouvelle soudure autogène au chalumeau oxyacétylénique donnait le moyen d'effectuer des soudures homogènes sur des pièces en cuivre⁷, performance impossible jusque-là⁸ et qui permettait aux coques des navires de supprimer le rivetage et donc de s'alléger⁹, ce qui expliqua son total succès dans la construction navale en 1930¹⁰. Les CA de St-Nazaire construisirent les premiers navires de guerre français sur lesquels fut employée la

¹ L. L. Kahn, *Les bordés travaillant en constructions navales et aéronautiques*. Association technique maritime et aéronautique. Compte rendu de la session plénière. Mai-juin 1927. Paris, 1928, Imprimerie Chaix, p1.

² Barrillon, « Communication sur les champs méridiens », *Société Hydrotechnique*, Séance du 10 octobre 1935.

Barrillon, « Rayons de courbure intervenant dans la construction des champs hydrodynamiques plans », *Société Hydrotechnique*, Séance du 11 avril 1935.

Barrillon et Chartier, « Sur l'écoulement dans la masse d'un fluide autour d'un obstacle », *CR. Académie des Sciences*, 28 octobre 1935.

Le Besnerais, « Emploi pratique de la série de Fourier – Tableaux de calcul », *Association Technique Maritime et Aéronautique*, session de 1935.

Guntzberger, « Effet amortisseur de l'hélice sur les oscillations de torsion des lignes d'arbre », *Association Technique Maritime et Aéronautique*, session de 1935.

³ *Rapport du bassin d'essais des carènes pour l'année 1935*. Paris, imprimerie nationale, 1936, p3-5.

⁴ *Bulletin de la société d'encouragement pour l'industrie nationale*. 128^e année, janvier 1929, Paris, p301.

⁵ J.O.R.F/L – D du 3 juillet 1936. Décret du 26 juin 1936.

⁶ Ingénieur A. Ménétrier, « La soudure électrique », *La Machine moderne*. Janvier 1927, p132.

⁷ SHD 4DD1 545. Marché du 25 septembre 1936 avec les Tréfileries et laminoirs du Havre.

⁸ A. Eyles, « La Soudure oxy-acétylénique du cuivre », *La Machine moderne*. Janvier 1927, p12.

⁹ « La Soudure à l'arc dans les constructions navales », *La Machine moderne*, Mars 1930, p287.

¹⁰ « Nouvelles réalisations en matière de construction « électrique » », *La Machine moderne*, Juillet 1930, p826.

soudure à l'arc, le contre-torpilleur *Maillé-Brézé* en 1930 et le croiseur-mouilleur de mines *Emile-Bertin* en 1928¹. Pour les sous-marins, on adopta la soudure à partir de 1936².

Cela permit donc un renouveau de l'innovation, aussi dans les blindages, car les améliorations de la protection des coques ne cessèrent aucunement, et ce, malgré l'arrêt de construction des cuirassés. Durant toute l'année 1922, le Service technique et le premier bureau de l'état-major général tentèrent, par plusieurs expériences faites à Lorient, de déterminer les zones de faiblesse des coques lors des détonations de charges sous-marines avec divers types de coques³ pour l'améliorer sans grever outre mesure les budgets et alourdir le poids des navires, désormais limité par le traité de Washington⁴. Il n'en sortit rien, du fait des difficultés d'échelle⁵. Cependant, lorsqu'au début des années 1930 la Marine commença à envisager de reconstruire de *capital ships* blindés, elle recommença des expériences pour améliorer les plaques. En 1930, elle expérimenta, à Guérigny, des plaques en acier et en silicium élastiques de Schneider⁶. En 1931 et 1932, ce furent les métallurgistes attirés de la marine (Marine et Homécourt⁷ ; Marrel Frères, Forges de la Loire et du Midi⁸ ; Schneider et Cie⁹ ; Châtillon-Commentry¹⁰ et les aciéries de Saint-Étienne¹¹) qui participèrent à un concours pour des blindages verticaux. Ces derniers étaient totalement prêts car ils avaient, d'eux-mêmes, poursuivis leurs innovations : Firminy sur les aciers inoxydables et les aciers au tungstène et Schneider et Marine-Homécourt sur les aciers au chrome-nickel¹² ; cette dernière entreprise ayant, même, mis au point en 1930 une nouvelle qualité d'acier à outils de très grande puissance, appelée « Rex marine »¹³. Il s'agissait d'aciers également utilisés pour les ancres et

¹ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p24.

² Capitaine de vaisseau Claude Huan. *Les sous-marins français. 1918-1945*, p35.

³ SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Dépêche du 10 février 1922 du Service technique et du premier bureau de l'état-major général pour Lorient.

⁴ SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Dépêche le 5 mai 1922 du Service technique pour Lorient.

⁵ SHD 1DD1 2050. Service technique des constructions navales. Minutes pour Lorient. 1922. Dépêche secrète du 1^{er} décembre 1922 du directeur central des constructions navales Croneau, pour le préfet maritime à Lorient. Note du 17 juin 1922, la commission de recette des blindages pour Croneau.

⁶ SHD 1DD1 2149. Direction centrale des constructions navales. Service technique-Particuliers. 1930. Lettre du 7 mars 1930, du chef du service technique des constructions navales, M. François pour le directeur général de Schneider et Cie, M. Vicaire.

⁷ SHD 4DD1 545. Marché du 12 février 1931 avec Marine et Homécourt.

⁸ SHD 4DD1 545. Marché du 12 février 1931 avec Marrel Frères, Forges de la Loire et du Midi.

⁹ SHD 4DD1 545. Marché du 18 février 1931 avec Schneider et Cie.

¹⁰ SHD 4DD1 545. Marché pour la même somme du 25 février 1931 avec Châtillon-Commentry.

¹¹ SHD 4DD1 545. Marché du 3 octobre 1932 avec la Cie des fonderies, forges et aciéries de Saint-Étienne.

¹² Philippe Mioche, « Un tournant dans l'histoire technique de la sidérurgie : la création de l'Irsid. Compétition et collaboration entre l'Etat et l'industrie », *Histoire, économie et société*, 1989, 8^e année, n°1, p120.

¹³ « A travers la foire de Lyon », *La Machine moderne*, Mars 1930, p450.

chaînes de Guérigny¹, ou les hélices qui étaient fondues, pour la Marine, aux Chantiers navals Excelsior (Évian-les-Bains en Haute-Savoie)² ou par la Société nantaise de fonderies³, puis essayées à Indret⁴.

d. L'amélioration de la motorisation

Dans tous les domaines reliés à la construction navale de guerre, l'innovation ne cessa jamais. Cependant, elle fut la plus visible et radicale, principalement dans la propulsion avec la généralisation de la propulsion par des moteurs à pétrole, par l'adoption des turbines et par l'accroissement drastique de puissance de la motorisation électrique des sous-marins. Si pendant le conflit mondial Jules Niclausse déposa un brevet pour des grilles de chaudières, le 5 avril 1915⁵, la guerre fut à peine finie que le contre-amiral Daveluy réclama que l'on substituât le moteur à combustion interne au moteur à vapeur⁶. En 1919 contre-amiral Degouy, qui estimait que les dérivés du pétrole avaient un rendement de 1,6 fois supérieur au charbon, déclarait avoir une préférence marquée pour le diesel⁷. En 1921, l'ingénieur du génie maritime E.P Dumanois commença un travail théorique avec la rédaction d'un mémoire relatif à la détermination d'un critère de fatigue générale des moteurs à combustion interne⁸. La propulsion par le mazout n'avait, presque, que des avantages avec, pensait-on,

« un pouvoir calorifique supérieur de 30 % à celui du charbon ; un moindre encombrement des soutes et la possibilité d'emporter une quantité de combustible plus grande ; des vitesses supérieures et surtout plus souples ; des facultés de chauffe et des travaux moins pénibles pour les soutiers ; des facilités de ravitaillement par pompage que vous devinez, d'où amélioration en célérité et en propreté ; et enfin, au point de vue militaire, progrès très important, la suppression de ces panaches de fumée qui autrefois décelait la présence des bateaux »⁹.

¹ SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales-Établissements.

² SHD 9DD1 120. Rapport secret des essais du sous-marin de grande croisière *Surcouf* du port de Cherbourg en 1935.

³ SHD 9DD1 60. Rapport des essais du mouilleur de filets de 2330 t *Gladiateur*, à Lorient pour les années 1934 et 1935.

⁴ SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales-Établissements.

⁵ United States. Patent Office, *Official Gazette of the United States Patent Office*, Volume CCXL, July, 1917, p132.

⁶ Contre-amiral Daveluy. *Les Enseignements maritimes de la guerre anti-germanique*. Paris, 1919, Augustin Challamel Ed, p135-136.

⁷ Contre-amiral Degouy, « Le Pétrole et la marine », *Revue des Deux Mondes*, 6^e période, tome 56, 1920, p671.

⁸ J.O.R.F/L – D du 18 mars 1921. Décision du 7 mars 1921, du ministre. Témoignage officiel de satisfaction.

⁹ J.O.R.F/L – D du 29 juin 1934. Séance du Sénat du 28 juin 1934. Programme de travaux de défense nationale. Discours du sénateur Bergeon, rapporteur de la commission de la marine.

L'utilisation du Diesel permettait de réduire de moitié l'encombrement des soutes à combustible, soit de doubler le rayon d'action du navire¹. Les moteurs de la Marine étaient soit à deux², soit à quatre temps³. Le moteur Diesel Junkers à pistons opposés a été introduit pour la première fois en France au début de 1927, par la Sté nouvelle des usines de la Chaléassière. En 1929, l'entreprise fit des études, avec Schneider et Cie, pour en appliquer les principes à un moteur de grande puissance pour la marine militaire⁴. Néanmoins, on observait encore un certain archaïsme avec la continuation de l'utilisation de chaudières sur certaines unités⁵ et l'importance que lui accordait le ministère qui encourageait encore des études dans ce domaine⁶.

En 1924, le chef de cabinet militaire du ministre, le contre-amiral Violette, affirma que la Commission d'enquête sur l'accident de la chaudière Niclausse du *Courbet* avait montré que les chaudières non neuves ont pu avoir des tubes qui avaient été déformés ou altérés. Il affirma que ces défauts, toujours d'après la commission, viendraient d'un remontage, après visite, de bouchons sur les tubes : « La direction centrale des constructions navales est invitée à étudier cette question d'extrême urgence et à soumettre des propositions au ministre. Il n'est pas possible de rester dans la situation actuelle sans encourir les plus graves responsabilités »⁷. Le ministre approuva les constatations et les conclusions de la Commission supérieure d'enquête qui avait été constituée par son cabinet, le 19 août 1924, et qui était présidée par le vice-amiral Varney. Il recommanda, donc, à la Direction des constructions navales de réglementer les procédés de vérification des bouchons et des tubes des chaudières Niclausse. Il fallait également que le Service central des machines en accord avec l'inspection des machines, les constructions navales et l'état-major général, réglemente les mesures à prendre à bord pour le remontage, l'entretien et le contrôle périodique⁸.

¹ G. Lumet, « Le développement du moteur Diesel dans ses applications à la grande navigation (I) », *La Machine moderne*, Mars 1930, p155.

² *Id.*, p157.

³ « Les nouveaux catalogues », *La Machine moderne*, Mars 1920, pVIII.

⁴ « Du développement du moteur Diesel à pistons opposés », *La machine moderne*, Novembre 1929, p563.

⁵ SHD 9DD1 60. Rapport des essais des contre-torpilleurs de 2480 t, *Gerfaut*, *Albatros*, *Aigle* et *Vautour* au port de Lorient en 1931, 1932 et 1933.

SHD 9DD1 60. Rapport des essais du mouilleur de filets de 2330 t *Gladiateur*, à Lorient pour 1934 et 1935.

SHD 9DD1 70. Rapport des essais définitifs des contre-torpilleurs de 2400 tx type *Jaguar* à Lorient en 1927.

SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928.

SHD 9DD1 110. Rapport des essais du torpilleur d'escadre *Renaudin* à Toulon.

SHD 9DD1 130. Rapport des essais du torpilleur de 2455 t *Tramontane* au port de Toulon en 1926 et 1927.

⁶ J.O.R.F/L – D du 11 juin 1925. Décision du 8 juin 1925 du ministre. Témoignage officiel de satisfaction.

⁷ SHD 1BB 8 1. Note urgente du 15 août 1924 du chef du cabinet militaire du ministre, le contre-amiral Violette pour la direction centrale des constructions navales.

⁸ SHD 1BB 8 1. Décision du ministre du 5 septembre 1924.

Lorsque fut décidé le renouveau de la flotte par le programme naval de 1922, la technologie de la motorisation était déjà présente et connue par le personnel technique, mais en prévision d'une grande production, la Marine intensifia leur étude. On trouvait des turbines de près d'une dizaine de systèmes différents : les Laval, Breguet, Rateau, Zoelly, Schneider, Curtiss, Parsons, Hood et Ljungstrom. Le fonctionnement de ces machines était décortiqué avec tous les détails de fonctionnement des rotors et stators et des différents systèmes d'engrenage. Les moteurs à combustion n'en étaient pas moins regardés avec précision dans leur diversité avec le moteur semi-diesel Weber, Bolinfer, les moteurs Fiat et Polar. Les pièces composant les moteurs tels que les pompes à combustible et les mécanismes de mise en train et manœuvres furent aussi parfaitement intégrées. Le fonctionnement du moteur avec l'arrivée de l'air de balayage, la température des gaz dans les cylindres, la réfrigération et le démarrage étaient étudiés concrètement aux chantiers Schneider et Cie, au Creux-Saint-Georges et à l'arsenal du Mourillon¹. Avec les turbines, les deux principaux moyens d'utilisation de la vapeur étaient l'action directe ou impulsion et la réaction². À partir des années 1920, on abandonna la turbine à vapeur en prise directe pour lui substituer des turbines à engrenages³.

Plus dans le détail, on avait les moteurs à pétrole système Sulzer ou Schneider à combustion interne à deux temps, avec leurs pompes, de ventilateurs d'air et de démarreurs. Ils étaient utilisés sur les sous-marins⁴, tout comme les moteurs électriques Schneider⁵ ou autre⁶ que l'on continua à développer avec des entreprises comme l'Alsthom⁷. Pour les navires légers de surface, on trouvait aussi les moteurs diesel à quatre temps de système Burmeister et Wain⁸

¹ J.O.R.F/L – D du 26 avril 1922. Circulaire du 24 avril 1922, il est créé des cours spéciaux de turbines et de moteurs nouveaux pour les officiers subalternes mécanicien.

² Charles Lordier, « La turbine est l'engin de propulsion des plus grands navires », p63.

³ René Théry, « Marine française les progrès techniques », *Revue de Défense nationale*. Novembre 1950, p479.

⁴ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Achéron* au port de Brest pour l'année 1930.

SHD 9DD1 100. Rapport des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Pasteur* au port de Brest en 1932.

SHD 9DD1 110. Notice descriptive et rapport des essais définitifs du sous-marin type *Redoutable* de la direction des actions navales de Cherbourg.

SHD 9DD1 120. Rapport des essais du sous-marin de grande croisière *Surcouf* du port de Cherbourg en 1935.

SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁵ SHD 9DD1 30. Rapport des essais du sous-marin *Circé* à Toulon pour 1926, 1927, 1928, 1929 et 1930.

SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Argonaute* au port de Toulon.

⁶ SHD 9DD1 110. Notice descriptive et rapport des essais définitifs du sous-marin type *Redoutable* de la direction des actions navales de Cherbourg. La dynamo fournie par la Compagnie générale électrique de Nancy.

SHD 4DD1 545. Marché du 10 juin 1931, avec Renault.

Marchés des 12 novembre 1931 et 14 septembre 1933 avec Tudor et la CGE.

SHD 9DD1 120. Rapport secret des essais du sous-marin de grande croisière *Surcouf* à Cherbourg en 1935.

Marché du 22 juin 1927 et acte additionnel du 12 mars 1929 avec les ALC qui a fait sous-traiter les moteurs aux FCM et à la Chaléassière ; les génératrices et les moteurs électriques à la CGE.

SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁷ SHD 4DD1 545. Marché du 6 février 1929 avec Alsthom.

⁸ SHD 9DD1 40. Rapport des essais de l'avisos *Iberville* au port de Lorient en 1933.

ou Vickers¹. En 1938, on dota les chasseurs de sous-marins de deux moteurs diesel MAN dont les CA de St-Nazaire avaient une licence². Les machines à turbines Parsons étaient très nombreuses³, tout comme les turbines Breguet⁴, les Rateau⁵, type Schneider-Zoelly⁶, parfois construites conjointement par Indret et une entreprise privée⁷.

Les procédés d'étuvage sous vide et d'injection à cœur sous vide et pression ont permis aux Etablissements Japy de livrer, à la Marine nationale, un matériel répondant strictement aux prescriptions de réception du matériel électrique de bord qui consistaient à immerger le moteur à réceptionner pendant 48 heures dans l'eau de mer, puis à 3 essais successifs⁸. Cela n'empêchait, pourtant, pas les accidents de moteurs diesel ou électrique, tel celui du sous-marin *Persée*, en septembre 1932⁹. Ils restaient néanmoins beaucoup plus rares que sur les chaudières fonctionnant au charbon.

Ils étaient d'autant plus sûrs que la Marine ne cessa de tenter d'améliorer les deux types de propulsions. En 1922, le ministre de la marine Adolphe Landry prescrit la substitution des résidus de naphte type fuel-oil aux résidus de naphte type marine ; et pour la chauffe des sous-marins, le gasoil à l'huile de pétrole¹⁰. En 1927, le directeur des constructions navales R. Lelong institua, dans les commissions d'essais, une équation mise à jour par l'ingénieur principal Sornein pour calculer les rendements des moteurs électriques des sous-marins¹¹. La même année, les instructions techniques relatives à la construction des machines à turbines montraient ce souci de la précision. Ils stipulaient que pour les cylindres des turbines, le matériau devait être de la fonte mécanique résistante ou de l'acier moulé doux pour vapeur. « Le tracé des cylindres sera étudié avec soin, en vue de réduire au minimum les déformations inégales qui pourront se produire en service sous la double action de la chaleur et de la pression

¹ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928.

² *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*, DRAEGER, Paris, p19.

³ SHD 9DD1 90. Rapport d'essais définitifs du torpilleur *Mistral* au port de Cherbourg de l'année 1928.

SHD 9DD1 60. Rapport des essais des contre-torpilleurs de 2480 t, *Gerfaut*, *Albatros*, *Aigle* et *Vautour* au port de Lorient en 1931, 1932 et 1933.

⁴ SHD 9DD1 110. Rapport des essais du torpilleur d'escadre *Renaudin* à Toulon. Machine Breguet.

⁵ SHD 9DD1 60. Le rapport des essais des contre-torpilleurs de 2480 t, *Gerfaut*, *Albatros*, *Aigle* et *Vautour* au port de Lorient en 1931, 1932 et 1933. Le *Gerfaut* avait des turbines Rateau.

SHD 9DD1 70. Rapport des essais définitifs des contre-torpilleurs de 2400 tx type *Jaguar* à Lorient en 1927.

⁶ SHD 9DD1 130. Rapport des essais du torpilleur de 2455 t *Tramontane* au port de Toulon en 1926 et 1927.

⁷ SHD 9DD1 130. Rapport du croiseur de 10 000 t *Tourville* au port de Lorient pour l'année 1928.

⁸ « Fabrication des moteurs électriques », *La Machine moderne*, Janvier 1931, p42.

⁹ SHD 1BB 8 1. Note du 30 septembre 1932 du cabinet du ministre de la Marine pour le chef d'état-major général.

¹⁰ J.O.R.F (L – D) du 19 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1922. Discussion de la fixation du budget général de l'exercice 1923.

¹¹ SHD 1DD1 2200. Note du 23 juillet 1927 du directeur des constructions navales R. Lelong pour le directeur du service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie.

Note du 21 juin 1927 de l'ingénieur Sornein.

». Il devait d'abord être fait des essais à froid sur les corps de cylindres¹. Afin d'éviter l'oxydation des pièces des navires, on pratiquait le chromage, le nickelage et le cuivrage² qui était obtenu par divers « bains » chimiques à froid contenant 27 gr de sulfate de cuivre, 27 gr d'acide sulfurique et dans un litre d'eau³.

e. L'amélioration des armes offensives

Durant le conflit mondial, la Marine se concentra surtout sur le développement des armements anti-sous-marins et contre l'aviation, mais, à la fin de la guerre, les services de l'artillerie de la Marine ont, surtout, repris leurs travaux sur les canons plus classiques. Grâce aux travaux menés par la Commission de Gâvres⁴ et par la Direction centrale de l'artillerie navale de l'ingénieur Crémieux⁵, les principales nouvelles pièces furent surtout mises au point à partir de 1924 jusqu'à la fin des années 1930. A la fin des années 1920, la Marine modifia surtout ses canons de calibre moyen avec le 203 mm Mle 1922⁶ : le 203 mm/50 calibres Mle 1924⁷ qui équipa les croiseurs lourds et le 138 mm Mle 1927 dérivé d'un modèle allemand. A partir des années 1930, avec la volonté de renouveler sa flotte cuirassée face à la menace italo-allemande, la Marine se concentra sur l'amélioration de ses canons de gros calibre avec le 330 mm/50 Mle 1931 pour la classe *Dunkerque*⁸, puis après hésitations⁹, le 380 mm/45 Mle 1935 pour les *Richelieu* et le *Jean-Bart*¹⁰. Juste avant la guerre, en 1938, Hotchkiss développa, pour la Marine, le canon automatique de 25 mm Hotchkiss qui fut décliné en deux autres modèles, celui de 1939 et celui de 1940 avec des améliorations de cadences tir¹¹. En plus de cela, il y a eu une bonne trentaine de types de canons et mitrailleuses marins conçus et produits entre 1917 et 1940, dont les 10 cm Mle/45 calibres 1917¹², les 10 cm Mle 1925 ou les 37 mm Mle 1925. Il

¹ SHD 1DD1 2200. Instructions techniques relatives à la construction des bâtiments de la flotte. Machines à turbine. Instructions III. III. C1. Signé par le chef du service technique des constructions navales, Royer.

² M. Lunet, « Le chromage », *La Machine moderne*. Janvier 1927, p241.

³ M. Lunet, « Bain pour le cuivrage de petites pièces de fer et d'acier », *La Machine moderne*. Janvier 1927, p242.

⁴ Ingénieur général de l'artillerie navale L. Patard, *op. cit.*, p332. Tirs depuis la côte sur le *Thuringen*.

J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1937. Décision du ministre du 30 juin 1937.

⁵ SHD 1DD1 2200. Note du 19 juillet 1927 du directeur central de l'artillerie navale, Crémieux, pour le vice-amiral chef d'état-major général.

⁶ SHD 4DD1 545. Marché du 28 juillet 1928 avec les ACL et quatre actes additionnels : 16 mai 1929, 10 juillet 1929, 8 septembre 1930 et le 4e, le 3 avril 1931.

Marché du 20 juin 1929 avec Marine et Homécourt.

⁷ SHD 9DD1 120. Rapport secret des essais du sous-marin de grande croisière *Surcouf* à Cherbourg en 1935.

⁸ Conçu et produit à la fonderie de Ruelle en 1931. Le canon seul pesait 70,5 t et permettait de tirer à 41,7 km.

⁹ SHD 1BB 8 14. Note secrète du 12 mars 1931 du chef du cabinet militaire, Darlan pour le chef d'état-major général de la Marine que le ministre a décidé de réunir le conseil supérieur de la Marine pour le 30 mars.

¹⁰ André Noguès, *op. cit.*, 22p. Aussi conçu et construit à la fonderie de Ruelle en 1935, le canon seul pesait 94 t et mesurait 17 m. Il permettait d'atteindre à 35° une cible à 41 km ; avec 1,2 à 2,2 coups par minute.

¹¹ Sa portée maximale était de 7,5 km et il pouvait tirer aux alentours de 120 coups/m.

¹² SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1ère classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

y avait la mitrailleuse 8 mm Hotchkiss Mle 1914¹, la 13.2mm Hotchkiss, les fusils-mitrailleurs Mle 1924², la mitrailleuse type Châtellerault MAC 31/34 de 7,5 mm³ et la mitrailleuse Darne de 7,5 mm⁴.

L'artillerie a été améliorée, non seulement par sa puissance, mais aussi par sa manœuvre⁵, sa précision⁶ par le pointage à commande électrique⁷ et par la modification de ses procédés de production. Le Laboratoire central, dont le travail était d'étudier les divers phénomènes qui se produisaient dans le tir au canon et vérifier les caractéristiques des métaux employés dans la fabrication du matériel d'artillerie, s'en acquitta fort bien. Dans les années 1930, l'état-major et le Services technique de l'artillerie navale, furent convaincus par la Commission d'étude pratique d'artillerie navale et adoptèrent l'idée que tous les canons futurs devraient avoir la capacité de tirer contre des avions⁸. Les projectiles furent améliorés⁹ par plusieurs perfectionnements dans la fabrication des bronzes à haute résistance et des fonds aciérés et de la fabrication pour les obus de 220 et de 240 « dans des proportions qui ont permis l'accroissement considérable du rendement et la presque suppression des rebuts »¹⁰.

Le Laboratoire central continuait à étudier les propriétés des poudres et explosifs nouveaux¹¹. De plus, en 1925-1926, une étude spéciale sur les caractéristiques mécaniques de l'acier soumis à des efforts brusques, en particulier, à l'action des gaz de la poudre a été faite à la fonderie de Ruelle¹². En même temps, Ruelle essaya de nouveaux appareils destinés à

¹ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin de 1^{ère} classe *Achéron* à Brest pour l'année 1930.

SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Argonaute* au port de Toulon.

² SHD 1DD1 2200. Note du 19 juillet 1927 du directeur des constructions navales R. Lelong pour le préfet maritime de Toulon.

³ SHD 9DD1 50. Rapport définitif des essais du sous-marin de 1^{ère} classe *Espadon* à Toulon en 1926 et 1927.

⁴ Les chasseurs à coque en bois de 1938 (CH41 à 48) en avaient deux chacun.

⁵ J.O.R.F/L – D du 11 juillet 1930. Par l'ingénieur de 1^{ère} classe d'artillerie navale George-Léon Dupoux.

⁶ Henri Bernay, « Les progrès de l'artillerie navale », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46e volume - N°2383. Samedi 24 Novembre 1928, p590.

Capitaine de frégate Kerdudo, *Le problème général du tir à la mer*. 1925. École de Guerre Navale. Secret, p9.

Par un ancien chef d'escadron d'artillerie, « Comment, à l'aide du télémètre, on mesure les distances de tir », *La science et la vie*. 4^e numéro spécial. N°21. Juillet 1915, p48.

⁷ SHD 4DD1 545. Marché du 22 avril 1932 avec la maison Breguet.

⁸ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p17.

⁹ J.O.R.F/L – D du 26 juillet 1930. Décisions du ministre du 18 juin 1930.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 13 mars 1921. Décret du 12 février 1921. Claude Dame reçut la légion d'honneur pour cela.

¹¹ J.O.R.F/Débats du 15décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923. Discours du député Henri Aiguier.

¹² SHD 1DD1 2221. Services techniques de l'artillerie navale. Fonderie de Ruelle. *Caractéristiques mécaniques de l'acier soumis aux efforts brusques. Da-n°3. Note technique n°1. Caractéristiques mécaniques de l'acier soumis à des efforts brusques, en particulier à l'action des gaz de la poudre*. 16 décembre 1926. Signé par l'ingénieur de première classe Comtet, p1.

rafraîchir les rayures des canons, mais ils ont donné des résultats insuffisants¹. Les fournisseurs privés contribuaient aussi à ces innovations comme le prouvaient les 14 brevets, relatifs aux affûts, aux mécanismes d'artillerie et à la DCA, déposés entre 1931 et 1933 par le chef d'escadron d'artillerie Emilien Methlin, devenu directeur de Schneider en 1930². L'application de l'électronique pour l'artillerie était encore à ses vagissements. En 1939, la Commission d'étude pratique d'artillerie navale en était encore à suivre des expériences faites par la SFR visant à réaliser des ondes des symétriques pour assurer simultanément la goniométrie et la télémétrie³.

A partir de 1921, profitant des expériences de la guerre et du renouveau de l'innovation dans le domaine de l'artillerie, les théoriciens reprirent leurs travaux. En 1922, l'ingénieur d'artillerie navale Paquelier publia un traité de construction de bouches à feu d'une grande valeur théorique et pratique⁴. Son collègue l'ingénieur de l'artillerie navale Prosper Charbonnier et inspecteur général de l'artillerie navale publia le Tome I de son *Traité de balistique extérieure*, comprenant 630 pages qui formulaient et complétaient les formules et équations exposant les lois mathématisées sur les trajectoires, la résistance de l'air, les mouvements et la balistique parabolique⁵. Au total, ce traité se composait de six tomes qu'il publia dans les années 1920. Il fut donc choisi pour superviser ces innovations, en étant nommé inspecteur général des études et expériences en 1924⁶.

A la sortie de la guerre, la Marine nomma le 15 décembre 1919 la Commission d'Etudes du Matériel Militaire, avec une sous-commission pour étudier la question des torpilles. Son bilan, paru au 1^{er} juillet 1920, précisa l'orientation des travaux de l'atelier des torpilles vers une amélioration de la portée et un accroissement des charges explosives⁷. Les torpilles continuaient à être très prisées et commandées par la Marine, principalement chez ses fournisseurs d'avant-guerre : l'atelier de Toulon, Whitehead Saint-Tropez et Schneider et Cie, à hauteur de 200 torpilles par mois, en 1922⁸. De nouveaux modèles réglementaires virent le jour

¹ SHD 1DD1 2221. Dossier. Fonderie de Ruelle. 1925. Fonderie nationale de Ruelle. Commandes d'artillerie pour la Marine. Situation mensuelle au 1er avril 1925.

² The national archives of the United States. *Federal Register*, Volume 8, 17 avril 1943, p5051-5095.

³ Henri Ballande, *op. cit.*, p19.

⁴ J.O.R.F/L – D du 27 février 1922. Par une décision du ministre du 20 février 1922.

⁵ Ingénieur général P. Charbonnier (inspecteur général de l'artillerie navale). *Traité de balistique extérieure. Tome I. Balistique extérieure rationnelle. Les théories générales de la balistique*. 1921, Gaston Doin, Paris.

⁶ J.O.R.F/L – D du 20 juillet 1924. Arrêté du ministre de la marine du 17 juillet 1924.

⁷ Conférences de M. le capitaine de vaisseau Nivet, *Le problème du tir des torpilles*. 1922. Centre des Hautes Etudes Navales. Secret, p2-3.

⁸ J.O.R.F/Débats du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923. Discours du député Henri Aiguier.

: la 400 mm Mle 1926V¹ et la 450 mm Mle 1918, destinés à des navires et des cibles plus petits² et la 550 mm en ses différentes déclinaisons, Mle 1919V, Mle 1919D³, Mle 1923D et DT⁴ et Mle 1924V⁵ et continuait à en développer d'autres⁶. Comme elle en produisait elle-même, la Marine commandait aussi un grand nombre d'éléments constitutifs des torpilles. On trouvait les tubes lance-torpilles de 550 mm⁷ et de 400 mm⁸, des réservoirs⁹, des compresseurs d'air de 450 l¹⁰ et de 700 l¹¹ ainsi que des flotteurs¹² et des compartiments¹³.

Avec l'impossibilité d'augmenter les charges explosives de ces torpilles, en 1927, l'objectif technologique de la Marine était précis : « étant donnée la conception moderne de la protection sous-marine par bulge, il y a lieu de chercher à provoquer l'explosion de la charge le plus près possible de la coque principale ». Le directeur de constructions navales demanda, donc, à ce que l'atelier des torpilles de Toulon, de concert avec la Direction de l'artillerie de l'arsenal, mette à l'étude un cône perforant avec mise de feu à retard pyrotechnique. L'objectif étant de diminuer le poids tout en conservant la puissance¹⁴. On améliora aussi les tubes de lancement des torpilles grâce au brevet pris le 18 décembre 1934, encore par le directeur de Schneider, Emilien Methlin¹⁵.

¹ Claude Huan, *op. cit.*, p57.

² Capitaine de frégate Planté, *op. cit.*, p23.

³ SHD 1DD1 2200. Port de Toulon. Commission de recette des torpilles. Rapport sur l'ensemble de la recette des 100 torpilles constituant le lot T/61 (torpilles de 550 mm Mle 1919-D). Direction centrale des constructions navales. Section des torpilles. 12 juillet 1927.

Note du 9 septembre 1927 du directeur des constructions navales Lelong pour le préfet maritime de Toulon.

⁴ SHD 1DD1 2200. Notes [secret] du 13 juillet 1927 du directeur des constructions navales R. Lelong pour les six ports et les trois escadres.

⁵ SHD 4DD1 545. Marché du 28 janvier 1928 avec la société des torpilles de Saint-Tropez.

Marché du 1^{er} février 1928 avec Schneider et Cie.

SHD 1DD1 2200. Note du 21 juillet 1927 du capitaine de vaisseau Darlan, chef du cabinet militaire du ministre pour le président de la commission centrale des marchés.

⁶ J.O.R.F/L – D du 26 juillet 1930. Décision du ministre du 18 juin 1930.

⁷ SHD 4DD1 545. Marché du 18 août 1926 avec la SCB.

SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin *Achéron* à Brest pour l'année 1930.

SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Argonaute*.

⁸ SHD 9DD1 1. Rapport d'essais définitifs du sous-marin *Achéron* à Brest pour l'année 1930.

SHD 9DD1 10. Rapport des essais définitifs du sous-marin *Argonaute* au port de Toulon.

⁹ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p17.

¹⁰ SHD 4DD1 545. Deux marchés du 17 juillet 1928 avec Sautter-Harlé.

¹¹ SHD 4DD1 545. Marché du 10 août 1928 avec les ACL.

¹² SHD 4DD1 545. Marché du 8 février 1929 avec les Etablissements Luchaire.

¹³ SHD 4DD1 545. Marché du 30 mars 1928.

¹⁴ SHD 1DD1 2200. Note du 13 juillet 1927 du directeur des constructions navales R. Lelong pour le préfet maritime de Toulon.

¹⁵ The national archives of the United States. *Federal Register*, Volume 8, 17 avril 1943, p5095. United States Patent US1985184

Les mines sous-marines qui équipaient massivement les mouilleurs de mines¹ furent aussi commandées, principalement, aux Anciens Établissements Sautter-Harlé qui en fournissaient de différents types comme la HS-1² ou celles pour les grands fonds³ ou les H.5 et HS.4 à 220 kg de charge⁴. Ces mines étaient destinées à être mouillées pour la défense des côtes. Elles étaient munies de crapauds non-automatiques. C'étaient des mines à orin⁵. Les mines Harlé HS2, H4 et H3 étaient contre les bâtiments de surface⁶. Le 30 juillet 1925, il a été décidé de constituer un Bureau d'études des mines, à l'atelier des torpilles de Toulon. Il fut d'abord sous la charge de l'ingénieur chef du service des torpilles, puis sous la direction d'un ingénieur spécialement affecté à cette tâche, l'ingénieur Narcy, à partir de la fin de l'année 1928⁷. En 1927, les mines H.5 de Harlé étaient encore à l'étude à Toulon qui les testait avant de laisser le directeur des constructions navales en commander un grand nombre⁸.

f. Les prix

Du point de vue purement économique, l'innovation donna des résultats mitigés sur les prix. Pour certaines catégories de navires, le prix de la tonne a clairement augmenté, alors que pour d'autres il a stagné. Il est assez évident que le prix des navires de ligne cuirassés fit un bond comme il n'en avait pas fait depuis les années 1880. Si les cuirassés de la classe *Normandie*, lancés en 1914, étaient évalués chacun à 2400 francs par tonne, ceux des années 1920 et 1930 avaient plus que doublé ces prix, à cause des innovations de motorisations, d'artillerie, de blindage et d'installations électriques. Vu que la France n'avait pas eu de cuirassés jusqu'en 1934, les prix étaient hypothétiques jusque-là, mais la classe *Dunkerque*, lorsqu'elle fut lancée, montra que les estimations étaient encore minorées, avec un prix de la tonne de 7447 francs.

¹ Les sous-marins mouilleurs de mines *Saphir*, *Turquoise*, *Nautilus*, *Rubis*, *Diamant* et la *Perle* en portaient 32 réparties dans seize puits disposés de part et d'autre de la coque.

² Claude Huan, *op. cit.*, p57.

³ SHD 4DD1 545. Marché du 7 juin 1928 avec Sautter-Harlé.

⁴ SHD 4DD1 545. Marché du 6 août 1928 avec Sautter-Harlé.

⁵ SHD 1DD1 2200. Dépêche ministérielle du 7 juillet 1927 du chef du cabinet militaire, le capitaine de vaisseau Darlan pour le directeur de Guérigny.

⁶ SHD 1DD1 2200. Note du 28 juillet 1927 du directeur des constructions navales R. Lelong, pour le préfet de Toulon.

⁷ SHD 1DD1 2200. Circulaire du 23 décembre 1927 du capitaine de vaisseau, chef du cabinet militaire du ministre, Descottes-Genon, par délégation du ministre, pour Toulon et la 3^e escadre.

⁸ SHD 1DD1 2200. Note du 22 septembre 1927 du directeur central des constructions navales Lelong pour le préfet maritime de Toulon.

Tableau n°39. Prix du cuirassé et du porte-avions (en franc constant de 1914)¹

Navire	Date de lancement	Prix	Tonnage	Prix de la tonne
Type <i>Normandie</i>	1914	60 millions de Fr	25 000 t	2400 Fr/t
Porte-avions ex- <i>Béarn</i>	1928	11,3 millions de Fr	25 000 t	453 Fr/t
Navire de ligne	1928	151 millions de Fr	25 000 t	6040 Fr/t
Navire de ligne	1934	150 millions de Fr	25 000 t	6000 Fr/t
Navire de ligne	1935	184,7 millions de Fr	25 000 t	7388 Fr/t
<i>Dunkerque</i> - <i>Strasbourg</i>	1935-1936	229 millions de Fr	30 750 t	7447 Fr/t

Les croiseurs, navires appréciés dans les années 1920, réussirent à amortir l'augmentation du prix global par l'augmentation du tonnage qui aboutissait toujours à des économies.

Tableau n°40. Prix du croiseur (en franc constant de 1923)²

Navire	Date de lancement	Prix	Tonnage	Prix de la tonne
Croiseurs <i>Duguay-Trouin</i>	1923	26,1 millions de Fr	9500 t	2747 Fr/t
Croiseurs <i>Duquesne</i>	1925-1926	24,3 millions de Fr	12 200 t	1993 Fr/t
Croiseur <i>Colbert</i>	1928	26,8 millions de Fr	12 780 t	2093 Fr/t

Les sous-marins et les navires spéciaux dont, justement, la particularité était d'être « bourrés » de technologies avaient des prix tendanciellement à la hausse. La tonne du sous-marin de 1931 coûtait plus de 60 % plus cher que celle du sous-marin de 1920. De même, le ravitailleur de sous-marins de 1931, le *Jules-Verne*, coûtait trois fois plus chère par tonne que son ancêtre de 1920. Le record de renchérissement de la tonne revenait aux vedettes qui, en 1920, coûtaient 3667 Fr/t contre 27 307 Fr/t pour les vedettes lance-torpilles type *VTB 13* et *VTB 14* de 1940, soit une multiplication du prix par plus de sept fois.

¹ SHD BB 8 2424 21. Note du 19 juillet 1919 pour le ministre au sujet des possibilités d'un programme naval.
SHD 1BB 8 41. Rapport au conseil supérieur de la Marine, du 30 septembre 1920 du chef d'état-major général de la Marine, le vice-amiral Salaün. Secret.

J.O.R.F./Débats du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934. Programme naval (Tranche 1934).

J.O.R.F./L – D du 31 mars 1935. Loi du 30 mars 1935.

Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p42.

Maurice Gerny, « Marine de demain », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46^e volume - N°2375. Samedi 29 septembre 1928, p489.

² SHD BB 8 2424 21. Secret. Procès-verbal de la séance du 20 septembre 1919 de la section permanent du conseil supérieur de la Marine.

SHD 1BB 8 41. Rapport au conseil supérieur de la Marine, du 30 septembre 1920 du chef d'état-major général de la Marine, le vice-amiral Salaün. Secret.

ODD1 69. État de prix de revient définitif du croiseur *Duguay-Trouin*.

Henri Bernay, « Le Croiseur Colbert », *Journal de la Marine. Le Yacht*. 46^e volume - N°2353. Samedi 28 Avril 1928, p205.

SHD 4DD1 554. Acte additionnel du 15 décembre 1930 au marché du 12 avril 1929.

SHD 4DD1 554. Marché du 17 avril 1929.

Tableau n°41. Prix du sous-marin (en franc constant de 1920)¹

Navire	Date de lancement	Prix	Tonnage	Prix de la tonne
Sous-marin de 800 t	1920	3,2 millions de Fr	800 t	4000 Fr/t
Sous-marin de 1000 t	1921	4,1 millions de Fr	1000 t	4100 Fr/t
Sous-marin <i>Requin</i>	1924	6,2 millions de Fr	1500 t	4133 Fr/t
Sous-marin <i>Naiade</i>	1925	3 millions de Fr	757 t	3963 Fr/t
Sous-marin <i>Ondine</i>	1925	2, 6millions de Fr	787 t	3304 Fr/t
Sous-marins de 630 t, <i>Diane</i> et <i>Méduse</i>	1927	2,8 millions de Fr	630 t	4444 Fr/t
Sous-marin <i>Saphir</i>	1928	3,7 millions de Fr	925 t	3978 Fr/t
Sous-marin <i>Redoutable</i>	1928	7 millions de Fr	1500 t	4666 Fr/t
Sous-marin <i>Psyché</i>	1929	3,3 millions de Fr	807 t	4089 Fr/t
Sous-marin <i>Persée</i>	1931	9,8 millions de Fr	1500 t	6533 Fr/t

Tableau n°42. Prix de navires divers (en franc constant de 1916)²

Navire	Date de lancement	Prix	Tonnage	Prix de la tonne
Canonnière <i>Dédaigneuse</i>	1916	525 500 Fr	266t	1975 Fr/t
Dragueur rapide	1920	1,7 millions de Fr	1000 t	1714 Fr/t
Vedette rapide	1920	22 000 Fr	6 t	3667 Fr/t
Vedette rapide porte-torpilles	1930	300 000 Fr	28 t	10 714 Fr/t
Vedette rapides lance-torpille type VTB (11 et 12)	1938	383 000 Fr	28 t	13 679 Fr/t
Vedette lance-torpilles type VTB (13 et 14)	1940	764 600 Fr	28t	27 307 Fr/t
Navire-atelier	1920	19,7 millions de Fr	12 000 t	1642 Fr/t

¹ SHD 1BB 8 41.Rapport au conseil supérieur de la Marine, du 30 septembre 1920 du chef d'état-major général de la Marine, le vice-amiral Salaün. Secret.

SHD 4DD1 554. Acte additionnel du 16 décembre 1929 au Marché du 6 avril 1927.

SHD 4DD1 554. Marché du 6 avril 1927.

ODD1 69. État de prix de revient définitif des constructions navales du sous-marin *Nautilus*.

ODD1 69. État de prix de revient définitif du sous-marin *Persée*

ODD1 69. État de prix de revient définitif du sous-marin *Redoutable*.

ODD1 69. État de prix de revient définitif du sous-marin *Marsouin*.

ODD1 69. État de prix de revient définitif du sous-marin *Naiade*.

ODD1 69. État de prix de revient définitif du sous-marin *Requin*.

ODD1 69. État de prix de revient définitif du sous-marin *Rubis*.

ODD1 69. État de prix de revient définitif du navire *Ondine*.

ODD1 69. État de prix de revient du sous-marin *Espoir*.

J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934. Programme naval (Tranche 1934).

J.O.R.F/Débats du 10 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 9 juin 1921.

² SHD 1BB 8 41.Rapport au conseil supérieur de la Marine, du 30 septembre 1920 du chef d'état-major général de la Marine, le vice-amiral Salaün. Secret.

SHD 4DD1 545. Acte additionnel secret du 6 juin 1939, au marché du 31 mars 1938 avec les ACL.

SHD 4DD1 545. Marché du 17 mars 1930 avec la société anonyme Silbur.

SHD 4DD1 545. Marché secret du 31 mars 1938.

SHD 4DD1 554. Marché du 8 mars 1916.

ODD1 69. État de prix de revient définitifs du *Jules-Verne*.

Ravitailleur de sous-marins	1920	5,7 millions de Fr	4000 t	1310 Fr/t
Ravitailleur de sous-marin <i>Jules-Verne</i>	1931	18,2 millions de Fr	4350 t	4184 Fr/t
Transport pétrolier	1920	7,1 millions de Fr	10 000 t	710 Fr/t
Transport pétrolier	1924	1,6 millions de Fr	6000 t	267 Fr/t

Cette augmentation des prix était principalement due à l'équipement des navires car pour ces derniers comme les torpilleurs et les contre-torpilleurs, le prix de la coque ne tournait qu'autour de 15 à 25 % du prix de revient. On relevait pour certains, tel le contre-torpilleur de 2480 t *Cassard*, des prix de machines et moteurs représentant 80% de son prix total qui était de 57 millions¹.

¹ SHD BB8 1549. Marché du 17 octobre 1929.

Conclusion du Chapitre V

Ces vingt-six années qui séparaient le déclenchement des deux guerres mondiales ont été, pour le sous-système économique du complexe militaro-naval, un défi d'adaptation permanent. Le conflit mondial causa un trouble dans son fonctionnement habituel en tournant d'abord sa production vers des débouchés inédits, commandés par la guerre sur terre, puis vers la production de navires et d'armes, plus petits, spécialement conçus pour combattre les *U-boote* de Guillaume II. En dehors de ces désagréments qui ne constituaient pas des modifications principales, le fonctionnement économique du complexe, pendant le conflit, connut une sorte d'osmose avec l'Etat qui le mit sous sa dirigiste tutelle et lui permit globalement de générer de bons résultats économiques. La fin des hostilités fut pour le complexe un autre moment de doute car, là, le contexte économique était fort peu favorable au début des années 1920, durant lesquelles les entreprises fournisseuses et, même, les arsenaux durent se contenter de pis-aller en attendant le retour de la bonace. Leur patience fut récompensée car dès 1921-1922 et, puis, plus franchement à partir du milieu de la décennie, la Marine sous l'impulsion de l'efficace Georges Leygues redonna le branle à ce système qui semblait entrer en torpeur. Les commandes de la Marine furent l'élément excitatif qui relança l'outil industriel, lui permettant même de passer sans trop d'encombres la crise des années 1930. Tout redevint comme avant : le développement matériel des usines de la Marine et des fournisseurs, la procédure de construction et d'essais, la complémentarité dans l'innovation partagée ... Tout ceci fit qu'en dépit des turbulences passagères, sur le plan économique, le complexe militaro-naval français finit par retrouver la vigueur de sa structure originelle.

Chapitre VI. L'intégration du complexe militaro-naval dans la bourgeoisie nationale : Une cohésion humaine finalement trouvée

Etant assuré que, des points de vue politico-administratif et économique, le complexe militaro-naval retrouva son fonctionnement dans la deuxième moitié des années 1920 après un ralentissement, l'interrogation qui s'en suit assez logiquement, est de savoir ce qu'il en fut des hommes qui le composaient encore. L'édifice sociologique qui faisait vivre cette superstructure institutionnelle avant 1914, nous le vîmes, fut accouché dans la douleur et non sans résistance. Les divers tumultes que connurent les institutions du complexe pendant et après la guerre nous portent tout à fait à subodorer qu'*a fortiori*, les groupes sociaux qui agissaient en leur sein avaient connu encore plus de problèmes. La question relative à leur cas est en somme assez simple : le socle social du complexe militaro-naval a-t-il, lui aussi, était fragilisé par les vicissitudes de la guerre et de la paix ?

A. Les puissants corps de la Marine : les officiers de Marine et les ingénieurs du génie maritime

1. Le renouvellement sociologique relatif

a. La modification sociologique progressive du corps des officiers de Marine

Globalement, les évolutions sociologiques que connut le corps des officiers de Marine au début du XX^e siècle furent confirmées après guerre. Leur sens allait globalement dans la perte de spécificité et le rapprochement avec le reste des élites françaises, bien qu'il faille nuancer le sens de ces évolutions. Le profil des officiers qui avaient la main haute sur les constructions navales ne fut modifié notablement qu'après le milieu des années 1920, lorsque tous les vice-amiraux de la première guerre mondiale quittèrent le service. Les données prosopographiques relatives à ces décideurs en matière de constructions navales (Conseil Supérieur de la Marine, Comité Technique, chefs d'état-major) permettent de le saisir avec plus de clarté.

Avant 1927, ils étaient 47% à être originaires d'un département côtier et 25% à avoir vu le jour dans ou à quelques encablures d'un port-arsenal. Après 1927, la première donnée ne se modifia que très peu, avec 51%, mais la seconde diminua assez, avec seulement 15% de ces hommes qui vinrent au monde dans un arsenal. Ceci montrait, donc, que les nouveaux chefs de la Marine n'étaient plus tant le fruit de la reproduction sociale, jadis très répandue, mais plutôt les enfants de la petite bourgeoisie de la France côtière qui choisissait la carrière d'officier de

Marine pour des raisons de goût personnel. Les autres données ne faisaient que confirmer la disparition progressive de ce qui faisait la cohésion du « monde marin ». La proportion de ces officiers qui avaient un réseau familial baissa de 63% à 41%, démontrant que les fils des officiers s'étaient désormais détournés, pour la majorité d'entre eux, de la profession de leurs pères et qu'ils ne prenaient plus, aussi souvent, pour femmes, ni les sœurs ni les filles de leurs camarades. Contrairement aux officiers de l'armée, ceux de la Marine essuyèrent des pertes numériques relativement faibles, avec quelques 170 tombés au combat¹. Cependant, les deux naufrages du *Bouvet* aux Dardanelles et du *Léon-Gambetta* firent périr de jeunes officiers qui devaient reproduire leur corps à l'identique dont le capitaine de vaisseau Rageot de la Touche, le capitaine de frégate Cosmao-Dumanoir, le lieutenant de vaisseau Saisset ou l'aspirant d'Aymar de Chateaurenard², le lieutenant de vaisseau François Puech (fils du vice-amiral Louis Puech) et l'enseigne de vaisseau Amet³.

Il ressort également sur les 42 vice-amiraux qui siégèrent au Conseil Supérieur de la Marine, que 17 n'avaient aucun lien autre que professionnel avec l'institution maritime. Il s'agissait des vice-amiraux Georges Varney⁴, Henri Salaün⁵, directeur général de la guerre sous-marine durant la guerre⁶ puis chef d'état-major en 1920 et en 1925-1927 ; Charles Dumesnil, Jules Docteur, Maxime Le Vavasseur, Jules Hallier, Jacques Vindry, Ernest Chauvin, Georges Robert, Louis Dubois, Octave-Benjamin Herr, Eugène Morris, Charles-Jérôme Drujon, Georges Mouget, le comte Jean de Laborde, Raoul Castex et Jean Esteva. Chez les exécutants, en matière de constructions navales, le constat était du même ordre. Parmi les préfets maritimes et les majors généraux des arsenaux, on trouvait des hommes comme le contre-amiral Alfred de la Taste⁷ qui descendait d'une lignée d'avocats, de notaires et de receveurs ou le capitaine de vaisseau Ernest Chauvin, nommé major général de la Marine à Cherbourg en 1922, fils d'un aubergiste.

Comme avant guerre, les ingénieurs du génie maritime et ceux de l'artillerie navale étaient d'origine sociale, en général, plus diversifiée que les officiers de marine. Ils ne firent qu'accentuer la trajectoire prise par les officiers. Beaucoup d'entre eux venaient de familles qui

¹ Georges Clerc-Rampal, *op. cit.*, p205. Elle a perdu 1 contre-amiral, 6 capitaines de vaisseau, 14 capitaines de frégate, 100 lieutenants de vaisseau, 145 enseignes de vaisseau et 11 aspirants.

² Commandant Emile Vedel, *Nos marins à la guerre (sur mer et sur terre)*. 1916, p299. Annexe A. État-major du *Bouvet* coulé aux Dardanelles.

³ *Id.*, p300. Annexe B. État-major du *Léon-Gambetta*.

⁴ SHD 1BB 8 41. Procès verbal de la Séance du conseil supérieur de la Marine du 15 octobre 1920.

⁵ SHD 1BB 8 41. Procès verbal de la séance du 13 mars 1920 du conseil supérieur de la Marine.

⁶ J.O.R.F/L – D du 12 août 1917. Décrets du 11 août 1917.

⁷ J.O.R.F/L – D du 13 août 1917. Décret du 12 octobre 1917. Nommé major général de la Marine à Toulon.

n'avaient aucun lien avec la Marine, tels Just-Lucien Maurice, directeur central des constructions navales en 1920¹ ; Robert Lelong, directeur central des constructions navales en 1925² ; Paul-Victor Lejeune, directeur central des constructions navales en 1927³ ; Pierre Wetzel, sous-directeur à la direction centrale des constructions navales⁴ ou Marc Salmon-Legagneur qui était au Service technique des constructions navales en 1930⁵ et qui était le fils d'un avocat et dont la fratrie était constituée, exclusivement, d'ingénieurs civils ou de scientifiques. Même les directeurs des constructions navales des arsenaux et les directeurs des établissements de la marine étaient concernés par le phénomène. L'ingénieur d'artillerie de marine Alexis Vuillard qui était directeur d'artillerie navale à Lorient⁶ venait d'une famille d'artiste peintres sans lien avec la Marine, tout comme celle de l'ingénieur d'artillerie de navale, Léon Patard qui était directeur d'artillerie navale à Lorient et membre de la Commission de Gâvres⁷. L'ingénieur d'artillerie navale Louis Barrachin, directeur central de l'artillerie navale en 1934⁸, n'avait pas non plus de liens avec la Marine, tout comme l'ingénieur général d'artillerie navale Israël Crémieux, directeur central de l'artillerie navale en 1925⁹, en 1927¹⁰ et en 1929¹¹. L'ingénieur de l'artillerie navale, François Brantut, chef de la Section technique de l'artillerie navale en 1926, membre du Comité technique de la marine et de la Commission permanente des essais des bâtiments de la flotte était le fils d'un agriculteur¹².

C'est encore parmi les ingénieurs que l'on trouvait un bon nombre de non catholiques, comme l'ingénieur du génie maritime protestant Jacques Mellon¹³. Plusieurs juifs se trouvaient dans ces deux corps d'ingénieurs, tels l'ingénieur de l'artillerie navale Jules Goldsmidt, inspecteur des fabrications de l'artillerie navale à Paris à partir de 1920¹⁴ et Israël Crémieux¹⁵, directeur de l'artillerie entre 1923 et 1932 et les ingénieurs du génie maritime Gilbert Cahen¹⁶,

¹ J.O.R.F/L – D du 24 juin 1920. 2^{ème} séance de la Chambre des députés du 23 juin 1920.

² J.O.R.F/L – D du 1er avril 1925. Séance du Sénat du 31 mars 1925.

³ J.O.R.F/L – D du 21 décembre 1927. Séance du 20 décembre 1927.

⁴ J.O.R.F/L – D du 24 octobre 1933. Décret du 21 octobre 1933, Nomination à partir du 15 novembre 1933.

⁵ J.O.R.F/L – D du 25 mars 1930. Décision du 22 mars 1930. Nomination.

⁶ J.O.R.F/L – D du 20 septembre 1923. Décision ministérielle du 18 septembre 1923.

⁷ J.O.R.F/L – D du 20 septembre 1923. Décision ministérielle du 18 septembre 1923.

⁸ J.O.R.F/L – D du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934.

⁹ J.O.R.F/L – D du 1er avril 1925. Séance du Sénat du 31 mars 1925.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 21 décembre 1927. Séance du 20 décembre 1927.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 30 décembre 1929. Séance du Sénat du 29 décembre 1929.

¹² J.O.R.F/L – D du 15 juillet 1926. Décision du ministre du 7 juillet 1926.

¹³ J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1919. Le tableau d'avancement des officiers du génie maritime. Par ailleurs, son frère aîné, Henri Mellon était marié à une fille d'une des plus grandes familles protestante française, Jacqueline Frida de Dietrich qui était administratrice de la société familiale.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 15 septembre 1920. Décision du ministre du 14 septembre 1920.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 14 janvier 1929.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 14 octobre 1926.

A. Sée¹, David de Majo², chef du service de surveillance de la circonscription de Paris durant la guerre et Paul Stiffel³, membre depuis 1922 puis sous-directeur de la Section Technique des constructions navales en 1934-1935, aux services de l'inspection générale des constructions navales depuis 1939⁴ et, depuis le 1^{er} janvier 1932, membre de la Commission supérieure d'études et expériences chimiques et de protection contre les gaz de combat. On trouvait aussi certains de leurs coreligionnaires dans les grands conseils du ministère comme l'ingénieur de l'artillerie navale Léon Mayer, membre du Comité Technique entre 1928 et 1932, l'ingénieur du génie maritime Victor Andrade, également, membre du Comité Technique en 1932 et chef du service de surveillance de la circonscription de Paris entre 1933 et 1935 et de Nantes en 1940 et l'ingénieur du génie maritime Haarbleicher, membre en 1917 de la Commission mixte consultative pour les questions ouvrières.

Le mouvement de désenclavement du corps des officiers généraux se fit en même temps qu'un autre, bien plus net. En recrutant principalement dans la petite bourgeoisie, ces officiers perdirent tout lien avec le personnel politique parlementaire ou gouvernemental et avec les fournisseurs de la Marine. Alors que les proportions de ceux qui avaient des rapports avec ces deux milieux, avant 1927, étaient de 14 %, après cette date, elle passa en dessous de 1% pour chacun d'entre eux. Les liens familiaux traditionnels qu'avaient les officiers de Marine et les parlementaires conservateurs étaient définitivement rompus. C'était là une révolution de la plus grande importance car, par ce fait, les officiers n'avaient tout bonnement plus de défenseurs attitrés dans les Chambres.

¹ J.O.R.F/L – D du 23 juillet 1932.

² J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1919. Le tableau d'avancement des officiers du génie maritime.

³ G. de Lafont de Savines, *op. cit.*, p296.

L'Univers israélite. Journal des principes conservateurs du judaïsme. 22 octobre 1915. Il habitait 73, rue de Martyres dans le 18^e arrondissement.

⁴ J.O.R.F/L – D du 24 septembre 1939. Décision du ministre du 17 septembre 1939.

Tableau n°43. Origine sociale et géographie des officiers de marine chargés des constructions navales entre 1914 et 1939 (CSM, Comité Technique, Chefs d'états-majors)¹

	Avant 1927 (49)	Après 1927 (58)
Origine côtière	47%	51%
Naissance dans une ville-arsenal	25%	15%
Nobles	12%	10%
Réseau familial dans la Marine	63%	41%
En lien avec les hommes politiques	14%	0,01%
En lien avec les fournisseurs de la Marine	14%	0,5%

Globalement, le concept de *circulation des élites*², cher à Vilfredo Pareto, semblait bien correspondre à la réalité du corps des officiers de Marine. Entre 15 et 20 % des chefs chargés des constructions navales, jadis issus de la noblesse, nés dans un arsenal et/ou issus de familles d'officiers de Marine furent remplacés par des fils de la petite bourgeoisie provinciale, qui « s'infiltrèrent » dans le corps pour le régénérer³. Bref, les hauts officiers de la Marine semblaient de plus en plus compatibles avec le régime républicain et son esprit, ce qui devait en toute logique faciliter leur collaboration avec les cadres politiques de ce bord, dans le domaine des constructions navales. Cependant, il faut nuancer ces évolutions car bien que vraies, elles n'en demeuraient pas moins limitées.

b. La survivance des modèles sociologiques anciens

Nous le vîmes dans les statistiques, les liens familiaux dans la Marine, bien que diminués, étaient toujours importants. Ils devinrent légèrement minoritaires mais continuèrent d'exister. Si les grandes dynasties de marins se firent plus rares, les liens familiaux étaient maintenus grâce à la politique matrimoniale de certains nouveaux venus dans la Marine qui, restés assez conservateurs dans leurs mœurs, épousaient des femmes issues de leur nouvelle corporation ou poussaient leur fils à choisir le même métier qu'eux. Par exemple, l'amiral Auphan qui n'avait pas de famille proche dans la Marine épousa la belle-sœur de son camarade de promotion et

¹ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1882, Paris, 1914 à 1939, Berger-Levrault/Imprimerie nationale.

² Vilfredo Pareto, *Les systèmes socialistes : cours professé à l'université de Lausanne*, Tome I, 1902, V. Giard & E. Brière, Paris, p9-10.

³ Vilfredo Pareto, *Traité de sociologie générale*, Volume I. 1917, Librairie Payot & Cie, Paris, p148.

ami, le lieutenant de vaisseau Levesque, chez qui il la rencontra¹. A côté de cela, il subsistait toujours des familles marines par atavisme. Encore pour l'exemple, l'officier de marine Raymond Dequet choisit cette voie professionnelle car, dès l'enfance, il fut influencé par sa mère qui lui suggéra de suivre la même carrière que les deux cousins de cette dernière, le capitaine de vaisseau Jean de Lanlay et le lieutenant de vaisseau Alain de Kermadec². Par conséquent, sur les 42 vice-amiraux qui siégèrent au Conseil Supérieur de la Marine, 29 avaient des liens familiaux dans la Marine.

Le vice-amiral Pivet³, fils d'un cordonnier sans lien avec la Marine, maria sa fille à l'amiral André Marquis. Les deux sœurs du vice-amiral Schwerer⁴ épousèrent des officiers de marine, le lieutenant de vaisseau Léon Couturier et le capitaine de vaisseau Adrien Le Troter. L'amiral Darlan vit sa sœur Hélène Darlan se marier avec le contre-amiral Jules Keraudren, issu d'une famille d'officiers de Marine et membre du Comité technique en 1914. Paul Chocheprat épousa la fille du vice-amiral Amédée Conte et petite-fille du vice-amiral et sénateur baron Louis du Bourdieu. Le vice-amiral Maurice Grasset, chef d'état major de 1921 à 1924 était le fils du contre-amiral Fernand Grasset. Le vice-amiral Durand-Viel maria sa fille à l'enseigne de vaisseau Jean Rousseau⁵. Le vice-amiral Camille Cambon, membre de l'état-major en 1927 et 1937, secrétaire du Conseil supérieur de la Marine en 1925, membre en 1925-1926 puis président du Comité technique en 1936, était le père du capitaine de frégate Bernard Cambon. Jean Merveilleux du Vignaux⁶, né en Vendée et président de l'Union catholique diocésaine de la Vendée était le père du capitaine de frégate Paul Merveilleux du Vignaux et beau-frère de la fille de l'amiral et ministre de la Marine De Montaignac. En 1932, le contre-amiral Paul Nivet a été désigné pour exercer les fonctions d'inspecteur des fabrications de guerre à la mobilisation⁷. Il était président du Comité technique en 1933. Son fils, Paul Nivet-Doumer, qui prit ce nom après avoir épousé la petite-fille du président de la République Doumer, devint officier de Marine. En 1925, le contre-amiral Victor Mottez, nommé inspecteur général des fabrications de guerre de la marine à la mobilisation⁸ était membre du Comité

¹ Amiral Auphan, *op. cit.*, p112.

² Raymond Dequet, *Où était l'honneur ? Un marin se souvient des années de guerre (1939–1945)*, 2007, Guénégaud, Paris, p10-11.

³ J.O.R.F/L – D du 15 novembre 1915. Décrets du 9 novembre 1915. Nommé commandant en chef, préfet du premier arrondissement maritime à Brest. Il maria sa fille au vice-amiral André Marquis.

⁴ SHD 1BB 8 41. Procès verbal de la séance du 13 mars 1920 du conseil supérieur de la Marine. Il était le fils du capitaine de frégate Antoine Barthélémy Schwerer (1822-1876).

⁵ *La Vie Bordelaise. 1er janvier 1923*, p2.

⁶ SHD 1BB 8 41. Procès verbal de la Séance du conseil supérieur de la Marine du 15 octobre 1920.

⁷ J.O.R.F/L – D du 10 août 1932. Arrêté ministériel en date du 7 août 1932.

⁸ J.O.R.F/L – D du 11 novembre 1925. Décision du ministre du 10 novembre 1925.

technique en 1926 et membre de l'état-major en 1920-1921. Il épousa la fille de l'ingénieur du génie maritime Raphael Dupré qui avait été membre du Conseil des travaux, directeur de l'établissement de Guérigny, membre de la Commission de Gâvres et chef de la circonscription de la surveillance des travaux à Nantes. Les vice-amiraux qui étaient dans le même cas de figure étaient Ronarc'h¹, Pierre Le Bris², nommé membre du Conseil supérieur de la Marine et inspecteur général permanent du matériel et des arsenaux en 1917³, ainsi que tous les membres du Conseil Supérieur avaient des liens familiaux dans la Marine : Lucien Lacaze⁴, Jean Amet⁵, Charles Charlier⁶, Jean Ratyé⁷, Albert Rouyer⁸, Louis Jaurès⁹, Paul-Amable Jehenne¹⁰, Louis-Hippolyte Violette¹¹, Henri Frochot¹², Louis Pirot¹³, René Juge¹⁴, Jean Abrial¹⁵ et Léon Devin¹⁶, désigné chef de la section d'études des armements navals à l'état-major général¹⁷ en 1933, vice-président du Comité Technique en 1936 et préfet maritime de Brest en 1936-1938.

Il subsistait même encore, des réseaux familiaux complexes. Le capitaine de vaisseau baron Georges Didelot, membre du Comité technique en 1923-1924, était le fils du vice-amiral Octave Didelot et le frère du vice-amiral Charles Didelot. Il maria sa fille au capitaine de vaisseau Armand Cavelier de Cuverville, fils du vice-amiral Jules. Le contre-amiral Alexandre

¹ SHD BB8 2424 21. Secret. PV de la séance du 7 juillet 1919 de la section permanente du conseil supérieur de la Marine. Son neveu était le vice-amiral Pierre-Jean Ronarc'h (1892-1960).

² Michel Léauté, *Chroniques de Saint-Guen et alentours*. 2017, Michel Léauté, Longuenée-en-Anjou, p110. Il était le petit-neveu du vice-amiral Cachner (1797-1869).

³ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1917. Décret du 7 novembre 1917.

⁴ SHD 1BB 8 41. Procès verbal de la séance du 13 mars 1920 du conseil supérieur de la Marine. Son père était médecin et sa mère était la petite-fille du lieutenant de vaisseau André Lory des Landes.

⁵ SHD 1BB 8 41. Procès verbal de la séance du 13 mars 1920 du conseil supérieur de la Marine. Il était le fils de l'enseigne de vaisseau Joseph Achille Amet (1832-1862). Il épousa sa cousine éloignée, en 1891, Louise Amet, nièce du vice-amiral Charles Amet (1824-1902), ancien préfet maritime de Lorient.

⁶ Sa fille, Elise Charlier, épousa, Samuel Pierre-Loti Viaud (1889-1969), fils de Pierre Loti. Les témoins de mariage étaient le président de la République Raymond Poincaré et le vice-amiral Lucien Lacaze.

⁷ Il avait pour frères le lieutenant de vaisseau Charles Etienne Ernest Ratyé (1851-1926). Le vice-amiral épousa Léonie Vincenot (1878-1971), fille du capitaine de frégate Auguste Louis Jean Vincenot (1841-1892).

⁸ *Ouest-France*. 4 avril 1940. Il était le père du contre-amiral Pierre Rouyer (1889-1973). Le fils de ce dernier, l'enseigne de vaisseau Jean Rouyer, épousa en 1940, Jeanne Adam, petite-fille du contre-amiral Adam et fille capitaine de frégate Adam.

⁹ Frère de Jean Jaurès, et donc cousin de l'amiral Jaures.

¹⁰ Son grand-père était le contre-amiral Aimable Constant Jehenne (1799-1863), et son père était le lieutenant de vaisseau Paul Auguste François Jehenne (1830-1892). Lui-même, épousa en 1896, la fille du vice-amiral Pierre Ménard (1837-1902).

¹¹ Son fils, Jean Robert Violette (1903-1957) était capitaine de frégate.

¹² Il épousa, en 1905, la fille du vice-amiral Lucien Joseph Berryer (1850-1927) qui lui donna quatre enfants dont Magdelaine Mathilde Frochot (1909-2002) qui épousa en 1930, le lieutenant de vaisseau Benoit Lejay (1905-1941) (fils du contre-amiral Gustave Lejay (1862-1944)).

¹³ Son fils Robert Pirot (1902-1979) était médecin général de marine.

¹⁴ Son père était le capitaine de vaisseau Pierre Romain Juge (1834-1914).

¹⁵ Il eut pour enfant le capitaine de vaisseau (Marie Joseph) Loïc Abrial (1910-1998) ; et Colette Abrial (1909-2005) qui épousa le capitaine de frégate Jean Marie Raoul de Buretel de Chassey (1906-1977).

¹⁶ Il était le père du capitaine de corvette Jean Charles Georges Devin (1920-1971).

¹⁷ J.O.R.F/L – D du 29 janvier 1933. Décision du ministre du 20 janvier 1933.

Laugier¹, membre du Conseil Supérieur de la Marine né dans le Var, était fils de l'ingénieur mécanicien de la Marine Pierre Laugier et père du médecin de la marine, Joseph Laugier. Gaston Grandclément était le fils du lieutenant-colonel de l'infanterie de Marine, Louis Stéphen Grandclément, et père du vice-amiral André Grandclément. Le vice-amiral Louis Fatou, membre du Conseil supérieur de la Marine de 1927 à 1929 et président du Comité technique en 1927-1928, préfet maritime de Brest en 1922-1923 faisait partie d'une nombreuse famille de marins. Il était le fils du capitaine de frégate Prosper Fatou et le père du capitaine de vaisseau Robert Fatou. Il était également petit-fils d'un pharmacien de marine Jean-Baptiste-Ambroise Fatou, neveu du capitaine de frégate Emile-Auguste Fatou, cousin du capitaine de vaisseau Alfred Fatou et grand-oncle du commissaire général Louis Fatou, du capitaine de frégate François Fatou et du vice-amiral d'escadre Alain Fatou. Le vice-amiral Louis Fatou épousa la fille du contre-amiral Henri d'Abel de Libran. Sa sœur épousa le capitaine de vaisseau Félix Jan de Lagillardaie. De son côté, l'amiral Ferdinand de Bon, chef de la mission navale française pour la conférence de Washington était le fils du commissaire général de la marine. Sa mère, Marguerite Hoël avait eu, d'un premier lit avec le sous-commissaire de marine, un fils, le capitaine de vaisseau Camille Raffenel qui était, donc, le demi-frère du vice-amiral. Le vice-amiral avait épousé Magdeleine Zédé, (fille du vice-amiral Hippolyte Zédé), qui lui donna comme fils l'officier de marine Jacques de Bon. Les amiraux Albert de Gueydon² et Bréart de Boisanger³ venaient aussi de véritables clans maritimes.

Chez les exécutants, on trouvait aussi toujours ces marins classiques. Le vice-amiral Eugène Barthès⁴, préfet maritime de Cherbourg en 1921-1922, né à Brest, était le frère du capitaine de vaisseau Prosper Barthès et du capitaine de frégate Emile Barthès. Ce dernier épousa la fille du commissaire de la Marine Georges Fournier et était le père du contre-amiral Emile-Georges Barthès, grand-père du contre-amiral Michel Barthès et de l'enseigne de

¹ J.O.R.F/L – D du 17 novembre 1920. Décret du 15 novembre 1920. Il est nommé commandant de la Marine en Algérie.

² Il était le fils du vice-amiral comte de Gueydon. Il était également le frère du commissaire de la marine Henri Louis Edouard de Gueydon (1854-1907), et de Marie Louise Jeanne Gabrielle de Gueydon (1845-1922) qui épousa le contre-amiral Auguste Eleonor Marie de Penfentenyo de Kervéréguen (1837-1906) (frère du capitaine de vaisseau Henri (1870-1961), du général de brigade Charles Marie Jehan (1872-1920), du jésuite Louis (1873-1960) et du vice-amiral d'escadre Hervé de Penfentenyo de Kervéréguen).

³ Il venait d'une famille de marins. Il était le fils du lieutenant de vaisseau Adrien Charles Marie Bréart de Boisanger (1839-1907). Il est le père du capitaine de corvette Thomy Marie Jean dit Yann Bréart de Boisanger (1902-1941) qui épousa, en 1932, une cousine, Yvonne Bréart de Boisanger (1909-2009). Le vice-amiral avait deux petits-fils officiers de marine, le contre-amiral Pierre (Marie-Clément) Bréart de Boisanger (1932-2007) et le capitaine de vaisseau Bertrans Marie Michel Bréart de Boisanger (1936- ?) Le vice-amiral épousa, en 1900, Françoise Marie Thérèse Pinczon du Sel.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 juin 1922. Décret du 19 juin 1922. Il est nommé commandant en chef des frontières maritimes de la Manche.

vaisseau Georges Barthès. Il était également le beau-père du capitaine de corvette Philippe de Groulard. Tous étaient très catholiques. Le vice-amiral Alexandre Lanxade, préfet maritime de Toulon entre 1924 et 1926, et avant cela en poste à l'état-major, était le père du capitaine de frégate Pierre Lanxade (qui épousa la fille du capitaine de vaisseau Pierre Farret), et grand-père de l'amiral Jacques Lanxade. Le major général de la Marine à Lorient, d'ailleurs natif de la ville, Pierre Delzons¹, était le fils d'un commissaire de la marine. Le vice-amiral Maxime Bouis, major général à Toulon², épousa la fille du lieutenant de vaisseau Albert Fauré de Lalène-Laprade qui lui donna pour fils le capitaine de corvette, René Bouis³. Le contre-amiral Charles Estienne, nommé major général de la Marine à Rochefort en 1919⁴ et de Brest en 1920⁵, se maria avec la fille du médecin de la Edouard Moisson qui lui donna pour fils le capitaine de vaisseau Jean Estienne qui engendra le contre-amiral Jean-Charles Estienne. Le contre-amiral Darrieus, nommé major général de la Marine à Cherbourg en 1915⁶, était le père du capitaine de vaisseau Paul Darrieus et grand-père du vice-amiral Henri Darrieus. Le contre-amiral baron Louis Exelmans, nommé major général de la Marine à Cherbourg en 1920⁷, était le fils du vice-amiral Maurice Exelmans, père du lieutenant de vaisseau Gabriel Exelmans et gendre du contre-amiral Auguste de Penfentenyo de Kervéreguin. Le contre-amiral Henri-Victor Barbin, nommé major-général de la marine à Lorient⁸, venait d'une famille de marin, frère du capitaine de frégate Edouard Barbin et père de l'enseigne de vaisseau Paul-Georges-Marie Barbin, mort en 1917, coulé par une mine turque. Le contre-amiral Louis Sagot-Duvaroux, nommé major général de la Marine à Toulon en 1916⁹ puis préfet maritime en 1919¹⁰ et 1922¹¹, était le fils du commissaire de la Marine Louis-Gustave Sagot-Duvaroux, petit-fils du capitaine de vaisseau Louis-Achille Sagot-Duvaroux (frère jumeau du commissaire de la marine Charles Sagot-Duvaroux et frère du lieutenant de vaisseau Constant Sagot-Duvaroux). Le contre-amiral Louis Laporte, nommé major général de la Marine à Lorient en 1916¹², était le fils du capitaine de vaisseau Floréand Laporte, frère de l'ingénieur hydrographe

¹ J.O.R.F/L – D du 6 juin 1919. Décrets du 3 juin 1919.

² J.O.R.F/L – D du 21 mars 1930. Décrets du 20 mars 1930. Il est nommé major général à Toulon.

³ *Ouest-France*. 16 mai 1935.

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 septembre 1919. Décret du 4 septembre 1919.

⁵ J.O.R.F/L – D du 20 juin 1922. Décret du 19 juin 1922.

⁶ J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1915. Décret du 28 octobre 1915.

⁷ J.O.R.F/L – D du 12 mai 1920. Décret du 9 mai 1920.

⁸ J.O.R.F/L – D du 5 décembre 1915. Décret du 3 décembre 1915.

⁹ J.O.R.F/L – D du 19 mars 1916. Décret du 18 mars 1916.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 20 mai 1919. Décret du 18 mai 1919.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 20 juin 1922. Décret du 19 juin 1922.

¹² J.O.R.F/L – D du 26 juin 1916. Décret du 24 juin 1916.

et membre de la Commission de Gâvres au 1^{er} janvier 1918, Florian Laporte, et père du commissaire de la marine Louis Laporte et de l'enseigne de vaisseau Pierre Florian Laporte¹.

Le capitaine de corvette Jean Vivielle, commandant du centre et de l'ensemble des sous-marins en essai et en réparation à Cherbourg en 1917², lui, était le fils du contre-amiral Sylvestre. Le directeur central de l'artillerie navale en 1915, le contre-amiral Paul-Albert de Gueydon³ était fils du vice-amiral comte Paul-Albert de Gueydon, frère du commissaire de la Marine Henri-Louis de Gueydon et sa sœur épousa le contre-amiral Auguste de Penfentenyo de Kervéreguin. Le directeur central de l'artillerie navale en 1915, l'ingénieur de l'artillerie navale Georges Teillard d'Eyry⁴ avait épousé la fille du capitaine de frégate comte Henry de Burgues de Missiessy. Le directeur central de l'artillerie navale en 1916, le vice-amiral Moreau⁵ épousa, en 1883, la fille du contre-amiral Charles Meyer qui lui donna pour fils le vice-amiral d'escadre Jacques Moreau.

Pareil phénomène s'observait chez les directeurs centraux des constructions navales et chez ceux de l'artillerie navale. Une bonne partie d'entre eux avait toujours des profils sociologiques classiques. Charles Doyère, directeur des constructions navales de 1917⁶ à 1922, chef de la Section technique durant toute la guerre, membre du Comité technique en 1921-1922, de la Commission d'examen des inventions intéressants les armées de terre et de mer de 1919 à 1921, épousa la fille du commissaire de la Marine, Charles-Louis-Henri de Mornard. La sœur de Georges Schweitzer⁷, qui était en poste à Guérigny entre 1917 et 1919, sous-directeur de l'établissement d'Indret en 1925 et chef du service de surveillance à Lyon, avait épousé l'enseigne de vaisseau Jean-Baptiste Sartre et, en secondes noces, l'ingénieur du génie maritime Joseph Mancy. Antoine Delacour⁸, chef du service de surveillance de Saint-Nazaire, en 1914-1915 vit son fils Jacques embrasser la même carrière que lui. Il arriva la même chose à Gaston Laucou⁹, sous-directeur central des constructions navales, entre 1929 et 1933, et directeur des Constructions navales de Lorient, entre 1937 et 1939. Son fils René entra aussi dans la Marine, non comme ingénieur, mais comme officier de marine. Louis-Henri Bosquillon

¹ *Le Nouvelliste du Morbihan*. 1^{er} février 1940.

² J.O.R.F/L – D du 18 août 1917. Décret du 15 août 1917.

³ J.O.R.F/L – D du 14 février 1915.

⁴ J.O.R.F/L – D du 14 février 1915. Décret du 13 février 1915.

⁵ J.O.R.F/L – D du 8 octobre 1916. Décret du 6 octobre 1916.

⁶ J.O.R.F/L – D du 6 juin 1917. Nomination par le décret du 3 juin 1917.

⁷ J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1919. Le tableau d'avancement des officiers du génie maritime.

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

de Frescheville¹, directeur des Constructions navales de Cherbourg durant toute la guerre et sous-directeur de la Section technique des constructions navales en 1939-1940 dont il avait été simple ingénieur entre 1923 et 1932, était le fils de l'ingénieur du génie maritime Henri Bosquillon de Frescheville, et cousin d'un capitaine de vaisseau.

L'appartenance à la noblesse qui fut un des traits fondamentaux de la Marine conservatrice et qui s'était déjà estompée énormément avant la guerre se stabilisa dans les années 1920-1930. Chez les décideurs en constructions navales, la proportion de nobles ne diminua que légèrement, régressant de 12% à 10%, de part et d'autre de l'année 1927. Il semblerait que ce fut, là, un niveau stable qu'on trouvait même chez les jeunes officiers. Bien que leur proportion ait fortement diminué parmi les marins, les fils de nobles se présentaient encore en assez bon nombre à l'École navale. Parmi les aspirants de la Marine sortis de l'École navale au 1^{er} novembre 1916, il y avait extrêmement peu de nobles, seulement 5 sur 136 aspirants². Leur proportion passa à moins de 10% en 1918³, avec la fratrie des bretons Paul et André de Lesquen du Plessis Casso, fils du lieutenant de vaisseau Constant de Lesquen du Plessis Casso. Elle remonta à 18% en 1921⁴, avec encore un Lesquen du Plessis Casso, Jacques, qui était le neveu de Constant et le fils du capitaine de frégate Léopold de Lesquen du Plessis Casso. On y trouvait aussi des nobles aux noms fameux dans la Marine, comme Albert de Dompierre d'Hornoy, Raoul de Secondat de Montesquieu et Frédéric Bernard de Saint-Affrique. Ainsi, dans les années 1920-1930, chez ces jeunes officiers de l'École navale, la proportion de nobles fluctua entre des minimums de 5%⁵ et des maximums de 26%⁶, mais le plus clair du temps, elle avoisinait les 10-12%⁷.

Malgré l'hécatombe que fut la guerre pour certaines familles nobles d'officiers, ils avaient encore assez de fils à envoyer à la Marine, tels les Bès de Berc⁸, Lévis-Mirepoix⁹, les Burin des Roziers¹⁰, Kersauson¹, Pinczon du Sel², Rafélis de Broves³, les Ruffi de Pontevèz-

¹ *Ibid.*

² J.O.R.F/L – D du 23 octobre 1916.

³ J.O.R.F/L – D du 15 avril 1918. Sur les 149, il n'y a que 11 nobles.

⁴ J.O.R.F/L – D du 4 septembre 1921.

⁵ J.O.R.F/L – D du 4 septembre 1924. 4 sur 75 élèves.

⁶ J.O.R.F/L – D du 22 novembre 1929. Parmi 11 nobles sur 42 promus au grade d'enseigne de vaisseau.

⁷ J.O.R.F/L – D du 20 septembre 1933. 10 nobles sur 81 aspirants.

⁸ J.O.R.F/L – D du 21 septembre 1930. Liste des aspirants de la marine, élèves de l'école navale. Bernard-Marie-Joseph-Maurice Bès de Berc.

Henri Coston, *op. cit.*, p64-65. Famille Bes de Berc.

⁹ J.O.R.F/L – D du 21 septembre 1930. Liste des aspirants de la marine, élèves de l'école navale. Charles-Henri-Constantin-Marie-Joseph-Ghislain de Levis Mirepoix.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 12 juillet 1929. Candidats pour intégrer l'École navale.

Gévaudan⁴, les Brown de Colstoun⁵ et les Bouvet de La Maisonneuve⁶. On trouvait encore des officiers issus des familles nobles, les plus conservatrices qui soient, comme l'ingénieur du génie maritime Léonce Coquebert de Neuville⁷ ; le contre-amiral Guillaume d'Adhémar de Cransac⁸, membre du Comité Technique et secrétaire du Conseil Supérieur de la Marine en 1922 ; le lieutenant de vaisseau Pierre Massias-Jurien de la Gravière⁹ ; le contre-amiral Raymond Gaudin de Villaine¹⁰ ; l'enseigne de vaisseau Jean de Galard-Brasac de Béarn¹¹ ; le capitaine de vaisseau Charles de Champeaux La Boulaye¹², membre de l'état major en 1914-1915 ; les Roger Viénot de Vaublanc¹³ ; Pinczon du Sel¹⁴ ; Levis-Mirepoix¹⁵ ; le capitaine de frégate Maximilien de Rocquefeuil¹⁶ ; l'enseigne de vaisseau Jules-Marie Cavelier de Cuverville¹⁷ ; le contre-amiral Robert de Marguerye¹⁸ ; le lieutenant de vaisseau Jean du Plessis

¹ J.O.R.F/L – D du 21 septembre 1930. Liste des aspirants de la marine, élèves de l'école navale. François-Olivier-Marie de Kersauson.

² J.O.R.F/L – D du 8 juillet 1933. Candidats admissibles au concours de l'École navale. J.-M.-H.-P. Pinczon du Sel.

³ J.O.R.F/L – D du 2 septembre 1931. Jean-Joseph-Gabriel-Marie Rafélis de Broves.

⁴ J.O.R.F/L – D du 2 septembre 1931. Antoine-Raymond-Jules-Marie Ruffi de Pontevèz-Gévaudan.

⁵ J.O.R.F/L – D du 11 juillet 1937. Décision du 9 juillet 1937. Elèves qui ont été admis au concours de l'école navale. P.-D.-H. Brown de Colstoun.

⁶ J.O.R.F/L – D du 2 octobre 1938. Enseigne de vaisseau Robert-Marie-Jehan-Henry Bouvet de La Maisonneuve.

⁷ J.O.R.F/L – D du 8 mai 1916. M. de Saint-Allais. Nobiliaire universel de France ou recueil des généalogies historiques des maisons nobles de ce royaume. Tome Treizième. Paris, 1818, p139.

⁸ Il était noble et épousa une d'Aragon aussi descendante des Nassau (petite fille du secrétaire de Thiers et député), et ses deux fils devinrent officiers de marine, Charles et Victor d'Adhemar de Cransac.

⁹ J.O.R.F/L – D du 12 juillet 1917. Il était le fils du capitaine de vaisseau Henri Massias-Jurien de la Gravière dont le grand-père maternelle était le vice-amiral Edmond Jurien de la Gravière dont il accola le nom à celui de son père, le baron Massias.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 11 avril 1916. Il venait d'une famille noble du XVI^e siècle. Il était le fils du général Auguste Camille Gaudin de Villaine, neveu du parlementaire de la Manche, Adrien Gaudin de Villaine ; et tous descendaient d'un officier d'un seigneur et officier qui rejoignit l'Armée catholique et royale de Normandie.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 11 avril 1916. Il descendait d'une famille de noblesse chevaleresque du XI^e siècle très marquée par le légitimiste et l'ultramontanisme.

¹² J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1917. Décret du 15 décembre 1917. Il est nommé commandant du front de mer à Bizerte. Il venait d'une famille chevaleresque du XV^e siècle.

¹³ J.O.R.F/L – D du 31 août 1921. Il venait d'une famille de noblesse de robe du XVII^e siècle qui compta des Emigrés mais aussi des ralliés à l'Empire.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 31 août 1921. Il venait d'une famille de noblesse chevaleresque bretonne du XV^e siècle.

¹⁵ SHD 1DD7 20. Descendant d'une famille chevaleresque du XII^e siècle.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 25 novembre 1915. Décrets du 23 novembre 1915. Il est nommé attaché naval auprès de la légation de France à Athènes. Il descendait d'une famille noble chevaleresque du XIV^e siècle.

¹⁷ J.O.R.F/L – D du 29 juin 1917. Il descendait d'une famille noble chevaleresque du XIV^e siècle. Fils du vice-amiral Jules Cavelier de Cuverville. Il était donc frère du capitaine de frégate Armand Cavelier de Cuverville (1863-1904), décédé en mer et de l'enseigne de vaisseau Albert Cavelier de Cuverville. Ces deux derniers épousèrent les deux filles du vice-amiral Octave Didelot. Il y avait un lieutenant de vaisseau Pierre Vittu de Kerraoul était le fils du capitaine de frégate Roger Vittu de Kerraoul et neveu du capitaine d'artillerie de marine Adrien Vittu de Kerraoul. Ils sont tous nés en Bretagne, car la famille était de noblesse bretonne du XVIII^e siècle.

¹⁸ J.O.R.F/L – D du 19 janvier 1918. Décret du 17 janvier 1918. Il est nommé commandant supérieur de la Marine, chef d'exploitation du groupe des ports de la Loire. Le Gaulois. 7 novembre 1877. Il était le frère du capitaine de vaisseau Paul de Marguerye et neveu du lieutenant de vaisseau Olivier de Marguerye qui avait épousé une fille du vice-amiral Cloué (son autre fille avait épousé le capitaine de frégate Leclère).

de Grenedan¹ ; l'enseigne de vaisseau Gabriel Dompierre d'Hornoy² ; le capitaine de vaisseau Louis Baucheron de Boissoudy³ ; le capitaine de vaisseau Gaston de Fauque de Jonquières⁴ ; le capitaine de frégate Denis Benoist d'Azy⁵ ; l'aspirant Gilles de Maupeou d'Ableiges⁶ ; le contre-amiral Jean de Ruffi de Pontévez-Géraudan⁷. Désormais très minoritaires, le conservatisme social qu'ils insufflaient dans le corps des officiers était beaucoup plus limité qu'auparavant.

En dehors des nobles, quelques amiraux fameux envoyaient encore leur progéniture à l'École navale comme avec les deux cousins O'Neill⁸, Robert qui était le fils du contre-amiral Charles O'Neill et petit-fils de l'amiral Caillard et Georges qui était le fils du général Henri O'Neill et petit-fils du lieutenant de vaisseau Léon Véron. La très catholique famille O'Neill avait encore quelque importance dans la Marine avec certains de ses membres comme le contrôleur Paul O'Neill⁹ et le capitaine de vaisseau Georges-Marie-Charles O'Neill, commandant de l'École navale à partir de 1924¹⁰. Durant toutes les années 1930, les familles fameuses dans la Marine continuaient à envoyer leurs fils dans le corps des officiers de marine,

¹ J.O.R.F/L – D du 12 juin 1920. Décret du 3 juin 1920. Il est nommé commandant de dirigeable. Les du Plessis de Grenedan étaient d'ancienne extraction du XV^e siècle de Bretagne

² J.O.R.F/L – D du 28 décembre 1921. Fils du lieutenant de vaisseau Gaston Dompierre d'Hornoy et fils du ministre-amiral Charles Dompierre d'Hornoy.

³ J.O.R.F/L – D du 9 mai 1915. Fils du vice-amiral Philippe Adrien Armand Baucheron de Boissoudy. La famille était noble.

⁴ J.O.R.F/L – D du 9 mai 1915. Frère le lieutenant Stanislas de Fauque de Jonquières et du capitaine de frégate René de Fauque de Jonquières. Ils étaient les fils du capitaine de frégate André de Fauque de Jonquières et donc les neveux du lieutenant du lieutenant de vaisseau Elzéar Paul de Fauque de Jonquières et du vice-amiral Ernest de Fauque de Jonquières.

⁵ J.O.R.F/L – D du 12 novembre 1915. Fils de l'officier de marine Ange Charles Léonor Benoist d'Azy.

⁶ Fils du capitaine de vaisseau Gilles-Noël de Maupeou d'Ableiges. La famille était noble depuis le XVI^e siècle.

⁷ J.O.R.F/L – D du 31 janvier 1933. Décret du 27 janvier 1933. Il été nommé au commandement des 4^e et 6^e divisions légères. Il appartenait à une famille d'extraction chevaleresque, originaire de Provence et datant du XIII^e siècle.

⁸ J.O.R.F/L – D du 4 septembre 1921.

⁹ J.O.R.F/L – D du 22 juillet 1924. Fils du vice-amiral-Auguste O'Neill, frère du contre-amiral Georges Marie Charles O'Neill, et père du capitaine de corvette Michel et du capitaine de vaisseau Jacques O'Neill.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 26 juillet 1924. Décret du 24 juillet 1924.

tels les Fatou¹, les Cosmao-Dumanoir², encore les O'Neill³, les Véron⁴, les Dal Piaz⁵ et les Platon⁶.

Des chiffres extrêmement négligeables pouvaient cacher des cas importants. Le seul amiral d'importance à avoir eu un lien avec des politiciens, après 1927, était l'amiral Darlan dont le père avait été ministre. Il en conserva les réseaux d'amitié importants chez les radicaux. De même, si les rapports avec les fournisseurs devinrent fort peu nombreux, ils dissimulaient en fait des relations avec des réseaux puissants. Les seuls à avoir encore un lien avec les fournisseurs étaient l'amiral Durand-Viel et l'amiral comte Jean de Laborde. Le premier, chef d'état-major général, entre 1932 et 1936, était le beau-frère des ingénieurs et propriétaires des AC Augustin-Normand. Le second, chef de la section d'études des armements navals à l'état-major général jusqu'en 1933⁷ et membre du Conseil supérieur de la Marine, en 1938-1939, avait une bru, affiliée aux Schneider⁸, et nièce du comte Armand de Rafélis de Saint-Sauveur, directeur général de Schneider et Cie et administrateurs de FCG. L'ingénieur du génie maritime Victor Andrade, lui, membre du Comité technique en 1932, était le petit-fils des Rodrigues et des Fould⁹ qui contrôlaient, directement ou indirectement, les ACL, les CA de Saint-Nazaire et la SCB, soit deux des quatre plus grands chantiers fournisseurs de la Marine et l'entreprise qui prit le contrôle sur les torpilles Whitehead.

Cependant, malgré le renouvellement sociologique de la Marine, on ne peut pas affirmer que les officiers furent vraiment des républicains convaincus. S'il est certain que les officiers ne venaient plus des franges les plus cléricales et conservatrices de la société française, il n'en demeurerait pas moins que ces officiers ne se recrutaient généralement pas dans les milieux progressistes. Leurs familles étaient surtout membres de la petite bourgeoisie provinciale, conservatrice, plus par habitude que par idéologie. Le cas le plus typique était celui de Gabriel

¹ J.O.R.F/L – D du 7 septembre 1927. Elèves admis à l'école navale après le concours 1927.

² J.O.R.F/L – D du 21 septembre 1930. Liste des aspirants de la marine, élèves de l'école navale. Jacques-Maurice-Edmond-Paul Cosmao-Dumanoir.

³ J.O.R.F/L – D du 8 juillet 1933. Candidats admissibles au concours de l'École navale. Jacques-Marie-Étienne O'Neill.

J.O.R.F/L – D du 30 août 1936. Candidats admis par le concours à l'École navale en 1936. Michel-Marie-Charles-Victor O'Neill.

⁴ J.O.R.F/L – D du 21 septembre 1930. Liste des aspirants de la marine, élèves de l'École navale. Gabriel-Hippolyte-Jean Véron et Henri-Louis-André Véron.

⁵ J.O.R.F/L – D du 27 novembre 1930. Enseigne de vaisseau de réserve Guy-Henri Dal Piaz.

⁶ J.O.R.F/L – D du 2 septembre 1931. Jean-George-Raymond Platon.

⁷ J.O.R.F/L – D du 29 janvier 1933. Décision du ministre du 20 janvier 1933.

⁸ Monique de Saint Martin, « Une grande famille », *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 31, janvier 1980. Le capital social, p7.

⁹ Henri Coston, *op. cit.*, p239-248.

Auphan¹. Preuve en était encore par le très faible nombre d'officiers francs-maçons. Si les vice-amiraux et chefs d'état-major de la Marine Henri Salaün², Louis-Hippolyte Violette³ et le capitaine de corvette Camille Blot⁴ ont été des francs-maçons, ils ne furent que de notables d'exceptions, alors que les autres fonctionnaires de la Marine ont été beaucoup plus touchés par l'adhésion à cette organisation moderniste. En effet, les enquêtes de Vichy sur l'affiliation de ses fonctionnaires à des sociétés secrètes avaient trouvé des dizaines d'agents de la Marine, membres de loges maçonniques. On y comptait des ingénieurs du génie maritime, David de Majo, membre de la première section du jury national des marchés de guerre⁵ et A-M Haarbreicher⁶, mais aussi des dizaines d'ingénieurs mécaniciens, des agents techniques, des agents administratifs et des médecins de la Marine⁷.

Preuve encore que les officiers de Marine restaient toujours un corps partiellement cohérent, était qu'ils organisèrent une nouvelle sociabilité qui leur était propre. Les officiers de la marine tentèrent de renforcer leur cohésion avec la création de cercles d'officiers dans les villes-arsenaux, administrés par eux-mêmes durant toutes les années 1920, à Brest⁸, Toulon⁹ et Lorient¹⁰. En 1925, le ministre plaça ces cercles sous son égide et sous la surveillance des préfets maritimes¹¹. L'Association amicale des officiers de vaisseau, devenue en 1919 l'Association des anciens élèves de l'École navale et présidée de 1921 à 1940 par le vice-amiral Le Bris, continua à conserver les liens entre les officiers de marine de toutes les générations et

¹ Amiral Auphan, *op. cit.*, p23.

² Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p261.

³ *Id.*, p293. Frère de la loge La Réunion de Toulon.

⁴ J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1941. Arrêté du 13 décembre 1941 de l'amiral Darlan. Démission d'office du capitaine de corvette Blot.

⁵ J.O.R.F/L – D du 4 avril 1935. Décret du 2 avril 1935.

⁶ J.O.R.F/L – D du 31 octobre 1941. Arrêté de radiation du 29 octobre 1941 la radiation et la mise en retraite d'office de l'amiral Darlan.

⁷ J.O.R.F/L – D du 24 août 1941. Deux arrêtés du 16 août 1941 de l'amiral Darlan.

J.O.R.F/L – D du 31 août 1941. Arrêté du 26 août 1941 de l'amiral Darlan.

J.O.R.F/L – D du 17 octobre 1941. Deux arrêtés du 14 octobre 1941 de l'amiral Darlan.

J.O.R.F/L – D du 24 octobre 1941. Arrêté du 21 octobre 1941 de l'amiral Darlan.

J.O.R.F/L – D du 26 octobre 1941. Décret du 24 octobre 1941 de l'amiral Darlan.

J.O.R.F/L – D du 6 novembre 1941. Arrêté du 4 novembre 1941 de l'amiral Darlan.

J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1941. Arrêté du 13 décembre 1941 de l'amiral Darlan.

53 listes de francs-maçons publiés dans les journaux officiels des 14, 15, 16, 18, 21, 22, 23, 24, 26 août ; 3, 6, 8, 9, 10, 12, 17, 18, 21, 25, 26, 27, 30 septembre ; 1^{er}, 14, 18, 21, 22, 29 octobre ; 6, 9, 19 décembre 1941 ; 29 janvier ; 1^{er}, 7, 8, 11, 12, 13, 15 février ; 26, 29, 30 août ; 7, 8, 9, 10, 20, 25, 26, 29 septembre ; 10 octobre 1942 ; 5 et 6 février 1943.

⁸ J.O.R.F/L – D du 9 avril 1920. Décret du 2 avril 1920. Autorisation à accepter un don pour l'achat d'un immeuble situé à Brest au n° 35, place du château ; pour en faire un établissement d'un cercle d'officier de marine française.

⁹ J.O.R.F/L – D du 13 mai 1925. Décret du 12 mai 1925. Rattachement du cercle de Toulon au ministre de la marine.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 26 mai 1926. Règlement publié par le ministre, du 25 mai 1926 sur l'administration et la comptabilité du cercle naval de Lorient.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 12 mai 1925. Décret du 9 mai 1925.

leurs familles. En 1921, le ministre autorisa tous les fonctionnaires du ministère à en faire partie¹. L'amitié entre les officiers de Marine et même avec les ingénieurs de la Marine était encore importante. Le député amiral Guépratte, en pleine discussion du budget de la Marine, ne cacha pas que le directeur des constructions navales M. Croneau était un de ses « meilleurs amis »², alors qu'il devait lui porter la contradiction. De même, pendant la guerre et en plein Comité secret, l'amiral Bienaimé, aussi en qualité de député, affirmait que l'amiral Lacaze, alors ministre de la Marine dont il devait discuter la politique, était pour lui un « jeune camarade [et] un grand chef »³. On les retrouvait, toujours, dans leurs lieux de sociabilité comme le Yacht-club de France, présidé par le vice-amiral Durand-Viel depuis 1937, ou au sein de la Société des études coloniales et maritimes, dont le président, en 1930, était le vice-amiral Besson et qui avait pour membre les amiraux Servan et Félix Arago ainsi que le général de brigade en retraite de l'artillerie de la marine, Sebert⁴. Les lycées parisiens étaient toujours les lieux où les premiers réseaux se formaient et duraient⁵.

En somme, les officiers qui avaient les commandes sur la politique de constructions des armes navales ne modifièrent pas radicalement leurs comportements sociaux. Ils ne les firent évoluer que partiellement et progressivement.

2. Le pragmatisme des ministres face à des officiers moins conservateurs

a. Des responsables politiques toujours aussi républicains

La modification sociologique de la Marine correspondait aussi à une certaine « gauchisation » des élites parlementaires. Les parlementaires monarchistes, soutiens traditionnels des officiers de Marine conservateurs, avaient tout bonnement disparu. De plus, beaucoup de parlementaires initialement conservateurs avaient finalement succombé aux sirènes du républicanisme et du progressisme petit bourgeois des radicaux⁶, laissant les officiers conservateurs orphelins de leurs alliés politiques naturels. Certains exemples furent

¹ J.O.R.F/L – D du 13 avril 1921. Décision du ministre Guist'hau du 8 avril 1921.

² J.O.R.F/L – D du 15 décembre 1922. Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1922. Discussion du budget de la marine militaire pour l'exercice 1923.

³ J.O.R.F/L – D du 16 novembre 1920. Comité secret de la Chambre des députés du 28 novembre 1916.

⁴ *Revue des questions coloniales et maritimes*. N°439 - 55e Année Mars-Avril 1930.

⁵ J.O.R.F/L – D du 2 juin 1919. Lors d'un discours prononcé en l'honneur des élèves mobilisés, au lycée Louis-le-Grand, le président de la république Raymond Poincaré a dit : « Je me rappelle le vieux lycée, gris et sombre, où je suis venu, peu d'années après la guerre de 1870, suivre les cours de philosophie et où j'ai contracté de chères amitiés qui m'ont fidèlement accompagné tout au long de la vie ».

⁶ *La France radicale : organe des militants républicains, radicaux et radicaux-socialistes*, 1^{er} mai 1932, 1ère Série, N°1, p1-3.

des plus frappants. Le baron Flaminius Raiberti, jadis nationaliste et boulangiste¹, devint tellement républicain² que Poincaré le nomma ministre de la Marine dans son gouvernement³. Le député du Finistère Charles Daniélou, ancien élève de l'École Navale, antidreyfusard, antimaçonnique et défenseur du catholicisme⁴ finit par devenir républicain, se rapprochant des radicaux, notamment Aristide Briand, soutenant le cartel des gauches en 1924 et obtenant ainsi des postes ministériels dans les gouvernements Chautemps, Steeg et Daladier, entre 1930 et 1933. Le comte breton et député Louis de Chappedelaine, fils de l'officier de Marine Édouard de Chappedelaine et cousin du capitaine de frégate Olivier de Chappedelaine⁵ fut le plus implacable adversaire des traditions industrielles de la Marine, lorsqu'il rapportait les budgets de Marine à la Chambre des députés. Commencant sa carrière parlementaire chez les catholiques de l'Action Libérale Populaire avant la guerre, il rejoignit la Gauche Radicale, désormais parti centriste, dans les années 1920.

Les différents ministres qui se succédèrent dans les années 1920 et 1930 à la rue Royale, eux, restèrent toujours des hommes bien étrangers au monde de la marine. La plupart était encore des juristes et avocats républicains, principalement de gauche, comme Georges Leygues⁶, Gabriel Guist'hau⁷, Adolphe Landry⁸, Maurice Bokanowski, Jacques-Louis Dumesnil, René-Renoult⁹, Albert Sarraut¹⁰, César Campinchi, Alphonse Gasnier-Duparc, Louis de Chappedelaine¹¹, le baron Flaminius Raiberti et William Bertrand. On trouvait aussi des journalistes comme Charles Chaumet, un des fondateurs du radicalisme, et quelques hauts fonctionnaires comme François Piétri, également avocat et juriste spécialisé en droit international¹². Ce dernier faisait partie d'un réseau qui s'intéressa profondément aux affaires

¹ Jacques Basso, *Le Comté de Nice: un espace politique et social "à la belle époque", Identité, intégration et particularisme : Les Elites politiques en marche (1880-1914)*, in Direction de Jean-Marc Giaume et Jérôme Magail, *Le comté de Nice: de la Savoie à l'Europe, identité, mémoire et devenir*, Actes du colloque de Nice, 24-27 avril 2002, Nice, Serre, 2002, p67.

² Christophe Bellon, « Au fondement d'une génération politique : le baron Flaminius Raiberti et le modèle républicain en terres maralpines (1890-1929) », *Parlement[s], Revue d'histoire politique* 2011/3 (n° HS 7), p63.

³ *Id.*, p67-68.

⁴ Patrick Gourlay, *Charles Daniélou (1878-1953), Itinéraire politique d'un Finistérien*. 1996, Presses universitaires de Rennes.

⁵ Ch. Poplimont. *La France héraldique*. Tome III. 1873, Antonio Azur, Paris, p8.

⁶ Jacques Raphaël-Leygues. Georges Leygues, *op. cit.*, p21.

Il avait caressé le rêve d'être officier de marine, dans sa jeunesse.

⁷ Pas si éloigné que cela du monde marin, car il était fils officier de la marine marchande vendéen, et avait été maire de Nantes, de 1908 à 1910.

⁸ Alfred Sauvy, « Adolphe Landry », *Population*, 11^e année, n°4, 1956. p 610.

⁹ Président du comité exécutif du parti radical.

¹⁰ Sa thèse de droit portait sur *Référendum et plébiscite*.

¹¹ Noble breton, il était fils d'Édouard-Joseph-Marie de Chappedelaine, officier de marine.

¹² François Piétri, *Étude critique sur la fiction d'exterritorialité*, thèse pour le doctorat, Faculté de droit de Paris. Paris, Librairie Nouvelle de droit et de jurisprudence Arthur Rousseau, 1895, p3.

de la Marine de guerre car il était le fils du receveur des finances Antoine-Jourdan Piétri et de son épouse Clorinde Gavini, la fille du député et avocat, Sampiero Gavini. Ils formaient une sorte de clan originaire de Corse, avec Jacques Gavini, le fils du député Sébastien Gavini, petit-fils du député Sampiero Gavini et neveu du député Antoine Gavini. Il était également cousin de François Piétri¹. Adolphe Landry forma aussi un groupe corse rival, en mariant sa fille Hélène à César Campinchi². Plus rares étaient les scientifiques et intellectuels, comme le mathématicien protestant³ Émile Borel qui n'exerça la fonction que quelques jours en novembre 1928 et l'agrégé et professeur de philosophie Charles Dumont. Jules Cels-Couybes, le député radical-socialiste qui fut sous-secrétaire d'Etat à la Marine de guerre du 17 novembre 1917 au 19 novembre 1918, était un mathématicien normalien et professeur au lycée Condorcet puis à Louis-le-Grand. Adolphe Landry était un agrégé de philosophie⁴. François Blanche, sous-secrétaire d'Etat à la Marine militaire, qui joua un rôle très important, entre 1936 et 1938, dans le dialogue avec les ouvriers était le seul qui venait du monde de la Marine car il avait été chaudronnier aux CA de Saint-Nazaire où il avait été secrétaire du syndicat des métallurgistes.

Les ministres se choisissaient des cabinets en toute liberté et, donc, privilégiaient assez souvent des hommes issus de leur clientèle politique ou, du moins, de leur bord idéologique. En 1915, le ministre-amiral Lacaze alla même jusqu'à se choisir comme chef adjoint de son cabinet son frère cadet⁵, Georges Lacaze, substitut du procureur général de l'Indochine⁶ et qui mourra en poste en 1916. Conservateur et catholique, Lacaze se choisit pour chef de cabinet, le non moins réactionnaire capitaine de vaisseau Schwerer⁷. Hormis cette exception du temps de guerre, les ministres suivants étaient anti-conservateurs et leurs cabinets s'en ressentirent. En septembre 1914, Victor Augagneur se choisit comme chef de cabinet un officier résolument républicain, Salaün⁸. Charles Chaumet y introduisit, en 1917¹, comme chefs-adjoints un

¹ Gérard Lenclud, *En Corse : une société mosaïque*, 2012, Éditions de la maison des sciences de l'homme, p172.

² Alfred Sauvy, *op. cit.*, p609.

N° 2343. Assemblée nationale. Première législature. Session 1947. Rapport fait au nom de la Commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 par M. Charles Serre, Rapporteur général, Député. Annexes. Dépôts. Tome VIII. Paris. Imprimerie de l'Assemblée Nationale. 1951. Séance du jeudi 14 décembre 1950. Audition de M. Landry, Ancien Ministre. La séance est ouverte à 10 heures. p2435.

³ Charles Christophe, Telkès Eva. 13. « Emile Borel », dans Charles Christophe, Telkès Eva. *Les Professeurs de la faculté des sciences de Paris, 1901-1939. Dictionnaire biographique (1901-1939)* Paris : Institut national de recherche pédagogique, 1989. pp. 48-51. (Histoire biographique de l'enseignement, 25), p48. Boursier à Sainte-Barbe, mathématiques élémentaires et spéciales au lycée Louis-le-Grand (octobre 1887); reçu premier à l'École normale supérieure et à l'École polytechnique, il opta pour l'École normale supérieure (1er novembre 1889-31 octobre 1892); agrégé de mathématiques (1892, 1^{er}); docteur ès sciences mathématiques (1894, 1er).

⁴ Alfred Sauvy, *op. cit.*, p 609.

⁵ Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p11.

⁶ J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1915. Arrêté du ministre du 15 novembre 1915.

⁷ J.O.R.F/L – D du 3 novembre 1915. Arrêté du 1^{er} novembre 1915.

⁸ J.O.R.F/L – D du 3 septembre 1914. Arrêté de Victor Augagneur.

ingénieur d'artillerie navale Crémieux et l'avocat Gaston Paitel qui devint, par la suite, son collègue dans une entreprise d'exploitation coloniale². Le sous-secrétaire d'État de la marine de guerre, Jules Cels, forma son secrétariat particulier avec un jeune juriste, Roger Latournerie, et une jeune femme, Mlle d'Hugonneau de Boyat³.

Georges Leygues peupla son cabinet civil, en 1926, principalement par des juristes : son chef de cabinet étant le sous-préfet Hyacinthe Tomasini, docteur en droit, secondé par deux avocats, M. de Chantenac et M. Candeliaz. Pour atténuer ce tropisme trop étranger à la marine, il se choisit comme secrétaire particulier Henri Moysset, historien et professeur à l'École de guerre navale et au centre des Hautes études navales⁴. Un mois plus tard, il désigna pour chef de cabinet militaire Joseph Darlan⁵, encore capitaine de vaisseau et qui passait pour homme républicain et radical-socialiste, comme son père. Darlan eut longtemps les faveurs des ministres puisqu'il fut à nouveau nommé directeur de cabinet militaire en 1930⁶ par Albert Sarraut, en 1931⁷ et 1933⁸ par Charles Dumont, en 1932 par Georges Leygues⁹, puis en 1934¹⁰ par François Piétri. En 1930, Jacques-Louis Dumesnil, lui, se choisit plutôt un cabinet plus polyvalent, reprenant des membres des divers corps de l'administration, sans qu'aucun n'ait de lien avec la marine, sauf le très modeste agent technique de la marine, Lucien Deshaies, qu'il nomma chef du secrétariat particulier¹¹. Il poussa assez loin l'innovation en s'adjoignant une femme pour secrétaire particulier¹², mais il rallia l'ingénieur du génie maritime Marc Salmon-Legagneur qu'il détacha à son cabinet¹³, alors qu'il venait d'intégrer le Service Technique des Constructions Navales.

Georges Leygues¹⁴ et François Piétri¹, en 1934, se choisirent pour chef de cabinet militaire un authentique spécialiste, le capitaine de vaisseau puis contre-amiral Jean-Ernest

¹ J.O.R.F/L – D du 15 août 1917. Arrêté du 14 août 1917.

² *Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927*. En 1921, Charles Chaumet était président du conseil d'administration de la SA Les Olivettes marocaines. Parmi les membres de ce conseil d'administration ou l'on trouvait John Dal Piaz, Gaston Paitel, et le commissaire de la Marine, Alexis Baptifaut (devenu agent de la Cie Fraissinet, administrateur des Chargeurs Réunis en 1927 et de la Cie Gnrl. Transat. en 1931).

³ J.O.R.F/L – D du 25 décembre 1917. Arrêté du 24 décembre 1917.

⁴ J.O.R.F/L – D du 29 juillet 1926. Arrêté du 27 juillet 1926.

⁵ J.O.R.F/L – D du 20 août 1926. Décision du ministre de la marine du ...

⁶ J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1930. Arrêté du 15 décembre 1930.

⁷ J.O.R.F/L – D du 3 juillet 1931. Séance du Sénat du 2 juillet 1931.

⁸ J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1933. Arrêté du ministre du 28 octobre 1933.

⁹ J.O.R.F/Débats du 12 juillet 1932. Séance du 11 juillet 1932.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1934. Séance du Sénat du 5 juillet 1934.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 15 mars 1930. Arrêté du ministre du 13 mars 1930.

¹² J.O.R.F/L – D du 26 mars 1930. Arrêté du ministre du 22 mars 1930.

¹³ J.O.R.F/L – D du 1^{er} avril 1930. Décision du 31 mars 1930.

¹⁴ J.O.R.F/Débats du 29 juin 1932. Séance du Sénat du 28 juin 1932.

Odend'hal, auditeur puis professeur au Centre des hautes études navales. En 1939, César Campinchi se choisit aussi un technocrate de la Marine pour directeur de cabinet militaire, le capitaine de vaisseau Pierre Gouton², ancien auditeur du Centre des hautes études navales. Globalement les cabinets accueillirent un grand nombre de techniciens et juristes et notamment des préfets³, des avocats⁴ et des membres du Conseil d'Etat⁵. Les trois ministres radicaux et radicaux-socialistes corses de la Marine, Adolphe Landry, César Campinchi et François Piétri, dans la tradition insulaire, formèrent des liens de solidarité familiaux qui pénétrèrent dans les cabinets. En août 1920, Adolphe Landry nomma sa fille Hélène Landry, licenciée en philosophie, chef adjoint de son cabinet civil⁶. François Piétri fit entrer dans son cabinet civil, en 1925, son neveu et avocat Antoine-Marie Piétri comme attaché et son gendre, Pierre de Rocca-Serra⁷.

La section des finances de la guerre, de la marine et des colonies, au Conseil d'Etat qui tranchait les contentieux entre le ministère de la Marine et ses fournisseurs fut aussi sujette à ces introductions de personnel réformateur. On y trouvait les conseillers d'Etat, Deloncle et Michel Tardit⁸. En 1918, son président était le conseiller d'Etat, le comte Henri de Moüy, cousin éloigné de l'administrateur monarchiste des FCM, le comte Charles de Moüy. Né, donc, dans une famille noble et très chrétienne, il s'allia franchement aux groupes modernes. Il

¹ J.O.R.F./Débats du 29 juin 1934. Séance du 28 juin 1934.

J.O.R.F./Débats du 20 décembre 1935. Séance du Sénat du 19 décembre 1935.

² J.O.R.F./Débats du 8 février 1939. Séance du Sénat du 8 février 1939.

³ J.O.R.F/L – D du 7 août 1920. Arrêté du ministre. Le sous-préfet de Loudéac Martin Marini est nommé attaché au cabinet du ministre de la Marine.

J.O.R.F/L – D du 28 avril 1925. Arrêté du ministre du 27 avril. Le sous-préfet Henri Matheron est nommé le chef du cabinet civil.

J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1932. Arrêtés du 18 décembre 1932. Le sous-préfet Henri Chavin est nommé chef du cabinet civil.

J.O.R.F/L – D du 18 juillet 1933. Arrêté du ministre de la marine du 17 juillet 1933. Le sous-préfet Cheneaux de Leyritz a été nommé directeur du cabinet civil.

⁴ J.O.R.F/L – D du 23 mai 1925. Le professeur de la faculté de droit de Poitiers, Paul Dubois-Richard est chargé de mission au cabinet civil du ministre notamment pour assurer la liaison avec la présidence du conseil.

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 janvier 1922. Arrêtés du 23 janvier 1922. Le conseiller d'Etat référendaire à la Cour des Comptes M. Martel est nommé chef du cabinet civil et l'auditeur au Conseil d'Etat M. Fatou est nommé chef adjoint du cabinet civil.

J.O.R.F/L – D du 11 mars 1920. Arrêté du ministre de la Marine du 9 mars 1920. Jean-Marie Bouchard, maître des requêtes au conseil d'Etat, est nommé chef du cabinet civil.

J.O.R.F/L – D du 8 avril 1924. Arrêté du 1^{er} avril 1924, du ministre de la marine Bokanowski. Le conseiller référendaire à la cour des comptes, Pierre-Eugène Léger est nommé chef du cabinet civil ; et l'inspecteur des finances M. Maurice-Pierre Arnoult est nommé chef adjoint du cabinet civil.

J.O.R.F/L – D du 10 novembre 1929. Arrêté du sous-secrétaire d'Etat à la marine Deligne du 3 novembre 1929. Le chef du cabinet, Pierre Tissier, était auditeur au conseil d'Etat et le sous-chef du cabinet, Edmond Hericault, était sous-chef de bureau de 1^{ère} classe à l'administration centrale des finances.

⁶ J.O.R.F/L – D du 7 août 1920. Arrêté du ministre.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 février 1932. Arrêté du 25 février 1932.

⁸ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1918, Paris, 1918. Imprimerie nationale.

épousa la fille de l'avoué à la cour d'appel de Paris, l'israélite Léon Bernheim, et maria sa fille au député républicain Olivier Bascou. De plus, il était l'ami de l'ingénieur du génie maritime, Paul Dislère, accessoirement un des rédacteurs de la loi de séparation de l'Eglise et de l'Etat.

Du point de vue de l'idéologie, ces ministres étaient tout aussi anti-traditionnalistes que ceux d'avant guerre. Jacques-Louis Dumesnil déclara devant la représentation nationale ne tolérer aucune « introduction de la politique ou de la religion politique » dans la marine et, donc, refusa d'introduire des aumôniers en métropole¹. Dans sa jeunesse, Adolphe Landry professait des idées socialistes et remettaient en cause le principe de la propriété privée². Revenant à plus de modération, il devint un politicien radical-socialiste³. Son milieu familial était moderniste. Sa fille Hélène Campimchi démontra cela par son féminisme et son rejet de la doctrine national-socialiste⁴ qu'elle partageait avec son mari César Campinchi⁵. François Piétri, lui, bien qu'ancien pensionnaire du collège Stanislas, répudia les valeurs de son éducation pour devenir un républicain complet qui fustigeait le rôle historique de « la réaction monarchique et antilibérale » et qui louait la « neutralité religieuse » et « l'égalité civique »⁶. Il devint un des chefs du courant philosémite qui était alors le plus avancé progressisme face à l'antisémitisme des réactionnaires⁷.

Comme avant guerre, la maçonnerie joua « un rôle considérable » dans la formation des gouvernements modernistes, que ce soit ceux du Cartel des gauches⁸ ou du Front Populaire⁹. Certains ministres de la Marine en furent assurément, tels Jacques-Louis Dumesnil¹⁰, William Bertrand, René Renoult et Albert Sarraut¹¹ et certains présidents du Conseil, importants, tels Alexandre Millerand¹², Camille Chautemps¹³ ou Paul Ramadier¹. François Blanchi, le sous-

¹ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925. Intervention du ministre de la marine Jacques-Louis Dumesnil.

² Alfred Sauvy, *op. cit.*, p610.

³ *Id.*, p611.

⁴ Hélène Campimchi, « Les femmes et l'effort de guerre en France et dans les pays alliés », *Revue de Défense nationale* (mars 1947).

⁵ Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille *op. cit.*, p57.

⁶ François Piétri, *Napoléon et les israélites*. 1965, Berger-Levrault, Paris, p183.

⁷ *Id.*, p180.

⁸ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p273.

⁹ André Combes, *op. cit.*, p31.

¹⁰ *Id.*, p21.

¹¹ *Les documents maçonniques*. N°7. Avril 1942. Les Fraternelles maçonniques.

¹² *Ibid.*

J.-A. Faucher et A. Ricker, *op. cit.*, p387-388.

André Combes, *op. cit.*, p10. Initié en 1883 à la Loge L'Amitié.

¹³ *Les documents maçonniques*. N°2. Novembre 1941. Un dossier maçonnique du président Chautemps par Robert Valléry-Radot. Il entra en maçonnerie le 8 décembre 1906 à la Loge des *Démophiles*, Orient de Tours. Il est certain qu'en 1938, il était du au grade de Chevalier Kadosch.

secrétaire d'Etat à la Marine militaire en 1936-1938 était également franc-maçon². Les ministres de la Marine Georges Leygues³ et César Campinchi étaient réputés francs-maçons, mais aucune preuve matérielle n'existe pour s'en assurer⁴.

Les faiseurs d'opinions dans les deux chambres n'avaient pas un autre profil. Dans les commissions de la marine militaire, on trouvait bien des avocats comme le député radical-socialiste d'Indre-et-Loire Paul Marie Bernier et Ernest Lamy, le député et sénateur du Morbihan, inscrit au groupe de l'union républicaine qui siégea dans les commissions de la marine des deux chambres⁵. Georges Le Bail, l'avocat et sénateur de gauche radical du Finistère, avait été membre de la Commission de la Marine dans les deux chambres⁶, tout comme Georges Leygues avait été membre de la Commission de la marine au Sénat, avant d'être ministre⁷. Certes, on trouvait encore à la Commission de la marine militaire des hommes comme le député du Finistère, Charles Daniélou. Celui-ci, qui en devint le président en 1929 puis rapporteur en 1931⁸ avait, certes, été un nationaliste et ennemi du principe de laïcité⁹, mais il avait changé ses opinions premières et avait siégé avec les républicains de gauche. Même les défenseurs de la marine, lors des conférences de Washington en 1922 et de Londres en 1930, étaient de zélés républicains : Briand, René Viviani et Jacques-Louis Dumesnil. Plus globalement les hommes les plus influents sur la vie politique de l'après-guerre conservèrent cette tradition de l'anticatholicisme. Alexandre Millerand qui fut un de ceux-là rappelait les fondamentaux du républicanisme que sont la défense de la liberté de conscience et de la liberté politique, c'est-à-dire contre l'ordre moral traditionnel et catholique, mais pour la conservation de l'ordre économique et social¹⁰.

¹ *Les documents maçonniques*. N°7. Avril 1942. Les Fraternelles maçonniques.

² *Ibid.*

³ Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p185.

⁴ *Id.*, p57.

⁵ J.O.R.F/Débats du 15 juin 1927. Séance du Sénat du 14 juin de 1927. Communication relative aux décès de M. Ernest Lamy, sénateur du Morbihan.

⁶ J.O.R.F/Débats du 5 février 1937. Séance du Sénat du 4 février 1937. Intervention du président du Sénat.

⁷ J.O.R.F/Débats du 18 octobre 1933. Séance du 17 octobre 1933. Décès de M. Georges Leygues, ministre de la Marine.

⁸ J.O.R.F/Débats du 19 juin 1931. Séance de la Chambre des députés du 18 juin 1931. Discussion du projet de loi autorisant la mise en chantier, entre le 1^{er} avril 1931, et le 1^{er} avril 1932, des unités comprises dans la tranche 1931 du programme naval.

⁹ Il fit ses études au lycée de Brest et se destinait à l'École navale. Membre de la Ligue de la patrie française, il était antidreyfusard et antirépublicain, et vota contre toutes les lois anticléricales. Son épouse Madeleine Clamorgan, fille de général, fonda l'École normale catholique et l'Association apostolique de Saint-François-Xavier. Son fils Jean Daniélou entrerait dans les ordres.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 24 février 1923. Partie non officielle : le président de la république Alexandre Millerand a tenu un discours au banquet organisé par le comité républicain du Commerce, de l'industrie et de l'agriculture pour célébrer le 25e anniversaire de sa fondation.

Même pour des questions aussi stratégiques que l'abandon d'un arsenal, les officiers de marine étaient partiellement dépossédés pour le diagnostic qui avait tant d'importance dans la décision du ministre. En mai 1920, le ministre de la Marine Adolphe Landry et F. François-Marsal, alors ministre des Finances, nommèrent deux membres de la Commission interministérielle relative à la cession des arsenaux, prévue par l'arrêté du 24 avril 1920 ; le commissaire général et inspecteur général du commissariat, secrétaire général de la Marine Rouchon-Mazerat et le directeur général de l'enregistrement, des domaines et du timbre au ministère des finances M. Deligne¹. Un mois plus tard, il nomma l'inspecteur général des ponts et chaussées au ministère des travaux publics M. Voisin, membre de cette commission². La Commission consultative constituée en vue d'étudier et de préparer la réorganisation des services de la Marine intégra aussi des hommes fort subversifs comme le député Paul Denise³, rapporteur de la Commission de la marine en 1921⁴, beau-frère de Camille Pelletan et fondateur de la Fédération radical-socialiste du Var ; le sénateur franc-maçon Gustave Perreau⁵ et le sénateur Henry Lémery⁶. Les membres de la Marine étaient minoritaires dans cette institution, comme l'amiral Guépratte⁷. Au sein de la Commission interministérielle chargée d'étudier des conditions dans lesquelles devait être réalisée la cession des arsenaux, les républicains avaient aussi les mains libres. En plus du ministre qui la présidait et des ingénieurs qui donnaient des avis techniques, elle comprenait deux parlementaires et deux amiraux. Or les parlementaires, tous les deux Henry Bérenger et Gustave de Kerguézec, rapporteurs du budget de la Marine respectivement au Sénat et à la Chambre, étaient de gauche et de centre-gauche. Les amiraux, eux, étaient relativement ouverts aux idées républicaines. Le vice-amiral Salaün, républicain convaincu y siégea en qualité de chef d'état-major général de la marine et Lacaze, bien que connu pour être conservateur, avait montré dans les faits sa loyauté envers les gouvernements républicains passés.

Dans le Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine, entre 1928 et 1940, on trouvait très majoritairement des parlementaires de gauche ou de centre-gauche, dont le sénateur radical socialiste et franc-maçon Alphonse Chautemps et le sénateur Emile Sari, un fidèle d'Adolphe Landry qui siégeait aussi à la Commission de la Marine du Sénat, en 1930.

¹ J.O.R.F/L – D du 2 mai 1920. Arrêté du ministre Landry du 30 avril 1920, également signé par le ministre des finances F. François-Marsal.

² J.O.R.F/L – D du 20 juin 1920. Arrêté ministériel du 24 juin 1920.

³ J.O.R.F/L – D du 25 mai 1921. Arrêté du 24 mai 1921.

⁴ J.O.R.F/Débats du 10 juin 1921. Séance de la Chambre des députés du 9 juin 1921.

⁵ J.O.R.F/L – D du 25 mai 1921. Arrêté du 24 mai 1921.

⁶ J.O.R.F/L – D du 20 juillet 1921. Arrêté du 18 juillet du ministre de la Marine.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 novembre 1921. Arrêté du 24 novembre 1921.

D'ailleurs, dans cette Commission comme dans celle de la Chambre des députés, le nombre de parlementaires socialistes, radicaux ou radicaux-socialistes et francs-maçons était très élevé¹. Les plus sulfureux d'entre eux étaient les députés Emile Goude, conseiller de l'Ordre du Grand Orient de France, en 1924-1925, qui siégea dans la Commission de la Chambre, entre 1924 et 1933 ; André Marty, communiste, ancien combattant des brigades internationales en Espagne et ancien mutin de la Marine qui échappa de peu à l'exécution et gracié de ses vingt ans de travaux forcés² grâce au soutien de la franc-maçonnerie³ et de la Ligue des Droits de l'Homme ; ainsi que les sénateurs Jules Pams⁴ ; Louis Tissier ou Alphonse Rio⁵ qui a été président de la Commission de la Marine militaire au Sénat, de 1933 à 1939.

b. La mise à l'écart politique des officiers de Marine

Les officiers de Marine et leurs parlementaires amis, s'ils étaient devenus minoritaires dans les commissions parlementaires au début des années 1900, avaient alors encore la possibilité de s'exprimer. Or, de ce point de vue, ils devinrent totalement démunis dans les années 1920 et 1930. Les parlementaires de droite étaient vraiment trop peu nombreux pour faire entendre leur voix. Certes, on y trouvait encore en 1933 le député de droite, chrétien et monarchiste Jean Le Cour Grandmaison, ou les anciens officiers de la Marine, le comte Louis de Blois et James Hennessy, mais cela était trop peu pour avoir une quelconque influence. Qui plus est, une partie de ceux qui devaient être les porte-voix naturels des intérêts des officiers de Marine passèrent au camp opposé. Les plus évidents étaient le député amiral Louis Jaurès du parti républicain-socialiste qui y siégea en 1924 et le sénateur noble et breton Gustave de Kerguezec qui présida la Commission du Sénat entre 1927 et 1933 en tant qu' élu républicain

¹ *Les documents maçonniques*. N°7. Avril 1942. Les Fraternelles maçonniques. Parmi les députés francs-maçons, membres de la Commission de la marine militaire, on trouvait Auguste Beauvillain, Camille Bedin, Raymond Berenger, Paul Bernier, Jean Biondi, Auguste Brunet, René Chateau, René Gounin, Joseph Lagrosillière, René Leuret, Théophile Longuet, André Marty, Léon Meyer, Emile Morinaud, Edouard Pascaud, Albert Paulin, Jean-Michel Renaitour, Victor Severe, Charles Valentin, Michel Zunino, Pierre Sérandour. Parmi les sénateurs francs-maçons, membres de la Commission de la marine militaire, on trouvait Paul Benazet, Léon Bon, Marcel Cachin, Paul Cuttoli, René Hery, Gustave de Kerguezec (Président de la Commission de la marine), Louis Louis-Dreyfus, Gustave-Elie Perreau et Marie-Michel Tony-Revillon.

² Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p197. Il était membre de la loge La Réunion.

³ *Convent, Grand Orient*, 1922, p111.

Bulletin Officiel. Grande Loge de France, octobre 1922, p197.

Bulletin Officiel. Grande Loge de France, 21 mars 1923, p65-66.

⁴ J.-A. Faucher et A. Ricker, *op. cit.*, p387.

André Combes, *op. cit.*, p21.

⁵ J.-A. Faucher et A. Ricker, *op. cit.*, p399.

André Combes, *op. cit.*, p18.

Les documents maçonniques. N°7. Avril 1942. Les Fraternelles maçonniques.

socialiste. Le député amiral Guépratte, lui, était même fortement soupçonné d'être franc-maçon¹.

Le retour à la situation politique de l'avant-guerre eut, cette fois, des conséquences quelque peu différentes. Durant la guerre et avec l'Union sacrée, les divergences traditionnelles entre une partie des officiers de marine et les hommes politiques républicains furent tuées pour permettre une bonne exécution stratégique, dont les constructions navales étaient une part essentielle. La première guerre mondiale marqua la fin de carrière de beaucoup d'anciens officiers de marine qui avaient fait leurs classes sous la République conservatrice². Ceux qui arrivaient en âge d'avoir des responsabilités dans le domaine des constructions navales s'étaient formés dans la nouvelle marine, celle des opportunistes et des radicaux. La plupart étaient, largement, moins conservateurs et ceux qui le demeuraient toujours devinrent minoritaires et n'exprimèrent plus d'opposition frontale avec leur hiérarchie, au point qu'on ne saurait même pas les quantifier³. Les chefs d'état-major de la marine qui se succédèrent furent bien moins conservateurs avec les vice-amiraux Charles Aubert, Eugène Fauque de Jonquières, Ferdinand de Bon, Pierre Ronarc'h, Maurice Grasset, Louis-Hippolyte Violette.

Henri Salaün qui occupa le poste de juillet 1924 à janvier 1928 et qui fut l'artisan du renouveau de la construction de la flotte était anticlérical et franc-maçon. Joseph Darlan, lui-même, était le fils d'un radical-socialiste franc-maçon et a été, durant toute sa carrière, proche de ce milieu. Seul Georges Durand-Viel venait d'un milieu catholique conservateur, gardant les valeurs fondamentales qu'il avait acquises lors de son passage au très catholique collège Stanislas⁴, avant de rejoindre l'École navale où il fut le condisciple et ami de Maurice de Broglie⁵, petit-fils du premier ministre conservateur, le prince de Broglie. Cependant, pour l'amiral, cela demeura une origine familiale qu'il ne convertit pas en foi politique. Parmi les plus conservateurs du Conseil Supérieur de la Marine, un peu Lacaze et surtout Schwerer, s'en

¹ « Le nonce, l'archevêque et l'amiral », *La Lanterne : journal politique quotidien*.1927-02-01

² Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p136-140. Le vice-amiral Lucien Lacaze participe à la conférence de Lausanne en 1922 et quitte le service actif en juin de cette même année. Il devint membre de l'Académie des beaux-arts puis à l'Académie française.

SHD BB 8 2424 21. PV-Secret. Séance du 28 décembre 1919 du conseil supérieur de la Marine. Consultation du conseil supérieur au sujet de l'amiral Daveluy. La question qui était posée était de savoir s'il fallait mettre Daveluy en retraite d'office.

³ Olivier Forcade, « Les milieux militaires et l'Action française de 1898 à 1940 », *L'Action française : culture, société, politique*, 2008, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, p130.

⁴ Etienne Taillemite, « L'amiral Durand-Viel », *Cols Bleus* n°1837 du 16 février 1985, p10.

⁵ Funérailles de Georges Durand-Viel. Membre de la Section de géographie et navigation, à Paris, le mercredi 14 octobre 1959. Discours de Louis de Broglie. Membre de l'Académie des sciences.

allèrent dans les années 1920, pour exercer, qui des activités économiques et culturelles, qui des activités politiques.

Les traditions chrétiennes du conservatisme moral et social et des valeurs aristocratiques se transmettaient, toujours, dans les familles des officiers de Marine, mais n'étaient plus traduites par des engagements politiques massifs¹. Dans les années 1930, on trouvait encore dans la Marine et à l'École navale un « discours d'inspiration contre-révolutionnaire » sur la supériorité morale du « Grand corps », gardien des traditions de la marine royale². Ainsi, on trouvait de jeunes officiers comme Henri de Juigné, fils du député catholique conservateur de la Loire-Inférieure, le marquis Jacques Le Clerc de Juigné et de son épouse, Madeleine Schneider³, fille d'Henri Schneider qui était une militante catholique et monarchiste, appartenant à la Ligue patriotiques des Françaises. De même, l'aspirant en 1916, René Kolb-Bernard était le fils du zouave pontifical Fernand Kolb-Bernard et petit-fils du sénateur légitimiste Charles Kolb-Bernard⁴. Auphan qui avait eu en charge l'École navale, et qui connaissait plus que quiconque l'importance de la formation religieuse⁵ et de l'inculcation de l'esprit élitiste et de corps que transmettait cette école⁶, soumettait les élèves officiers dont il avait la responsabilité, à sa pudibonderie catholique et au strict respect de la morale chrétienne⁷. Le contre-amiral Gaston de Splitz, nommé major général de la Marine à Cherbourg⁸ en 1917, était aussi extrêmement catholique. Celui qui devint par la suite l'amiral Auphan démontrait que même dans l'entre-deux-guerre, et malgré la nouvelle origine petite bourgeoise et provinciale des officiers de Marine⁹, il restait beaucoup d'officiers à la très solide foi catholique¹⁰. On trouvait aussi quelques catholiques fervents chez les ingénieurs du génie maritime comme Georges Paquetest¹¹.

Le parcours politique de l'amiral Schwerer, ami de Charles Maurras, qui prit la tête de la ligue de l'action française entre 1930 et 1935¹², montrait cependant leur faiblesse. Il échoua aux

¹ Jean de La Varende, *op. cit.*, p8-10.

² Martin Motte et Jean de Préneuf, *op. cit.*, p6.

³ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p14.

⁴ J.O.R.F/L – D du 23 octobre 1916.

⁵ Amiral Auphan. *op. cit.*, p14-15.

⁶ *Id.*, p26.

⁷ *Id.*, p201.

⁸ J.O.R.F/L – D du 19 mars 1917. Décret du 17 mars 1917.

⁹ Amiral Auphan. *op. cit.*, p23.

¹⁰ Amiral Auphan, *op. cit.*, p11 et 14-15.

¹¹ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire. 1960-1961*, p30.

¹² Olivier Dard, « La marine et les droites nationalistes, de l'entre-deux-guerres à Vichy », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p89.

élections de 1929¹, témoignant du rejet de l'anti-républicanisme au niveau groupusculaire. De même, Paul Chack, lorsqu'il quitta la Marine, devint un des soutiens de Charles Maurras et de l'Action Française et adhéra au Parti Populaire Français de Jacques Doriot en 1937 et devint membre de son bureau politique. Il existait, donc, bien des officiers de marine réactionnaires et catholiques qui, tellement révoltés par la victoire du Front populaire en mai 1936², se complurent dans l'antiparlementarisme, dans l'anti-républicanisme, dans l'antisémitisme ou dans l'admiration de Mussolini, mais de cela, ils ne protestaient qu'en privé³ ou qu'après la chute de la III^e République⁴.

Ils durent, donc, se contenter de la simple agressivité verbale pour lutter contre les ministres de la Marine qui leur déplaisaient. Ainsi, en 1937, l'Action française demanda de traduire en « Haute Cour »⁵ le « naufrageur » Alphonse Gasnier-Duparc qui ne présenta pas un nouveau programme naval pour répondre à l'armement de l'Allemagne et de l'Italie⁶. Briand qui était chargé des négociations de Washington et, plus globalement, de toutes les grandes négociations avec les Etats-Unis fut accusé de « remettre les destinées de la France entre les mains de l'oligarchie financière anglo-américaine »⁷. Schwerer aussi, dans l'Action française, attaqua Briand et Herriot pour avoir, disait-il, sacrifié le tonnage de la flotte française pour plaire aux Britanniques⁸ et particulièrement à Mac Donald, ce « dangereux ennemi de la France »⁹.

Cependant, ces attaques par la presse qui n'avaient d'ailleurs, même, pas la violence de celles de l'avant guerre n'étaient qu'un symbole d'impuissance. En effet, l'immense majorité des grands officiers de la Marine, même les plus catholiques, avaient tourné le dos à ces combats politiques. Globalement, parmi ceux qui exprimaient publiquement leurs options politiques, on trouvait plus d'officiers anti-conservateurs, comme l'amiral Mallarmé qui était

¹ Jean-Noël Grandhomme, « De la Royale à l'Action Française : L'amiral Antoine Schwerer (1862-1936), Un engagement intégral », Presses Universitaires de France | « Guerres mondiales et conflits contemporains » 2017/1 N° 265, p57.

² Jean-Marie Mayeur. *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p349.

³ Amiral Muselier. *Marine et résistance*, 1945, Flammarion, Paris, p40.

⁴ Amiral Auphan, *op. cit.*, p293.

⁵ Pierre Varillon, « Alphonse Gasnier-Duparc », *L'Action française : organe du nationalisme intégral*. 1937-05-30, p3.

⁶ *Id.*, p1.

⁷ « L'Oligarchie internationale et les Gouvernements. L'Emprise Financière Anglo-Américaine sur l'Europe », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 7^e Année - N°6. Juin 1926, p217.

⁸ Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : La marine française », *Almanach de l'Action française pour l'année 1925*. Paris, MCMXXV, Nouvelle Librairie Nationale, p56.

⁹ *Id.*, p57.

vice-vénérable d'une loge maçonnique¹ ou le vice-amiral Louis Jaurès qui était socialiste. Ainsi, dans les années 1930, on trouvait des officiers, comme le lieutenant de vaisseau Raymond Moullec, qui étaient des républicains convaincus et de combat, prenant fait et cause pour le socialisme contre les fascistes². L'arrivée du Cartel des gauches au pouvoir, en mai 1924³, n'intéressa que l'amiral Schwerer qui lança ses attaques⁴ contre ce « régime parlementaire et démocratique » de « pantins dont les ficelles sont tirées »⁵ par les pires ennemis du pays⁶. Lorsque la Fédération nationale catholique, attaqua le Cartel, comme l'instrument de la maçonnerie⁷ et nomma le ministre de la Marine Dumesnil comme un éminent membre de l'organisation⁸, aucun officier de marine ne participa à cela, contrairement à certains officiers de l'armée.

c. Le rapprochement culturel des officiers et des hommes politiques

La modernité et son esprit finirent par avoir raison de cette culture particulière chez certains officiers, à l'image de l'ensemble des groupes sociaux conservateurs du pays qui se laissèrent pénétrer par des concepts modernes, délaissant, de beaucoup, leurs mœurs d'antan. Le relâchement des mœurs des élites durant ces années folles commença à montrer ses effets chez les officiers de Marine. La constatation peut se faire assez simplement. Les héros de la Marine de l'après-guerre n'avaient plus du tout les qualités morales d'inspiration chrétienne ni l'honorabilité familiale qui étaient requises, encore à la fin du XIX^e siècle. Le lieutenant de vaisseau Victor Point qui était loué par la Marine pour son expédition dans la croisière Jaune⁹ était le fils d'un peintre. On le soupçonnait d'être le fruit d'une relation coupable de sa mère. Il se suicida en 1932. Une telle idole aurait été impensable dans les décennies précédentes. Bien que beaucoup d'officiers aient reçu des éducations religieuses solides¹⁰, pour une certaine partie d'entre eux, les milieux familiaux n'avaient plus ni la solidité ni la respectabilité qu'ils

¹ J.O.R.F/Débats du 9 décembre 1924. Séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1924. Discussion du projet de loi du budget de la marine pour l'exercice 1925. Intervention de l'amiral Jaurès.

² Jean-Paul Eyrard, « Attaché naval en Espagne pendant la guerre civile : l'itinéraire du lieutenant de vaisseau Raymond Moullec », *Revue historique des armées*, 251 | 2008, p3-4.

³ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*. 1984, Seuil, Paris, p271.

⁴ Amiral Schwerer, « Une grande victime du régime : La marine française », *Almanach de l'Action française pour l'année 1925*. Paris, MCMXXV, Nouvelle Librairie Nationale, p60.

⁵ *Id.*, p58.

⁶ *Id.*, p56.

⁷ Fédération nationale catholique, A.-G. Michel, *La dictature de la franc-maçonnerie sur la France*. Documents. 1924, Editions Spes, Paris, p4.

⁸ *Id.*, p133.

⁹ J.O.R.F/L – D du 13 février 1932. Promu au grade de chevalier de la légion d'honneur.

¹⁰ Marcel Henri, *Mémoires d'un officier de la Royale de 1928 à 1949*. 2004, Éditions Amalthée, Nantes, p9.

avaient eu par le passé¹ et, donc, une bonne part des officiers, surtout jeunes, abandonnèrent tout respect pour les institutions sacrées, l'Église et la famille², et répudièrent le conservatisme moral et social, d'une façon générale. De ce point de vue, l'entrée dans le corps des officiers de certains fils de la petite bourgeoisie des grandes villes, y introduisit ce relâchement du conservatisme qui était typique de la noblesse conservatrice. Cela correspondait assez à la modification culturelle apportée par la circulation des élites, telle que Pareto la décrivait³. Cela rapprocha les officiers de Marine du personnel politique.

De leur côté, les hommes politiques républicains, servis par des ministres au sens politique certain, abandonnèrent leurs attaques contre le corps des officiers de Marine et, au contraire, le mirent même à l'honneur. Le ministre Raiberti, en 1922, loua publiquement les valeurs d'élitisme et d'héroïsme de ses officiers⁴. Quatorze ans plus tard, le ministre Piétri évoquait positivement le « traditionalisme des marins » et leur « discipline paternelle »⁵. Campinchi, en 1939, donna au chef d'état-major général, vice-président du conseil supérieur de la marine, le titre d'Amiral de la flotte pour le mettre sur le même pied d'égalité que ces homologues étrangers⁶ et fixa les marques de salut à bord des navires par un certain nombre de coups de canon, suivant le grade de l'officier à bord⁷. Les officiers de Marine accordaient une grande importance à cette grande tradition de la préséance et de l'apparat de la puissance dans la marine⁸. François Piétri était un admirateur de l'honneur et des exploits des officiers de Marine de l'Ancien Régime et de la III^e République, dont Courbet⁹. Certains officiers comme l'amiral Joubert surent apprécier son action¹⁰.

¹ *Id.*, p8.

Etienne de Montety, *Honoré d'Estienne d'Orves*. 2005, Editions Perrin, Paris. L'amiral Jacques Trolley de Prévaux divorça.

² Contre-amiral Jean Cornuault, *op. cit.*, p88, 91 et 95-96.

Marcel Henri, *op. cit.*, p38, 55 et 137.

Amiral Jean Hourcade, *Marin et gentilhomme. Mémoire posthume I 1899-1936*. 2007, Via Romana, Versailles, p78. Il se remémorait avec nostalgie la jeunesse licencieuse des officiers de marine à Toulon en 1921-1922.

³ Vilfredo Pareto, *Traité de sociologie générale*, Volume II. 1919, Librairie Payot & Cie, Paris, p1299.

⁴ J.O.R.F/L – D du 1^{er} novembre 1922. Rapport du 31 octobre 1922 du ministre de la Marine Raiberti.

⁵ J.O.R.F/L – D du 9 juin 1936. Partie non officielle. Discours de François Piétri lors de son voyage à Brest, le 30 mai 1936.

⁶ J.O.R.F/L – D du 29 juin 1939. Rapport et décret du 24 juin 1939.

⁷ J.O.R.F/L – D du 10 août 1939.

⁸ Capitaine de vaisseau Jean Quéguiner, *Mes années Royale. Marin de 1939 à 1964*, Nouvelles éditions latines, 2003, p11.

⁹ François Piétri, *La France et la mer. Discours été déclarations 1932-1938*. 1940, Flammarion, Paris, p267-270.

¹⁰ Vice-amiral Charles Joubert, *op. cit.*, p491.

Cependant, celui qui fut le plus apprécié par les officiers était sans doute Georges Leygues, le « Colbert de la Troisième République »¹ qui, non seulement recréa et modernisa leur flotte qui leur était si chère, mais en plus, fit des gestes symboliques à leur endroit. Déjà en 1919, en séance du Conseil Supérieur de la Marine, allant à rebours des demandes de la Marine de commerce², il se rangea à l'avis du très réactionnaire amiral Schwerer pour qui les jeunes classes de marins créaient des désordres, et accéda aux désirs traditionnels de ses amiraux en affirmant que les écoles de la Marine devaient « être placées sous le commandement d'officiers généraux de la Marine » et que le recrutement devait être fait « parmi les gens de mer », loin « des populations de l'intérieur dans les centres ouvriers »³. En 1926, il rétablit leur tenue de cérémonie afin qu'ils ne soient pas inférieurs en prestige aux officiers étrangers qu'ils côtoyaient⁴. En 1927, bien qu'il fut totalement étranger à la religion catholique⁵ et qu'il y fut même hostile en théorie⁶, il autorisa les officiers religieux à pratiquer les cultes dans les dépôts des équipages de la flotte lorsque le service obligeait ces derniers à être consignés le dimanche⁷. Ainsi, à sa mort, en 1935, lui-même fut honoré par la Marine, comme « le véritable artisan de la reconstruction » de la flotte et donna son nom à un croiseur en construction⁸.

Preuve de la qualité de son action et, en même temps, du paradoxal apaisement entre les officiers réactionnaires avec la République, longue fut la liste des officiers de marine qui lui rendirent hommage pour son action et ce, même, longtemps après. Georges Leygues, ce républicain favorable à la laïcité et à l'enseignement étatique⁹ qui considérait que les officiers ne devaient être que les exécutants techniques de sa politique¹⁰ et qui avait une bien piètre opinion des qualités professionnelles et morales de l'amiral Lacaze¹¹, reçut malgré cela tant d'hommages d'officiers. Evidemment, cela concernait les officiers les plus neutres

¹ Hector C. Bywater, *op. cit.*, *The Naval and Military Record. Le créateur de la nouvelle marine française définit la politique navale de la France et affirme la solidité franco-anglaise, (au moment de la mission de l'amiral Pirot à Portsmouth) d'après une interview du ministre de la Marine Georges Leygues*, p285.

² Henri Mazel, « Des rapports de la Marine militaire et de la Marine marchande », *Revue de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes*. 4^e Année, Septembre 1919, N°48, p441-442.

³ SHD BB 8 2424 21. Secret. PV de la séance du 7 juillet 1919 de la section permanente du conseil supérieur de la Marine. Étaient présents le ministre de la Marine en tant que président, le vice-amiral Moreau en tant que vice-préside ainsi que les 3 membres, c'est-à-dire les vice-présidents Ronarc'h, Lacaze et Schwerer.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 juin 1926. Rapport et décret du ministre de la marine du 31 mai 1926.

⁵ Amiral Auphan, *op. cit.*, p127.

⁶ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p159. Note du 29 août 1918.

⁷ SHD 1BB 8 14. Circulaire du 14 mai 1927 du ministre de la marine Georges Leygues au sujet des facilités à accorder aux équipages pour pratiquer le culte.

⁸ SHD 1BB 8 14. Décision du 13 septembre 1935 du ministre Sarraut.

⁹ Jacques Raphaël-Leygues, *op. cit.*, p32.

¹⁰ *Id.*, p111. (Note du 12 mars 1918).

¹¹ *Id.*, p174. (Note à propos du conseil des ministres du 11 octobre 1918).

politiquement comme le vice-amiral Joubert¹ et le capitaine de vaisseau Henri Ballande², mais aussi les plus conservateurs d'entre eux, tels Schwerer qui en faisait le sauveur de la marine³ et Auphan qui appréciait non seulement son travail mais aussi son « sens élevé de la dignité et du caractère respectable de l'uniforme »⁴.

Le nouveau contexte d'ouverture vit des amitiés se créer au plus haut niveau entre les officiers et les hommes politiques républicains. Parmi les attachés militaires à la présidence de la République, le capitaine de vaisseau Grandclément a entretenu des relations privilégiées avec Raymond Poincaré⁵. Au ministère, en général, les officiers passant par le cabinet du ministre étaient plus que de simples collaborateurs. Darlan fut un proche de Georges Leygues⁶, mais aussi un ami de Gasnier-Duparc⁷ et d'Albert Sarraut⁸. Le très réactionnaire et antimaçonnique amiral Auphan devint même ami avec Georges Leygues et François Piétri à qui il « demeura inébranlablement fidèle – très amicalement lié jusqu'à la mort »⁹. Il avait même de la sympathie pour Gasnier-Duparc, ce « brave radical-socialiste »¹⁰.

Les relations avec les parlementaires de gauche et de centre-gauche des Commissions parlementaires ne furent, elles non plus, pas si mauvaises car les élus représentaient souvent des circonscriptions où se trouvaient des arsenaux et établissements de la Marine ou des chantiers privés. Dans la Commission du Sénat de 1930, ils étaient 15 sur 36 et dans celle de la Chambre, en 1933, ils étaient 22 sur 44. Ces parlementaires y défendaient, au moins en principe, les intérêts industriels de la Marine et de ses fournisseurs. Avec de pareils personnages, il est assez logique que les relations entre les officiers de Marine et le personnel politique républicain se soient globalement apaisées. Ce rapprochement fut également possible du fait de l'émergence d'un ennemi commun aux deux groupes, à savoir le communisme que la révolution russe rendait, à leurs yeux, plus dangereux qu'il ne le fût jamais. C'est que la petite bourgeoisie provinciale qui donnait, désormais, le gros du contingent des amiraux était « terrorisée » par la

¹ Vice-amiral Charles Joubert, *op. cit.*, p491.

² Henri Ballande, *op. cit.*, p11-12.

³ Amiral Schwerer, « La flotte française en 1928 », *Almanach de l'Action française pour l'année 1929*, MCMXXIX, Nouvelle Librairie Nationale, Paris, p112.

⁴ Amiral Auphan, *op. cit.*, p124.

⁵ Rosemonde Sanson, « L'entourage de Raymond Poincaré, président de la République (février 1913-février 1920) », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, N°8, mai-août 2009, p9.

⁶ Henri Ballande, *op. cit.*, p11.

⁷ *Id.*, p35.

⁸ *Id.*, p92.

⁹ Amiral Auphan, *op. cit.*, p150.

¹⁰ *Id.*, p157.

foule ouvrière, particulièrement de Paris, et y voyait un foyer révolutionnaire¹. Les élites gouvernementales et les élites non-gouvernementales² de la Marine se réconcilièrent au nom de leur élitisme³ et du rejet de la révolution prolétarienne.

Désormais, les critiques outrancières, les injures publiques et les attaques en règles que devaient essayer les ministres de la Marine venaient toutes des ennemis en commun avec les officiers, c'est-à-dire des députés et de la presse communiste. Les voix communistes, dans l'*Humanité*, en même temps qu'elles s'enorgueillissaient d'avoir fait déguerpir à coup de poing l'amiral Schwerer et ses Camelots du roi⁴, s'en prenaient au ministre François Piétri, « l'homme des banques », de l'« union des exploiters des mineurs »⁵, celui qui à leurs yeux « incarne la haute banque, le capital financier » à la solde d'une « poignée de forbans richissimes »⁶. Le député André Marty l'accusa, à la chambre, d'avoir été coupable d'une « négligence qui coûta le naufrage d'un sous-marin et la vie des marins »⁷. Cependant, celui qui cristallisa sur sa personne toutes les haines des communistes était aussi celui qui s'attirait les éloges des officiers. Le « criminel »⁸ Georges Leygues fut poursuivi de leur vindicte dès la fin de la guerre jusqu'à son enterrement. Les dures sanctions qu'il infligeait aux ouvriers des arsenaux⁹ et aux mutins de la mer Noire (il refusa d'appuyer leur amnistie)¹⁰ lui valurent la réputation d'être un des « plus fidèles serviteurs » de la bourgeoisie¹¹. Ses joutes verbales au Parlement avec André Marty étaient partiellement retranscrites dans le journal¹².

Ainsi, comme le présenta le capitaine de vaisseau Henri Ballande qui avait été, dans l'entre-deux-guerres, au cœur des relations entre les officiers et le monde politique, si les officiers avaient de la sympathie pour le maurrassisme couplée à une défiance appuyée envers la République, les crises du parlementarisme et « la médiocrité de ses hommes politiques », ils

¹ Contre-amiral Jean Cornuault, *op. cit.*, p135.

² Vilfredo Pareto, *Traité de sociologie générale*, Volume II. 1919, Librairie Payot & Cie, Paris, p1298.

³ Robert Michels, *Les Partis Politiques. Essai sur les tendances oligarchiques des démocraties*. 1914, Flammarion, Paris, p300.

⁴ Jean-Claude, « pointes rouges », *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. 12 juillet 1933, p2.

⁵ *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Mercredi 31 janvier 1934, P-L Darnar, « les scandales politiques financiers ». Il était administrateur de la British and continental banking et de la Société européenne des crédits et de banques et dirigeant de l'union des mines,

⁶ *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Mercredi 31 janvier 1934, FF, « Daladier a informé le ministère du grand capital, de la police et de l'état-major », p1.

⁷ *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. 1^{er} mars 1932.

⁸ *L'Humanité. Journal socialiste*. Dimanche 9 novembre 1919. Pierre Hamp, « L'apologie d'un fait qualifié crime », p1.

⁹ *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Lundi 21 novembre 1927. André Marty, « Le bluff de la Leygues démasqué », p2.

¹⁰ *L'Humanité. Journal socialiste*. Dimanche 18 octobre 1919. p1. Marcel Cachin, « un vote lamentable ».

¹¹ *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Mardi 5 septembre 1933, p1.

¹² *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Jeudi 24 novembre 1927.

n'avaient, pour l'immense majorité d'entre eux, pas « la haine de la république et de la démocratie »¹. Malgré une ambiance politique particulièrement délétère dans les années 1930, marquée par l'assassinat du président Paul Doumer par le fascisant Pavel Gouglov le 6 mai 1932, par les manifestations du 6 février 1934 et par d'innombrables rixes, parfois meurtrières², entre les communistes et les Camelot du roi dans auxquelles participa l'amiral Schwerer³, les officiers de marine surent rester objectifs vis-à-vis de l'action de leurs ministres en matière de constructions navales, au-delà des étiquettes idéologiques. Cela facilita beaucoup la collaboration et donna, donc, de bons résultats qui aboutirent à une flotte puissante en 1939.

3. La continuation de la coexistence de la science et la culture traditionnelle de la Marine

a. La prépondérance de l'élément scientifique dans les constructions navales

La formation principale des officiers de marine et des ingénieurs (génie maritime et artillerie navale) était encore assurée par des membres de ces trois corps qui naviguaient en permanence entre ces postes d'enseignement et des responsabilités administratives ou/et techniques dans les constructions navales. Certains purent immédiatement tirer profit de l'expérience de guerre, tel l'ingénieur du génie maritime Poincet qui a été réaffecté à son poste de professeur à l'École d'Application du Génie Maritime en 1919⁴. L'année suivante en 1920⁵, il était encore présent pour assurer le cours commun sur la mécanique appliquée et les machines. Tous les cours y étaient professés par des ingénieurs de l'artillerie navale et du génie maritime : M. Malaval (Propriétés et essais mécaniques. Calcul des canons), M. Brantus (Calcul d'affûts), M. Bourély (Torpilles - Explosions sous-marines), M. Sugot (Balistique), M. Chantereau, (Théorie et chimie des explosifs), M. Y.-G Thépot (Technologie), M. L. Thépot (Appareils de visée et de conduite du tir), M. Marget (Electricité) ; des ingénieurs du génie maritime M. Charpentier (Constructions navales) et M. Thuloup (Résistance des matériaux - Cours commun avec le génie maritime) ; l'ingénieur en chef militaire des poudres M. Ribailleur (Poudres) et le chef d'escadron d'artillerie coloniale M. Lemercier (Matériel d'artillerie de terre). L'ingénieur du génie maritime Charpentier fut nommé ensuite membre de la Commission supérieure des poudres et explosifs de guerre, en 1922⁶. On vit, en 1921, l'ingénieur Callou, directeur de l'École d'application du génie maritime, faire partie de la

¹ Henri Ballande, *op. cit.*, p13.

² « Un commissaire d'Action française tué à coups de matraques par des communistes », *L'Express du Midi*. Marid 5 février 1935. 44^e année – N° 15308.

³ Jean-Claude, *op. cit.*, p2.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 août 1919.

⁵ J.O.R.F/L – D du 13 février 1920. Arrêté du ministre de la Marine Landry du 10 février 1920.

⁶ J.O.R.F/L – D du 26 août 1922. Arrêté interministériel du 12 août 1922.

Commission d'examen des inventions intéressant les armées de terre et de mer¹. La même année, l'ingénieur directeur des forges de la Chaussade, Just-Lucien Maurice, devint directeur de l'École d'application du génie maritime². En 1924, Joseph Tissier occupa ce poste après avoir été directeur des constructions navales à Brest³, puis devint membre du conseil de perfectionnement de cette école⁴. Beaucoup de ces successeurs à la tête de son école et de son comité de perfectionnement ont fait partie de la Commission d'examen des inventions intéressant les armées de terre et de mer : les ingénieurs du génie maritime Parant⁵, Robert Lelong⁶, Emile Barillon⁷. En 1930, le vice-amiral Vindry, président du Comité technique de la marine, fut nommé président du conseil de perfectionnement de l'École d'application du génie maritime⁸ et, en 1937, l'ingénieur de l'artillerie navale Albert Jean, directeur de l'École d'application de l'artillerie navale fut aussi nommé membre rapporteur de l'artillerie navale à la Commission centrale des marchés industriels⁹. Deux ans plus tard, en 1939, il fut remplacé à la tête de l'école par l'ingénieur de l'artillerie navale Raymond-Jean-Abraham Kahn qui était, lui aussi, membre rapporteur de l'artillerie navale à la Commission centrale des marchés industriels¹⁰. L'ingénieur du génie maritime Albert-Léon Sornein, en service à l'École d'application du génie maritime, devint membre de la Commission d'études pratiques d'artillerie navale¹¹.

A l'École d'Application du Génie Maritime, l'ingénieur du Service technique des constructions navales Gabriel Duchez était chargé pour l'année scolaire (décembre 1919-juillet 1920) des conférences sur la théorie du navire¹². Il recommença en 1921. Devenu directeur du service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie en 1931, il conserva son poste et intégra le Conseil de perfectionnement de l'École d'application du génie maritime, poste qu'il garda jusqu'en 1932¹³. L'ingénieur du génie maritime Henri Amiot professa le cours

¹ J.O.R.F/L – D du 5 mai 1921. Décision du 2 mai 1921.

² J.O.R.F/L – D du 29 septembre 1921. Décision du 28 septembre 1921.

³ J.O.R.F/L – D du 4 janvier 1924. Décision du 31 décembre 1923.

⁴ J.O.R.F/L – D du 9 février 1924. Décision ministérielle du 7 février 1924.

⁵ J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1927.

⁶ J.O.R.F/L – D du 24 mai 1931. Décision du 23 mai 1931.

⁷ J.O.R.F/L – D du 11 mars 1932. Décision du 1^{er} mars 1932.

⁸ J.O.R.F/L – D du 22 août 1930. Décision du 19 août 1930.

⁹ J.O.R.F/L – D du 10 avril 1937. Décision du ministre du 9 avril 1937.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 16 avril 1939. Décision du ministre du 15 avril 1939.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 24 juillet 1935. Décision du 23 juillet 1935.

¹² J.O.R.F/L – D du 26 novembre 1919. Décision du ministre du 20 novembre 1919. Il exerça dans toutes les administrations importantes des constructions navales : Dir. Des Constr. Nav. De Cherbourg de 1895 à 1897 puis celle de 1907 ; sous-directeur des Forges nationales de Chaussade de 1901 à 1906 puis en 1917 ; chef du service de la surveillance des travaux à l'industrie de Lyon.

¹³ J.O.R.F/L – D du 12 mai 1932. Décision du 9 mai 1932.

d'architecture navale à l'École navale en 1930¹, à la place de M. Georges Fèvre qui devint chef du service de la surveillance des travaux à l'industrie du Creusot. Amiot conserva son poste 21 mois avant d'intégrer la Direction des constructions navales du port de Lorient². En 1920, l'ingénieur d'artillerie navale Paul-Henri Garnier qui fut membre de la Commission de Gâvres pendant la guerre, professa le cours de métallurgie à l'École d'application de l'artillerie navale³. Il devint, par la suite, membre du Service technique de l'artillerie en 1928-1929, puis adjoint au directeur central de l'artillerie navale, en 1930.

Les deux corps des ingénieurs de la Marine connaissaient une sorte de monoculture scientifique. Il n'y a qu'à voir les programmes des Écoles de la Marine pour s'en convaincre davantage. En 1927, à l'École d'Application de l'Artillerie Navale, sur 27 matières, 23 portaient sur les différents aspects de la technologie et seulement 4 sur des matières annexes, quoique toutes utilisables pour le travail d'ingénieur : la Législation industrielle, l'Administration et l'Économie politique pour avoir la capacité de diriger des directions ou des établissements de la Marine et les Langues étrangères pour l'information et l'espionnage des technologies étrangères. Aucune de ces matières ne concernait la guerre navale ou la politique internationale⁴.

Les ingénieurs de la Marine continuèrent toujours à s'améliorer et à viser l'excellence scientifique. Roger Brard a soutenu sa thèse de doctorat es-Sciences Mathématiques, intitulée « *Quelques propriétés de la géométrie des carènes* ». Il traitait particulièrement de la stabilité du navire en mouvement⁵. André Haarbreicher publia *De l'emploi des isotopes comme axes de coordonnées*⁶. Le professeur de mathématique et ingénieur Robert d'Adhémar, lorsqu'il publia *La Balistique extérieure*, en 1934, prit comme outil des théorèmes issus des œuvres des ingénieurs de l'artillerie navale, Charbonnier (*Essais sur l'histoire de la Balistique* dans *Mémorial de l'artillerie française*, 1928 ; *Traité de Balistique extérieure*, Doin et Gauthier-

¹ J.O.R.F/L – D du 29 janvier 1930. Décision du 27 janvier 1930.

² J.O.R.F/L – D du 10 septembre 1931. Décision du 9 septembre 1931.

³ J.O.R.F/L – D du 14 juin 1920. Arrêté du ministre de la Marine Landry, du 11 juin 1920.

⁴ J.O.R.F/L – D du 27 avril 1927. Balistique intérieure, Balistique extérieure, Propriétés et essais mécaniques des métaux, Résistance et modes de construction des canons, Mécanismes de culasses et leurs accessoires (Description et calcul), Affûts (description, installation à bord, calcul), Appareils de visée et de conduite du tir, Fabrications d'artillerie, Fabrications des poudres et explosifs, Explosifs, Projectiles et fusées, Pyrotechnie, Explosions sous-marines. Torpilles et mines, Défense des côtes, Artillerie de terre (matériel), Aéronautique, Construction navales, Constructions à terre, Métallurgie, Mécanique appliquée, Résistance des matériaux, Electrotechnique, Technologie.

⁵ Thèses présentées à la faculté des sciences de l'Université de Paris pour obtenir le grade de Docteur Ès-Sciences Mathématiques. Par Roger Brard, ingénieur du génie maritime/ Première thèse : *Quelques propriétés de la géométrie des carènes*. Deuxième thèse : *Propositions données par la faculté*. Soutenue en 1929. Toulon. — Imprimerie des constructions navales — 1929, p5-6.

⁶ André Haarbreicher, *De l'emploi des isotopes comme axes de coordonnées*. Paris, 1931, Gauthier-Villars et Cie.

Villars, T. I, 1921 et T. II, 1927) et Georges Sugot, (*Balistique extérieure théorique*, Gauthier-Villars, 1928)¹ ; les deux ayant été présidents de la Commission de Gâvres, Charbonnier pendant la guerre et Sugot entre 1932 et 1938. Cependant, pour excellents que furent les ingénieurs de la Marine, leurs savoirs particuliers n'étaient pas suffisants dans cet entre-deux-guerres où l'innovation technologique devint d'une importance radicale pour pallier les insuffisances financières de la Marine. Il devenait primordial d'accroître les contacts avec le reste du monde scientifique national.

La Marine était donc en contact permanent avec le monde scientifique national, que ce soit par l'intermédiaire des universités ou des laboratoires. Elle transféra ses hommes vers ces derniers comme l'Institut polytechnique de l'Ouest de Nantes². En 1936, l'ingénieur de l'artillerie navale du port de Toulon J.-E.-A. Lorrot avait effectué un stage à l'École de physique et de chimie de la ville de Paris³. Cependant ce fut l'École supérieure d'électricité qui connut le plus de succès grâce aux détachements de plusieurs ingénieurs du génie et d'officiers de marine qui allèrent y suivre les cours en masse, comme en 1923⁴ et en 1936 avec l'ingénieur du génie maritime François Bellon qui y resta neuf mois⁵.

Ces mouvements de transferts de compétences entre la Marine et le civil étaient encouragés. L'importance croissante de la complexité technologique dans la marine y rendit l'élément scientifique tout à fait primordial. Le ministre Adolphe Landry se préoccupa, dès avril 1920, de la formation de ces « grands esprits d'élite » qui devront être capables d'« apporter dans l'industrie civile des constructions navales les excellentes méthodes de travail en usage dans la marine française ». Pour faciliter leur émergence, il institua un cours préparatoire d'une durée de 10 mois dans le but de préparer les élèves à subir l'examen d'entrée de l'École d'application en qualité d'élèves libres⁶, car le diplôme pour être ingénieur du génie maritime devint extrêmement rude à obtenir. Ces transferts étaient très prisés de la part de l'industrie qui faisait former une partie de ses futurs ingénieurs, inscrits en candidats libres

¹ Robert d'Adhémar, « La Balistique extérieure », *Mémorial des sciences mathématiques*. Paris, 1934, Gauthier-Villars et Cie. Fascicule LXV, p3.

² J.O.R.F/L – D du 17 octobre 1920. Décision du ministre du 13 octobre 1920.

³ J.O.R.F/L – D du 30 juin 1936.

⁴ J.O.R.F/L – D du 24 octobre 1923. Plusieurs officiers de marine et ingénieurs du génie maritime se sont vus accorder 10 mois de congé pour suivre y les cours.

⁵ J.O.R.F/L – D du 25 juin 1936. Décision du 2-4 juin 1936.

⁶ J.O.R.F/L – D du 8 avril 1920. Rapport et décret du 2 avril 1920 du ministre de la Marine, Adolphe Landry.

civils à l'École d'application du génie maritime. En 1922, le ministre Raiberti ne l'interdit pas mais instaura l'obligation du versement d'une indemnité au Trésor¹.

En même temps, de hautes personnalités scientifiques intégrèrent la Marine. La Commission d'expériences de Gâvres resta après-guerre un de ces hauts lieux où l'expertise de ces derniers était en permanence présente. Début 1921, le professeur à la faculté des sciences de l'université de Lille, Albert Châtelet en devint membre assistant², avant qu'en mai de la même année il soit rejoint par cinq professeurs de facultés, membres assistants ou associés dont, Gabriel Foëx, Jules Haag, Georges Valiron, Pierre Weiss³. Annuellement, l'université envoyait de nouveaux membres assistants comme en 1922 avec Joseph Kampé de Fériet, maître de conférences de mécanique rationnelle à la faculté des sciences de l'université de Lille⁴ ou avec l'ingénieur des mines et inventeur Gustave Lyon⁵. En 1930, l'ingénieur de l'artillerie navale M. de Lecluse de Longrave, de l'Institut d'optique, s'est vu accorder un congé de 10 mois pour être affecté à la commission⁶.

En dehors de la Commission de Gâvres, les universitaires intégrèrent même l'administration des écoles de la marine. Des sommités académiques comme le professeur en Sorbonne, le mathématicien Paul Montel, fut maintenu plusieurs années au Conseil de perfectionnement des Écoles de la marine, du milieu des années 1920⁷ à la fin des années 1930⁸. En 1923, Emile Borel, qui n'était pas encore ministre de la Marine mais déjà professeur à la faculté des sciences de Paris et directeur honoraire de l'École normale, fut nommé membre du conseil de perfectionnement des écoles de la Marine pour une période de quatre ans⁹. Mais c'est surtout après le milieu des années 1920¹⁰ que ces scientifiques trouvèrent une place de choix au sein de la toute nouvelle institution qu'était la Commission consultative des fabrications de guerre de la marine à la mobilisation. Entre 1930¹¹ et 1935¹², y siégèrent le professeur à l'École normale supérieure M. Abraham ; M. Bocherot ; le membre de l'institut, le

¹ J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1922. Décret et rapport du 2 juillet 1922.

² J.O.R.F/L – D du 6 janvier 1921. Décision du 4 janvier 1921.

³ J.O.R.F/L – D du 22 mai 1921. Décision du ministre du 18 mai 1921. Tous de la faculté des sciences de l'université de Strasbourg sauf un.

⁴ J.O.R.F/L – D du 26 mars 1922. Décision du 20 mars 1922.

⁵ J.O.R.F/L – D du 26 mars 1922. Décision du 20 mars 1922.

Bulletin de l'Association des Anciens élèves de l'École des Mines de Paris, 1936-2.

⁶ J.O.R.F/L – D du 18 juillet 1930. Décision du 16 juillet 1930.

⁷ J.O.R.F/L – D du 17 avril 1929. Par un arrêté du 15 avril 1929. Maintenu dans ses fonctions pour 4 années.

⁸ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1933. Arrêté du 6 novembre 1933. Prolongé de 4 ans.

J.O.R.F/L – D du 29 avril 1937. Arrêté du ministre du 26 avril 1937. Prolongé de 4 ans.

⁹ J.O.R.F/L – D du 16 février 1923. Par un arrêté du 14 février 1923.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1925. Décision du ministre de la marine Émile Borel, du 27 juillet 1925.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 25 avril 1930. Arrêté du 23 avril 1930 du ministre de la marine Dumesnil.

¹² J.O.R.F/L – D du 5 mai 1934.

duc de Broglie ; le directeur scientifique du laboratoire du centre d'études de Toulon, M. Canac ; le directeur de l'Institut d'optique, M. Fabry ; le directeur de l'École Centrale, Léon Guillet ; le directeur de l'École supérieure d'électricité, membre de l'Institut, M. Janet ; le professeur au Collège de France, M. Langevin ; l'inspecteur général des ponts et chaussées M. Mesnager ; le directeur de l'institut aérotechnique de Saint-Cyr, M. Toussaint. Certains d'entre eux prirent encore plus d'importance. Léon Guillet fut nommé « membre associé » du Service technique de l'artillerie navale et de la Commission de Gâvres et il était prévu qu'en cas de mobilisation on l'affectât au Service d'études de la fonderie de Ruelle¹. Le professeur de physique à la faculté des sciences de Strasbourg, Louis Néel, collabora, dans les années 1930, au centre d'études de Toulon².

Les scientifiques extérieurs étaient majoritaires dans la Commission d'examen de l'École navale. En 1924, on y trouvait 4 universitaires sur 7 membres : le professeur en Sorbonne M. Julia (algèbre, analyse, trigonométrie), M. Béghin, maître de conférences à la faculté des sciences de Montpellier (géométrie, géométrie analytique, géométrie descriptive et mécanique), M. Buisson, professeur à la faculté des sciences de Marseille (physique et chimie) et Koszul, professeur à l'université de Strasbourg (anglais et allemand)³.

b. La persistance de la culture traditionnelle des officiers de Marine

Le rapprochement entre les ingénieurs de la Marine et le reste du monde scientifique marginalisa quelque peu les officiers de marine, en matière de constructions navales. Certes, ce furent toujours eux qui avaient le fin mot sur le choix des armes, mais ils furent progressivement écartés du domaine purement technique. Leurs connaissances mathématiques et matérielles, certes excellentes, n'étaient, dans beaucoup de cas, plus suffisantes pour saisir à fond les avancées dans certains domaines scientifiques. Pourtant, à voir les programmes et les outils des officiers on aurait pu s'attendre à un tout autre résultat. Ils venaient toujours des meilleurs lycées parisiens, Saint-Louis, Janson-de-Sailly, Louis-le-Grand, Charlemagne, Lakanal, Sainte-Geneviève et les collèges Stanislas⁴ et Sainte-Barbe⁵ où se trouvaient les meilleurs professeurs de mathématique⁶. Ils avaient aussi droit au meilleur personnel

¹ J.O.R.F/L – D du 5 février 1936. Décision ministérielle du 3 février 1936.

² Henri Ballande, *op. cit.*, p67.

³ J.O.R.F/L – D du 6 juillet 1924.

⁴ J.O.R.F/L – D du 24 mai 1931. Concours d'admission à l'école navale de 1931.

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 mai 1933. Examen du concours de l'école navale de 1933.

⁶ En 1916, le docteur ès lettres, Charles Michel, professeur de mathématiques spéciales au lycée Saint-Louis publie un *Cours d'algèbre et d'analyse*. Charles Michel, professeur au lycée Saint-Louis a publié *Compléments de*

professoral à l'École navale où officiaient, comme examinateurs, certains de leurs professeurs de lycée, comme le professeur au lycée Henri-IV, Laurent Brégeon¹. Le *Recueil de types de calculs* des lieutenants de vaisseau et professeurs de navigation Quédec et Boëlle², ainsi que les cours dispensés à l'École Navale par F. Marguet, sur la navigation et l'astronomie (1927), par l'ingénieur André Lamouche, sur la théorie du navire et par l'agrégé de sciences physiques, E. Haudié, sur l'électricité générale³ prouvaient l'excellence scientifique des officiers de l'entre-deux-guerres. Malgré cela, les officiers furent irrémédiablement écartés du véritable travail de conception des navires de guerre. Si jusque dans les années 1870-1880 certains officiers pouvaient concevoir des navires, durant la Grande guerre, ils ne s'adonnaient qu'à l'invention d'armes et d'outils simples (Périscopes, grenades...). En revanche, à la fin des années 1930, ils se contentaient seulement de discuter des armes proposées par les ingénieurs. Ceci a de quoi sembler paradoxal car c'était concomitant avec la modernisation sociologique de la Marine qui, selon les républicains, devait produire l'effet contraire. Cependant, voir l'étendue des programmes scientifiques, ne serait-ce que, pour le concours d'entrée de l'École d'artillerie Navale de 1925, permet de comprendre la nouvelle complexité technique liée aux armes nouvelles⁴.

Justement, pour les officiers de Marine, leur culture intellectuelle traditionnelle continuait d'exister, mais elle recula. L'Histoire conserva quelque importance et prestige, à leurs yeux, mais son rôle fut pris différemment. L'examineur d'histoire à l'École navale, Camille Vallaux, affirma très clairement que «le but de l'enseignement historique» était «d'assurer et de fortifier pour sa part, la continuité de la nation, et celle de l'État», en transmettant aux «jeunes générations [...] l'amour du passé de la race, l'amour du sol»⁵. Malgré ce souhait, cet aspect de glorification et d'identification des officiers dut laisser de plus en plus de place à l'étude

géométrie moderne à l'usage des élèves de mathématiques spéciales et des candidats à la licence et à l'agrégation, en 1926.

¹ J.O.R.F/L – D du 2 février 1939. Décision du 28 janvier 1939.

² Lieutenants de vaisseau Quédec et Boëlle. *Recueil de types de calculs*. 1929, École navale, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris. Il contenait tout simplement plusieurs dizaines si ce n'est plus d'une centaine d'équations nécessaires à l'officier de marine afin de calculer et de prévoir les trajectoires de son bateau ou d'une escadre.

³ Tome I (Courants continus : électrocinétique, électromagnétisme, appareils de mesures, aimantation induite), Tome II (Courants continus, circuit magnétique, induction, Dynamos et moteurs à courant continu) et Tome III (Courants alternatifs, condensateurs, appareils et méthodes de mesure, ionisation, théorie électronique, émission électronique, propriété générale, actions diverses des courants alternatifs, appareils de mesures, alternateurs, transformateurs, alternent moteurs).

⁴ J.O.R.F/L – D du 2 avril 1925. Il comprenait la dynamique des systèmes, la dynamique générale des solides, la dynamique des fluides, des notions sur la théorie de l'élasticité, la thermodynamique, l'acoustique, l'optique géométrique, l'électricité, le magnétisme, la chimie physique, la chimie des métaux et la chimie organique.

⁵ SHD BB 8 2424 21. Concours d'admission à l'École navale. Note de l'examineur d'histoire, Camille Vallaux, professeur au lycée Janson-de-Sailly, au sujet de la partie historique de l'examen.

stratégique et tactique rationalisée. La lecture des ouvrages traditionnels d'histoire navale de J. Tramond, Jurien de la Gravière et Mahan se vit augmenter des nouveaux ouvrages de Corbett¹. Johannes Tramond professa d'ailleurs jusqu'en 1931². Mais à partir des années 1930, des professeurs d'un genre nouveau firent leur apparition à l'École. Des historiens beaucoup plus scientifiques et loin des traditions de l'institution firent leur apparition en 1935. Le professeur agrégé d'histoire, Jacques Godechot³, marqué par l'École des Annales⁴ devint professeur d'Histoire à l'École navale. Le professeur agrégé, André Reussner, spécialiste de l'Histoire maritime et coloniale⁵ devint chef du service des travaux historiques à la section historique de la marine⁶, après avoir professé à l'École navale depuis 1919⁷. Edmond Delage commença ses cours en 1923⁸, lui qui devint dans la décennie un grand spécialiste de la guerre navale durant le premier conflit mondial⁹.

Le débat sur les enseignements de la Première Guerre mondiale relança cette tradition, désormais institutionnalisée sous l'égide de la Marine nationale. En 1919, Georges Leygues réunit en une structure unique, le Service des archives de la marine et la section historique de la 1^{ère} section de l'État-major général de la marine. Il forma le Service Historique de la Marine, dirigé jusqu'en 1921 par le capitaine de frégate Castex qui, à l'aune de l'expérience de la guerre, synthétisa la méthode historiciste et « la méthode matérielle pour édifier une doctrine cohérente ». Ce fut, donc, lui qui donna au Service Historique de la Marine cette attitude systématique de compilation des archives afin d'en tirer les enseignements. Associé avec l'École de guerre navale commandée par Castex entre 1926 et 1929, les synthèses du Service

¹ J.O.R.F/L – D du 8 mars 1925. Livres qu'il faut connaître pour l'épreuve d'histoire maritime de l'examen d'entrée à l'école de guerre navale.

² J.O.R.F/L – D du 23 avril 1931. Arrêté du ministre du 20 avril 1931.

³ J.O.R.F/L – D du 18 octobre 1935. Décision du ministre du 15 septembre 1935.

⁴ Claude Petitfrère, « Jacques Godechot (1907-1989) », *Annales historiques de la Révolution française*, n°281, 1990. (1907-1989), p309-310.

⁵ A. Reussner, « L'Ile de France au moment de la rétrocession au roi (1767) », *Revue d'histoire des colonies*, tome 20, n°87, Mai-juin 1932. pp. 217-240.

⁶ J.O.R.F/L – D du 24 octobre 1935. Décision ministérielle en date du 2 août 1935.

⁷ J.O.R.F/L – D du 8 décembre 1919. Décision du ministre du 6 décembre 1919.

⁸ J.O.R.F/L – D du 6 juin 1923. Arrêté du ministre du 22 juin 1923.

⁹ Il publia en 1929, *Le drame du Jutland* ; en 1931, *La tragédie des Dardanelles* ; en 1934, *La guerre sous-marine* ; et en 1936, *La lutte sous-marine*.

historique étaient devenues directement accessibles aux élites des officiers de Marine¹. Les cours d'histoire dans l'École de Guerre Navale étaient très nombreux².

Le ministère fit tout pour conserver un certain éclectisme dans la formation en recommandant la lecture d'ouvrages de littérature française et étrangère, de philosophie française, anglaise et allemande³. En 1921, le ministre Gabriel Guist'hau nomma le capitaine de frégate Paul Chack directeur de la revue maritime⁴, historien-romancier et représentant de la culture littéraire romantique traditionnelle dans la Marine. Encore en 1932, l'admission à l'École de guerre navale dépendait aussi de la connaissance sur les guerres navales du passé⁵. Cependant, à l'École navale en 1924, la part scientifique devint écrasante avec un coefficient

¹ Martin Motte et Jean de Préneuf, *op. cit.*, p2-3.

² Capitaine de frégate de Carne (Détaché au Service Historique). Travaux du service historique de l'État-major Général de la Marine. *L'organisation de l'Aéronautique maritime*. 1920.

Lieutenant de vaisseau Platon, *La tactique des sous-marins alliés avant et pendant la guerre*. École de Guerre Navale. Promotion 1922, Secret.

Lieutenant de Vaisseau Landriau. *Les sous-marins Alliés en Basse-Adriatique : 1917*. Secret. École de Guerre Navale. Promotion 1922.

Lieutenant de Vaisseau Daube, *Marine des Etats-Unis. Ecole de Guerre Navale*. Secret. 1922.

Le Lieutenant de Vaisseau R. Gaudin de Villaine donne un cours sur l'expédition d'Alger à l'École de guerre navale en 1922.

Le capitaine de corvette de la marine polonaise Solski fait une conférence à l'école de guerre navale en 1922 sur *Les opérations de la marine Russe de la mer Noire pendant la guerre de Crimée*.

Capitaine de Corvette D'ythurbide, *Les opérations des sous-marins français en Manche et dans l'Océan de 1914 à 1918 : (d'après les documents des archives de la Marine)*. Secret, École de Guerre Navale. Année 1924.

Lieutenant de vaisseau Le Chuiton. *La division navale des bases du corps expéditionnaire d'Orient et de l'Armée d'Orient : 25 août 1915-3 mars 1916. 1924-1925*. Secret. École de Guerre Navale. Année 1925.

Le Lieutenant de vaisseau Cavelier de Cuverville a professé un cours à l'École de Guerre Navale en 1925 intitulé *Histoire du Service Central de l'Amirauté 1917-1918. L'Amirauté britannique en 1917 et 1918*. (Tous les cours sont frappés du sceau du secret)

Lieutenant de vaisseau Tanguy, *Lorient pendant les guerres du XVIIIème siècle et particulièrement en 1746*. École de Guerre Navale. Année 1927.

Cours professé à l'École de Guerre Navale à la session 1932-1933 : *L'organisation et le fonctionnement de l'amirauté anglaise de 1789 à 1815*, Par le lieutenant de vaisseau de Tannenbergh. École de Guerre et Centre des Hautes Etudes Navales. M. Tramond (Professeur d'Histoire Maritime). *La lutte pour les routes entre l'Extrême Orient et l'Extrême Occident au cours de l'Histoire*. 1933.

Capitaine de vaisseau R. Gaudin de Villaine. *Exposé stratégique. La crise stratégique du début d'août 1914 en Méditerranée*. Confidentiel. Centre des Hautes Etudes Navales. 1933.

Lieutenant de vaisseau Lachèse. *L'armée navale de l'Océan, de vendémiaire à messidor an III. La croisière du Grand Hiver. Le combat de Groix*. École de Guerre Navale. Année 1934.

Lieutenant de vaisseau Querat, *Le ministère "Portal" : 29 décembre 1818-12 décembre 1821*, École supérieure de guerre navale, 1936-1937.

Lieutenant de vaisseau R. Sacaze, *La guerre au commerce conduite par les divisions navales : les escadres Leissegues et Willaumez en 1806*, École supérieure de guerre navale, 1936-1937.

Lors de la session 1936-1937 du centre des hautes études navales, le capitaine de vaisseau Dornon dispense un cours intitulé *Stratégie française et la conduite des opérations navales sous Louis XIV de 1672 à 1697*.

Capitaine de Corvette Brenac (Professeur d'Etat-Major), *La méthode de travail appliquée à l'étude de problèmes tactiques*. 1937-1938. École de Guerre Navale. 1937-1938.

³ J.O.R.F/L – D du 7 octobre 1926.

⁴ J.O.R.F/L – D du 30 avril 1921. Arrêtés du ministre du 29 avril 1921.

⁵ J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1931. Circulaire du 14 décembre 1931. Guerre de sécession américaine, Guerre austro-italienne (1868), Bombardement de Sfax et débarquement (1881), Guerre franco-chinoise (1884-1885), Guerre sino-japonaise, Guerre hispano-américaine, Guerre russo-japonaise.

total de 84 contre seulement 22 pour les matières littéraires¹. Les officiers devaient devenir des scientifiques avant toute autre chose, et ce fut le cas pour la majorité d'entre eux. Cependant, il était impossible de dégager de véritables élites maritimes. Le ministre de la marine Guist'hau pallia ce problème, en 1921, en créant l'École Supérieure de Guerre et le justifia, par la nécessité de former des officiers d'état-major spécialisés dans cette fonction qui différait du travail des hauts commandements².

A côté de cette culture traditionnelle que l'institution tenta de conserver avec de plus en plus de mal, l'étendue du savoir scientifique ainsi que la prépondérance de l'élément technique dans la Marine finirent d'achever le tournant scientifique. En 1936, le ministre François Piétri exprima clairement la nécessité de ce tournant, désormais irréversible, en ces termes :

La conduite de la guerre navale a cessé d'être un art pour devenir une science impérieuse et multiple, et l'éducation de ceux qui s'y destinent ne peut plus se confiner dans le décor fictif d'un bâtiment à voiles, comme au temps où la navigation pure et l'abordage faisaient le fond d'un métier que l'expérience ou la hardiesse dominaient jalousement [...] La marine est le contraire d'une force figée ou d'une doctrine inerte. Non contente de marcher avec le progrès, elle le précède et l'anime³.

On peut avancer que les officiers de Marine n'avaient jamais été aussi bien formés, mais l'importance donnée au progrès technologique les mit, en quelques sortes, sous le magistère moral des ingénieurs, en matière de constructions navales. Le Centre des hautes études et de l'École de guerre navale resta exclusivement entre les mains des marins comme les amiraux Ratye⁴, Jehenne⁵, Mougier⁶, Laborde⁷ et Castex⁸ et les cours de stratégie et de tactique navale à l'École de guerre navale, assurés par des officiers tels que Laborde⁹, le capitaine de frégate

¹ J.O.R.F/L – D du 9 octobre 1924. Programme de l'École navale.

² J.O.R.F/L – D du 7 mai 1921. Rapport et décret du 19 mars 1921 du ministre de la Marine, Guist'hau.

³ J.O.R.F/L – D du 9 juin 1936. Partie non officielle : Discours de François Piétri lors de son voyage à Brest, le 30 mai 1936.

⁴ J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1920. Décret du 13 décembre 1920. Il devint directeur de l'École supérieure de marine.

⁵ J.O.R.F/L – D du 12 mai 1925. Décret du 11 mai 1925. Il devint commandement de l'École de Guerre et du Centre des Hautes Etudes Navales.

⁶ J.O.R.F/L – D du 27 juillet 1930. Décret du 26 juillet 1930.

⁷ J.O.R.F/L – D du 13 avril 1935. Décret du 12 avril 1935. Il devint commandement de l'École de Guerre et du Centre des Hautes Etudes Navales.

⁸ J.O.R.F/L – D du 22 mai 1937. Décision du ministre du 14 mai 1937. Il a été désigné président du conseil de perfectionnement des écoles de la marine.

Lars Wedin, « Castex (1878-1968) », *Etudes Marines. Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...*N°6-Mai 2014. Centre d'études stratégiques de la Marine, p117.

⁹ J.O.R.F/L – D du 10 mai 1928.

Platon¹ ou le capitaine de corvette Guichard². Par contre, ce fut principalement le cours d'architecture théorique qui mettait l'esprit des jeunes officiers sous l'influence de leurs prochains collègues du génie maritime et de l'artillerie navale. Ils recevaient ces cours de la part d'ingénieurs comme Adrien Bourgoin³ de l'artillerie navale ou des directeurs des constructions navales des arsenaux, comme Jean Guely, qui occupait ce poste à Cherbourg, et ses homologues à Brest, Pierre Bousquet⁴, Antoine Bureau du Colombier, Robert Le Chuiton⁵, Pierre Canel⁶. Pour les autres matières scientifiques, les professeurs étaient issus d'en dehors de la marine : l'agrégé des sciences physiques, René Dechêne pour le cours d'électricité générale⁷, l'agrégé de mathématiques M. Monbureau pour l'analyse et de mécanique⁸. Les examinateurs pour les mathématiques au concours d'admission à l'École navale étaient des universitaires : le maître de conférences à l'École pratique des hautes études M. Julia en 1920⁹, le directeur de l'Institut de mathématiques et professeur d'analyse supérieure à l'université de Strasbourg Maurice Frechet en 1921¹⁰, le doyen et professeur de mathématique générale et à la faculté de sciences de Toulouse, Robert Deltheil en 1931¹¹ ou le professeur de mécanique rationnelle et appliquée à la faculté des sciences de Marseille, M. Marchand¹².

Il ressortait de tout cela que les officiers de Marine avaient perdu la capacité de s'immiscer dans le détail technique des constructions navales, désormais entre les seules mains des ingénieurs.

c. *La fondation du creuset des élites maritimes : L'Académie de Marine*

L'Académie de Marine, par sa fondation en 1921¹³ avec l'appui de l'amiral Lacaze et du ministre de la Marine Adolphe Landry¹⁴ et son institution comme établissement public en

¹ J.O.R.F/L – D du 6 octobre 1932. Il a été nommé professeur-adjoint au centre des hautes études navales à Paris.

² J.O.R.F/L – D du 13 janvier 1939. Arrêté ministériel du 2 janvier 1939. Il était professeur à l'École de guerre navale.

³ G. Vaillot, *Les moteurs Diesel et les moteurs semi-Diesel types fixes et types Marine*. Tome II. Paris, 1923, Dunod. Préface. Affecté au Laboratoire central de la Marine en 1911, membre suppléant de la Commission centrale des machines et du grand outillage, directeur de la fonderie de Ruelle.

⁴ J.O.R.F/L – D du 30 août 1933. Décision du 29 août 1933.

⁵ J.O.R.F/L – D du 4 septembre 1937. Décision du 1^{er} septembre 1937.

⁶ J.O.R.F/L – D du 12 août 1939. Décision du 10 août 1939.

⁷ J.O.R.F/L – D du 25 septembre 1928. Décision du ministre du 15 septembre 1928.

⁸ J.O.R.F/L – D du 23 juillet 1932. Décision ministérielle du 19 juillet 1932.

⁹ J.O.R.F/L – D du 21 avril 1920. Décision du ministre du 20 avril 1920.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 30 avril 1921. Décision du ministre.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 20 février 1931. Décision du ministre du 14 février 1931.

¹² J.O.R.F/L – D du 12 janvier 1934. Décision ministérielle du 4 janvier 1934.

¹³ Marc Benoist, Secrétaire de l'Académie de Marine, *Henri Cangardel et l'Académie de Marine*, p14. Fondée en 1752 puis supprimée par la Convention en 1793.

¹⁴ *Id.*, p15.

1927¹, vint consacrer de façon institutionnelle cette double culture du monde marin, scientifique et moderniste, mais aussi traditionaliste. L'ancienne Académie de Marine du XVIII^e siècle était justement née dans le mouvement général des académies scientifiques². Sa disparition, contemporaine de la création des cinq académies, poussa une grande partie de ses membres à former à l'Institut, même, le Bureau des longitudes où ils conservèrent la tradition scientifique de la Marine³. Lorsque les deux députés et anciens ministres de la marine Adolphe Landry et Charles Chaumet, alors président de la *Ligue maritime et coloniale française*, fondèrent une section qui se réclamait de l'ancienne académie, ils trouvèrent cette culture scientifique intacte⁴. Comme le montra Georges Leygues en 1926, en aidant l'Académie des sciences et le commandant Charcot dans une expédition et en assurant que « la Marine aime et cultive les sciences »⁵, le ministère de la Marine fut aussi un de ces lieux de conservation de l'esprit scientifique. Parmi les 50 membres fondateurs français⁶ de l'Académie de marine en 1921, on trouvait les représentants de toutes les branches du monde marin : amiraux, ministres, parlementaires, chefs des entreprises fournisseuses, ingénieurs de la Marine et des chantiers privés et historiens. Bref, elle devait être, et elle le fut, le creuset où tous se mêlèrent. Preuve que le ministère y voyait un intérêt primordial, il transféra son siège au Service historique de la Marine, à l'avenue Octave Gréard, en février 1929.⁷

Ce qui représentait le mieux cette fusion des cultures était la présence de trois sections au sein de l'académie, celle d'histoire, celle de navigation et celle des constructions navales, dont tous les membres pouvaient profiter des travaux. Elles regroupèrent autant d'historiens, souvent conservateurs, d'ingénieurs du génie maritime que de scientifiques et d'ingénieurs civils de renom. Parmi les scientifiques, on trouvait le normalien et professeur au Collège de France, le physicien Paul Langevin, qui permit le développement de l'Asdic pendant la première Guerre mondiale avec Constantin Chilovski pour la détection sous-marine. Le mathématicien et député Paul Painlevé était aussi membre, lui qui était un spécialiste de la mécanique des fluides. Sur le plan politique, les deux hommes n'avaient rien de commun avec les officiers de Marine ; le premier étant communiste et le second, proche du Cartel et Gauches. Les grands ingénieurs

¹ J.O.R.F/L – D du 12 mars 1927. Décret du 9 mars 1927, l'Académie de marine et recréée en tant que « établissement public d'Etat » pour reprendre « les travaux de l'académie royale marine » qui avait existé au XVIII^e siècle. Son siège se trouvera au ministère de la marine à Paris.

² Ministère de la Défense. *L'Académie de Marine. 1752-2002*. 2002, p9.

³ *Id.*, p18.

⁴ *Id.*, p22.

⁵ SHD 1BB 8 1. Lettre du 2 avril 1926 du ministre de la marine Georges Leygues pour le secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences.

⁶ Ministère de la Défense. *L'Académie de Marine. 1752-2002*. 2002, p22.

⁷ *Id.*, p25.

inventeurs de la Marine, souvent à la retraite, étaient aussi là tels Émile Bertin ; Maxime Laubeuf, inventeur du submersible ; le théoricien de la balistique Prosper Charbonnier¹ ; Charles Doyère², le capitaine de frégate Yves Le Prieur³ et le centralien Adrien Bochet, ingénieur en chef chez Sautter-Harlé & Cie, inventeur de projecteurs électriques de défense contre les avions à terre et à bord des navires et pionnier de la propulsion diesel des sous-marins.

A côté de ces modernistes, on trouvait des membres plus conservateurs, principalement, dans la section historique. Il s'agissait de l'abbé Albert Anthiaume, historien du navire, Georges Clerc-Rampal, conservateur adjoint du Musée de la marine qui écrivit *La Marine française pendant la Grande guerre (août 1914-novembre 1918)* ; Charles Bourel de La Roncière, conservateur de la Bibliothèque nationale ; l'historien Georges Lacourt-Gayet, professeur à Polytechnique ; Joannès Tramond ; le romancier maritime René La Bruyère⁴ ; le littérateur colonial et voyageur Maurice Rondet-Saint, directeur de la Ligue Maritime et Coloniale ; l'écrivain maritime Paul Chack et toute une série d'historiens agrégés ou docteurs.

Les conférences au sein de l'Académie étaient des moyens pour les membres de la marine et les chefs des entreprises de se transmettre ces différents savoirs afin de les

¹ Il a conçu l'obus à très longue portée. Il s'est fait connaître par des traités de balistiques qui lui valurent en 1919 le Prix Poncelet de l'Académie des Sciences : Le champ acoustique (1904), Traité de Balistique extérieure (1904), Balistique extérieure rationnelle (1907), Balistique intérieure (1908), son monumental Traité de balistique (Tome 1 1921 –Tome 2 1927) et en 1928 Essai sur l'histoire de la balistique (Prix Binoux de l'Académie des Sciences) en 1929.

² Il prit les fonctions de directeur des services techniques des constructions navales, dessinant en 1915 les plans de canonnières fluviales protégées à vapeur, mettant au point les plans des tourelles quadruples des cuirassés du programme naval des années 1930, améliorant et adaptant les bâtiments en service, imaginant des bourrages obturants contre les voies d'eau et travaillant à un projet de canonnière submersible. Parmi ses ouvrages importants : Études sur les propulseurs hélicoïdaux (1888), La géométrie des carènes (1893), Cours pratique de construction navale (1894-1898), Notions élémentaires de mécanique du navire (1895), La protection des navires de commerce contre les sous-marins (1918), Contribution à l'étude de la résistance à la marche d'un navire (1918), Théorie du navire (1927). Il fut cinq fois lauréat de l'Académie des Sciences.

³ Affecté à la commission de Gâvres puis breveté canonnier en 1912, il mit au point un remarquable conjugateur de tir. Commençant la guerre à bord des cuirassés France et Provence, il fut détaché au gouvernement militaire de Paris pour étudier les tirs contre avions. Il inventa des fusées aériennes contre les dirigeables et des bombes contre les sous-marins.

⁴ Initialement contrôleur en chef de la marine, il a travaillé au sein du Comité des forges, avant d'écrire plusieurs ouvrages sur la marine : Notre marine marchande pendant la guerre (1920), Le dernier voilier dans l'océan Pacifique (1928), Les frères Rorique (1934), Le drame du Pacifique (1943), La guerre du Pacifique (1945), La marine de Richelieu, Sourdis, archevêque et amiral (1948) et une suite posthume Richelieu (1958). Il fut membre de l'Académie du Var en 1911.

amalgamer dans une culture particulière. La géopolitique, la géographie¹, l'histoire navale y avaient leur place d'honneur² et, particulièrement, l'histoire des constructions navales³. L'Académie de Marine était aussi un excellent lieu de diffusion de toute la littérature stratégique. On y promouvait *La Marine française* du vice-amiral Salaün⁴ ; *L'Influence de la puissance maritime sur l'histoire en Méditerranée* de Jean Yon⁵ ; les *Naval Memoirs* de l'amiral de la flotte, sir Roger Keyes ; *La campagne des Dardanelles* du vice-amiral Guépratte, les *Deux batailles navales*, du commandant Paul Chack⁶, *Les Constructions, navales en Loire-Inférieure* par le sous-directeur de l'École d'application du génie maritime, M. l'ingénieur en chef Théry⁷. Evidemment, tout ceci touchait les officiers de Marine décideurs qui se trouvaient principalement dans la section militaire de l'Académie qui a pu compter les amiraux Darrieus, Castex, Daveluy, Lacaze ou Durand-Viel qui y passa 25 années⁸.

Ces fréquentations tranchaient évidemment, avec l'exclusivisme que pratiquaient jadis les officiers de Marine. Ce fut un élément supplémentaire à l'ouverture et à la réforme de ce corps qui les rapprocha encore plus du reste des élites du pays, au premier plan desquels, les élites politiques républicaines et les chefs des entreprises fournisseuses. Ces derniers participèrent eux aussi, à leur façon, au rapprochement des élites qui composaient le complexe-militaro-naval.

¹ J.O.R.F/L – D du 24 mai 1932. Partie non officielle. Séance du vendredi 20 mai 1932 de l'Académie de Marine sous la présidence de Jean Rey. En 1932, le directeur honoraire et administrateur de la compagnie du canal de Suez, secrétaire de l'Académie de marine, Max Bahon y présenta un important recueil de cartes de M. Maurice Mercier indiquant les ports de ravitaillement en combustibles liquides dans le monde entier.

SHD BB8 2583. Séance du 23 avril 1936 à l'Académie de marine. En 1936, il y donna une communication sur le libre usage du canal de Suez et sa neutralité

² J.O.R.F/L – D du 17 janvier 1934. Partie non officielle. Séance du 12 janvier 1934, à l'Académie de marine, sous la présidence de Jean Rey. Présentation de Loizeau et Charles de La Roncière.

³ J.O.R.F/L – D du 18 juin 1933. Partie non officielle. Séance du vendredi 16 juin 1933 à l'Académie de marine sous la présidence de M. Georges Philippar. Communication de M. Paul Augustin-Normand sur la navigation à vapeur.

J.O.R.F/L – D du 18 avril 1934. Partie non officielle. Séance du vendredi 13 avril 1934, à l'académie de marine sous la présidence de M le vice-amiral Besson. Conférence du médecin général Oudard sur les navires hôpitaux.

⁴ J.O.R.F/L – D du 18 avril 1934. Partie non officielle. Séance du vendredi 13 avril 1934, à l'académie de marine sous la présidence de M le vice-amiral Besson.

⁵ J.O.R.F/L – D du 19 mai 1934. Partie non officielle. Séance du samedi du vendredi 11 mai 1934 à l'Académie de marine sous la présidence de M. Jean Rey.

⁶ J.O.R.F/L – D du 20 décembre 1935. Partie non officielle. Séance du 13 décembre 1935 à l'académie de marine sous la présidence d'Emmanuel Rousseau, ingénieur général du génie maritime, conseiller d'Etat honoraire.

⁷ J.O.R.F/L – D du 24 janvier 1937. Partie non officielle. Séance de l'Académie de marine du 15 janvier 1937 présidée par le commandant Vivielle.

⁸ Funérailles de Georges Durand-Viel. Membre de la Section de géographie et navigation, à Paris, le mercredi 14 octobre 1959. Discours de Louis de Broglie. Membre de l'Académie des sciences.

B. Le renforcement des réseaux des élites économiques

1. Des chefs d'entreprises totalement intégrés dans la grande bourgeoisie nationale

a. L'importance sans pareille des financiers

Après-guerre, toutes les trajectoires prises par les élites économiques qui contrôlaient les fournisseurs de la Marine furent consolidées. Elles étaient de plus en plus liées à la grande bourgeoisie nationale, de plus en plus issues des milieux financiers et de plus en plus intégrées dans des structures communes. On constatait tant et plus de rapports familiaux entre les marins, les chefs d'entreprises et le personnel politique. Ces phénomènes étaient accentués par le fait que beaucoup de présidents et d'administrateurs conservèrent leurs fonctions après la guerre ou les transmirent à des membres de leurs familles. Ce renforcement venait aussi du fait que les chantiers navals ainsi que les autres fournisseurs, toujours dans une logique très capitaliste, avaient un besoin permanent des banques qui purent y introduire encore davantage leurs hommes.

Aussi, on recensait de grands financiers chez les chantiers navals ; Jules et Roger Marquard, le comte Albert Armand, Eugène Mutignon et Paul Ernest-Picard chez les FCM ; Ferdinand Périer, Jules Rostand et Georges Bénard chez les FCG ; Pierre Cauboué chez les ACB ; Fernand Monvoisin chez Dyle & Bacalan ; Jean Stern, Joseph Bonnasse¹, Charles Demachy², Boissonnas³, Jules Exbrayat, Daniel Dreyfus dans les Ateliers et chantiers du Sud-ouest ; Le Couteux du Molay chez les Chantiers Navals Français ; Gabriel Brizon et Robert Decroix chez les Ateliers et Chantiers de France ; André Gouin, Edouard de Cazalet et Georges Hecquet chez les Chantiers et Ateliers de Provence. Trois chantiers passèrent totalement dans les mains de réseaux bancaires. Les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime, les ACL et les CA de Saint-Nazaire. Les ACL restèrent entre les mains des familles de financiers protestants et juifs qui les achetèrent dans les années 1880. On y trouvait toujours Alfred Mirabaud, Philippe de Cabrol de Monté, Lucien Villars, Frédéric Mallet et un nouveau venu qui devint président du conseil d'administration, Joseph Naud, dont la famille administrait le Comptoir central de crédit⁴, et qui était lui-même administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris. Les deux autres chantiers fondés comme des filiales par des banques étaient dans le même cas. Les ACSM appartenaient à un réseau familial comprenant le gérant Hyppolite

¹ Henri Coston, *op.cit.*, p102-103.

² *Id.*, p178-179.

³ *Id.*, p94-95.

⁴ Odette Hardy-Hémery, *op.cit.*, p86-88.

Worms et sa descendance, ainsi que des financiers membres des familles Labbé¹, Goudchaux et Leroy.

Par leurs administrateurs, les CA de Saint-Nazaire passèrent sous le contrôle de la Cie Générale Transatlantique qui se rattachait toujours aux Pereire et aux financiers de la Banque transatlantique. Leur conseil d'administration accueillait un grand nombre de banquiers, dont les présidents Jules Charles-Roux et Salomon Halfon, et les administrateurs Auguste Thurneysen et Maurice l'Epine. De plus, deux groupes familiaux de banquiers nationaux, les Homberg et les Charles-Roux, tous deux liés à l'Etat y prospérèrent. André Homberg, polytechnicien et inspecteur des finances y fit son entrée en 1925, après avoir fait sa carrière au ministère des finances depuis 1892. Démissionnant de la fonction publique pour la banque privée, il fut président de 1922 à 1932 de la Société générale², après avoir été directeur de la Banque française du commerce et de l'industrie. Il présida le conseil d'administration de la compagnie transatlantique de 1928 à 1931, prenant le relais de John Dal Piaz dont il était le protégé. Cet homme d'une grande puissance a été président d'autres grands groupes bancaires ou industriels³. Il faisait partie d'une famille de hauts fonctionnaires, d'ingénieurs, d'hommes politiques et d'administrateurs. Son père grand-père, le conseiller honoraire à la cour d'appel de Rouen et jurisconsulte Théodore Homberg⁴, descendait d'une famille d'armateurs, négociants et banquiers havrais⁵.

Cependant, l'homme le plus important dans sa famille était son oncle, Octave Homberg⁶, lui aussi polytechnicien, inspecteur des finances en 1871 et banquier, censeur de la Banque de

¹ Henri Coston, *op.cit.*, p327-328.

² Hervé Joly, *op.cit.*, p174.

³ Société générale de banque pour l'étranger et des colonies, la société française de banque, la banque française de Syrie, et administrateur de la Société franco-serbe d'Entreprises industrielles et de travaux publics, vice-président de la Banque franco-serbe, administrateur de la Cie internationale de Wagons-lits, du Crédit national, de la Banque de l'Indochine, de la Société du gaz de Paris, de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet), de la Foncière transports, de la Banque franco-polonaise, de la Banque de Prague, de la Banque russo-asiatique, de la Compagnie d'Assurances la Foncière-transports, de la Compagnie générale des Tabacs.

⁴ Il a écrit *Guide des expropriations pour cause d'utilité publique*, en 1841, *Abus du régime dotal* en 1849 et un mémoire pour l'Académie des sciences morale et politique en 1880, intitulé *Etudes sur le vagabondage*.

⁵ La famille Homberg est une famille juive de banquiers originaires de Mayence, établie au Havre au début du XVIIIe siècle, naturalisée française en 1775 et convertie au catholicisme en 1785. Les Homberg furent naturalisés en 1775, avant de se convertir au catholicisme en 1785. Les frères Homberg sont reçus bourgeois du Havre en 1776. Les Homberg font partie en 1806 des 200 plus importants actionnaires de la Banque de France.

⁶ Ministère des Affaires Etrangères, *Documents diplomatiques 1908, Affaires du Maroc IV 1907-1908*, MDCCCCVIII, Imprimerie Nationale, Paris, Document 425. Chez la compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba, le président du conseil d'administration était Ernest Roume et l'administrateur délégué était Octave Homberg. Arthur Ponsignon, M.de la Beaumelle, Duros, Moulin, Guérin, Dubost, Raveau étaient les représentants administrateurs de la société. Ernest Roume (1858-1941) a été gouverneur général de L'AOF de 1902 à 1907. Il est polytechnicien et conseiller d'Etat. Arthur Ponsignon (Paris, 1838-Courbevoie, 1915) : attaché à la direction des consulats et affaires commerciales (1er juin 1860), consul à Carthagène, puis Cadix. Officier de

France qui épousa Marie Kolb, la nièce de Charles Kolb-Bernard, le sénateur légitimiste¹, et fille d'Henri Kolb, un inspecteur général des ponts et chaussées et inspecteur général des travaux de la marine², de la famille qui comptait Gustave Kolb-Bernard, administrateur des Forges de Denain-Anzin entre 1914 et 1927³. Son fils, Octave II Homberg et, donc, le cousin André, entretint des liens importants avec les constructions navales car il fut membre des cabinets, sans discontinuer de Théophile Delcassé, Maurice Rouvier et Léon Bourgeois⁴. Après avoir négocié les prêts aux Etats-Unis durant la Guerre⁵, il devint administrateur de la Banque d'Indochine, dont il devint, aussi, président en 1923. De plus, il épousa, en 1903, Louise Mahot de La Quérantonais⁶, fille de Gustave Frédéric Mahot de La Quérantonais⁷, l'important notaire parisien de la Marine⁸ et des FCG⁹, entreprise dont Octave Homberg eut à s'occuper, en tant que directeur général de la BUP¹⁰. Il eut aussi des liens avec d'autres fournisseurs, comme administrateur de l'entreprise Rateau entre 1925 et 1929.

L'ensemble de ces administrateurs, directeurs ou président financiers représentaient 21% des administrateurs des chantiers fournisseurs, c'est-à-dire moins qu'avant la guerre lorsqu'ils représentaient 26%. Cependant, numériquement, leur nombre augmenta de beaucoup car ils

la Légion d'honneur du 27 décembre 1888 comme consul général et commissaire général de la section française à l'Exposition internationale de Barcelone (1888), président de la Banque syndicale (1902), administrateur de la Compagnie de Mozambique, commissaire général de la section française à l'Exposition de Saragosse (1907-1908), administrateur de la Banque commerciale franco-italienne et de la Compagnie française des chemins de fer de l'Équateur (1909), du Crédit foncier agricole du Sud-Espagne (1910) et de la Kayes Bank au Sénégal (1911). Les autres étaient de simples administrateurs d'entreprises coloniales.

¹ Pierre Pierrard, « Un grand bourgeois de Lille : Charles Kolb-Bernard (1798-1888) », *Revue du Nord*, tome 48, n°190, Juillet-septembre 1966. p397.

² « Nécrologie de l'inspection générale des travaux maritimes M. Kolb 1808-1876 », *Revue maritime et coloniale*. Tome 53. 1877. p442.

³ Francis Przybyla, *Le blé, le sucre et le charbon : Les parlementaires du Nord et leur action. 1881-1896*, 2007, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Asq, p118.

⁴ *Annuaire Desfossés : valeurs cotées en banque à la Bourse de Paris*, E. Desfossés et Fabre frères, Paris, 1907.

⁵ Yves Henri Nouailhat, *France et États-Unis: août 1914-avril 1917*, 1979, Publications de la Sorbone, Paris, p249.

⁶ *Les Modes : revue mensuelle illustrée des Arts décoratifs appliqués à la femme*. 1903-04, p4.

⁷ *Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris*. 1891-05-15, p1045.

Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris. 1904-04-30, p1732.

Les Modes : revue mensuelle illustrée des Arts décoratifs appliqués à la femme. 1903-07, p6.

Les Mahot de La Querantonais étaient une dynastie de notaires parisiens, Gustave qui exerça du 21/07/1875 au 26/07/1905 au 5, rue de la Paix ; puis Pierre qui exerça du 26/07/1905 au 04/06/1924 au 14, rue des Pyramides ; et enfin Jacques du 06/03/1939 au 30/11/1977, lui aussi au 14, rue des Pyramides.

⁸ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1^{er} janvier 1877, Paris, 1877, Paul Dupont, p16.

Ministère de la marine et des colonies. *Annuaire de la marine de commerce française*. 1885, p34.

Annuaire de la Marine et des colonies. 1911, Paris, 1911. Imprimerie nationale, p59.

⁹ *Annuaire de la compagnie des agents de change*. 1903, p1722. Les Chantiers et ateliers de la Gironde. La société anonyme a été formée suivant acte sous-seing privé du 11 avril 1882, déposée le 12 à Me Mahot de La Quérantonais, notaire à Paris.

¹⁰ Patrice Morlat, « Les réseaux patronaux français en Indochine (1918-1928) », *L'esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*. Société française d'histoire d'outre-mer, 2008, p626.

étaient désormais au nombre de 49 personnes au total, contre seulement 39 individus avant la guerre.

Les autres fournisseurs de la Marine furent aussi très liés à des financiers. Chez les fournisseurs de blindages, ils furent assez peu nombreux mais ils tinrent souvent des places de choix avec Charles Georges-Picot¹ et Paul Bourron de Sarty, respectivement président et vice-président de Commentry-Fourchambault ; le baron Georges Brincard², président de Chatillon-Commentry ; Charles Gomel et Ferdinand Guérin, tous deux vice-présidents de Marine et Homécourt ; Aynard, président des Aciéries de Saint-Etienne ; et André Vincent des aciéries de Firminy. Seul le conseil d'administration de Schneider et Cie compta des hommes représentant les intérêts bancaires qui ne prirent pas la tête de l'entreprise, bien qu'ils fussent de très puissants personnages : Jean et Jacques de Neufelize, François Alexandre Seillière et Armand de Chasseloup-Laubat, gendre des Stern³. Ainsi, chez les fournisseurs en produits métallurgiques, si la proportion et le nombre réel de financiers baissa après la guerre (de 16 à 11% et de 20 à 17 individus), leur position prépondérante dans tous les conseils d'administrations leur conféra plus de pouvoir qu'avant le conflit.

Enfin, chez les fournisseurs spécialisés en produits mécaniques et électriques, les cas de figures étaient assez divers. Si dans chaque chantier naval, même les nouveaux, il y avait quantité de manieurs d'argents et que les membres de cette profession étaient haut placés chez les métallurgistes, dans l'industrie mécanique et électrique, leur forte présence chez les grands fournisseurs contrastait avec leur absence totale chez les contractants les plus modestes ou les plus jeunes. Ils étaient donc très importants à la SCB avec les financiers et descendants de financiers qui se succédèrent à la tête de l'entreprise⁴, Gaston et Edouard Gouin et Jean Roland-Gosselin ainsi que l'administrateur Georges Lemarquis. Chez Delaunay-Belleville, on les trouvait également en force avec le président Stéphane Dervillé, régent de la Banque de France ; encore Albert Mirabaud, cette fois comme vice-président ; Conrad Jameson, ancien associé de la maison Hottinguer ; Gérard Mallet et Vernes de la maison éponyme. On trouvait aussi Ch. Kurer chez Hotchkiss ; Raoul Sautter, H. Harjes Paul Gravier chez Thomson-Houston ; Cuénod et R. Lehideux chez Tudor ; Jules Dreyfus chez la Société Electro-Métallurgique française ; Louis Dupont chez les SFCM ; L. Ewald et Aristide Denfert-Rochereau du Comptoir d'escompte de Paris chez Fives-Lille et Augustin Falcouz chez la

¹ Henri Coston, *op. cit.*, p256-261.

² *Id.*, p111-113.

³ *Id.*, p539-541.

⁴ *Id.*, p279-280.

Société Nobel Française. Ils étaient très nombreux dans la SACM avec Paul et Théodore Schlumberger, Eugène Raval¹ et Rudolf Albert Kœchlin. Il y en avait bien d'autres à la CGE (B. Rossier, G. de Fredaigues) chez Sulzer (Jean Mirabaud, André Monnier) chez la Compagnie Electro-Mécanique (Henri Grandet, Comte Léon Ostrorog) et chez la Compagnie générale d'électro-métallurgie (Albert Lullin, Laurent Périnel). En bref, chez cette branche industrielle, les administrateurs des entreprises fournisseuses de la Marine étaient pour 11% des financiers contre 17% avant la guerre. Les financiers y étaient plus importants car leur nombre réel augmenta, passant de 29 à 45 individus, occupant surtout les postes importants des plus grandes entreprises mécaniques et électriques.

Cette proximité de plus en plus grande entre les chantiers fournisseurs de la Marine et le monde bancaire ne manqua pas de réveiller les critiques antirépublicaines et antisémites, fascistes ou communistes qui, comme Henry Coston considérait que « le principal objet de ces banques est de créer des Syndicats qui prennent des participations dans des entreprises industrielles sur lesquelles elles auront ainsi la main »². Derrière Faustin Jouet-Pastré et Emile Javary qui administraient les FCM, leurs détracteurs voyaient se profiler la main des Goldschmidt³ et des Rothschild⁴, derrière le comte Rafélis de Saint-Sauveur, ils voyaient l'action de son beau-père André Citroën, et avec le marquis L. de Chasseloup-Laubat, on soupçonnait l'action de sa belle-famille de banquiers Stern⁵. Le communiste Augustin Hamon fournit aussi un grand travail d'investigation pour critiquer le maillage social qui permettait à ces banques, qu'il pensait être au sommet de l'« oligarchie ploutocratique »⁶, de s'introduire dans les conseils d'administration des fournisseurs de la Marine. Dans une série d'articles publiés dans l'*Humanité* en 1936, non seulement, il montra justement l'introduction de leurs hommes dans ces sociétés, mais aussi les liens, parfois plus difficiles à percevoir qu'il y avait entre eux. En plus de dénoncer les agissements du réseau de « multimillionnaires et leurs serviteurs » des CA de Saint-Nazaire qui répercuta les pertes de la crise sur les salaires des ouvriers⁷, Hamon mit à jour tout l'entourage des banquiers Mirabaud⁸ qui avait des intérêts

¹ Nicolas Stoskopf, « Une réussite méconnue : le Comptoir d'escompte de Mulhouse (1848-1930) », *Annuaire historique de Mulhouse*, Mulhouse: Archives municipales, 2016, p14.

² Henry Coston, *La finance juive et les trusts*. 1942, Jean-Renard, Paris, p15.

³ *Id.*, p39.

⁴ *Id.*, p35.

⁵ *Id.*, p42.

Augustin Hamon, « Et voici les 200 familles XX. — Les Schneider », *L'Humanité*, 16 avril 1936, p7.

⁶ Augustin Hamon, « Et voici les 200 familles XX. — La féodalité financière maîtresse de la France », *L'Humanité*, 19 janvier 1936.

⁷ Augustin Hamon, « Hors-série. Les chantiers navals de Penhoët et les financiers », *L'Humanité*, 7 février 1936.

⁸ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p390-394.

chez les fournisseurs de la Marine. Il s'agissait tout simplement d'un réseau de dizaines d'hommes et de familles : Humbert (AC du Sud-ouest) et Maurice de Wendel (Escaut et Meuse et Electro-Mécanique), Marcel Champin (Sté Rateau), Jules Exbrayat (AC du Sud-ouest), André Monnier (Sulzer), Pierre Schweisguth (SACM), Charles Cambefort¹ (Sulzer et Marine et Homécourt), Robert de Billy (ACL), les Eichthal² (SCB et Usine des torpilles de Whitehead), les Mallet³ (ACL, Delaunay-Belleville), les Vernes (Delaunay-Belleville), les Dollfus (SACM), les Kœchlin (SACM) et les Neufelize⁴ (Schneider)⁵. Il montra aussi en quoi consistait le réseau les banquiers Seillière⁶, formé grâce au mariage de leurs filles, avec François Alexandre Seillière (Schneider), Pierre de Cossé-Brissac (Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision), Charles Demachy (Ateliers et chantiers du Sud-ouest) et encore les Wendel⁷.

b. Le renforcement du rôle des ingénieurs

A côté des financiers qui devinrent clairement dominateurs, les ingénieurs continuaient à jouer un rôle très important dans les conseils d'administration, principalement les ingénieurs des mines, des ponts et chaussées et les centraliens. Ils avaient souvent des liens de toutes sortes avec d'autres entreprises fournisseuses de la Marine. Le cas était classique chez les métallurgistes et les fournisseurs en produits mécaniques. Il le devint aussi pour les chantiers navals.

Aux FCM, on retrouvait deux ingénieurs des ponts et chaussées. Le premier, Gabriel Cordier, était également régent de la Banque de France, administrateur de plusieurs dizaines de sociétés financières, industrielles et électriques, dont Thomson Houston et membre du syndicat de l'Union des industries métallurgiques et minières. Le second, Paul-Émile Javary n'était pas de moindre importance car s'il n'était, lui, administrateur que de quelques sociétés, il avait contracté un mariage important, en épousant la cousine de Léopold Pralon, président de la Société de Denain et d'Anzin, vice-président du Comité des Forges de France, président de l'Union des Industries Métallurgiques et Minières, créant ainsi un lien entre les entreprises fournisseuses de la Marine. Pareils cas étaient beaucoup plus fréquents chez les FCG qui, en

¹ *Id.*, p126.

² *Id.*, p200-203.

³ *Id.*, p375-380.

⁴ *Id.*, p409-412.

⁵ Augustin Hamon, « Et voici les 200familles XX. — Les Mirabaud », *L'Humanité*, 21 janvier 1936.

⁶ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p518-521.

⁷ Augustin Hamon, « Et voici les 200familles XX. — Les Seillière », *L'Humanité*, 8 mars 1936.

Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p577-590.

faisant partie du groupe Schneider, recevaient une partie du personnel de Schneider et Cie et de la BUP, banque ô combien importante pour la santé financière des entreprises du groupe¹. Ainsi, dans le conseil d'administration de la société girondine, on trouvait un seul ingénieur des ponts et chaussées, Louis Lion, issu de la BUP et trois ingénieurs des mines, Théodore Laurent, président et administrateur de 51 sociétés², dont les ACF et Marine et Homécourt ; Jules Aubrun, directeur général de Schneider et Cie de 1921 à 1929, administrateur de la SFCM et d'autres entreprises et André Vicaire, directeur de Schneider et Cie de 1923 à 1940, aussi administrateur de la SFCM et dont le neveu, Eugène Henri Vicaire aussi polytechnicien, était directeur d'exploitation de Schneider et Cie³.

Les ACL avaient dans leur conseil d'administration l'ingénieur des ponts et chaussées, René Fould, qui devint même vice-président en 1940 et qui, en plus appartenait à la puissante famille de banquiers⁴. Il était également président du conseil d'administration des CA de Saint-Nazaire, administrateur des ACF, de la SCB et accessoirement administrateur de la Compagnie Générale Transatlantique et vice-président de la Banque transatlantique, administrateur du Comité des forges entre 1918 et 1940 et de l'UIMM à partir de 1931. Il joua un rôle certain lors de la collaboration des ACL et des CA de Saint-Nazaire pour la construction du cuirassé *Jean-Bart* en 1938⁵. L'autre polytechnicien des CA de Saint-Nazaire était autrement plus modeste, mais non dénué d'importance. Il s'agissait de l'ingénieur des mines, Jean Rey, gendre de Louis Sautter, fondateur de Sautter-Harlé. Les CA de Saint-Nazaire avaient aussi comme administrateur, André Homberg, polytechnicien mais qui n'exerça jamais le métier d'ingénieur et dont nous avons déjà vu les liens avec Denain-Anzin et avec les FCG. L'entreprise accueillit aussi dans son conseil d'administration deux ingénieurs d'un type assez nouveau, en la personne de Marcel Bloch, futur Marcel Dassault, ingénieur de l'École supérieure d'aéronautique, fondateur de la Société des avions Marcel Bloch en 1931 ; et de Louis Breguet, lui aussi pionnier dans l'industrie aéronautique, ingénieur de l'École supérieure d'électricité et président de la Maison Breguet. On y trouvait l'ingénieur des mines, Charles Ledoux.

¹ Hubert Bonin, « Les avatars Financiers des Forges & Chantiers de la Gironde dans les années 1920 », dans Silvia Marzagalli et Bruno Marnot, *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, 2006, PUB, Pessac.

² Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent : Stratégies et pratiques de l'UIMM. 1901-1905*, 2007, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, p123.

³ Philippe Mioche et Jacques Roux, *Henri Malcor : Un héritier des maîtres de forge*, 1988, Editions du CNRS, Paris.

⁴ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p239-248.

⁵ Danièle Fraboulet, « René Fould », dans Jean-Claude Daumas (dir.). *Dictionnaire historique des patrons français*. Paris, 2010, Flammarion.

Ce phénomène touchait aussi les chantiers anciennement familiaux. Chez les ACB, en plus des deux fondateurs, Eugène Guillet de la Brosse et Henri-Edmond Fouché qui étaient des ingénieurs des mines et qui restèrent en poste jusqu'à la fin des années 1930, le conseil d'administration de l'entreprise comptait Auguste Rateau, également ingénieur des mines, conseiller scientifique de l'entreprise jusqu'en 1920¹ et président de sa propre société fournisseuses de turbines ; et l'ingénieur des ponts et chaussées, Louis Homolle. Aux chantiers de Dyle et Bacalan, on trouvait comme président, Louis Mercier, également président des CNF, mais aussi les deux ingénieurs Gustave et Gaston de Cerjat. Aux CA de Provence, le grand ingénieur spécialisé dans les chaudières, Charles D'Allest, était administrateur. Les Ateliers et chantiers du Sud-ouest, eux, avaient les deux polytechniciens Gilbert Tournier et François Ruault ; et les CA Normand disposaient toujours de leurs ingénieurs familiaux avec Paul Augustin-Normand. Les nouveaux chantiers ne manquaient pas de ces compétences, comme les CNF qui bénéficiaient des services de l'ingénieur des ponts et chaussées, Charles Rebuffel et d'Adrien Palaz ; les ACF avec les ingénieurs des mines, Léopold Pralon et Henry de Nanteuil de la Norville.

Les ingénieurs civils étaient aussi présents chez tous les fournisseurs de blindage, avec en grande majorité les ingénieurs des mines, dont Henri Fayol² chez Commentry-Fourchambault ; Jacques Taffanel, Edmond Guérin, Léon Lévy et Jacques Aguilon chez Chatillon-Commentry ; Charles Emile Heurteau, Georges Charpy, Louis Champy, Paul Nicou, Léon Daum et Paul de Kermaingant chez Marine et Homécourt ; Louis Lucien Baclé chez Marrel Frères et André Damour et Paul Bayard chez les aciéries du Saut-du-Tarn. Si on y ajoute les autres ingénieurs, ceux des ponts et chaussées et les polytechniciens qui n'ont pas fait d'école d'application, on fait plus que doubler leur nombre. A l'exemple, on trouvait les polytechniciens Eugène Espinasse chez les aciéries du Saut-du-Tarn comme administrateur-délégué ; Maurice Bideau comme fondé de pouvoir des Forges de Firminy ; Pierre Duvaux comme directeur de Holtzer et Cie ou encore Henri et Pol Grosdidier, tous les deux administrateurs-délégués de Chatillon-Commentry et Henri Michaut, vice-président de la même maison.

Chez les fournisseurs de la branche mécanique et électrique, les ingénieurs étaient encore plus importants puisqu'ils occupaient très clairement les plus importants postes. Gaston Japy qui était encore à la tête de l'entreprise familiale était un polytechnicien, tout comme Jean

¹ Matthias Esperandiu, *op. cit.*, p133.

² Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p220-221.

Roland-Gosselin qui fut à la tête de la SCB entre 1922 et 1926. La présidence de Sulzer fut tenue entre 1920 et 1933 par deux ingénieurs Élie Reumaux et Léon de Nervo, exactement comme la société Rateau avec Auguste Rateau, puis Léon Guillet de la Brosse (en plus du vice-président polytechnicien, Paul Chaleil¹ qui tint le poste de 1923 à 1940). Chaleil fut aussi président de la Société Générale de Constructions Mécaniques à la suite du polytechnicien Fouché. Chez Sautter-Harlé, les polytechniciens Henri Harlé et Jean Rey occupèrent respectivement les postes d'administrateur directeur général et d'administrateur-délégué, alors que le centralien Maurice Ganne fut vice-président de Hotchkiss et Cie. La Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision eut même à sa tête, entre 1929 et 1937, l'éminent physicien Charles-Edouard Guillaume, un des pionniers dans l'expérimentation et dans les explications théoriques des rayons X². Louis Breguet, ingénieur de l'École Supérieure d'Electricité prit la tête, en 1927, de l'entreprise familiale. Tudor aussi présidée par un ingénieur, Lucien Jumau, tout comme les Forges et Ateliers de la Chaléassière avec Gabriel Codier ; la SACM avec le centralien Emile Dollfus ; la SFCM et l'Alsthom avec les ingénieurs des ponts et chaussées, Louis Le Chatelier et Albert Petsche³; la CGE, la Compagnie générale d'électro-métallurgie et la Compagnie Electro-Mécanique, avec respectivement l'ingénieur des ponts et chaussées, Pierre Azaria et les centraliens Maurice Chéronnet et A. Liébaud.

Une chose était évidente avec ces ingénieurs polytechniciens, c'est qu'ils permettaient de créer des liens de solidarité entre les différentes entreprises qui fournissaient la Marine et, donc, de renforcer ce maillage social. Le pourcentage d'administrateurs-ingénieurs dans ces trois branches montrait que ce corps de métier était plus que jamais indispensable. Stable il le fut surtout chez les métallurgistes qui avaient toujours 30-31% de leurs effectifs d'administrateurs qui étaient des ingénieurs, avec exactement le même nombre d'individus avant et après la guerre. En revanche, dans les chantiers navals et surtout dans l'industrie mécanique et électrique, en pleine recherche d'innovation et de massification de la production, le rôle stratégique des ingénieurs devint directeur. Il ne faut guère se laisser tromper par les pourcentages d'ingénieurs qui baissèrent dans les deux branches – de 33 à 31% pour les chantiers et de 44 à 36 % pour l'électromécanique – car le nombre réel d'individus, lui, passa respectivement de 50 à 70 et de 76 à 143 administrateurs. Si on couple à ces chiffres, ceux encore plus éloquents de la proportion d'entrepreneurs nouveaux et de multi-administrateurs

¹ *Le Journal des finances*, 26 novembre 1937.

² Charles-Édouard Guillaume, *Les rayons X et la photographie à travers les corps opaques*. Gauthier-Villars et fils, Paris, 1896, p56.

³ Ernest Mercier, *Albert Petsche 1860-1933*, 1933, Paul-Martial, Paris, p10.

dans les conseils d'administrations, on se rend clairement compte que sur le plan sociologique, les fournisseurs de la marine n'avaient jamais constitué, autant que dans les années 1930, un univers cohérent et très difficile à pénétrer par des *outsiders*, tenu principalement par des financiers, par des ingénieurs d'élite et par d'anciens agents de l'Etat (Inspecteurs des finances, conseillers d'Etat, officiers, diplomates...). Pour les trois branches industrielles, toutes ces données ont convergé vers la formation d'une oligarchie plus concentrée et plus fermée, profitant seule des contrats de la Marine et, donc, créant avec cette dernière une coalition d'intérêts encore plus poussée.

Tableau n°44. Données sociologiques relatives aux administrateurs des entreprises fournisseuses de la Marine de 1914 à 1940¹

	Chantiers navals (228)	Metall (151)	Méca-Elec (396)
Liens avec les institutions politiques	16% (36)	20% (31)	11% (43)
Liens avec la Marine	25% (58)	14% (21)	9% (36)
Financiers	21% (49)	11% (17)	11% (45)
Ingénieurs	31% (70)	31% (47)	36% (143)
Négociants/Entrepreneurs	14% (33)	11% (17)	4% (16)
Multi-administrateurs	71% (162)	64% (96)	75% (297)

c. Le maintien du caractère familial des entreprises

On aurait pu imaginer qu'avec cette introduction massive de banquiers et d'ingénieurs, les entreprises perdraient encore plus leur caractère familial et, donc, leur cohésion, mais il n'en a pas du tout été ainsi car s'il arrivait qu'une famille reçoive dans son entreprise de nouvelles figures, ou même qu'elle se fasse proprement évincer, il se recréait toujours, d'une façon ou d'une autre, des solidarités de sang entre les administrateurs qui faisaient tenir encore plus solidement les compagnies. On a aussi pu constater que les entreprises « managériales » avaient tendance à redevenir familiales. En effet, les gestionnaires arrivés dans les conseils avant la guerre étaient tentés de créer un réseau familial dans l'entreprise, soit par mariage, soit par introduction de membres de leurs familles.

Les entorses à ces habitudes étaient fort peu nombreuses. Les nouveaux entrepreneurs restaient très rares. Seul Lucien Rosengart, fondateur des Chantiers Navals de Meulan en

¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1907-1940)*. E. Desfossés & Fabre frères.

Compagnie des Agents de change de Paris, *Annuaire des valeurs admises à la Cote officielle de la Bourse de Paris, 1881-1937*. Imprimerie Chaix, Paris.

décembre 1927, avec son associé Edmond Cyprien Loiré étaient de nouveaux venus. Rosengart intégra, de 1924 à 1927, le conseil d'administration de Peugeot, puis en fut rejeté. Comme ce fut le cas dans le milieu des officiers de Marine, il y eut chez certaines familles un effritement des valeurs familiales qui permettaient, traditionnellement, de faire le lien entre les générations. Ce fut un peu le cas chez les Normand où l'austérité du mode de vie, jadis extrêmement perceptible, se relâcha quelque peu ; et surtout chez les Schneider. Ces derniers étaient encore de bons chrétiens, connus pour leurs œuvres pies, comblant les couvents de leurs dons¹, mais ils furent secoués par une crise familiale très grave. En 1922-1923, Eugène II Schneider entra en conflit avec ses deux fils, Jean et Charles, qu'il avait nommés cogérants². Ces deux garçons, à leur retour de la guerre où ils ont perdu leur frère aîné, se rebellèrent contre celui qu'ils considéraient comme un « père tyrannique et arbitraire »³. Par-là, ils ébranlèrent même la base du pouvoir familial de l'entreprise puisque dans cette passe d'armes s'opposèrent à Eugène II, les membres de la famille, soit quatre beaux-frères. Il ne reçut le soutien que des autres actionnaires, principalement des banques partenaires dont Neufelize & Cie et Hottinguer & Cie⁴. Preuve de l'ébranlement sérieux des valeurs chrétiennes et du sentiment d'honorabilité personnelle, Charles Schneider qui devint directeur général de la Gaumont épousa une danseuse et actrice, petite fille de Jules Guesde, c'est-à-dire de « l'univers le plus opposé politiquement, culturellement, religieusement et financièrement aux Schneider »⁵.

Une autre brèche dans les valeurs familiales et patriarcales était très visible ; c'était celle de la féminisation relative des conseils d'administration, chose qui n'aurait pas été concevable avant les années 1910. Et bien dans cet entre-deux-guerres, les filles, petites-filles et veuves d'actionnaires entrèrent dans l'administration et parfois dans la gestion des entreprises. On les trouvait surtout chez le groupe Worms (Marie Worms, Marie Germaine Delavigne et Thérèse-Michel, Cécile et Geneviève Goudchaux), dans les Ateliers de constructions mécaniques J. Guyot (Mme veuve J. Guyot), dans la Société Générale de Constructions Mécaniques (Mme veuve Faure Beaulieu), chez Sulzer (Mme P. Gadala, Mme Ch. Cavalier et Mme Limnander de Nieuwenhore).

¹ Jean Poiret-Clément, *op. cit.*, p18.

² Hervé Joly, *op. cit.*, p84.

³ Dominique Schneider, « Charles Schneider, Maître de forges : 1898-1960 », Bulletin de l'Académie François Bourdon. N° 11 - Mars 2010, p4.

⁴ Hervé Joly, *op. cit.*, p85.

Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p312-315.

⁵ Dominique Schneider, *op. cit.*, p5.

N'exagérons tout de même pas la portée de ces cas de réformisme familial. Tout comme c'était le cas pour les officiers de Marine, s'il est vrai que le nouveau vent d'hédonisme et de libération des comportements individuels qui touchait les élites, dans les années 1920, arriva aussi un peu dans les grandes familles d'actionnaires et d'administrateurs, il n'en demeurerait pas moins que son impact resta, pour le moment, minoritaire et, donc, ces hommes d'élites se contentaient de suivre les principes cardinaux de leur éducation qui étaient la transmission familiale et le travail¹. La majorité des entreprises familiales qui fournissaient la marine se contentèrent donc de se renforcer par de bons mariages et par des passations de postes dans la famille.

En général, les entreprises familiales, sauf celles qui furent tout simplement rachetées, conservaient quelques membres de leurs familles et y ajoutaient de nouveaux entrants, en général financiers ou ingénieurs. Les chantiers navals, s'ils devinrent très managériaux, conservèrent toujours au moins un ou deux membres liés familialement. Le seul où on ne trouvait aucun lien familial était les CNF, entreprise la plus récemment fondée. Les FCM, jadis tenus par un réseau familial, conservèrent de l'avant-guerre l'administrateur Faustin Jouet-Pastré, fils de l'ancien président du conseil d'administration, Albert Jouet-Pastré. Les FCG, présidés par Eugène Schneider, jusqu'en 1924, avaient parmi les administrateurs le comte Armand de Saint-Sauveur, beau-père de ce dernier². Chez les ACB, Eugène Guillet de La Brosse, encore président de l'entreprise, fit entrer son fils Michel, en 1924, dans le conseil d'administration. Dans les Ateliers et chantiers du Sud-ouest, on trouvait en même temps Lucien et Adrien Maurice, Léon Fould et son neveu André et leur parent par alliance Edgar de Sinçay ; chez Dyle & Bacalan, Gustave et Gaston de Cerjat ; aux ACF, Henry Sculfort et son gendre le colonel Plessix et les deux frères André et Paul Ziegler ; et chez la SA des Anciens Chantiers Dubigeon, le directeur général Marcel Haas et Jean Babin-Chevaye, tous les deux affiliés au réseau familial bourgeois et catholique nantais.

En plus de ces entreprises où les administrateurs tentaient de recréer un réseau, restaient encore les chantiers navals détenus par de véritables groupes d'hommes tous parents, ou presque. Les ACL étaient toujours entre les mains du réseau de négociants et de financiers protestants et israélites, affiliés selon leurs confessions respectives, parmi lesquels on retrouvait Robert de Billy et son cousin par alliance Albert Mirabaud, Frédéric Mallet, Philippe de Cabrol

¹ Jules Charles-Roux, *op. cit.*, p53. Lettre du 6 novembre 1905.

² Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*.1975, Editions Alain Moreau, Paris, p500-512.

de Monté et son gendre Maurice Auriol ; et Edgar Stern, René Fould. Chez les CA de Saint-Nazaire, la configuration était un peu similaire, mais sans les protestants. On retrouvait donc les grandes familles de la haute banque juive, apparentées souvent par le biais des Rodrigues et des Pereire¹ et représentées par le président Salomon Halfon, par le secrétaire du conseil Henri Halphen, Auguste Thurneysen et encore par René Fould qui occupa le poste de président, à partir de 1931, et par son fils Léon Fould qui entra au conseil d'administration, en 1937. L'entreprise comptait un nombre certain d'autres administrateurs, souvent catholiques, mais ils ne s'apparentèrent pas et, donc, ne créèrent pas de réseau. Les CA de Provence, eux, appartenaient à la famille d'armateurs protestants Fraissinet, raison pour laquelle on trouvait à sa tête Jean Fraissinet ainsi que son beau-père, Paul Cyprien-Fabre², et son cousin Maurice Fraissinet. Les AC de Seine-Maritime, menés par les administrateurs du groupe bancaire Worms étaient sans doute les chantiers navals les plus familiaux³, avec 10 administrateurs sur 15 qui étaient apparentés car descendants d'Hyppolite Worms et/ou d'Henri Goudchaux. On peut en conclure que la modernisation des cadres des chantiers navals n'effaça en rien les solidarités familiales entre eux.

Concernant les métallurgistes fournisseurs, la situation était totalement identique. Chez les nouveaux contractants, le cachet familial du conseil d'administration était très prononcé. On le constate dans le cas d'Escaut et Meuse, avec la présence des représentants des familles Chadoir et, surtout, Laveissière, avec quatre membres, dont Guy Laveissière, son frère, l'administrateur délégué Jean-Jacques Laveissière et le gendre de ce dernier, le président Jacques Lenté. Aux aciéries du Saut-du-Tarn, les membres de trois familles occupèrent la présidence : les deux présidents successifs, le baron Fortuné de Vaufreland et son fils Georges ; le président Léon de Nervo et son frère Jean⁴ et enfin les Galicier, avec le président Albert et Louis. Les entreprises métallurgistes plus anciennes gardèrent aussi un caractère familial. Chez Schneider et Cie, malgré la crise familiale de 1922, Eugène II Schneider resta à sa tête. Chez Commentry-Fourchambault, on trouvait les Mieulle avec René et Louis de Mieulle ainsi que les descendants d'anciens administrateurs, tels le général Paul Boigues et le baron Pierre Hély d'Oissel. Les nouveaux cadres lièrent aussi des alliances, comme les deux directeurs généraux et administrateurs Henri Fayol et son gendre Claude Muguet⁵. La famille Darcy restait encore aux commandes de Chatillon-Commentry, avec le président Henri et les deux administrateurs

¹ *Id.*, p420-427.

² *Id.*, p162-164.

³ *Id.*, p593-597.

⁴ *Id.*, p407-409.

⁵ Hervé Joly, *op. cit.*, p150.

Pierre et Maurice ; et les Grosdidier. Jules Marrel présidait Marrel frères. Aux Aciéries de Saint-Etienne, le président Pierre Cholat était beau-frère de l'administrateur Pierre Grellet de la Deyte ; et Marine et Homécourt comptait parmi ses dirigeants, Jacques Laurent et son père Théodore Laurent, tout comme Édouard Prénat et son fils Louis.

Au sein de Holtzer et Cie, les liens familiaux furent primordiaux. Lorsque disparut Marcel Holtzer au printemps 1916, les cinq actionnaires étaient des femmes. Mme Menard-Dorian géra brièvement l'entreprise, aidée par Charles Mourier. Le 18 mai 1916, elles transformèrent l'entreprise en société anonyme et remirent la gestion au Conseil d'administration et à un Comité de direction technique avec trois administrateurs spécialisés, dont deux délégués : le président Louis Vergniaud (auditeur au Conseil d'Etat, neveu par alliance de M. Holtzer, chargé des services techniques, et de la représentation auprès du Comité des Forges) ; l'administrateur-délégué Emilien Pelet (frère de Mme Holtzer, ancien directeur commercial et Directeur des usines jusqu'en juin 1917) et André Mater, avocat à la Cour d'Appel et seul étranger à la famille¹. Cette gynécocratie entrepreneuriale ne causa point un affaiblissement du réseau, car ces dames étaient liées à des partis importants. La fille de Jules Holtzer, Adèle Caroline Holtzer, avait bénéficié d'un époux prestigieux, devenant la comtesse de Vauvieux². Marguerite Pelet, la fille du directeur des hauts-fourneaux de Ria, veuve en premières noces du maître de forges Marcel Holtzer, épousa en avril 1919 Jules Pams, alors qu'il était ministre de l'Intérieur dans le gouvernement de Clemenceau et délégué de la France à la société des nations. Par sa situation de fortune, elle a longtemps tenu salon républicain, politique et littéraire dans la capitale, dans ses domiciles successifs situés dans les 16^e et 8^e arrondissements³. Sa cousine par alliance, Aline Ménard-Dorian, continuait aussi à placer la famille et l'entreprise dans le milieu républicain. Aline, présidente active de la Ligue des droits de l'Homme reprit le salon de sa mère⁴ qui accueillait toujours le monde culturel républicain et proche des entreprises fournisseuses de la Marine, dont Paul Clemenceau et Paul Painlevé⁵.

Pour les fournisseurs de produits mécaniques et électriques, les familles étaient aussi présentes. L'entreprise Japy, lorsqu'elle se transforma en société anonyme, était toujours

¹ Claude Beaud, « La première guerre mondiale et les mutations d'une entreprise métallurgique de la Loire : les Etablissements Jacob Holtzer », Bulletin du Centre d'Histoire économique de la région lyonnaise, n°2, 1975, p6.

² Edwige Praca, Madeleine Souche, *op. cit.*

³ *Le Cri de Paris*, 1919-03-30, p12.

⁴ BNF. Lettres adressées à Marie Curie par Aline Ménard-Dorian. Document 10 à 15.

⁵ Marcel Schwob, *Écrits de jeunesse*, 1927, F. Bernouard, Paris.

présidée par Gaston Japy, puis par Édouard-Albert Japy¹. Chez les Forges et Ateliers de Commentry-Oissel, le président Louis Perchot et son frère Claude Perchot, administrateur, s'allièrent avec la famille Labbé. Louis Perchot épousa la fille du vice-président Paul Labbé et maria sa fille à son cousin, Georges Labbé. A la SA Du Temple, l'ancien administrateur Ernest Milcent laissa, à son départ, plusieurs de ses parents : ses deux frères Charles et Pierre ainsi que son fils Louis Milcent. Aux Etablissements Delaunay-Belleville aux côtés des Radiguer, qui avaient deux administrateurs, la famille des fondateurs Delaunay-Belleville et Delaunay n'avait pas moins de cinq membres dans ce conseil d'administration, dont le président Robert Delaunay-Belleville qui officia de 1920 à 1935. Pour le cas Sulzer, il y avait deux membres de la famille du fondateur, dont le vice-président H. Sulzer. Dans la société Rateau, le président fondateur Auguste Rateau fit élire comme administrateurs son fils Alexis et son gendre, René Margot-Noblemaire. A la maison Breguet, Louis Breguet tint la présidence de 1927 à 1940 alors que son frère, Jacques, devint administrateur en 1933. Au final ces modes de transmission et d'union se pratiquaient dans absolument toutes les entreprises de cette branche : Soudure Autogène Française (Paul Delorme et son fils Jean), CGE...

Les entreprises filialisées, à l'image de la Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision, qui était possédée par Schneider et Cie, reçurent des membres de cette famille, tels Pierre de Cossé-Brissac², le gendre d'Eugène II Schneider³. Seuls deux groupes étaient vraiment possédés par un vrai réseau familial étendu, la SACM/Alstom et la SCB. La première était proprement entre les mains de « clans » de financiers et négociants, exclusivement alsaciens et protestants, comprenant des Dollfus⁴, des Berckheim, des Kœchlin⁵, des Hartmann, des Schlumberger, des Mieg et des Pourtalès, tous apparentés. L'un des rares qui n'en faisaient pas partie, l'ingénieur des ponts et chaussées Albert Petsche, était tout de même mosellan et ami d'un autre administrateur, Jacques Level⁶, et était entré dans ce monde des fournisseurs de la marine par la cooptation de son beau-père qui créa la Société Lyonnaise

¹ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p319-321.

² Monique de Saint Martin, *op. cit.*, p6.

³ Catherine Vuillermot, « The Schneider Network during the Presidency of Charles Schneider, 1942-1960 », *Business and Economic History On-Line*, Vol.2, 2004, p13-14.

⁴ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p188-191.

⁵ *Id.*, p323-324.

⁶ Ernest Mercier, *op. cit.*, p31.

de Mécanique et d'Electricité, fournisseuse d'éléments de torpilles et qui l'en nomma administrateur en 1896¹.

Lorsque Gaston Göüin mourut en 1921, il laissa la présidence de la SCB à son frère Edouard Göüin qui lui-même succomba en 1922². Ce fut, donc, son oncle à la mode de Bretagne, Jean Roland-Gosselin (Fils et époux d'une Rodrigues Henriques), qui prit le poste jusqu'en 1926. Pour deux ans, entre 1926 et 1928, la présidence de l'entreprise échappa à la famille, avec le colonel chef d'état-major Étienne Thouzellier. Cependant après lui, le poste revint rapidement à Robert-Eugène et Ernest II Göüin, les plus jeunes frères de Gaston et Edouard³. Tout ce monde fit des mariages à la hauteur des besoins de l'entreprise. Ernest Göüin avait épousé la fille de Paul du Buit, administrateur de Thomson-Houston. Une de ses filles fit un mariage important dans le milieu du commerce et de la haute banque israélite, dont était déjà la famille Göüin : Lucienne Göüin épousa Jean Gradis, fils de Raoul Gradis et de Suzanne Fould⁴.

Bref, dans les trois branches de fournisseurs de la Marine, les cadres ajoutaient aux éléments de cohésion, précédemment décrits, le maintien de liens familiaux forts qui assuraient la solidarité des intérêts industriels de cette oligarchie.

d. La solidarité entre les entreprises du complexe militaro-naval

Pour une part non négligeable d'entre ces industriels, s'ajoutait l'exercice de fonctions d'administration ou de présidence dans deux ou plus de ces entreprises, ou l'existence de liens familiaux entre les sociétés, créant une solidarité effective de toutes les branches entre-elles face à la Marine. Sur ce dernier point, la différence des chiffres, avant et après la première mondiale, montrait on ne peut plus clairement l'ampleur du phénomène. Ces administrateurs qui étaient au nombre déjà significatif de 53 avant la guerre, étaient désormais 197 après le conflit, faisant en sorte que presque toutes les entreprises fournisseuses étaient en relation les unes avec les autres.

Ces entrepreneurs s'intégrèrent encore davantage à leur groupe, par le biais de structures auxquelles participaient leurs entreprises, que ce fut des groupes de pression ou des institutions

¹ *Id.*, p24.

² Nathalie Le Gonidec, Des Batignolles à Royaumont, 2009, p3.

³ Laure Quennouëlle-Corre, *La place financière de Paris XX^e siècle, Des ambitions contrariées*. 2015, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris.

⁴ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p281-285.

à but scientifique et technique. En 1922, dans le comité de patronage de l'Association de documentation scientifique, industrielle et commerciale, il y avait Emile Bertin, Adrien Bochet le directeur de l'École Centrale des Arts et Métiers, Robert Pinot du Comité des Forges et Robert Delaunay-Belleville¹. Parmi les entreprises souscriptrices des Laboratoires et la Maison des Elèves en 1929, on trouvait presque tous les grands fournisseurs de la Marine, avec de grands groupes industriels et bancaires nationaux². Dans le Comité franco-allemand d'Information et de Documentation, on relevait la présence de Théodore Laurent et de Dal Piaz³. En 1934, dans le Conseil d'Administration du Centre Polytechnicien d'Etudes Economiques, siégeait l'ingénieur du génie maritime Roland Boris et Henri Michel⁴. Dans la Société des ingénieurs et scientifiques de France, en 1932, en plus du nombre important d'ingénieurs des fournisseurs de la Marine, on comptait 58 administrateurs.

Tableau n°45. Membres de la Société des ingénieurs et scientifiques de France en 1932⁵

Membre	Entreprises
Albert-Louis Niclausse	Société des Générateurs Inexplosibles Niclausse
Auguste Rateau	ACB/Société Rateau
Louis de Chasseloup-Laubat	Schneider/FCG
J. Breguet	Maison Breguet
F. Harlé	Sautter-Harlé
Eugène Guillet de La Brosse	ACB
Marcel Dumuis	Forges de Firminy
Claude Muguet	SA de Commentry-Fourchambault
Léon Dardel	SACM
Théodore Laurent	FCG/ACF/Marine et Homécourt/Sulzer
Jacques Aguillon	CGE/SCB/Chatillon-Commentry

¹ Réunion du 21 février 1922. *Association de documentation scientifique, industrielle et commerciale*, Paris, p1.

² M. de Brunoff, p474-504. Etat de la souscription pour les Laboratoires et la Maison des Elèves, le 1^{er} janvier 1929. Compagnie Générale d'Electricité : 85 000 Fr ; Société Française de Constructions Babcock et Wilcox : 230 000 Fr ; Société Alsacienne de Constructions Mécaniques : 175 800 Fr ; Compagnie Française pour l'Exploitation des Procédés Thomson-Houston : 90 000 Fr ; Société Française de Constructions Mécaniques (Anciens Etablissements Cail) : 60 000 Fr ; Société Rateau : 60 000 Fr ; Compagnie Générale de Télégraphie sans Fil : 50 000 Fr ; Five-Lille : 30 000 Fr ; Société de Construction des Batignolles : 17 400 Fr ; Maison Breguet : 8 000 Fr ; L'Accumulateur Tudor : 5 000 Fr ; Société Anonyme des Anciens Etablissements Hotchkiss et Compagnie : 62 000 Fr ; Schneider et Cie : 89 500 Fr ; Marine et Homécourt : 42 000 Fr ; Chatillon, Commentry et Neuves-Maisons : 42 000 Fr ; Etablissements Jacob Holtzer : 40 000 Fr ; SA Commentry-Fourchambault : 35 000 Fr ; Aciéries de Longwy : 35 000 Fr ; Etablissements A. Paul Japy : 800 Fr ; Banque de France : 60.000 Fr ; Banque de Rothschild : 56.000 Fr ; Banque Lazard Frères et Cie : 41 000 Fr ; Crédit Commercial de France : 40 000 Fr ; Banque de Paris et des Pays Bas : 27 000 Fr ; Banque de l'Union Parisienne : 21 000 Fr ; Banque Nationale de Crédit : 20 000 Fr ; Banque de l'Indochine : 20 000 Fr ; ACL : 13 500 Fr ; ACB : 10 000 Fr ; CA Saint-Nazaire Penhoët : 10 000 Fr ; CA Normand : 7 000 Fr ; Société Provençale de Constructions Navales : 1 500 Fr ; Emile, Henri et Maurice Pereire : 15 000 Fr.

³ André François-Poncet, « Le problème franco-allemand ».

⁴ Henry Coston, *Les technocrates et la synarchie*. 1962, Lectures françaises. Paris, p23.

⁵ 85^e année. *Société des ingénieurs et scientifiques de France. Annuaire de 1932*. Paris, Hôtel de la Société, 1932, p16-339.

Charles d'Allest	Chantiers et Ateliers de Provence
Augustin Augustin-Normand	CA de Normand/ACF
Louis Baclé	Marrel frères
Charles Barbière	SCB
Laurence-Vincent Benét	Etablissements Hotchkiss et Cie
Henri-Gustave Benner	Alsthom
Eugène-Hippolyte Boyer	Etablissements Hotchkiss et Cie
Henri-Alexandre Cardozo	Cie générale d'électro-métallurgie
Gaston de Cerjat	Dyle & Bacalan
Georges Charpy	Marine et Homécourt
Maurice Chéronnet	Cie générale d'électro-métallurgie
Fernand Coqueret	CA de Saint-Nazaire
André Cornu-Thenard	Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons
Maurice de Courville	FCG
Edmond Dayras	SA de Commentry-Fourchambault
Robert Delaunay-Belleville	Delaunay-Belleville/Chantiers Navals Français
Alfred Dhôme	Chantiers Navals Français
Emile Dollfus	Alsthom
Pierre Duvaux	Holtzer et Cie
Eugène Espinasse	Aciéries du Saut-du-Tarn
Louis Fayot	Maison Breguet
René Fould	ACL/CA de Saint-Nazaire/ACF/SCB
Jacques Fouquet	SCB
Charles Fréminville	Schneider et Cie
François Gall	Cie générale d'électro-métallurgie
Paul Gravier	Dyle & Bacalan/Thomson-Houston/
Henri Grosdidier	Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons
Pol Grosdidier	Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons
Henri Harlé	Sautter-Harlé
Serge Hérannger	Etablissements Hotchkiss et Cie
René Hochtetter	SACM
Marcel Jobit	Fulmen
Frédéric Lamey	SACM
Jean Laporte	Chantiers et Ateliers de Provence
Paul Lefebvre-Dibon	Soudure Autogène Française
Auguste Le Thomas	Société Rateau
Albert Louppe	Fives-Lille
Frédéric Moritz	FCM
Léopold Pralon	ACF
Jean Rey	ACL/Sautter-Harlé
Henri Rodrigues-Henriques	SCB
Jean Roland-Gosselin	SCB
François Ruault	Ateliers et chantiers du Sud-ouest
Hubert Saint-Clivier	Aciéries et Forges de Firminy
Charles Wehrin	SACM
Albert Widmer	Compagnie Electro-Mécanique
Félix Ziegel	Soudure Autogène Française/Chantiers Navals Français

Les syndicats de défense des constructeurs navals étaient toujours présents et actifs et recrutèrent toujours parmi les personnages importants des fournisseurs de la Marine. Parmi les membres du Comité des forges, se trouvaient Jules Aubrun, August Dondelinger et François de Wendel. L'Union des industries métallurgiques et minières, présidée par Florent Guillaud, comprenait plusieurs syndicats patronaux, dont la Chambre des Fabricants et Constructeurs de matériel de guerre et la Chambre syndicale des Constructeurs de navires et de machines marines¹, avec, en 1924, André Lebon, ancien ministre des colonies en tant qu'administrateur² et René Norguet en qualité de président³. En 1939, Painvin, lui, était président de la chambre syndicale des métaux⁴.

La seule conclusion possible à tout ceci était que les hommes aux commandes des entreprises fournisseuses étaient désormais pour leur grande majorité des financiers et des ingénieurs, liés très souvent par le sang dans l'entreprise et qui avaient aussi de très forts liens de solidarité avec les autres fournisseurs. Cela leur donna une puissance inconnue jusque-là.

2. Un plus grand afflux d'officiers et d'ingénieurs vers les entreprises

a. Les transferts de la Marine vers les fournisseurs

Le renforcement des réseaux humains des fournisseurs venait aussi du nombre de transfuges qu'ils reçurent de la part de la Marine. Pendant la Grande guerre, certains transferts d'ingénieurs et d'officiers vers les chantiers fournisseurs de la Marine ont pu continuer, comme celui de l'ingénieur du génie maritime Georges Friocourt chez les FCG, car ils concernaient « des chantiers travaillant pour la défense nationale »⁵. Cependant, ils restèrent peu nombreux du fait des besoins des arsenaux. Le mouvement des congés pour servir dans les sociétés privées ne reprit fortement qu'à partir de 1919⁶. Il concerna beaucoup d'entreprises fournisseuses de la Marine, telles Thomson-Houston⁷, la SCB¹, la Sté Française des pompes et machines

¹ Francis Delaisi, *Les Financiers et la Démocratie*. 1936, Crapouillot, p12.

² *Qui êtes-vous ? : Annuaire des contemporains ; notices biographiques*, volume 3. 1924, Paris, Maison Ehret. G. Ruffy, successeur.

³ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent: Stratégies et pratiques de l'UIMM 1901-1950*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2007, p284.

⁴ *Journal officiel de Madagascar et dépendances*. 1939-11-25, p17.

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 avril 1918. Décision du ministre du 21 avril 1918.

⁶ J.O.R.F/L – D du 26 octobre 1919 du 24 octobre 1919, Ingénieur d'artillerie navale Platon. Note du 7 mai 1926 de la Direction centrale des constructions navales pour l'établissement d'Indret, en réponse à la note de l'établissement d'Indret du 30 avril 1926. La candidature du dessinateur Michel Legal en poste aux chantiers Dubigeon, a été acceptée.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 août 1920. Ingénieur du génie maritime C.R. Rechniewski.

J.O.R.F/L – D du 31 août 1921. Décision du 25 août 1921. Capitaine de vaisseau Jacques-Marie Dieudonné.

Worthington², la SACM³, Dyle et Bacalan⁴, Niclausse⁵, les ACL⁶, la Sté Air-Liquide⁷, les CNF⁸, les CA de Saint-Nazaire⁹, Schneider¹⁰, la Sté Française de Constructions Mécaniques¹¹, la CSF¹², la maison Worms et Cie¹³, la Sté d'Electro-métallurgie de Dives¹⁴, la CGE¹⁵, Sautter-Harlé¹⁶, Delaunay-Belleville¹⁷, les FCG¹⁸, la Sté Alsacienne de Mécanique Graffenstaden¹⁹. Les départs touchaient aussi beaucoup d'agents techniques de la Marine, des ingénieurs des travaux, des commissaires et même des médecins de la Marine appelés par les fournisseurs de la Marine pour soigner leur personnel ouvrier. Il arrivait aussi que la Marine recrute des ouvriers venus des fournisseurs privés²⁰. Si on y ajoute les officiers et ingénieurs de la Marine qui participèrent à la reconstruction²¹ et au renouveau industriel post-guerre et ceux qui furent

¹ J.O.R.F/L – D du 26 novembre 1919. Décision du 9 novembre 1919. Lieutenant de vaisseau Alfred-Emile-Adrien Leborgne.

² J.O.R.F/L – D du 6 mai 1920. Décision du ministre du 30 avril 1920. Capitaine de corvette P.A Besson.

³ J.O.R.F/L – D du 21 mars 1920. Décision du 16 mars 1920. Lieutenant de vaisseau Alfred-Eugène Gilardoni.

⁴ J.O.R.F/L – D du 1^{er} octobre 1919. Décision du 27 septembre 1919. Lieutenant de vaisseau H.M.F Poitevin.

⁵ J.O.R.F/L – D du 1^{er} octobre 1919. Décision du 29 septembre 1919. Ingénieur du génie maritime Albert-Pierre-Paul Monfraix.

J.O.R.F/L – D du 26 août 1920. Décision du 18 mars 1920. Ingénieur du génie maritime P.S Schulhof à partir du 15 octobre.

⁶ J.O.R.F/L – D du 1^{er} octobre 1922. Décision du 28 septembre 1922. Capitaine de corvette René-Stanislas Jouen.

⁷ J.O.R.F/L – D du 24 février 1920. Décision du 19 février 1920. Lieutenant de vaisseau H.G.I Melchior.

J.O.R.F/L – D du 2 février 1924. Décision du 31 décembre 1923. Ingénieur du génie maritime Joseph de Boysson.

⁸ J.O.R.F/L – D du 7 décembre 1920. Décision du 2 décembre 1920. Lieutenant de vaisseau J.A.R.A Leygue.

⁹ J.O.R.F/L – D du 24 novembre 1920. Décision du 7 septembre 1920. Ingénieur du génie maritime P.E Conard.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1919. Décision du 28 mars 1919. Lieutenant de vaisseau C.M.A Baud du port de Toulon.

J.O.R.F/L – D du 24 novembre 1920. Décision du 7 septembre 1920. Ingénieur du génie maritime P.L.E Delahousse.

J.O.R.F/L – D du 30 décembre 1924. Décision du 22 décembre 1924. Ingénieur du génie maritime Pierre-Paul-Robert Lavarde.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 4 avril 1919. Décision du 28 mars 1919. Lieutenant de vaisseau Georges-Joseph Pot du port de Brest.

J.O.R.F/L – D du 27 octobre 1920. Décision du 23 octobre 1920. Lieutenant de vaisseau J.M. Chouquet.

¹² J.O.R.F/L – D du 10 janvier 1922. Décision du 6 janvier 1922. Lieutenant de vaisseau Jean-François Le Mée.

J.O.R.F/L – D du 6 avril 1922. Décision 1^{er} avril 1922. Lieutenant de vaisseau F.A.L Lofèvre à partir du 1^{er} mai 1922.

¹³ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1919. Décision du 1^{er} avril 1919. Lieutenant de vaisseau Joseph Denis.

J.O.R.F/L – D du 31 juillet 1927. Décision du 23 juillet 1927. Le lieutenant de vaisseau Pradeaule, capitaine de vaisseau Delteil, le capitaine de frégate Crétin et l'ingénieur mécanicien principal Pontoizeau.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1919. Décision du 1^{er} avril 1919. Lieutenant de vaisseau Henri Arnault.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 2 octobre 1919. Décision du 27 septembre 1919. Capitaine de corvette P.G Cahbaud.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 2 octobre 1919. Décision du 27 septembre 1919. Lieutenant de vaisseau N.A Marcenet.

¹⁷ J.O.R.F/L – D du 17 octobre 1920. Décision du 7 septembre 1920. Ingénieur du génie maritime Bellouard.

¹⁸ J.O.R.F/L – D du 2 février 1924. Décision du ministre du 31 décembre 1923. Congé sans solde hors cadre pour l'ingénieur du génie maritime Albert Renvoisé à partir du 27 février 1924.

¹⁹ J.O.R.F/L – D du 12 août 1927. Décision du 11 juillet 1927. L'ingénieur maritime Joseph-Marie-Henri Aubert.

²⁰ SHD 1DD1 2100. Minutes du service technique des constructions navales-Etablissements.

²¹ JO du 9 octobre 1919. Décision du 6 octobre 1919. JO du 21 novembre 1919. Décision du ministre du 17 novembre 1919. JO du 23 novembre 1919. Décision du ministre du 17 novembre 1919. JO du 11 décembre 1919. Décision du ministre du 5 décembre 1919. JO du 11 janvier 1920. Décision du ministre du 6 janvier 1920. JO du 23 janvier 1920. Décision du ministre du 21 janvier 1920. JO du 12 avril 1920. Décision du ministre du 10 avril 1920. JO du 2 mai 1920. Décision du ministre du 18 mars 1920. JO du 6 juin 1920. Décision du ministre de juin 1920. JO du 26 août 1920. Décision du 18 mars 1920. JO du 17 octobre 1920. Décision du 7 septembre 1920. JO

libérés du service pour apporter leur concours aux entreprises de navigation et aux sociétés coloniales¹, ce furent bien des dizaines de cadres de la Marine qui travaillèrent durant des années dans l'industrie privée. Si les ingénieurs du génie maritime eurent beaucoup de facilités pour rejoindre des entreprises privées, la question était plus sensible pour les officiers de Marine.

En décembre 1920, le ministre de la marine Adolphe Landry clarifia une situation qui était dans un flou juridique depuis plusieurs années. Le nombre d'officiers inutiles après la fin des combats et l'augmentation de leurs demandes de congé hors cadre obligeaient le ministre à réglementer leurs activités en dehors du département. Il fit décréter, le 21 décembre 1920, que seuls les officiers ayant plus de dix années de services pourraient bénéficier d'un tel congé, pour éviter que les entreprises envoient de jeunes hommes passer le concours de l'École navale et entrer à leur service immédiatement. Il leur interdit formellement de s'engager comme représentant ou mandataire dans des entreprises titulaires « d'un marché passé avec la marine »

du 30 octobre 1920. Décision du ministre du 7 septembre 1920. JO du 26 juin 1921. Décision du 23 juin 1921. JO du 2 août 1921. Décision du 14 janvier 1921. JO du 14 décembre 1921. Décision du ministre du 14 janvier 1921. JO du 27 décembre 1921. Décision du ministre du 24 décembre 1921. JO du 14 janvier 1922. Décision du ministre du 9 janvier 1922. JO du 4 février 1922. Décision du 2 février 1922. JO du 26 mars 1922. Décision du ministre du 22 mars 1922. JO du 6 avril 1922. Décision du ministre du 20 mars 1922. JO du 13 avril 1922. Décision du ministre du 4 janvier 1922. JO du 3 août 1922. Décision du ministre du 22 juillet 1922. JO du 12 septembre 1922. Décision du ministre du 2 septembre 1922. JO du 25 octobre 1922. Décision du 21 octobre 1922. JO du 20 décembre 1922. Décision du ministre du 17 décembre 1922. JO du 28 mars 1923. Décision du ministre du 23 mars 1923. JO du 14 avril 1923. Décision du ministre du 11 avril 1923. JO du 19 mai 1923. Décision du ministre du 15 mai 1923. JO du 5 juin 1923. Décision du ministre du 31 mai 1923. JO du 5 juillet 1923. Décision du 4 juillet 1923. JO du 20 septembre 1923. Décision du ministre du 11 juin 1923. JO du 1^{er} novembre 1923. Décision du 28 octobre 1923. JO du 6 janvier 1924. Décision du ministre du 31 décembre 1923. JO du 31 janvier 1924. Décision du ministre du 26 janvier 1924. JO du 2 février 1924. Décision du ministre du 31 décembre 1923. JO du 11 octobre 1924. Décision du 1^{er} juillet 1924. JO du 30 décembre 1924. Décision du ministre du 22 décembre 1924.

¹ JO du 6 avril 1919. Décision du ministre du 30 mars 1919. JO du 19 mai 1919. Décision du ministre du 13 mai 1919. JO du 3 juin 1919. Décision du 31 mai 1919. JO du 1^{er} octobre 1919. Décision du ministre du 29 septembre 1919. JO du 2 octobre 1919. Décisions du ministre du 27 septembre 1919. JO du 7 octobre 1919. Décision du ministre du 27 septembre 1919. JO du 19 octobre 1919. Décision du ministre du 14 octobre 1919. JO du 31 octobre 1919. Décision du ministre du 20 octobre 1919. JO du 4 novembre 1919. Décision du ministre du 27 septembre 1919. JO du 14 novembre 1919. Décision du ministre du 9 novembre 1919. JO du 19 novembre 1919. Décision du 11 novembre 1919. JO du 23 novembre 1919. Décision du ministre du 21 novembre 1919. JO du 27 novembre 1919. Décision du ministre du 23 novembre 1919. JO du 21 décembre 1919. Décision du ministre du 16 décembre 1919. JO du 23 janvier 1920. Décision du ministre du 11 janvier 1920. JO du 24 janvier 1920. Décision du ministre du 21 janvier 1920. JO du 27 février 1920. Décision du ministre du 23 février 1920. JO du 11 mars 1920. Décision du 7 mars 1920. JO du 25 mars 1920. Décision du ministre du 20 mars 1920. JO du 19 mai 1920. Décision du ministre du 10 mai 1920. JO du 29 février 1920. Décision du ministre du 25 février 1920. JO du 4 mars 1920. Décision du ministre du 1^{er} mars 1920. JO du 6 mars 1920. Décision du ministre du 3 mars 1920. JO du 14 mars 1920. Décision du 11 mars 1920. JO du 16 mars 1920. Décision du ministre du 27 septembre 1920. JO du 21 mars 1920. Décision du ministre des 18 mars 1920. JO du 7 juillet 1920. Décision 2 juillet 1920. JO du 27 juillet 1920. Décision du 1^{er} juillet 1920. JO du 2 octobre 1919. Décisions du ministre du 27 septembre 1919. JO du 3 octobre 1920. Décision du ministre du 7 septembre 1920. JO du 16 octobre 1920. Décision du 7 octobre 1920. JO du 27 novembre 1920. Décision du ministre du 7 septembre 1920. JO du 7 décembre 1920. Décision du 2 décembre 1920. JO du 6 février 1921. Décision du 3 février 1921. JO du 22 février 1921. Décision du 19 février 1921. JO du 26 mai 1921. Décision du ministre du 20 mai 1921. JO du 15 décembre 1921. Décision du ministre du 12 décembre 1921. JO du 10 mai 1922. Décision du ministre du 9 mai 1922. JO du 2 juin 1922. Décision du ministre du 29 mai 1922. JO du 2 décembre 1922. Décision du 28 novembre 1922.

et leur défendit de leur prêter leur concours s'ils avaient, eux-mêmes, participé au sein du ministère « à la préparation, à la surveillance ou au contrôle des travaux ou fournitures » concédés à cette société ou entreprise durant les cinq années précédentes¹. Landry, régla aussi la procédure de vérification². On essaya de laisser un délai de cinq ans, c'est-à-dire le temps de construction des navires les plus longs, pour éviter que les entreprises qui prévoient de recruter des officiers de la Marine ne leur donnent pour mission, au préalable, d'œuvrer au sein du ministère et des commissions pour avantager leur production. A partir du renouveau des constructions navales en 1924, le ministre tenta de ralentir aussi les congés des ingénieurs du génie maritime, les limitant à cinq pour le premier semestre 1925³ et lorsque les travaux battaient leur plein en 1931, il les limita à deux pour le premier semestre⁴. Cependant, ces restrictions n'ont jamais réussi à tarir les transferts car, en prenant leurs retraites, beaucoup d'ingénieurs du génie et un certain nombre d'amiraux allaient encore rejoindre les fournisseurs de la Marine. Ils colonisèrent littéralement les conseils d'administration des chantiers navals et les directions de ces entreprises ; et tous les chantiers étaient concernés.

Ne tranchant pas avec ce qu'ils avaient commencé à faire dès les années 1860, les FCM, entre 1919 et 1939, étaient gérés par les ingénieurs du génie maritime Marcel Cacaud, Joseph Larzillière et Jammy⁵. Cacaud qui avait déjà servi aux FCM grâce à un congé hors cadre, dès le 16 juin 1906, avait exercé les fonctions de chef du Service de la surveillance des travaux de la circonscription de Douai en 1901 et de Nantes entre 1902 et 1904. Larzillière avait été, à partir du 1^{er} janvier 1918, chef du Service des marchés à la Sous-direction des constructions navales à Toulon. L'entreprise varoise se retrouva avec, à sa tête de 1914 à 1940, l'ingénieur du génie maritime François Moritz. On y retrouvait aussi les amiraux Hallez, major général de la marine à Cherbourg et à Toulon, et Le Bris, ancien membre du Conseil Supérieur de la Marine, du Comité technique et du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine, et l'amiral Louis Fatou qui occupa exactement les mêmes postes que lui, en plus d'avoir été préfet maritime de Brest et de Toulon.

¹ J.O.R.F/L – D du 25 décembre 1920. Décret du 21 décembre 1920.

² *Ibid.*, Les officiers, devaient indiquer d'une façon très précise le but, la nature, la dénomination exacte et le siège social de la société ou de l'entreprise. Ils devaient fournir une lettre d'engagement de l'entreprise indiquant les fonctions de l'officier, et indiquer tout changement dans la situation de l'officier hors cadres et notamment ses changements d'adresses ».

³ J.O.R.F/L – D du 30 décembre 1924. Décision du 22 décembre 1924.

⁴ J.O.R.F/L – D du 2 décembre 1930. Décision du 27 novembre 1930.

⁵ Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948, p419.

De même chez les CA Normand, à la mort de l'ingénieur du génie maritime Charles Ferrand, ancien chef du bureau technique des Constructions navales entre 1899 et 1904 et président de l'entreprise depuis 1907, il fut remplacé par un de ses anciens collègues de la Marine. Ce fut l'ingénieur du génie maritime, Maugas, qui fut en poste à la Section technique entre 1906 et 1909 et qui fut, surtout, ancien inspecteur général des constructions navales et ancien directeur des Constructions navales de Toulon de 1907 à 1920. Il fut rejoint au conseil d'administration de l'entreprise, en 1925, par Lucien Lacaze, le plus important des amiraux, dont on ne comptait plus les postes d'état-major et dans les cabinets des ministres, ancien ministre de la Marine, lui-même, et membre et président du Conseil supérieur de la Marine en 1920-1921¹.

Les CA de Saint-Nazaire eurent l'ingénieur du génie maritime Félix Godard, comme directeur général en 1922-1923, puis administrateur-délégué de 1923 à 1933 ainsi que son collègue, André Lévy, ancien professeur à l'École d'application du génie maritime² comme vice-président directeur général de 1931 à 1940. Le premier, dans l'entreprise depuis 1906 fut sous-directeur de l'établissement d'Indret en 1893. Encore en 1940, ils recrutèrent un autre ingénieur du génie maritime, Fernand Coqueret. L'entreprise eut aussi plusieurs amiraux comme administrateurs, dont Edgar Humann qui était encore là en 1914. Il fut remplacé en 1917 par le vice-amiral Charles Touchard, membre du Conseil des Travaux en 1893-1894, préfet maritime de Cherbourg entre 1902 et 1905 et fils de l'ancien ministre de la Marine, le vice-amiral Philippe Touchard. Le conseil d'administration des ACL accueillait encore les ingénieurs du génie maritime recrutés avant la guerre, avec Jules Chaudoye qui resta membre jusqu'en 1929 et Émile Leclert qui en partit en 1920.

Les plus anciens fournisseurs étaient rodés à ce genre de transferts et ils furent imités par les nouveaux chantiers, preuve qu'il était quasi indispensable pour un chantier de disposer de pareils hommes pour assurer des liens techniques et humains entre eux et la Marine. Le cas des Chantiers Navals Français le démontrait à merveille. En 1924, on trouvait dans son conseil d'administration l'amiral Charles Dumesnil comme président en 1928-1929, ancien préfet maritime de Brest en 1923 et ancien membre du Conseil supérieur de la Marine en 1925-1926 ; et l'ingénieur du génie maritime Maxime Laubeuf, comme ingénieur-conseil. On y trouvait aussi deux anciens ingénieurs du génie maritime, au conseil d'administration, Ernest Mercier

¹ Jean de La Varende, *op. cit.*, p171.

² G. Vaillot, *op. cit.*, Préface.

comme président (nous expliciterons son cas plus loin) et Ziegel¹ qui était aussi administrateur-délégué de la Soudure Autogène Française en 1935. Il arrivait même, parfois, que ce soient des ingénieurs du génie maritime qui fondent de nouvelles entreprises fournisseuses.

Schneider qui était aussi un chantier naval attirait beaucoup d'ingénieurs du génie maritime qui, parfois, passaient vers ses autres activités. Le principal cas était celui de Charles Delarüe Caron de Beaumarchais qui fut recruté pour son expertise dans la construction de sous-marins. Il travailla au chantier naval de Chalon-sur-Saône, à son arrivée en 1911, puis devint le chef du département de la mécanique et de l'électricité, avant de prendre en 1929 les commandes de la filiale Société du Matériel Electrique SW, fournisseuse de la Marine en batteries électriques. Paul Delahousse, recruté dix ans plus tard, devint le chef de la division de la construction navale en 1926². L'ingénieur du génie maritime Bernard de Courville, après avoir été membre du Comité de la direction générale de Schneider et Cie depuis 1909, devint administrateur des FCG entre 1917 et 1920, en plus d'autres sociétés du groupe Schneider³. Schneider recruta un autre spécialiste des sous-marins et des torpilles, particulièrement expérimenté, qui eut une grande carrière dans la firme. Il s'agissait de Henri Charles Stroh qui officia à l'atelier de torpilles de Toulon, participa à une mission de surveillance chez Whitehead à Fiume en 1913, fut membre de la Commission de recette des torpilles à Saint-Tropez et à La Londe les Maures. Ingénieur particulièrement brillant, on le chargea même après la guerre de mettre en service le nouvel atelier de torpilles de l'arsenal du Mourillon. Ce fut Georges Leygues, alors ministre de la Marine en 1925 qui le poussa à entrer en contact avec l'industrie, en lui demandant de réorganiser l'usine des torpilles de Saint-Tropez qui venait d'être achetée par les Aciéries de Firminy et la SCB⁴. Ce fut ainsi qu'il rencontra Paul Delahousse qui le fit recruter par Schneider en 1933⁵.

Schneider recruta bien d'autres ingénieurs de la Marine, comme Charles Dargier de Saint-Vaulry qui devint secrétaire général de la Société des torpilles en 1930, Léonce Neuville pour le chantier de Chalon, Jules Tribout comme directeur des Établissements du Havre. Jean Decorse, lui, fit un véritable parcours entre l'entreprise et la Marine. Après avoir été membre de la Commission d'études pratiques des sous-marins en 1931 et en 1932, il fut recruté comme

¹ Maxime Laubeuf, « Compte rendu de la visite des chantiers navals français près de Caen », Société des ingénieurs civils de France. Année 1922. *Mémoires et compte rendu des travaux de la société des ingénieurs civils de France*. Bulletin d'Octobre-Décembre 1922. N°10 à 12, p558.

² Hervé Joly, *op. cit.*, p429.

³ La SOMUA et la Société Normande de Métallurgie.

⁴ André Prost, « Henri Stroh : Ingénieur, patriote », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 4 janvier 2003, p5.

⁵ *Id.*, p6.

directeur de l'usine de torpilles¹, mais lorsque la Marine nationalisa les usines ex-Whitehead de Saint-Tropez, il en devint le chef du service technique. L'ingénieur de l'artillerie navale Welly qui avait été membre de la Commission de Gâvres, de 1903 à 1905, devint ingénieur chez Schneider en 1930². L'ingénieur du génie maritime Henri Faure qui se maria dans la marine avec Mlle Thomazi³ devint directeur de Dyle et Bacalan⁴. L'ingénieur du génie maritime Georges Raclot avait rejoint les AC du Sud-ouest et de Bacalan, réunis, qui étaient présidés par son ami et compatriote bourguignon, l'ingénieur général Maurice⁵. L'ingénieur du génie maritime Georges Paquetest était sous-directeur aux Chantiers de la Loire de Saint-Nazaire⁶. L'ingénieur du génie maritime Charles Laurent était ingénieur des ACL, jusqu'en 1921⁷.

Les ingénieurs de la Marine et officiers eurent aussi beaucoup de succès chez les autres fournisseurs de la Marine, alors que leurs travaux pourraient sembler moins, directement, profitables. Cependant, leur formation initiale de polytechnicien et les travaux de fourniture de la Marine qui occupait ces entreprises leurs y réservaient des places de choix. Chez Thomson, Pierre Blanchet arriva à la direction générale⁸. M. de Courville, ancien de la Section technique des constructions à l'époque, grand spécialiste et professeur d'architecture navale, devint directeur au Creusot⁹. Robert Lacourte, ancien membre de la Section Technique des Constructions navales en 1919, devint le PDG des Etablissements Rateau. Thomson recruta les ingénieurs du génie maritime, Henri Bellouard, en 1922 comme directeur d'usine, juste après qu'il ait quitté son poste d'ingénieur de la Section Technique qu'il occupait en 1920 ; et Jean Griveaud, en 1930¹⁰. Marine et Homécourt, eux, firent appel, en 1930, aux services de l'ingénieur Claude Berlhe de Berlhe¹¹ qui fut ingénieur, puis sous-directeur de l'établissement de Guérisny presque sans discontinuer entre 1894 et 1917. L'ingénieur du génie maritime Henry Bellouard, gendre de l'ingénieur Tréboul, devint, en 1920-1921, ingénieur en chef aux établissements Delaunay-Belleville, puis, en 1922, directeur d'usine à l'Alstom¹². L'ingénieur du génie maritime Roland Boris devint ingénieur-conseil de diverses sociétés, dont Thomson-

¹ Hervé Joly, *op. cit.*, p427.

² Ingénieur général de l'artillerie navale L. Patard, *op. cit.*, p371.

³ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961, p26.

⁴ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961, p29.

⁵ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958, p35.

⁶ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961, p31.

⁷ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961, p65.

⁸ Hervé Joly, *op. cit.*, p432.

⁹ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941-juin 1945. Séance du 12 janvier 1945. Eloge funèbre de M. de Courville.

¹⁰ Hervé Joly, *op. cit.*, p427.

¹¹ *Id.*, p426.

¹² Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1954, p46.

Houston en 1927¹ et son collègue Emile Bernier, lui, devint président de la Soudure autogène du Sud-est². Pour se lancer dans la construction de sous-marins, les ACL-Dubigeon recrutèrent Ernest Simonot³ qui, avant la guerre, avait contrôlé les travaux de cette entreprise en tant que chef du Service de surveillance de la circonscription de Nantes-Saint-Nazaire de 1903 à 1907, comme il avait aussi été au Creusot entre 1896 et 1899.

Certains ingénieurs de la Marine occupèrent plusieurs postes chez les fournisseurs et jouèrent, à ce titre, un rôle central dans ce système. Il s'agissait de Daniel Laurent (Micheville et Sulzer), Marcel Haas (ACL et Dubigeon), Augustin Augustin-Normand (ACF et CA Normand), André Levy (ACL, ACF et CA de Saint-Nazaire), Charles Ferrand (Electro-Mécanique et CA Normand) et Félix Ziegel (Soudure Autogène Française et Chantiers Navals Français). Cependant, de tous les ingénieurs du génie maritime Ernest Mercier fut clairement le plus introduit et celui qui occupa les plus grands postes chez les fournisseurs de la Marine. Pourtant, le fait qu'il n'ait jamais occupé de poste de responsabilité dans la Marine ne le prédisposait pas à entrer dans les directoires des entreprises. Ce fut, donc, grâce à ses talents de technicien qu'il gravit les échelons de ces sociétés. Sa formation supplémentaire à l'École supérieure d'électricité, qu'il mit à profit pour électrifier l'arsenal et le port de Toulon en 1908, lui valut l'intérêt de l'industrie et d'Albert Petsche qu'il remplaça à la tête de l'Alstom en 1933⁴, après en avoir été administrateur depuis 1927 et vice-président en 1931. En plus d'être le « grand manitou » du « trust de l'électricité »⁵, ainsi que le surnommait Henry Coston, il fut, donc, parmi les dirigeants de cinq fournisseurs de la Marine : président des CNF de 1925 à 1929, administrateur de la CGE, des CA de Saint-Nazaire en 1937 et de la SACM à partir de 1922, avant d'en devenir vice-président en 1937. Il créa même une petite filière de recrutement à la SACM pour ses anciens camarades, ingénieurs de la Marine, dont Arthur Bommelaer qui devint administrateur-délégué de la SACM en 1929 et administrateur de l'Alstom en 1931, conservant ces deux postes jusqu'à la guerre. Il fit aussi de Joseph Aubert, qui travailla à la Section technique de 1925 à 1927, le directeur général de l'usine Mulhouse⁶. Plus modestement, Charles Ferrant qui, comme nous le vîmes était président des CA Normand, devint en 1916, aussi, président de la Compagnie Electro-Mécanique et en 1918 président de la chambre syndicale des constructeurs de navires.

¹ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958, p37.

² Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958, p41.

³ Matthias Esperandiu, *op. cit.*, p83.

⁴ Hervé Joly, *op. cit.*, p433.

⁵ Henry Coston, *La finance juive et les trusts*. 1942, Jean-Renard, Paris, p57.

⁶ Hervé Joly, *op. cit.*, p426.

Certains officiers de Marine rejoignirent aussi les fournisseurs mécaniques de la Marine. Le vice-amiral François Fournier, major général à Cherbourg en 1883, membre du Conseil des travaux en 1896, préfet maritime à Brest en 1897 et membre du Conseil supérieur de la Marine en 1903, devint administrateur de la société Le Matériel Téléphonique (L.M.T)¹. Dans la foulée de la démobilisation en octobre 1919, le capitaine de frégate et prolifique inventeur Yves Le Prieur obtint un congé sans solde de trois ans pour être directeur technique chez Breguet. Avec son camarade, le lieutenant de vaisseau Albert de Carsalade qui quitta la Marine, après être passé à l'état-major en 1918, il fonda la société de mécanique, La Précision Moderne², puis démissionna à son tour en 1922 pour se consacrer à ses travaux qui permirent à l'entreprise de devenir un fournisseur de la Marine, avec ses affûts quadruples antiaériens Hotchkiss-Le Prieur, construits en 1924³. Les trois officiers de marine qui occupèrent le plus de postes d'administrateurs étaient le capitaine de frégate comte Henri de Freycinet qui intégra les FCG et Schneider, le lieutenant de vaisseau comte Jean de la Croix de Chevrière de Sayve (AC du Sud-ouest, ACL et ACF) et l'amiral Lacaze (CA de Provence, SOP et Schneider et Cie).

Tableau N°46. Liens des entreprises avec la Marine, le gouvernement et le Parlement entre 1914 et 1940

Entreprise	Administrateurs en lien avec la Marine	Administrateurs en lien avec le gouvernement et le Parlement
ACL	12	1
FCG	9	7
CA de Saint-Nazaire	8	11
AC du Sud-ouest	7	6
CNF	7	3
FCM	6	1
ACB	4	0
ACF	3	3
CA Normand	3	0
ACSM	1	0
Dyle et Bacalan	0	1
CA de Provence	0	1
Escaut et Meuse	5	2
Commentry-Fourchambault	3	8
Schneider et Cie	3	6
Aciéries de Saint-Etienne	3	2
Marine et Homécourt	2	7
Commentry-Oissel	2	3
Aciéries du Saut-du-Tarn	2	2
Aciéries de Firminy	2	1
Japy	0	2
SACM	5	3
Sulzer	4	9

¹ *Revue LMT* n°1-8ème année, janvier 1935.

² Contre-amiral Hubert Granier, *op. cit.*, p243.

³ *Id.*, p244.

SOP	4	6
CGE	3	1
Compagnie Electro-Mécanique	3	0
Société Nobel française	2	5
Société Rateau	2	1
Compagnie générale d'électro-métallurgie	1	2
Thomson-Houston	1	1
Delaunay-Belleville	1	1
Maison Breguet	1	0
Tudor	1	0
SA du Temple	1	0
Soudure Autogène Française	1	0
Pont-à-Mousson	1	0
SCB	0	5
Fives-Lille	0	2
Société Electro-Métallurgique	0	1

b. Développement de liens familiaux entre la Marine, ses fournisseurs et les hommes politiques

Le rapprochement des élites de la Marine avec le reste des fournisseurs vint aussi du tissage de liens familiaux entre les deux groupes. La société de Marine et Homécourt était bien engagée dans ce phénomène. L'ingénieur du génie maritime Léon Poincaré¹ était le fils du génie Henri Poincaré et cousin du président du Conseil. Sa sœur Jeanne avait épousé Léon Daum, ingénieur des mines, en lien avec plusieurs fournisseurs de la Marine : administrateur de la SA des Aciéries de Micheville de 1933 à 1937 et ingénieur en 1921, administrateur en 1927 puis directeur général de Marine et Homécourt de 1933 à 1940². L'ingénieur du génie maritime Louis-Guillaume Burin des Rozières³ était le petit-fils de Charles-Emile Heurteau, président de Marine et Homécourt entre 1917 et 1929⁴ et administrateur de 1920 à 1923 de la Société Normande de Métallurgie où il était entouré de tant d'administrateurs importants⁵. Ces liens touchaient aussi d'autres entreprises. Les Japy s'allièrent avec la Marine grâce au fils de Marcel Japy, Jacques Japy, qui épousa en 1930 Annette Marchgay, petite-fille de l'ingénieur du génie maritime Edmond Marchegay. Le capitaine de vaisseau Antoine Schwerer, fils du vice-amiral Antoine Schwerer, épousa la fille d'un Guillet de la Brosse⁶. La sœur de Georges Schweitzer⁷

¹ J.O.R.F/L – D du 8 octobre 1925.

² « In Memoriam », *La Jaune et la Rouge*, août-septembre 1966.

³ J.O.R.F/L – D du 2 juin 1931.

⁴ *Qui êtes-vous ? : Annuaire des contemporains ; notices biographiques*, volume 3. 1924, Paris, Maison Ehret. G. Ruffy, successeur, p384.

⁵ Eugène Schneider, J. Barois, M. de Courville, J. Aubrun, R. Delaunay-Belleville, Ch. De Beaumarchais, A. Hauser

⁶ Alain de La Brosse, *op. cit.*, p323.

⁷ J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1919. Le tableau d'avancement des officiers du génie maritime.

épousa, en secondes noces, le directeur général des Etablissements Delaunay-Belleville, Joseph Mancy.

On trouvait même des familles qui s'étaient fait une spécialité de transférer leurs membres entre la Marine et ses fournisseurs. Les Painvin étaient de ceux-là. Georges Painvin, crystalalyste qui travailla pour la Marine et pour la Société d'électrochimie, d'électrometallurgie comme administrateur-délégué, de 1931 à 1940, avait des liens solides. Petit-fils du général de division d'artillerie maritime François Virgile qui fut membre du Conseil des Travaux pendant plus de 13 ans dans les années 1870-1880, Painvin était aussi frère de Louis Painvin, ingénieur de l'artillerie navale, directeur des usines nantaises des ACL en 1935 et beau-frère de Manon Haas, fille de l'ingénieur du génie maritime, Marcel Haas, directeur général des ACL en 1925.

Les données chiffrées permettent de saisir au mieux cette évolution qui faisait en sorte que pendant l'entre-deux-guerres, dans les trois branches industrielles qui fournissaient la Marine, les liens humains avec l'administration du ministère étaient plus que jamais renforcés, soit par des transferts soit par l'engagement d'un membre de la famille dans un des divers corps de la Marine. Un quart des administrateurs des chantiers fournisseurs avaient un lien avec la Marine ; et même si la proportion baissa par rapport à l'avant-guerre (31% contre 25%), le nombre d'individus, lui, augmenta, passant de 47 à 58 personnes. Dans les deux autres branches, non seulement la proportion doubla presque, passant de 8 à 14% dans la métallurgie et de 4 à 9% dans l'électromécanique, mais le nombre de personnes augmenta encore plus, avec une multiplication par cinq de l'effectif dans cette branche, passant de 7 à 36 personnes. Ainsi, la guerre, en créant des difficultés financières, a contribué à renforcer la structure du complexe militaro-industriel naval, en accélérant les transferts d'officiers et d'ingénieurs vers les fournisseurs.

3. Les chefs d'entreprises de plus en plus installés dans les comités de l'Etat

a. Les obligés des entreprises au sein de l'administration

Depuis la guerre, la Marine intégra massivement les élites économiques dans ses commissions. Les préoccupations liées aux approvisionnements navals, bien avant les constructions, firent beaucoup pour rapprocher les hommes du monde marin des institutions de l'Etat. Par un décret du 10 mars 1915 du ministre des affaires étrangères Delcassé, fut constituée une commission chargée de rechercher les moyens de développer les relations

commerciales franco-russes comprenant, à la fois, plusieurs parlementaires, le directeur de l'Office national du commerce extérieur, Emile Mercier et des présidents de chambres de commerce. Il y avait également le président du Comité central des armateurs de France, Jules Charles-Roux ; le président du Comité des forges de France M. Guillain. Le comité consultatif de cette commission intégrait Charles Duplomb, le directeur honoraire du ministère de la Marine et administrateur des FCG¹. Les membres de la Commission d'examen des conditions du renouvellement de la concession des services maritimes postaux entre la France et l'Algérie, la Tunisie, la Tripolitaine et le Maroc étaient, à peu près, de même nature, avec le sénateur Pams, bientôt lié à Holtzer et Cie, le contre-amiral Lefèvre et l'inspecteur général du commissariat et des services administratifs de la flotte M. Rouchon-Mazerat ainsi que plusieurs présidents des chambres de commerce². On trouvait aussi des hommes intéressés aux marchés de la Marine dans la Commission instituée en vue de procéder à une étude préparatoire des modifications sur le code de commerce maritime, avec De Mouy, président de section au conseil d'Etat ; encore Duplomb et Henri Fromageot, avocat de la Marine³. A la fin du conflit, ils étaient toujours dans le commissariat des transports maritimes et de la Marine marchande, Logre, sous-directeur de la compagnie des Chargeurs Réunis qui contrôlait les CA du Sud-ouest et Serret, sous-directeur de la maison Worms et Cie qui possédait les AC de la Seine-Maritime⁴.

Ce ne fut qu'en 1920, le 24 avril plus précisément, que le ministre de la Marine, Landry institua et nomma les membres d'une Commission interministérielle, chargée d'étudier des conditions dans lesquelles devra être réalisée la cession des arsenaux des établissements dont la conservation par la Marine avait été jugée inutile. La commission pouvait s'adjoindre, à titre consultatif, des représentants de l'industrie privée⁵. Auguste Rateau, lui, apporta ses compétences comme vice-président de la Commission permanente de standardisation du Ministère du Commerce et de l'Industrie. À la disparition de cette commission, il joua un rôle

¹ J.O.R.F/L – D du 14 mars 1915.

² J.O.R.F/L – D du 20 août 1915.

³ J.O.R.F/L – D du 21 août 1915. Arrêté du sous-secrétaire d'État à la marine marchande Georges Bureau, du 20 août 1915.

⁴ J.O.R.F/L – D du 2 septembre 1919.

⁵ J.O.R.F/L – D du 25 avril 1920. Décision du ministre de la Marine du 24 avril 1920.

essentiel dans le Comité supérieur de normalisation. Il présida d'ailleurs l'Association française de normalisation au sein de l'International Standard Association¹.

Restant sur la lancée de l'organisation de guerre, les grands industriels du monde maritime et autres armateurs collaborèrent encore plus systématiquement au sein des institutions de l'Etat, comme ceux qui ont fait partie d'« un comité technique chargé de donner son avis sur les questions relatives à la reconstruction de la flotte commerciale ». En 1919, on y trouvait John Dal Piaz, Philippar et M. Worms de la maison Worms et Cie². Dans cette même logique, les ministères de la Guerre et de la Marine instituèrent, en 1923, la Commission consultative des fabrications de guerre de la marine à la mobilisation qui a regroupé des dizaines de présidents et d'administrateurs d'entreprises fournisseuses de la Marine. Elle a pu être pour ces derniers un important lieu d'influence, où siégeaient non seulement la majorité de président et des directeurs généraux, mais aussi de grands lobbyistes, tels Humbert de Wendel et Robert Pinot, respectivement président et vice-président du Comité des Forges. La même commission comprenait aussi des transfuges du ministère de la Marine qui, de cette façon, travaillaient pour leurs nouveaux employeurs privés et, en même temps, continuaient à officier à l'intérieur des rouages de l'Etat. C'était le cas des ingénieurs du génie maritime Marcel Haas (ACL) et François Moritz (FCM).

Le maintien du contact avec la Marine pour des agents de la Marine ayant quitté le service pour les entreprises existait aussi grâce à l'Académie de Marine qui ne cessa d'élire de nouveaux membres avec l'approbation du ministre. Ce fut le cas dans la section du matériel naval, par l'élection de Maxime Laubeuf, de Charles Ferrand, du capitaine de vaisseau Yves Le Prieur et du vice-amiral Lucien Lacaze, tous administrateurs chez les fournisseurs. Etaient aussi présents des administrateurs de ces sociétés qui ne venaient pas de la marine, tels l'ingénieur en chef des aciéries de la Marine, Abel Dupont, John Dal Piaz, Philippar³, René Fould⁴ ou encore Paul Augustin-Normand⁵.

¹ Émile Jouguet « Auguste Rateau », *Annales des Mines*, 13^{ème} série, tome 2, 1932.

Léon Guillet, « Auguste Rateau (1863-1930) », *Revue de la métallurgie* n° 2, février 1930, p. 108-110

Amédée Fayol « Auguste Rateau et les turbo-machines », *La Nature*, 1948, 76^e année, p. 93

Danièle Fraboulet, « Auguste Rateau (1863-1930) », dans *Dictionnaire historique des patrons français*, Flammarion 2010, p. 578-580.

²J.O.R.F/L – D du 10 janvier 1919. Arrêté du 9 janvier 1919 du commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande M. Bouisson, il est institué auprès de son administration « un comité technique chargé de donner son avis sur les questions relatives à la reconstruction de la flotte commerciale ».

³J.O.R.F/L – D du 15 février 1928.

⁴J.O.R.F/L – D du 17 mars 1935. Décret du 13 mars 1935.

⁵J.O.R.F/L – D du 6 avril 1935. Décret du 28 mars 1935.

Les fournisseurs de la Marine investirent aussi le département en y introduisant des membres de leurs familles dirigeantes. Outre le cas du vice-amiral Georges Durand-Viel, la famille Augustin-Normand envoya un de ses fils, Augustin Augustin-Normand, comme élève libre à l'École d'application du génie maritime en 1928¹, ou il obtint le grade d'ingénieur de 3^{ème} classe du génie maritime, en 1931². D'autres groupes en firent de même. Frédéric d'Allest, fils de Pierre d'Allest et de Luce Rostand devint, en 1921, élève libre du génie maritime³. Cela permettait d'y prendre des contacts permanents et concrets.

Les membres des entreprises fournisseuses étaient parfois, symboliquement, mis à la même hauteur que les fonctionnaires du ministère. Ils étaient honorés par l'Etat qui leur octroyait la Légion d'honneur, comme les officiers et ingénieurs de la Marine, suivant la volonté du ministre de la Marine. Ce fut le cas de Paul-Henri Ziegler, l'administrateur délégué de la compagnie de constructions mécaniques procédés Sulzer, en 1923⁴, et d'Ernest-Jérôme Métivier, ingénieur des arsenaux maritimes et chef du département de l'artillerie aux établissements Schneider, en 1929⁵. En 1930, ce furent l'ancien chef de service de la grosse forge à la Cie des forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt, Henri Vanney ; le directeur général adjoint de la Sté de constructions mécaniques et électriques Alsthom à Belfort, Max-Edouard Wehrin ; et l'ingénieur chimiste et directeur général de la Société d'Optique et Mécanique de Haute Précision, Jean-Marie-Antoine Castellani, qui reçurent la prestigieuse distinction⁶. En 1932, Antoine Marrel, administrateur des établissements Marrel reçut aussi cette distinction⁷. En 1934, M. Van Muyden, administrateur-directeur des Etablissements Japy frères a été nommé chevalier de la légion d'honneur, en récompense des services qu'il avait rendus à la Marine⁸. Enfin en 1936, ce fut le tour du chef d'exploitation technique des forges de Châtillon-Commentry, Jules Descolas et du sous-ingénieur à la Sté provençale de constructions navales à la Ciotat, Paul-Marius Julien⁹.

D'ailleurs ces sentiments de sympathies étaient mutuels puisque les membres des entreprises qui fabriquaient des navires de guerre, et leur entourage élitiste, finançaient de nombreuses œuvres de philanthropie, notamment, au sein de l'administration de la Marine et

¹ J.O.R.F/L – D du 23 octobre 1928.

² J.O.R.F/L – D du 25 novembre 1931. Décret du 23 novembre 1931.

³ J.O.R.F/L – D du 28 septembre 1921.

⁴ J.O.R.F/L – D du 5 août 1923.

⁵ J.O.R.F/L – D du 3 août 1929.

⁶ J.O.R.F/L – D du 10 août 1930. Décrets des 8 et 9 août 1930.

⁷ J.O.R.F/L – D du 31 juillet 1932.

⁸ « Mérite maritime », La machine moderne, Juin 1934, p71.

⁹ J.O.R.F/L – D du 14 juillet 1936. Décret du 11 juillet 1936

auprès des populations maritimes. C'était une manière d'accroître leur prestige dans ces milieux, mais également d'asseoir leur stature paternaliste, et pour certains, d'accomplir une œuvre de bonté chrétienne. Pour preuve, en juin 1918, la Land Bank of Egypt, en mémoire de son président Jules Charles-Roux, commença à attribuer annuellement à des orphelins de la Marine, un titre de rente¹.

En plus de cette organisation très favorable aux fournisseurs, les syndicats de défense d'intérêts et autres groupes d'influence et de pression s'activaient toujours autant. Jusqu'à sa dissolution en 1940 par le gouvernement de Vichy, le Comité des forges continua à être un organe privilégié dans les rapports avec la Marine et ses membres également. De 1914 à 1940, il ne connut que deux présidents, Florent Guillain, également président de l'UIMM, de 1905 à 1915 et François de Wendel de 1918 à 1940. En revanche, son Comité de direction était bien fourni en hommes d'importance. En 1914, il comptait Louis Mercier, François de Wendel, Henry Darcy, Eugène Schneider, Florent Guillain, Robert Pinot, le comte Fernand de Saintignon, Léon Lévy, Henri de Freycinet, Camille Cavallier, Émile Ferry, Georges Claudinon, Armand Résimont, Ernest Lesaffre, Claudius Magnin, Léopold Pralon, baron Xavier Reille, Alexandre Dreux, Charles Boutmy, Léon de Nervo, Daniel Bethmont, Edmond Capitain-Geny, François Dujardin-Beaumetz. Un bon nombre d'entre eux était dans les conseils d'administration des fournisseurs de la Marine, tout comme les membres de la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines².

Dans la Commission mixte consultative pour les questions ouvrières de 1917, la Commission interministérielle chargée d'étudier des conditions dans lesquelles devrait être réalisée la cession des arsenaux de 1920, et dans la Commission mixte consultative pour les questions ouvrières de 1924, les fournisseurs de la Marine étaient totalement absents. En revanche, dans la Commission consultative des fabrications de guerre de la marine à la mobilisation de 1923 à 1935, il n'y avait quasi que des représentants des fournisseurs. Il s'agissait évidemment d'un pas supplémentaire dans l'interpénétration des structures institutionnelles mais aussi, et surtout, de la mise en contact quasi permanente entre les hiérarques de la Marine et ceux qui étaient à la tête des entreprises.

¹ J.O.R.F/L – D du 23 juin 1918. Décret du 4 juin 1918.

² Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent: Stratégies et pratiques de l'UIMM 1901-1950*, 2007, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, p160.

b. *L'influence des fournisseurs dans les milieux politiques à l'ère de la technocratie*

L'introduction des hommes venus des entreprises fournisseuses correspondait à une volonté, de plus en plus, affirmée de beaucoup de ces élites économiques qui, à la faveur de la crise économique et du développement des idéologies technocratiques, pensaient comme l'influent Auguste Detœuf, de Thomson-Houston et Alsthom, que « le libéralisme est mort », et que par conséquent il fallait organiser la coopération entre l'Etat et les industriels pour créer une organisation oligarchique et centralisée de la production industrielle¹. D'autres chefs réformateurs qui avaient moins de sympathies pour l'Etat considéraient, néanmoins, comme positif, un rapprochement entre leurs entreprises et ce dernier. Henri Fayol, de Commentry-Fourchambault, pensait certes que les bonnes règles d'administrations étaient présentes chez les grands chefs des grandes entreprises et qu'elles étaient totalement méconnues « dans les hautes sphères gouvernementales »². Toutefois, il percevait, tout comme le colonel Rimailho³, d'ailleurs, que le chef industriel et le chef politique avaient des méthodes de travail similaires⁴. Ces idées furent exploitées au sein du mouvement réformateur du *Redressement français*, dirigé par Marcel Champin de la Société Rateau, après la présidence de l'ancien ingénieur du génie maritime, Ernest Mercier. Ce dernier précisa parfaitement sa pensée dans son petit ouvrage *La crise et les élites*, selon laquelle ce sont les chefs des affaires privées qui, seuls, étaient capables de redevenir une élite salvatrice pour sortir la France de la crise⁵ et qui avaient le devoir moral d'intervenir dans les affaires publiques, en restant au-dessus des partis et des idéologies⁶.

Les familles qui contrôlaient les entreprises fournisseuses eurent donc une justification supplémentaire pour être également partie prenante des affaires de la marine et des constructions navales, en envoyant certains de leurs membres dans la carrière parlementaire. Le sénateur Babin-Chevaye des ACL, défendit donc son affaire, en 1922, avec MM. Drindeau, Houstan, Farjon, Vayssière, de Pomereu, en réclamant la constitution d'une Commission spéciale chargée de rechercher les mesures pour la défense des constructions navales, qui était en crise à ce moment-ci⁷. Il réclama que le ministère de la marine lance un programme naval

¹ Auguste Detœuf, « La Réorganisation industrielle », *Les Cahiers du redressement français*, n° 7, Paris, Éditions de la SAPE, 1927.

² Henri Fayol, « Discussion sur l'enseignement technique supérieur », Paris, 1917, *Procès verbaux de la Société des ingénieurs civils de France (Séance du 30 mars 1917)*, p6.

³ Docteur Henri Arthus, *Le problème du chef*, Paris, Organisation à la Française, Préface, pVII-VIII.

⁴ Henri Fayol, *Administration industrielle et générale*. 1918, Dunod, Paris, p91.

⁵ Ernest Mercier, *La crise et les élites*, 1933, La Cause, Neuilly, p12.

⁶ *Id.*, p14.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 mars 1922. Séance du Sénat 27 mars 1922.

pour récompenser l'industrie des efforts d'investissement qu'elle avait faits et demanda aussi que le ministère cessât de confier des travaux civils aux arsenaux, ce qu'il considérait être une concurrence déloyale. Il eut gain de cause car le ministre de la marine lui annonça que les arrêts des travaux civils des arsenaux avaient été ordonnés, un mois plus tôt¹. Jules Pams, issu du réseau des Dorian-Holtzer, embrassa aussi cette carrière en étant sénateur radical². De très importants hommes politiques intégrèrent les conseils d'administrations des fournisseurs. Les ministres de la Marine Gustave Guist'hau et Charles Dumont devinrent administrateurs, pour le premier des Ateliers et chantiers du Sud-ouest, en 1920³, et pour le second des CA de Saint-Nazaire, en 1929. Charles Chaumet qui occupa, lui aussi, le poste à la rue Royale devint président de la Compagnie des Chargeurs Réunis qui avait acheté les Ateliers et chantiers du Sud-ouest.

Les chefs des entreprises fournisseuses de la Marine brillaient encore par leur proximité avec les milieux politiques et de la haute administration. Un nombre non négligeable de conseillers d'Etat et d'inspecteurs des finances investirent ces conseils d'administration, tels Georges Hua et Henri de Peyerimhoff⁴ à la CGE ; Guillaume de Tarde aux FCM ; Joseph Noulens aux FCG ; le baron Henri Foy aux ACL ou Marcel Trelat aux CA de Saint-Nazaire. André Homberg des CA de Saint-Nazaire était un intime de deux ministres de la Marine, Delcassé qui a été son patron au quai d'Orsay et d'Albert Sarraut⁵. Florent Guillain, ex-député de Dunkerque, était pendant la guerre président de Marine et Homécourt et de Thomson-Houston⁶. Le député et banquier Aynard dirigeait les Aciéries de Saint-Etienne⁷. En 1933, le sénateur Gaston Japy⁸ dirigea l'entreprise familiale et le député de la Seine, le comte Charles de Lasteyrie, était administrateur des CA Augustin Normand⁹. Frédéric François-Marsal, aussi financier et ministre de la Marine, administrait des dizaines de banques, dont la BUP¹⁰ qui s'était insérée intimement dans les affaires de la FCG. Ces liens touchaient, même, aux plus

¹ J.O.R.F/L – D du 3 avril 1921. Séance du Sénat du 2 avril 1921. Le ministre donna l'ordre, le 7 mars 1921.

² J.O.R.F/L – D du 4 juin 1930. Séance du Sénat du 3 juin 1930. Communication relative aux décès de MM. Pams, sénateur des Pyrénées orientales et Gaudin de Villaine, sénateur de la Manche.

³ « Parlementaires et Financiers », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 14^e Année - N°8. Août 1933, p30.

⁴ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p428-441.

⁵ Jean-François Klein, « Octave Homberg », dans Alain Chatriot, Danièle Fraboulet, Patrick Fridenson, Hervé Joly, *Dictionnaire historique des patrons français*, p370.

⁶ Francis Delaisi, *op. cit.*, p12.

⁷ *Id.*, p14.

⁸ « Parlementaires et Financiers », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 14^e Année - N°8. Août 1933, p45.

⁹ *Id.*, p48.

¹⁰ *Documents politiques, diplomatiques et financiers, mensuel*, février-juin 1929

hautes personnalités de l'Etat. Alexandre Millerand qui était déjà avocat du Comité des Forges avant la guerre, grâce à ses deux fils, Jacques et Jean, et à ses deux filles, Alice et Marthe¹, s'allia à la SCB. Les Clemenceau étaient encore là. Paul Clemenceau, frère de Georges Clemenceau, était toujours PDG de Nobel France² et fut aussi administrateur de Chatillon-Commentry³. Michel Clemenceau, fils du *Tigre*, bénéficia, lui, des amitiés de son père, avec Nicolas Piétri⁴ (administrateur de La Compagnie Française de TSF) et avec Basil Zaharoff, pour avoir une place d'agent dans la firme anglaise d'armement Vickers qui contrôlait l'usine des torpilles Whitehead de Saint-Tropez. D'ailleurs l'homme d'affaires aux multiples nationalités était devenu un ami de Louis Barthou, d'Aristide Briand et de Georges Clemenceau⁵.

Evidemment, cette promiscuité encore plus prononcée qu'avant-guerre ne manqua pas de soulever des accusations de la presse et de certains parlementaires. La presse communiste qui s'en prenait déjà, par une propagande permanente aux fournisseurs de la Marine⁶, pour cause de l'exploitation des ouvriers, de soutien aux grèves et de pacifisme, trouva avec ces innombrables collusions, matière à laisser exploser ses revendications et, parfois, sa colère haineuse. Dans les années 1920 et surtout 1930, sur fond de pacifisme ambiant et de vindicte publique contre les deux-cent familles et le mur d'argent, les « profiteurs de guerre » et exploiters de Marine et Homécourt⁷ et autres fabricants « des œuvres de mort »⁸ furent attaqués, plus que jamais, cette fois dans leur personne. Jean Fraissinet fut pointé du doigt pour ses sympathies fascistes⁹, Aristide Denfert-Rochereau pour son appartenance aux Croix de feu¹⁰, et les Mallet pour leur royalisme¹¹, mais ceux qui se mettaient en lien avec l'Etat furent insultés, particulièrement, ceux de la Commission consultative de la Marine, Théodore Laurent, André Vicaire (Schneider), Bommelaer, Jumau (Tudor), Moritz (FCM), Dupont (ACB), René Fould, Chateil,

¹ *Figaro : journal non politique*. 24 septembre 1920, p3.

² Henry-Louis de La Grange, *Gustav Mahler: Volume 3.Vienna: Triumph and Disillusion (1904-1907)*, 1999, Oxford University Press, Oxford, p199.

Christina Lubinski, Jeffrey Fear, Paloma Fernández Pérez, *Family Multinationals: Entrepreneurship, Governance, and Pathways to Internationalization*.2013, Routledge, New-York et Londres.

³ Francis Delaisi, *op. cit.*,p22.

⁴ Parent éloigné du ministre de la Marine, François Piétri.

⁵ Tristan Gaston-Breton, *op. cit.*, p165.

⁶ *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Vendredi 18 novembre 1927, p1-2.

⁷ « Pour le pain, la paix et les libertés », *L'Humanité. Organe central du parti communiste (SFIC)*. Mercredi 20 novembre 1935, p1-5.

⁸ « Les ouvriers dénoncent la guerre qui revient », *L'Humanité. Journal socialiste*. 1^{er} août 1928, p4.

⁹ F. Castellare, *Jean Fraissinet. Dictateur ?... Député ?...*, Impr. de L. Barbreau et F. Gabarrot, Marseille p1.

¹⁰ Augustin Hamon, « Et voici les 200 familles VI. — Les Neuflyze actuels », *L'Humanité*, 6 février 1936.

¹¹ Augustin Hamon, « Et voici les 200 familles XI. — Encore les Mallet. Les luttes entre groupes financiers », *L'Humanité*, 5 mars 1936.

Callou), qualifiés de « bonne brochette de requins »¹. Les députés et autres hauts fonctionnaires qui acceptaient de rejoindre les fournisseurs de la Marine furent traités de « vendus » et de « prostitués », dont le ministre François-Marsal, l'ingénieur des ponts et chaussées Louis Marlio (Electro-métallurgie et Fives-Lille) et Alexandre Millerand, travaillant pour les dynasties des grands capitalistes qui restaient dans l'ombre : les Mallet, les Nervo, les Schneider, les Wendel, les Mirabaud et les Neuflyze².

La contradiction fut également portée à la Chambre. Frédéric François-Marsal, aussi ministre de la Marine, alors administrateur-directeur de la Banque de l'Union Parisienne, banque liée fortement au groupe Schneider et aux FCG, fut accusé de servir les intérêts de ses entreprises au gouvernement³. François-Marsal donna bien matière à protester contre cette situation car, alors président de l'Électro-câble, il en falsifia les bilans et entraîna sa faillite. Il fut obligé de démissionner de tous ses postes d'administrateur, dont celui de la BUP, en 1933⁴. En 1931, le député socialiste du Var, Auguste Reynaud, éleva sa voix pour dénoncer des conflits d'intérêts multiples, accusant notamment l'amiral Lacaze et Georges Philippar qui avait été nommé président du conseil d'administration des services contractuels. Ce dernier, pensait l'élu, était dans un flagrant de conflit d'intérêt. En effet, celui qui fut président du Comité central des armateurs de France, président du conseil d'administration des Messageries maritimes, devint aussi président de la Société Provençale des Constructions Navales « qui est presque l'unique fournisseur de la Société contractuelle » et fournisseur de la Marine. Il présenta, donc, le problème : « Il est bien évident que toutes les fois qu'un navire est commandé par M. Georges Philippar à M. Georges Philippar et livré par M. Philippar, il ne sera jamais fait de difficulté au sujet de la réception et du prix ». Il accentua la critique en rappelant que l'amiral Lacaze était aussi dans ces activités « dont les intérêts sont incompatibles, et même diamétralement opposés »⁵.

¹ « Magnas de l'industrie. Magnas de la guerre ! », L'humanité. Organe central du parti communiste (SFIC). 3 mai 1932.

² Augustin Hamon, « Et voici les 200 familles I. — La féodalité financière maîtresse de la France », *L'Humanité*, 19 janvier 1936.

³ « Les incompatibles parlementaires. Ministre et Financier. M. François-Marsal », *Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*. 3^e Année - N°1. Janvier 1922, p8.

⁴ Hervé Joly, *op. cit.*, p242.

⁵ J.O.R.F/Débats du 11 février 1931. Séance du de la Chambre des députés du 10 février 1931. Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932. Marine marchande. Intervention d'Auguste Reynaud.

Conclusion du Chapitre VI

Les si difficiles rapports entre les officiers de Marine et le personnel politique républicain furent très largement apaisés, en raison de plusieurs facteurs. D'abord les officiers de Marine virent leur corps s'ouvrir sociologiquement aux petite et moyenne bourgeoisies, avec un recul évident des représentants historiques de la très catholique noblesse bretonne. De par ce fait, les éléments les plus farouchement réactionnaires devinrent plus rares. De plus, cela se conjuga à un amoindrissement du nombre et de l'étendue des réseaux familiaux au sein du ministère, ce qui abaissa la solidarité et l'esprit de corps au profit de l'obéissance au pouvoir politique. Le recul des partis catholiques et conservateurs au Parlement fit perdre aux officiers leurs soutiens et protecteurs politiques, ce qui les fragilisa de beaucoup, les obligeant à accepter davantage les décisions des politiciens républicains. S'ajoutait à cela la hausse de la technicité des armes navales qui réservaient la vraie conception aux ingénieurs spécialistes et excluaient les officiers d'un tel travail. La refondation de l'Académie de Marine joua aussi un grand rôle dans la fréquentation et l'échange, entre les officiers et les autres, de connaissance sur les armes navales, leur faisant plus accepter des immixtions étrangères à leur monde dans ces affaires. D'un autre côté, les fournisseurs de la Marine intégrèrent dans leurs directoires et conseils d'administrations plus de banquiers et ingénieurs d'envergure nationale, de transfuges de la Marine, de conseillers d'Etat et d'inspecteurs des finances. En investissant, par leurs propres hommes, les comités de l'Etat et les institutions politiques, ils finirent de donner à cette oligarchie, qui était à la tête du complexe militaro-industriel maritime, la cohésion sociologique qu'elle n'avait jamais eue auparavant.

Conclusion de la deuxième partie

Lorsque commença la guerre mondiale en 1914, les institutions politiques et administratives en charge des constructions navales durent réformer leur fonctionnement pour se mettre en phase avec un temps si exceptionnel. Le département de la Marine s'affubla de nouvelles subdivisions pour la centralisation des commandes et la lutte contre les sous-marins, tandis que le Parlement entra temporairement dans une phase de discussions réduites. Ni l'une ni l'autre de ces modifications ne furent de nature à bouleverser le fonctionnement du complexe militaro-naval. Le seul trouble qu'il ait connu, de ce point de vue, venait de la baisse des crédits des armes navales et de la modification qualitative de la demande, ce qui fit que son fonctionnement se faisait à un rythme réduit. Les entreprises fournisseuses de la Marine, elles, profitèrent globalement des commandes que la guerre leur apportait, faisant en sorte que le complexe militaro-naval était encore une réalité tangible de 1914 à 1918. Les complications commencèrent, justement, lorsque la demande de guerre s'effondra brusquement, que les crédits accordés aux armes navales la suivirent dans la même pente et que l'économie nationale entra dans une désorganisation relative qui provoqua les grands taux d'inflation de 1918 à 1920. Si les rouages administratifs et politiques retrouvèrent leur place et leur rôle sans grand soucis, les fournisseurs ainsi que les arsenaux et établissements de la Marine en subirent les lourdes conséquences. Le tonnage sur cale était quasi nul en 1920-1921. Le complexe militaro-naval était donc au plus bas, mais n'avait pas disparu car ses structures institutionnelles étaient toujours en place et, dès l'année suivante, elles relancèrent les mises en chantiers qui reprirent avec la même régularité qu'avant 1914. La chose la plus remarquable dans l'évolution sociologique du complexe militaro-naval, elle, était qu'elle suivait une trajectoire qui semble comme être imperméable aux remous du temps. Sa temporalité était d'un autre ordre que celles des événements politiques et économiques. Ici, la tendance suivie était la même de 1914 à 1939, avec une logique claire. L'afflux, sans pareil, des officiers et ingénieurs de la Marine vers les fournisseurs privés et le recul du particularisme culturel et politique des officiers de Marine firent que la cohésion sociologique de cette oligarchie se renforça dans une permanente convergence d'intérêts. Ainsi, plus encore que les institutions politiques ou économiques qui ne firent que retrouver leur fonctionnement normal, leur soubassement sociologique, lui, fut plus fort que jamais. On peut, donc, affirmer que les années 1930 représentaient une sorte d'aboutissement dans la mise en place et le renforcement du complexe militaro-naval français.

Troisième Partie

**Le complexe militaro-naval français sous l'Occupation et dans la guerre
froide : Destruction, renaissance et restructuration**

La remise en ordre du complexe militaro-naval des années 1920 et 1930 se déroula dans un contexte assez proche de celui qui avait précédé la première guerre mondiale. Une paix prolongée et doublée de tensions laissa le temps à l'Etat de planifier une politique navale et aux producteurs de construire des bateaux sur plusieurs années. Au moment où se déclencha la seconde guerre mondiale, il était logiquement à prévoir que, comme vingt ans auparavant, le complexe allait subir un désordre passager duquel il devait sortir pour redémarrer comme il l'avait fait. Or, la physionomie du conflit ne fut pas la même. La durée était à peu près similaire, mais le déroulement pour la France fut radicalement différent et, donc, la production des armes navales ne subit pas les mêmes effets. D'abord la guerre connut une phase statique de quelques mois, puis la bataille de France tourna court, disloquant complètement les forces armées du pays, ce qui amena la défaite et l'occupation du territoire. De là, s'ouvrit une période d'Occupation qui empêcha le complexe militaro-naval de fonctionner normalement, et qui en détruisit même une partie des infrastructures. La Libération et la refondation de la IV^e République qui en résultait remirent en place la structure et, même, le mode de fonctionnement du complexe, dont les institutions politiques et économiques restèrent globalement inchangées. Cependant, avec l'avènement de la V^e République, le recentrement du pouvoir vers l'exécutif et la volonté tenace de se doter de l'armement nucléaire, le complexe militaro-naval se modifia, forcément. Il fallait ajouter à cela que durant cette période de vingt ans, les hommes qui le composaient, en plus d'avoir changé du fait du renouvellement naturel des générations, ne furent pas totalement épargnés par ces événements politiques. Il nous faut, donc, répondre à la question suivante : Le complexe militaro-naval français a-t-il survécu à ces deux décennies qui ont connu une guerre et trois changements de régimes politiques ?

Chapitre VII. Une révolution dans les institutions de la Marine

Lorsque débuta la seconde guerre mondiale, le complexe militaro-naval français était plus fort que jamais. Unanimité pour l'augmentation des crédits, homogénéité doctrinale et solidité et efficacité administrative étaient ses caractéristiques. Il était, donc, peut-être plus qu'en 1914 paré pour fonctionner à plein régime pour ce grand défi que devait relever le pays. Or voilà, après quelques mois de guerre, la Marine et son administration entrèrent dans une ère de crises politiques qui aboutirent à trois changements de régimes en vingt ans. La question qui se pose d'elle-même, est de savoir comment la part politico-administrative du complexe a-t-elle évolué dans cette période d'instabilité structurelle des institutions de l'Etat. Comment s'adapta-t-elle, donc, pendant les mois de conflits, les quatre années d'Occupation, l'instabilité politique de la IV^e République et l'intense activité réformatrice du régime suivant ?

A. Les modifications dans l'administration de la Marine

1. La Marine et son administration dans la guerre et sous l'Occupation

a. La Marine et les constructions navales sous l'Occupation

Après le 1^{er} septembre 1940, date de l'attaque de la Pologne par l'Allemagne, la France décréta la mobilisation générale et déclara la guerre à l'Allemagne, le 3 septembre. Débute alors la drôle de guerre qui dura jusqu'au 10 mai 1940. Contrairement au premier conflit mondial, le déclenchement de la seconde guerre ne mit point à l'arrêt toutes les constructions navales. La Marine stoppa les constructions des *Clemenceau* et *Gascogne*, mais elle continua celles, plus proches de la fin, du *Richelieu* et du *Jean-Bart*¹. Et pourtant, les opérations navales ne furent pas absentes puisque la Marine, avec la *Royal Navy*, a participé à 33 convois sécurisés, transportant 180 000 hommes de troupes², depuis l'Afrique, pour le front et puisqu'elle envoya la Force Z en Norvège en avril 1940³. Cependant, là où elle s'engagea le plus, ce fut, après avoir défendu Boulogne et Calais, lors de l'Opération Dynamo pour l'évacuation des troupes franco-britanniques de la poche de Dunkerque, du 21 mai au 4 juin 1940, opération dans laquelle elle perdit huit navires de guerre⁴. La flotte fut aussi déployée face à l'Italie. Mussolini déclara la guerre aux alliés le 10 juin 1940 et réclama Nice, la Savoie,

¹ J.O.R.F/Débats du 2 août 1948. Comité secret du mardi 16 avril 1940. Communications des diverses commissions de la Défense nationale. Discours du président de la commission de la marine, Victor Le Gorgeu.

² *Ibid.*

³ Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p70.

⁴ Jean-Claude Catherine, « Les marins prisonniers de guerre français, un enjeu de la politique de collaboration de Vichy », dans Jean-Claude Catherine (dir.), *La captivité des prisonniers de guerre : Histoire, art et mémoire, 1939-1945*. 2008, Presses universitaires de Rennes, Rennes, p105.

Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p73.

la Corse, Djibouti et la Tunisie. Dans le Var, les combats furent seulement aériens et maritimes¹. La Marine française bombardait la côte à Vado et Gênes. Elle disposa des mines devant Saint-Tropez pour éviter un débarquement italien².

Pendant tout ce temps, la Marine continuait de construire, du moins, ses unités les plus avancées et les plus importantes. On continuait même à initier des programmes navals. La demande de poursuivre dans cette voie avait été réitérée à la veille de la bataille de France, lors du Comité secret du mardi 16 avril 1940. Le président de la Commission de la marine, le sénateur du Finistère Victor Le Gorgeu, affirma que malgré l'écrasante supériorité du tonnage français et, *a fortiori*, franco-britannique sur les marines de l'Axe, il fallait poursuivre les constructions car les chiffres lui semblaient quelque peu trompeurs. Si la France avait 541 000 t et l'Allemagne seulement 201 000 t, il craignait que l'Italie³, pour l'instant neutre, n'entrât dans la guerre, que le Royaume-Uni n'envoyât une flotte importante en Extrême-Orient et que l'Allemagne ne finisse la construction de ses « quatre bâtiments de première ligne qui correspondent à 150 000 tonnes, soit deux 35 000 tonnes et deux 40 000 tonnes ».

Pour se mettre à l'abri d'une possible situation d'équilibre, il encouragea l'achèvement des bateaux des tranches 1938 et 1939 qu'il espérait voir bientôt prêts. Le *Richelieu* devait finir ses essais le 15 juin et entrer en service en août, et le *Jean-Bart* faire les mêmes opérations, respectivement en novembre 1940 et janvier 1941. Ne s'arrêtant pas là, il apporta son soutien au ministre César Campinchi pour avoir lancé, par décret-loi, un nouveau programme naval de 1940, donc en pleine guerre, qui prévoyait « à peu près 165 000 tonnes, soit 2 bâtiments de ligne de 35 000 et peut-être de 40 000 tonnes, 3 croiseurs lourds, un croiseur léger, un certain nombre de petites unités ». Sachant parfaitement les difficultés en terme de main-d'œuvre et de matériel que causeraient les travaux de guerre à ces nouvelles constructions, il a même suggéré une organisation du travail avec 5000 ouvriers en réserve qui seraient utilisés en cas de besoin de grosse réparation et un plus grand engagement du gouvernement pour départager les industries qui auraient toutes de grands besoins en acier, particulièrement pour le blindage⁴.

¹ Jacques Maignon, *Toulon et le Var dans la guerre 1939-1945. La vie quotidienne sous l'occupation*. 1991, Editions Hotvath, Ecully, p13.

² *Id.*, p16.

³ J.O.R.F/Débats du 2 août 1948. Comité secret du mardi 16 avril 1940. Communications des diverses commissions de la Défense nationale. Discours du président de la commission de la marine, Victor Le Gorgeu. Il disposait des informations suivantes : Italie avait 4 bâtiments de ligne refondus, faisant 90 313 t ; 5 bâtiments de ligne de 2^{ème} classe ; 7 croiseurs de 1^{ère} classe : 70.000 t ; 12 croiseurs de 2^{ème} classe pour 74 488 t ; 100 contre-torpilleurs et torpilleurs pour 110 000 t, et 101 sous-marins pour 81 336 t, soit au total 431 200 t.

⁴ *Ibid.*, « Pour le matériel, un problème encore plus grave se pose. En ce qui concerne les plaques de blindage, nos aciéries ne peuvent produire qu'une certaine quantité limitée, actuellement 20.000 tonnes, qui n'a pu être portée à ce chiffre que grâce aux efforts de la marine qui avait subventionné des industries privées pour les besoins de la

Pour lui, ces constructions en pleine guerre étaient une obligation si la France voulait se conformer à sa nouvelle doctrine navale qui était d'être la première marine de l'Europe continentale, position sérieusement menacée par l'Italie¹.

Mais pour réaliser ce plan, il eut fallu que la guerre dure, ce qui ne fut point le cas. A partir du 10 mai 1940, les troupes allemandes commencèrent leur offensive victorieuse qui laissa le gouvernement français sans défense jusqu'à la nomination du maréchal Pétain comme président du Conseil des ministres, le 16 juin. Continuant son avancée vers le Sud, la Wehrmacht s'empara successivement des principaux arsenaux et chantiers navals avec leur matériel et bâtiments en constructions, sauf pour certains qui, proches de l'achèvement, purent prendre la fuite tel le *Jean-Bart* qui réussit à sortir de Saint-Nazaire. La Marine fut au premier plan historique puisque les officiers de marine participèrent de fort près aux événements qui engagèrent la politique générale du pays. En effet, la cessation des hostilités demandée par Pétain, le 18 juin, fut acceptée par le gouvernement allemand, le lendemain². Le jour même, le maréchal choisit parmi les membres de la délégation deux marins qu'il éleva aussitôt au grade de vice-amiral, Maurice Le Luc et Frix Michelier³. Malgré les difficultés de communication avec le gouvernement à Bordeaux le 21 juin, le ministre de la Défense fit parvenir à la délégation à Rethondes l'ordre de ne céder sous aucun prétexte sur « la livraison de la Flotte, l'occupation totale du territoire métropolitain, l'installation des Allemands dans l'Empire »⁴. Hitler rencontra Mussolini à Munich le 19 juin 1940. Le *duce* voulait exiger la livraison de la flotte française, mais Hitler craignait de pousser la France à la livrer au Royaume-Uni⁵. Le *führer* se montra, là, fin analyste car effectivement, un mois avant, le 25 mai 1940, l'amiral Darlan avait donné des ordres clairs dans ce sens à Le Luc. Si un armistice exigeait la reddition de la flotte, cette dernière devait « fuir vers l'Amérique du Nord »⁶. Ce fut chose faite puisque l'armistice signé le 22 juin préservait la France de ces conditions, sans signifier pour autant que

marine et qui actuellement voit lui échapper, pour des raisons d'ordre supérieur, une partie des blindages qui aurait dû lui revenir.

Lorsqu'on construit un 35.000 tonnes, il faut à peu près 15.000 tonnes de blindage, c'est-à-dire qu'en un an, si on pouvait construire un navire de 35.000 tonnes, à lui tout seul, il absorberait 15.000 tonnes de blindage sur 20.000 que le pays peut produire ».

¹ *Ibid.*, « Je vous ai dit tout à l'heure que la marine italienne approche très sensiblement de la nôtre. Il ne faut pas oublier que, si la guerre dure, notre marine sera fatiguée, tandis que la marine italienne pourra être encore très fraîche ».

² Françoise Berger. « L'armistice de 1940 : négociations et conséquences », *Revue de la Société des Amis du Musée de l'Armée*, 2011.

³ J.O.R.F/L – D du 20 juin 1940. Décret en date du 19 juin 1940.

⁴ Françoise Berger, *op. cit.*

⁵ Médecin en chef de 1^{ère} classe Hervé Cras, *L'Armistice de juin 1940 et la crise franco-britannique*, Marine nationale, État-major général, Service Historique, 1959, p26.

⁶ *Id.*, p52. Note de l'amiral Darlan pour l'amiral Le Luc, du 25 mai 1940.

les constructions navales et la Marine soient épargnées. Toutes les constructions navales devaient impérativement cesser, y compris en territoire non-occupé (Art.6), et la flotte était assez amoindrie car une partie devait être désarmée dans les ports (Art.8) et qu'elle devait désigner au Haut-Commandement allemand l'emplacement des barrages de mines et les draguer elle-même (Art.9). Plus tard, l'Etat français tenta à plusieurs reprises d'obtenir la levée complète des clauses de l'armistice pour la Marine, comme avec le général Charles Huntziger fin septembre ; mais en vain¹.

b. Les institutions de la Marine sous l'Occupation

On peut dater, à partir de cette suspension d'armes, la modification radicale du fonctionnement des institutions chargées des constructions navales. La production étant interdite, toute entorse à ce principe général devait être discutée devant les deux délégations formées à cet effet ; l'allemande à Wiesbaden et l'italienne à Turin². De plus, une bonne part des crédits destinés habituellement aux constructions navales, ne trouvant plus leurs emplois classiques, partirent enrichir les frais d'occupation prévus qui étaient de 20 millions de Reichsmark par jour³. Bref, le fonctionnement institutionnel et financier relatif aux constructions navales de guerre fut mis sous contrôle par les forces d'occupation, y compris en zone libre où l'observance des clauses d'armistice était surveillée par des missions économiques germaniques⁴. Malgré cette mise sous surveillance de ces institutions par les autorités allemandes, il restait des zones grises sur lesquelles l'occupant n'eut que très peu de contrôle car la Marine organisa une résistance plus que passive. Il s'agissait de l'innovation et, plus globalement, des savoir technologiques. Que ce fut à la signature de l'armistice ou après l'invasion de la zone sud, la Marine, Darlan en tête, fit beaucoup pour que la technologie de pointe, secrète tout naturellement, ne tombât pas entre les mains des Allemands. Il ne leur livra pas les détails de l'Asdic, dont ils eurent connaissance par des captures de bâtiments néerlandais en France, et encore moins les secrets des radars anglais pour lesquels la Marine détenait des documents, ni même des radars français dont il fit poursuivre, clandestinement, les essais à Dakar par l'équipe du capitaine de frégate Agenet, installé à bord du *Richelieu*⁵. Son successeur à la tête de la Marine, l'amiral Bléhaut, lors de l'invasion de la zone sud en novembre 1942, suivit la même logique en dispersant les recherches sur les transmissions et la détection dans

¹ SHD MV 2DD1 1. Conférence hebdomadaire. Séance du 27 septembre 1940.

² Bernard Costalia, *La marine de Vichy. Blocus et collaboration*. 2014, CNRS éditions, Paris, p18.

³ Jean-Paul Cointet, *Histoire de Vichy*. 1997, Firmin-Didot, Paris, p117.

⁴ *Id.*, p116.

⁵ Henri Ballande, *op. cit.*, p143.

divers laboratoires civils et en chargeant l'amiral Barnaud et le capitaine de frégate Boulat d'en organiser clandestinement la conservation et les liaisons nécessaires pour redémarrer les recherches à la Libération¹.

Les événements politiques se précipitèrent et mirent en avant, encore plus, la Marine. Les institutions furent transférées à Vichy le 8 juillet 1940², lieu où les parlementaires votèrent les pleins pouvoirs au gouvernement de Pétain³, lequel se fit lui-même chef de l'exécutif, exerçant aussi le pouvoir législatif, le 11 juillet⁴. La Marine, restée la seule armée d'envergure encore opérationnelle, fit l'objet de ses préoccupations les plus immédiates puisqu'il nomma au poste de secrétaire d'État de la Marine l'amiral de la flotte Darlan⁵, commandant en chef en même temps que le reste du gouvernement. L'amiral, lui-même, s'entoura de ses fidèles, nommant comme directeur de cabinet le vice-amiral Le Luc et comme chef de cabinet le capitaine de frégate Fontaine⁶.

Si l'administration de la Marine ne fut globalement pas changée durant le régime de Vichy, elle continua à prendre de l'importance puisque, le 13 septembre 1940, le ministre secrétaire d'État à la marine fut désigné légalement comme le coordinateur des études de défense de l'Empire entre tous les ministères⁷, bien qu'il faille qu'il compose avec l'interdiction de construire des armes, surtout navales, ce qui passa dans le droit avec le décret du 15 octobre 1940⁸. Darlan continuait à placer ses hommes auprès de lui et à leur donner davantage de pouvoir administratif, comme le contre-amiral Auphan qu'il fit nommer à ce grade, le 19 juin⁹, et qu'il plaça, le 1^{er} septembre 1941, dans son cabinet comme directeur avec le pouvoir « de signer, au nom du ministre secrétaire d'État à la marine, tous actes, décisions ou arrêtés à l'exclusion des décrets »¹⁰. Lors de la Conférence du directeur du 13 septembre 1940, il fut décidé que tous les services de la Marine s'installeraient à Vichy et qu'il ne resterait rien à Clermont-Ferrand où ils avaient été repliés initialement. Il est fait savoir également qu'il n'y

¹ Bernard Bléhaut, *Pas de clairon pour l'amiral : Henri Bléhaut (1889-1962)*. 1991, Editions Jean Picollec, Paris, p76.

² J.O.R.F/L – D du 9 juillet 1940. Décret du 8 juillet 1940, signé par Albert Lebrun.

³ J.O.R.F/L – D du 11 juillet 1940. Loi constitutionnelle du 10 juillet 1940, promulguée par le président de la république Albert Lebrun et contresignée par le maréchal Pétain.

⁴ J.O.R.F/L – D du 12 juillet 1940. Décret du 11 juillet 1940, du maréchal Pétain.

⁵ J.O.R.F/L – D du 13 juillet 1940. Décret du 12 juillet 1940 du maréchal Pétain.

⁶ J.O.R.F/L – D du 24 juillet 1940. Arrêté du 15 juillet 1940 de l'amiral Darlan.

⁷ J.O.R.F/L – D du 19 septembre 1940. Loi du 13 septembre 1940, du maréchal Pétain contresignée par Darlan.

⁸ J.O.R.F/L – D du 16 octobre 1940. Décret du 15 octobre 1940 du maréchal Pétain. En application des conventions d'armistice signées avec l'Allemagne et l'Italie, les fabrications des armes et munitions pour la guerre terrestre, maritime et aérienne sont interdites.

⁹ J.O.R.F/L – D du 20 juin 1940. Décret en date du 19 juin 1940.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 2 septembre 1941. Arrêté du 1^{er} septembre 1941 de l'amiral de la flotte, ministre secrétaire d'État à la marine, commandant en chef des forces maritimes françaises.

avait plus de ministères, mais seulement des secrétariats d'État. L'amiral Darlan était seul ministre-secrétaire d'État et le ministère de la Défense nationale n'existait plus. Il fut remplacé par une section de coordination dirigée, personnellement, par l'amiral Darlan mais qui était indépendante du ministère de la Marine¹.

Quelques jours plus tard, le secrétariat d'État à la Marine commença le travail de coordination administrative entre la zone libre et la zone occupée. Le 27 septembre 1940, il a été demandé à l'ingénieur général Lelong de venir en mission à Vichy pour étudier l'amélioration des liaisons entre les deux zones et en particulier « les moyens propres à permettre l'application en zone occupée des instructions préparées en zone libre »². La modification des institutions ne se fit qu'en 1942. Le Service technique des constructions navales et le Service technique de l'artillerie furent fusionnés pour créer le Service technique des constructions et armes navales³. Avec l'opération Attila d'occupation de la zone Sud par la Wehrmacht, la flotte se saborda en rade de Toulon le 27 novembre 1942, sur l'ordre de l'Amirauté du régime de Vichy en réaction à l'opération Lila qui visait à sa capture. Jusque-là, la Marine conserva plusieurs hommes en poste pour gérer les opérations de construction : le contre-amiral Le Normand à Brest, l'ingénieur des industries navales Antoine à Lorient, le capitaine de vaisseau Le Cocq à Rochefort-La Pallice, l'ingénieur chef du service de la surveillance Jouffroy à Bordeaux et pour Paris, il s'agissait du représentant de la Marine près la délégation générale du gouvernement dans les territoires occupés, le commissaire en chef Fatou⁴. Dans la capitale occupée, un grand nombre d'administrations étaient encore actives, avec le Service des laissez-passer « Marine », le Bassin des carènes, le Service de la surveillance des travaux et fabrications et le Service des marchés⁵.

Le 27 mars 1943, la Marine reçut théoriquement plus de pouvoir car il fut créé un secrétariat d'État à la marine et aux colonies ayant les attributions du secrétariat d'État à la marine et du secrétariat d'État aux colonies qui avaient été supprimés⁶. Cultivant encore l'illusion de l'indépendance vis-à-vis des autorités d'occupation en février 1944, le directeur

¹ SHD MV 2DD1 1. Conférence du directeur. Séance du 13 septembre 1940.

² SHD MV 2DD1 1. Conférence hebdomadaire. Séance du 27 septembre 1940.

³ Bureau Communication de la DCN, « DCN : Tradition et modernité », *Cols Bleus* n°2186 du 3 octobre 1992, p10.

⁴ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Document du secrétariat d'État la Marine. Direction centrale des industries navales. Document interne contenant les noms, les adresses télégraphiques et postales de tous les chargés des constructions navales en zone libre ou en zone occupée.

⁵ SHD MV 2DD1 17.

⁶ J.O.R.F/L – D du 27 mars 1943. Décret du 26 mars 1943, de Philippe Pétain contresigné par Pierre Laval, chef du gouvernement.

central des industries navales, l'ingénieur général Antoine, demanda le plus grand secret dans les communications au sein du personnel de la direction centrale des industries navales et menaça de « sanctions très sévères » les infractions à cela¹.

c. La Marine vichyste et ses ouvriers

Les rapports avec les ouvriers se trouvèrent modifiés par la nouvelle donne politique. Le régime de Vichy était clairement corporatiste et paternaliste et sa législation était conforme à cela. Dans cette logique, le secrétariat de la Marine demanda en septembre 1940 que les licenciements du personnel ouvrier se fassent avec « beaucoup de souplesse et de progressivité »². Ce souci de ne point trop violenter la masse ouvrière s'accompagnait en revanche d'une politique de répression contre les communistes dans les arsenaux et chantiers de la zone libre, alors que le parti communiste français avait été dissous. L'article 5 – Titre I de la charte du travail de 1940 interdisait la grève, et en réponse à cela, la Fédération nationale des syndicats ouvriers se forma. Elle déclara avoir pour but « d'arriver à l'affranchissement de tous ceux qui travaillent, de soutenir plus efficacement la lutte entre les intérêts opposés des employeurs et des producteurs, de relever l'énergie des travailleurs en présentant un plus large front de résistance ». N'ayant plus d'autorité policière que dans la partie sud du pays, ce fut principalement dans le Var que la répression de l'Etat français se fit sentir. Les militants varois, proches des ouvriers des FCM et de l'arsenal de Toulon, furent arrêtés et pour certains moururent en déportation. On trouvait dans ce groupe les deux députés communistes Jean Bartolini et Charles Gaou, Henri Seillon, secrétaire Fédéral du Parti Communiste Français, M. Lendrin, secrétaire de l'Union Départementale CGT, MM. Orsini, Flandrin, Bertolino, F. Revest de l'Union Locale C.G.T de Toulon, Roybon, Nicolini, Durand et les dizaines d'autres encore, militants de base du PCF, qui furent internés au camp de Chibron, à Signes. Il était vrai que les communistes, au sein de ces deux usines de constructions navales, s'étaient organisés clandestinement pour l'action et la propagande.

En janvier 1941, l'arrestation d'un distributeur de tracts qui dénonça ses camarades entraîna l'arrestation de plusieurs membres de ce groupe parmi lesquels Marcel Durand, Jeanne Pietri, Germaine Guen, Canebier, Pellicia, Beauche (il tirait les tracts et le journal *Rouge Midi* clandestinement à La Seyne-sur-Mer), Pierre Lehujeur. Durand, Canebier, Pellicia, Beauche et Lehujeur qui furent déportés dans un camp en Allemagne, en 1944. Peu après, H. Lambert et E.

¹ SHD MV 2 DD42. Note de service du 16 février 1944 du directeur central des industries navales, l'ingénieur général Antoine.

² SHD MV 2DD1 1. Conférence hebdomadaire. Séance du 27 septembre 1940.

Armando furent aussi arrêtés ainsi que le responsable régional du PCF, Jean Merot. Les peines qu'ils reçurent allèrent de 15 à 20 ans de travaux forcés et même la peine de mort pour Jean Merot qui, toutefois en raison de son jeune âge, vit sa peine commuée en détention à vie. Et ainsi, malgré les énormes difficultés pour se procurer le matériel d'impression, le *Rouge Midi* continuait sa parution. Il dénonçait, en décembre 1941, l'intention de Pétain de doter de mitraillettes deux cents légionnaires, spécialement, missionnés contre les travailleurs. Durement interrogé par la police pendant dix jours, Marie-Victor Canal refusa de livrer des informations, ce qui lui valut l'emprisonnement à Saint Roch, puis le transfert dans une autre région. D'autres coups furent portés par la répression à l'organisation clandestine du PCF varois, fin 1941 et en 1942, et notamment dans l'arsenal de Toulon.

C'est donc sur l'initiative des militants communistes que se créa, dès 1941, le Front National, organisation clandestine qui regroupa des résistants de toutes tendances et à laquelle adhéra aussi la CGT clandestine. Parallèlement à cette action de propagande, une partie des effectifs de l'organisation communiste fut affectée aux Francs-tireurs et partisans français, non seulement dans les maquis, dont le premier se constituera dans le massif des Maures sur l'initiative de militants du PCF, mais aussi dans les villes et villages. Ces FTPF sédentaires poursuivaient, pour la plupart, leurs activités professionnelles et étaient requis pour des actions de sabotage et autres actions armées. Ils étaient aussi utilisés pour assurer la protection discrète des manifestations diverses, organisées pour le 14 juillet et le 11 novembre. Ils avaient à leur actif, de nombreux sabotages dans l'arsenal de Toulon, aux chantiers des FCM et dans la gare de Carnoules.

Dans la zone occupée, la situation était assez différente suivant les chantiers. A Saint-Nazaire et à Nantes, la CGT fut interdite en tant que confédération, le 19 novembre 1940, mais le syndicat continua d'exister légalement à l'échelon local et départemental¹. Les comités d'entreprises se formèrent, en accord avec la logique corporatiste, chez les ACL et les CA de Saint-Nazaire, mais l'adhésion à la politique sociale de Vichy resta mitigée dans la masse des travailleurs².

Cependant, même dans la zone d'occupation pourtant où le risque de répression était plus élevé, des insubordinations d'ouvriers apparurent chez les fournisseurs de la Marine, pour beaucoup durant l'année 1941. Les journaux clandestins en attestent avec *La Bretagne*

¹ Guy Haudebourg, « Défendre les travailleurs sous l'Occupation (juin 1940-août 1944) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2009/2 (n° 116-2), p191.

² *Id.*, p201.

ouvrière, paysanne et maritime, journal du PCF qui réclamait aux ouvriers des chantiers de Nantes et de St-Nazaire de faire grève, de saboter la production de guerre et de cacher les partisans. Les auteurs de la feuille juraient même de venger 48 fusillés livrés par la police française de Pétain-Darlan à la Gestapo, en raison de l'assassinat de Hotz¹. Le *Journal des Ouvriers du Creusot*, lui aussi du PCF, faisait de la propagande stalinienne et soutint quatre ouvriers de Schneider qui ont été internés dans un camp de concentration pour avoir chanté l'Internationale en public². Le *Métallo*, journal havrais également communiste, faisait aussi de la propagande pour les armées soviétiques demandant aux ouvriers de saboter la production de guerre allemande. En plus de protester contre la répression menée par la Gestapo qui avait effectué plusieurs arrestations dans la ville du Havre, ce journal appuyait les revendications des ouvriers de l'usine de Graville des FCM, auprès de leurs patrons qui souhaitaient disposer d'installations pour l'hygiène, avoir une tolérance d'un quart d'heure de retard sans être renvoyés et disposer d'une pause de 2 heures pour déjeuner³. Dans les arsenaux de la Marine, la situation était très comparable à celle des chantiers privés. A Brest, le PCF s'était organisé clandestinement, bien que ses chefs furent soit emprisonnés, soit en fuite. Il se chargeait surtout de propagande⁴.

L'année 1943 a été un tournant dans la vie ouvrière. L'invasion de la zone sud et l'investissement de l'arsenal de Toulon et des FCM par les troupes allemandes en novembre, les défaites allemandes en Afrique du Nord et sur le front de l'Est et l'instauration du STO, le 16 février 1943, radicalisèrent la lutte syndicale et politique clandestine des ouvriers des chantiers⁵. Le 11 novembre 1943, anniversaire de l'armistice dont la célébration était interdite, une grève se déclencha à la Seyne. En juin 1944, à l'annonce du débarquement en Normandie, une nouvelle grève eut lieu, notamment, pour empêcher le départ des jeunes gens vers l'Allemagne. Un maquis d'urgence qui se tenait dans les collines du Beausset s'organisa à partir de mars 1943, en liaison et en contact étroits avec les résistants seynois. C'est au début de l'année 1944 que se constitua le Comité de Libération de La Seyne, sous la présidence de Pierre Fraysse, composé de membres des différentes organisations clandestines de la résistance. Le 22 février 1944, les ouvriers métallurgistes des FCM se mirent en grève pour leurs salaires et pour un meilleur ravitaillement avec, aussi, l'objectif de freiner la production. Au cours de cette

¹ *La Bretagne ouvrière, paysanne et maritime : édition spéciale de la Loire-Inférieure*, Parti communiste français, Bretagne, 1941-11.

² *Journal des ouvriers du Creusot. Juillet 1941.*

³ *Le Métallo. Organe de défense des métallurgistes du Havre et de ses environs. 15 septembre 1941.*

⁴ Alain Le Moigne, *op. cit.*, p402-403.

⁵ Guy Haudebourg, *op. cit.*, p208.

journée, les Allemands tentèrent de les intimider, en mettant des mitrailleuses en batterie sur la place de La Lune et en invitant, par haut-parleur, les ouvriers à reprendre le travail. Les travailleurs qui avaient quitté les chantiers et avaient manifesté dans la rue ne reprirent pas le travail. A Toulon, la police allemande, travaillant en collaboration avec les miliciens du PPF, procéda à l'arrestation de quatre militants du syndicat de l'arsenal avec, comme motif, l'action syndicale entravant la bonne marche du travail dans l'arsenal. Le 11 juillet 1944, la grève fut déclenchée dans les chantiers. Elle durera 7 jours malgré les forces allemandes. Dans l'arsenal de Toulon, le comité clandestin d'unité syndicale publiait un bulletin, *La Cloche*. Il invitait tous les ouvriers de l'arsenal à se rendre à la bourse du travail pour exposer leurs revendications et qualifiait le STO de « servitude »¹. *La Cloche* appelait également à ne pas travailler pour l'organisation Todt, mettait en cause « la complicité des traîtres de Vichy » dans l'invasion de 1942 et exhortait les ouvriers à réclamer des augmentations de salaires².

Beaucoup de réfractaires au STO rejoignirent des maquis et participèrent aux combats de libération de leurs villes et chantiers respectifs, surtout dans le Var mais aussi dans les Bouches-du-Rhône. Lorsque le 12 novembre 1942, les chantiers de Port-de-Bouc passèrent sous le contrôle de la *Kriegsmarine*, la Résistance prit forme et constitua le futur comité de Libération qui prit en main la ville, le 20 août 1945. Il était présidé par un ouvrier du chantier et comptait cinq de ses ouvriers parmi les sept membres qui le composaient³. Ce fut également le cas dans les chantiers de Nantes et Saint-Nazaire qui purent soustraire les ouvriers éligibles à aller en Allemagne, grâce au réseau de résistance Libération-Nord⁴.

En bref, les institutions de la Marine de l'Etat français fonctionnèrent suivant quelques axes principaux qui furent opérants jusqu'à l'enlèvement du maréchal Pétain et de son gouvernement vers Sigmaringen, le 20 août 1944. Soumission aux *desiderata* de l'occupant, en terme de production ; conservation des secrets technologiques à l'abri ; lutte contre le syndicalisme et la subversion communiste dans les arsenaux et chantiers ; tels pouvaient se résumer les activités pendant quatre années d'occupation qui prirent fin avec la conquête du territoire national par les forces alliées.

¹ *La Cloche. Organe syndical des Travailleurs de l'Arsenal de Toulon*. 1943/06-1943/09.

² *La Cloche. Organe syndical des Travailleurs de l'Arsenal de Toulon*. N°3, 1943/10.

³ Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'Exposition. Une ville, des bateaux et des hommes, p12.

⁴ Guy Haudebourg, *op. cit.*, p192.

2. La réforme de l'administration de la Marine sous le GPRF et IV^e République

a. L'installation de l'administration de la France Libre

La vacance du pouvoir ne fut pas longue entre le gouvernement vichyssois et le GPRF qui fut formé en juin avant de s'installer à Paris et de commencer à gouverner à partir du 31 août 1944¹. Il s'était agi pour Charles de Gaulle de réinstaller les institutions du ministère de la Marine pour poser un cadre permettant à terme de reprendre les travaux dans les arsenaux et, notamment, les constructions navales. La IV^e République qui lui succéda en octobre 1946 continua dans cette voie. Il s'agissait autant d'une refondation que d'un transfert. Le transfert fut celui de l'administration de la Marine rebelle dans la métropole pour combler le vide laissé par l'administration de Vichy. La France Libre avait, dès fin 1942, constitué un Commissariat à la Marine, un état-major, une administration de la Marine et une flotte qui fonctionnaient depuis l'Afrique du Nord. Le contre-amiral Lemonnier, dès qu'il a pris sa fonction de chef d'état-major général des Forces navales françaises libres, le 4 août 1943, donna des instructions pour transférer, à Alger, l'administration de la Marine d'Afrique qui fonctionnait à Casablanca depuis le 11 novembre 1942². Justement, ceci conduisit à la suppression, le 26 août 1943, de la préfecture maritime de la 4^e région (Algérie-Tunisie) et au transfert de ses attributions à l'état-major général en question. C'est lui qui a coordonné toutes les opérations des Forces navales françaises libres³, nommant un commandement de la Marine en Corse pour sa Libération⁴. Une fois l'île conquise, Louis Jacquinot, commissaire à la marine, et le contre-amiral Lemonnier y ont inspecté les forces navales et les organisations de la Marine, le 16 et le 17 décembre 1944⁵. Ils refirent la même chose, cette fois accompagnés par le contre-amiral Auboyneau sur le front d'Italie, en janvier-février 1944⁶. L'état-major général d'Alger ne se contentait pas seulement de superviser les opérations de guerre et de faire des inventaires de matériel car une de ses principales occupations était diplomatique. Il était tout le temps en négociation avec le *Combined Chiefs of Staff* car la Marine française voulait participer à ce staff à égalité pour déterminer la mission stratégique des forces navales françaises⁷. C'était une partie du travail du

¹ Pascal Cauchy, *La IV^e République*. 2004, PUF, Paris, p7-8.

² Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Le document est publié par le vice-amiral Lemonnier, le 25 octobre 1945, chef d'état-major général de la Marine, commandant des forces maritimes et aéronavales, p3.

³ *Ibid.*, p4.

⁴ *Ibid.*, Rapport de septembre 1943, p12. Le commandant Longaud à partir du 27 septembre 1943.

⁵ *Ibid.*, Rapport de décembre 1943, p64.

⁶ *Ibid.*, Rapport février 1944, p102.

⁷ *Ibid.*, Rapport de décembre 1943, p65.

vice-amiral Fenard, accrédité comme représentant de la Marine française auprès du *Combined Chiefs of Staff*¹.

Ainsi, la mise en place du GPRF fut plus une substitution d'un appareil d'Etat par un autre qu'une réelle restitution. A son échelle, l'administration de la Marine connut ce processus. Dès janvier 1944, présentant l'inéluctabilité du débarquement, les cadres de la France Libre commencèrent à définir les mesures à prendre à leur retour en France : l'organisation du commandement maritime territorial, le transport de l'administration centrale dans la métropole et la refonte de la législation. Plusieurs officiers supérieurs ont été affectés à la préparation des modalités d'exécution². La Libération de la France a donc entraîné le déplacement, par échelons successifs d'Alger vers Paris, du Commissariat de la Marine, devenu ministère de la Marine par décision gouvernementale du 4 septembre. Le commissaire de la Marine est arrivé à Paris, le 2 septembre, après avoir quitté Alger sur la *Jeanne-d'Arc* le 29 août. Le chef d'état-major général, lui, est arrivé en rade de Saint-Tropez le 17 août pour rallier, ensuite, Paris avec un état-major réduit³. Le travail de réorganisation a, donc, pu commencer.

b. *Le début des réformes administratives*

De Gaulle, en février 1945, refonda le Conseil supérieur de la marine comme « le plus haut organe consultatif de la marine » en matière de « politique navale » qui devait fixer le cap pour un renouveau de la flotte. Il ne modifia rien de ses missions⁴ et de sa composition historique⁵. Mais quelques mois plus tard, voulant justement retenir le principe de coordination que la guerre montra comme obligatoire pour qui voulait remporter la victoire dans les guerres modernes, Charles de Gaulle fut à l'origine d'une authentique révolution à l'échelle des institutions nationales. Il fit disparaître le séculaire ministère de la Marine, en tant qu'entité autonome, en l'intégrant dans le ministère de la Défense, provisoirement entre le 21 novembre 1945 et le 22 janvier 1947, puis ce fut le président du Conseil des ministres, Paul Ramadier, qui le fit disparaître définitivement, à partir du 22 octobre 1947. Ce choix était devenu nécessaire car, autant sur les plans stratégique et tactique, la dimension interarmées était devenue

¹ *Ibid.*, Rapport de septembre 1943, p12.

² *Ibid.*, Rapport de janvier 1944, p84.

³ *Ibid.*, Rapport de septembre-octobre 1944, p257.

⁴ J.O.R.F/L – D du 22 février 1945. Décret du 13 février 1945 de Charles de Gaulle avec le contreseing du ministre de la marine Louis Jacquinot. Réuni sous la présidence du ministre, et sur sa convocation, au moins une fois chaque mois. Le ministre fixe l'ordre du jour des séances, soit à sa propre initiative, soit sur la demande formulée par un ou plusieurs membres.

⁵ *Ibid.*, Les membres permanents sont le chef d'état-major général et quatre vice-amiraux et les membres non permanents sont le directeur central des constructions et armes navales et le chef de l'aéronautique navale.

essentielle¹. Le Conseil supérieur des forces armées fut conservé et renforcé, plus tard en 1953². Le choix de Paul Ramadier correspondait aussi à une logique autant d'efficacité administrative qu'à une tactique politique. En effet, il nomma François Billoux au poste de ministre de la Défense nationale, mais aussi prestigieux que fut le titre, la fonction était vidée du pouvoir réel que se partageaient les trois secrétaires d'État chargés de l'armée de terre (Paul Coste-Floret), de la marine (Louis Jacquinot) et de l'air (Maroselli)³.

Ainsi, De Gaulle fonda, en janvier 1946 le Comité de la défense nationale, sous l'égide du président du Gouvernement provisoire, ministre de la défense nationale et intégrant le chef d'état-major de la Marine et le directeur de la Direction centrale des constructions et armes navales⁴. Toujours dans ce principe de rapprochement et d'action « combinée » des armées, il fut créé, le 28 avril 1948, un état-major général des forces armées, dirigé par le ministre des forces armées et par le Comité des chefs d'état-major généraux des forces armées qui se composait des quatre chefs d'état-major généraux et avait, y compris, toutes les compétences pour ce qui était des questions des constructions d'armement, notamment celles des constructions navales⁵. Cette masse administrative nouvelle obligea le ministre de la Défense à se faire seconder par un secrétaire général du ministère des forces armées qui avait, dès le début de l'année 1948, de larges prérogatives liées aux fabrications d'armes et aux constructions navales, en particulier. En effet, c'était à lui que revenait, avant de les soumettre au ministre, la préparation des budgets et des directives administratives et financières pour les avant-projets de programmes de fabrication, l'examen des marchés et contrats et des avant-projets d'achat de fournitures à l'étranger⁶. Ces réformes qui avaient de quoi heurter des pesanteurs administratives vieilles de plusieurs siècles nécessitèrent l'intervention du ministre des forces armées Pierre-Henri Teitgen. Il vint, le 1^{er} juillet 1948 à l'Assemblée nationale, expliquer que

¹ Philippe Vial et Patrick Boureille, « Guerres, modernisation et expansion (1945-1958) », dans *L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870*, (Dir. Philippe Vial), dans *Études marines*, N°4 - Mars 2013, Centre d'études supérieures de la Marine, p84.

² J.O.R.F/L – D du 29 octobre 1953. Décret du 26 octobre 1953, le ministre de la Défense nationale et des forces armées, René Pleven. Il pouvait désormais être composé au maximum de 23 personnes.

³ Maurice Vaïsse, « Chapitre 10. La défense de la France », dans *L'année 1947*, (dir. Serge Bernstein), Presses de Sciences Po, « Académique » 1999, p243-244.

⁴ J.O.R.F/L – D du 13 janvier 1946. Décret du 4 janvier 1946, de Charles de Gaulle avec le contreseing du ministre des armées Michelet ; le ministre de l'armement Charles Tillon ; le ministre des finances René Pleven ; et le ministre des colonies Jacques Soustelle. Le Comité de la défense nationale comprenait le Président du Gouvernement provisoire, ministre de la défense nationale, président du comité ; le ministre des armées ; le ministre de l'armement ; Le chef d'état-major général de la défense nationale ; les chefs d'états-majors généraux des armées de terre, de mer et de l'air ; le directeur des études et fabrications d'armement, le directeur de la direction centrale des constructions et armes navales, le directeur de la direction technique et industrielle de l'aéronautique.

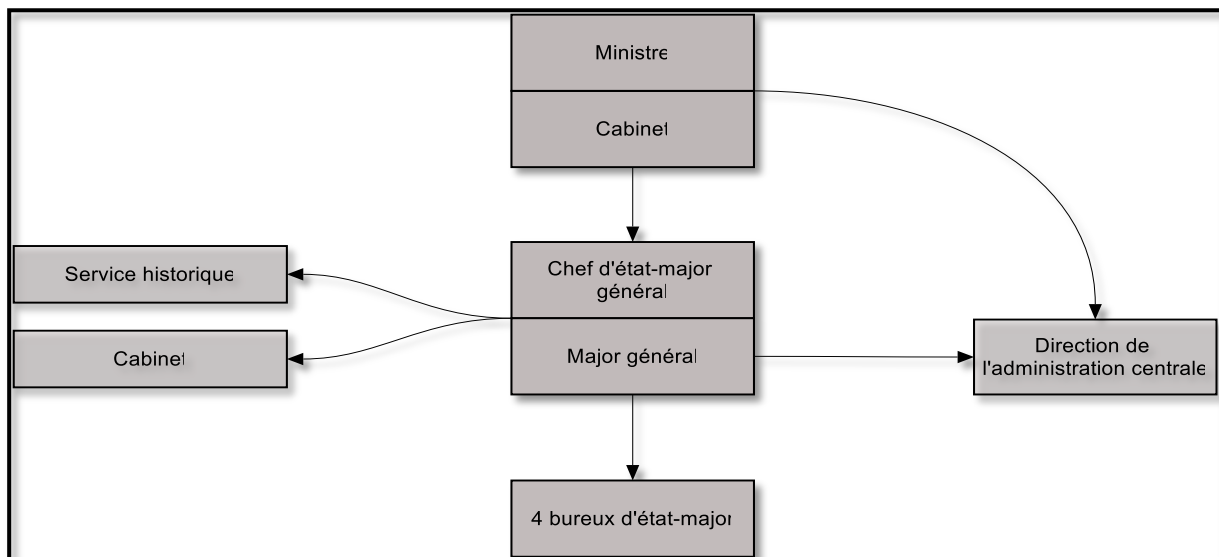
⁵ J.O.R.F/L – D du 29 avril 1948. Rapport et décret du 28 avril 1948.

⁶ J.O.R.F/L – D du 8 janvier 1948. Décret du 7 janvier 1948.

l'organisation nouvelle répondait aux besoins de la guerre d'Indochine, basée sur « des actions combinées des forces de terre, de l'air et de la marine », en plus de rendre impossible « un conflit entre les membres du comité militaire consultatif du président du conseil et les chefs d'état-major [...] puisque les chefs d'état-major font précisément partie de ce comité »¹.

En somme, on peut affirmer que sur le plan institutionnel, les trois premières années qui firent suite à la sortie de la guerre furent consacrées, dans un premier temps, à la restauration de la légalité républicaine et, ensuite, à l'adaptation de l'outil administratif aux besoins nouveaux qui ressortaient de ce conflit. Le déroulement de la guerre montrait, à tous les observateurs avisés, le lien permanent et coordonné que devait entretenir, désormais, les trois composantes de l'armée, tant dans le commandement durant les combats, que dans la préparation à la guerre. Ainsi, l'intégration de la Marine au même titre que les deux autres armées dans un ministère unique devenait une évidence. De plus, pour accentuer encore cette nouvelle nécessité stratégique, les finances de l'Etat étant particulièrement démunies, il devenait encore plus logique que l'on regroupe les trois ministères en un seul, afin d'éliminer certains doublons administratifs, et afin de distribuer des budgets en ayant une vue d'ensemble sur les problématiques globales de la défense nationale.

Schéma n°5 Organisation de l'état-major général, fonctionnant au complet à Paris à partir du 6 novembre 1944²



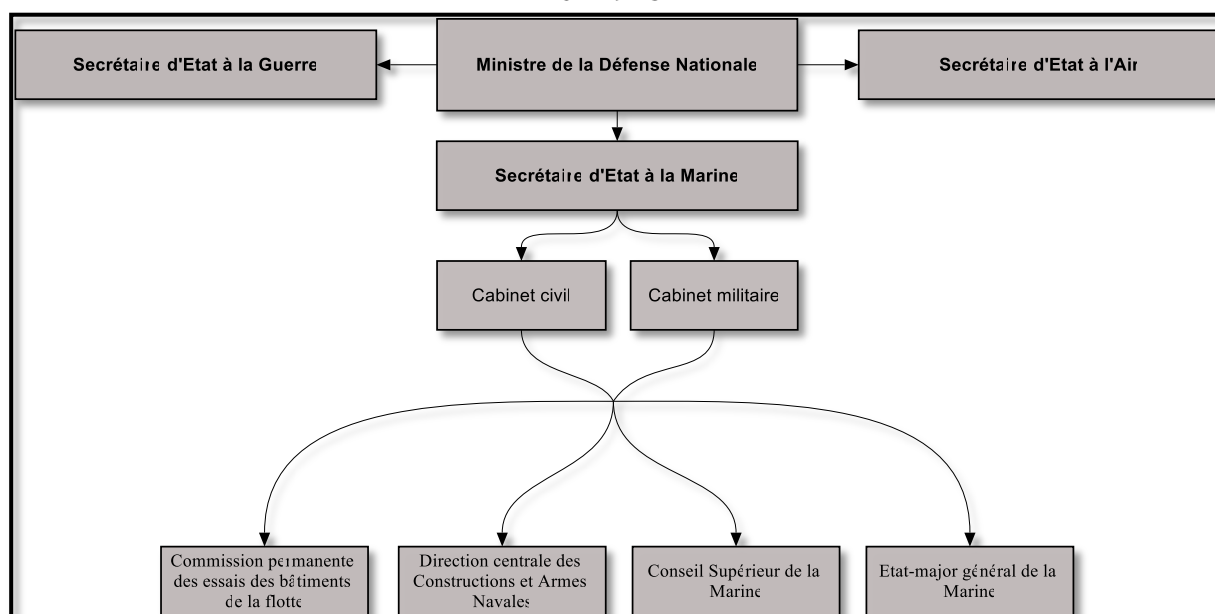
¹ J.O.R.F/Débats du 2 juillet 1948. Séance de l'Assemblée nationale du 1^{er} juillet 1948. Discours du ministre des forces armées, Pierre-Henri Teitgen.

² Ministère de la Marine. État-major général. *Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées*. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport novembre 1944, p288.

Tableau n° 47. Composition du conseil d'administration de l'administration centrale de la marine en 1948-1949¹

Secrétaire d'État chargé de la marine, Joannès Dupraz (Président)
Chef d'état-major général de la Marine
Chef de la section administrative
Directeur du personnel militaire
Directeur central des constructions et armes navales
Directeur central du commissariat à la marine
Directeur central du service de santé
Directeur central des travaux immobiliers et maritimes
Chef du service central hydrographique
Directeur de la comptabilité générale
Sous-directeur chargé du personnel de l'administration centrale

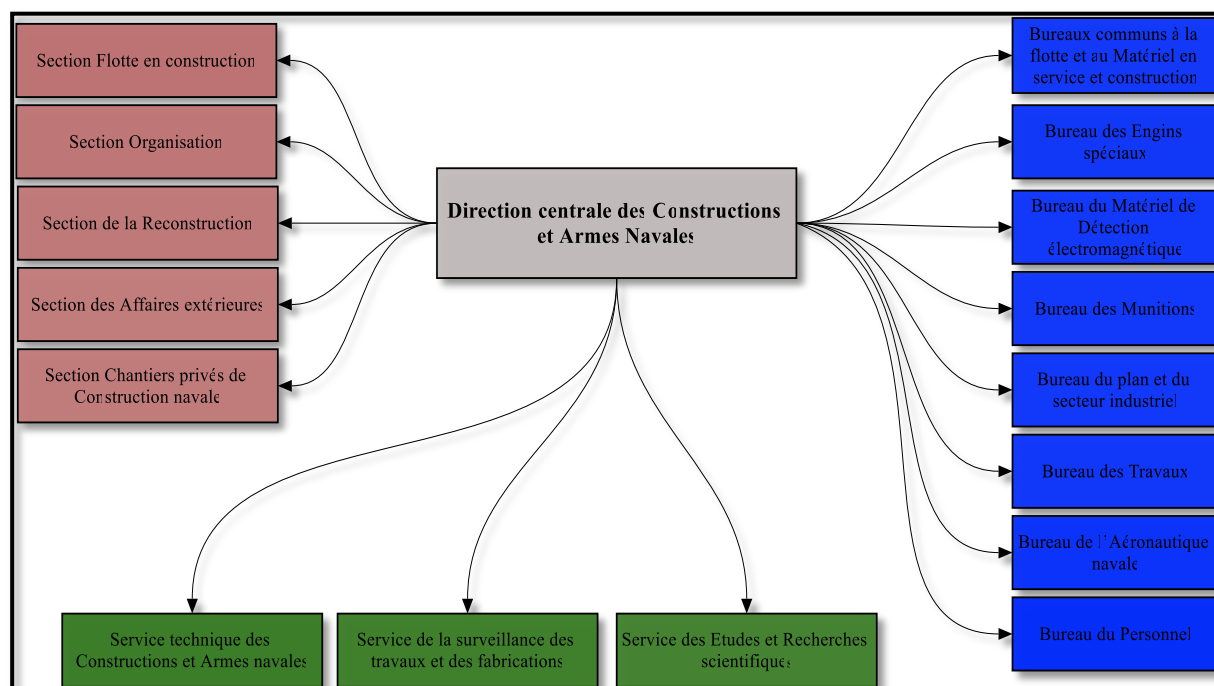
Schéma n°6. Organes du Secrétaire d'Etat à la Marine chargés des Constructions Navales en 1948²



¹ J.O.R.F/L – D du 16 octobre 1948. Arrêté du 15 octobre 1948 du secrétaire d'État chargé de la marine, Joannès Dupraz, en vertu du décret du 14 octobre 1948 qui réorganise le personnel de l'administration centrale de la marine.

² République française. Secrétariat d'Etat à la Marine. *Annuaire de la Marine*. 1948. Paris. Imprimerie nationale. 1948.

Schéma n°7. Subdivisions administratives de la Direction centrale des Constructions et Armes Navales en 1948¹



c. Innovation et liens avec l'industrie privée

Voulant se mettre en position de reprendre les constructions navales à courte échéance, la marine se rapprocha de ses partenaires qu'étaient les chantiers et constructeurs privés. Au départ en mai 1947, cette collaboration fut surtout prétextée par les réparations de navires endommagés et par le contrôle de telles opérations dont était chargé le Service de la surveillance des travaux et fabrications du ministère de la marine². En 1949, elle mit en place un Comité consultatif de la construction navale dont elle nomma elle-même les membres, représentants du patronat et des syndicats d'ouvriers pour pacifier les relations et relancer, le plus efficacement possible, la production³.

En plus de cela, le département de la marine, désormais totalement intégrée dans le ministère des armées, entama une restructuration de 1948 à 1953 pour se préparer institutionnellement à la reprise des constructions du matériel de guerre, dont celles du matériel naval. Dès 1948, on tenta de se mettre à jour dans le travail de comptabilité industrielle, en instituant une Commission d'étude et de la comptabilité industrielle pour trouver les meilleures

¹ *Id.*

² J.O.R.F/L – D du 16 et 17 mai 1947. Arrêté du 13 mai 1947 du ministre de la marine, Louis Jacquinot et du ministre des travaux publics et des transports, Jules Moch.

³ J.O.R.F/L – D du 7 septembre 1949. Arrêté du ministre de la marine marchande et du secrétaire d'État chargé de la marine, du 26 août 1949.

solutions à une unification des procédés comptables¹. On en profita également pour créer un Comité d'action scientifique de Défense nationale² et, en 1950, le ministre de la Défense René Pleven modifia la composition du Comité technique des programmes des forces armées qui était bipartite, moitié militaire avec les trois chefs d'état-major et moitié scientifique avec les trois directeurs des constructions d'armes des trois secrétariats d'Etat³. En avril 1951, année de reprise des constructions navales de guerre, la marine se mit totalement au niveau pour coordonner ses deux facettes du travail industriel par la création, auprès du ministre des armées, d'une Commission supérieure de contrôle et de protection du rendement et du secret des fabrications ou des études qui intéressent la Défense nationale⁴. La recherche scientifique et son application sur les armes navales firent l'objet du plus grand soin. Quelques semaines plus tard, en mai et en juin 1951, le secrétaire d'État aux forces armées (Marine) André-François Monteil créa un titre de conseiller scientifique de la marine, délivré à des scientifiques d'envergure nationale qui devaient « orienter et éclairer les services de la marine dans leur recherche »⁵. Le ministre de la Défense nationale Jules Moch institua, auprès de lui-même, une Commission des inventions de Défense nationale, comprenant un représentant de chacun de ses secrétaires d'Etat et de chacun des chefs d'état-major⁶. La dernière touche pour la centralisation des programmes de fabrication des matériels de guerre vint début 1952 par la mise en place cette fois, non d'une simple commission mais, d'une vraie subdivision administrative capable d'agir, à savoir le Service Central des programmes, des fabrications et des matériels de guerre qui eut directement un ingénieur de la Marine comme chef, M. Bron⁷. L'année 1953, qui fut celle où les contrats pour les chantiers privés triplèrent, a vu la marine et le ministère se réadapter à cela. Le 21 avril 1953, le ministre René Pleven institua une Commission consultative des marchés au ministère pour traiter ces commandes redevenues massives⁸.

¹ J.O.R.F/L – D des 24 et 25 mai 1948. Arrêté du 12 mai 1948 signé par le directeur civil du cabinet du ministre des forces armées et par sa délégation, Adolphe Touffait.

² Décret du 24 mai 1948.

³ J.O.R.F/L – D du 25 mars 1950. Décret du 24 mars 1950 qui modifia la composition du comité technique des programmes des forces armées. Il est toujours présidé par le ministre de la Défense nationale et comprenait entre autres les trois chefs d'état-major, le directeur des études et fabrications d'armement, le directeur central des constructions et armes navales, le directeur technique et industriel de l'aéronautique.

⁴ J.O.R.F/L – D du 27 avril 1951. Décret du 20 avril 1951, du ministre des armées, Jules Moch.

⁵ J.O.R.F/L – D du 30 mai 1951. Arrêté du 21 mai 1951 du secrétaire d'État aux forces armées (marine), André-François Monteil.

⁶ J.O.R.F/L – D du 13 juin 1951. Arrêté du 8 juin 1951 du ministre de la Défense nationale, Jules Moch, contresigné par les trois secrétaires d'Etat. Elle est présidée par un représentant du ministre et comprend comme membres un représentant du secrétariat général aux forces armées ; un représentant de chacun des trois états-majors généraux ; un représentant de chacune des directions techniques ; et un membre de chacun des trois corps de contrôle.

⁷ J.O.R.F/L – D du 15 février 1952. Décret du 5 février 1952.

⁸ J.O.R.F/L – D du 30 avril 1953. Arrêté du 21 avril 1953 du ministre René Pleven. Elle était composée de 10 membres : un conseiller d'Etat (président) ; un membre de la Cour des Comptes ; un membre de l'inspection

Ces institutions ne furent en réalité que les fruits d'un renouveau et non des créations totales. Beaucoup d'autres qui les avaient précédées leur étaient comparables et jouaient le même rôle. En revanche, le ministère plaça à côté d'elles des services totalement nouveaux. Le premier était la Commission supérieure de protection du secret des fabrications ou des études intéressant la Défense nationale. Cette institution, fondée en 1949, contrôlait tout autant les établissements publics à caractère industriel ou commercial que les entreprises nationales ou les sociétés mixtes¹ et répondait aux nouvelles exigences de secret que la guerre froide rendait obligatoire et qui furent rappelées aux conseillers scientifiques de la Marine². La seconde était la Commission interministérielle pour l'étude des exportations de matériel de guerre, chargée d'une mission d'examen des demandes d'autorisation relative à la fabrication et à l'exportation de matériel de guerre à l'étranger tout autant que de l'orientation à donner à la politique de fabrication de matériel de guerre pour l'étranger³. Cette fonction était assurée, jadis directement, par le ministre et son administration mais, désormais, elle impliquait beaucoup trop profondément la politique internationale du gouvernement pour ne pas avoir un organe qui en soit chargé en permanence et au plus haut niveau politique.

Le Service de la Surveillance des Travaux et des Fabrications, également, en vue de la reprise des constructions a été aussi largement réorganisé entre 1946 et 1951. Ses compétences générales lui ont été fixées par l'arrêté ministériel du 5 juillet 1946, modifié le 28 décembre 1949. Ses 14 circonscriptions régionales ont été délimitées, le 26 février 1951⁴. La décision du 2 février 1951 fixa les attributions de ses cinq bureaux, dont le Bureau Technique des Constructions Navales et le Bureau Technique des Armes Navales⁵. Bref, en plus du Contrôle Technique et Administratif des Travaux et Fabrications dont l'exécution était confiée par la

générale des finances ; un représentant du département chargé des affaires économiques ; le contrôleur des dépenses s'engageait ; un représentant de l'état-major de l'une des trois armées qui est concerné par le marché ; un membre du corps de contrôle compétent ; deux représentants de la direction du service contractant ; et un officier ou un fonctionnaire civil du département désigné par le ministre de la Défense nationale.

¹ J.O.R.F/L – D du 10 août 1949. Décret du 4 août 1949.

² J.O.R.F/L – D du 30 mai 1951. Arrêté du 21 mai 1951 du secrétaire d'État aux forces armées (marine), André-François Monteil.

³ J.O.R.F/L – D du 13-14 juin 1949. Décret du 10 juin 1949, avec le contreseing du ministre de la Défense nationale Paul Ramadier, du ministre des affaires étrangères Schuman et du ministre des finances des affaires économiques Maurice-Petsche. Il comprenait son président, le secrétaire général du ministère de la Défense nationale, mais aussi un représentant du ministre des affaires étrangères, un représentant du ministre des finances, un représentant du secrétaire d'État aux affaires économiques et l'ingénieur général, secrétaire du Comité technique des programmes des forces armées.

⁴ Ministère de la Défense nationale. Secrétariat d'État chargé de la Marine. Direction centrale des Constructions et armes navales. *Guide à l'usage exclusif du personnel de la surveillance des travaux et des fabrications*. Paris, Imprimerie nationale, 1952, p9. Paris (M. N.), Paris (A. N.), Lille, Le Havre, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, Marseille, La Seyne, Saint-Étienne, Lyon, Le Creusot, Nancy, Ruelle.

⁵ *Ibid.*, p9. Bureau d'Organisation Générale, Bureau des Questions Administratives, Bureau Technique des Constructions Navales, Bureau Technique des Armes Navales et Contrôle des Poudres et Apprêtés de Munitions.

Marine et à l'industrie privée, il faisait aussi la liaison entre l'administration et les fournisseurs titulaires de marchés dits « non surveillés ». Il tenait à jour une documentation sur le potentiel de production des entreprises aptes à satisfaire les besoins de la Marine¹.

Sous la IV^e République, les services des constructions navales se virent, donc, modifier suivants deux axes principaux. Le premier était la recréation d'institutions permettant de gérer le renouveau des commandes pour le début des années 1950. Le second relevait de la nécessité d'englober ce travail de construction des armes navales avec l'ensemble des fabrications d'armement. Tout ceci se termina par la fin de toute autonomie politique pour la marine car le secrétariat d'Etat de la marine, certes intégré dans le ministère de la Défense, disparut en pleine crise de mai 1958, avec la fin du gouvernement Félix Gaillard le 13 du mois, clôturant ainsi l'existence d'un des organes les plus puissants de l'Etat français, depuis plus de trois siècles.

La fin de la IV^e République ne modifia en rien ces tendances mais, bien au contraire, en accentua quelques traits. Lorsque vint la V^e République, avec ses hommes pleins d'idées de réforme, l'administration de la marine connut cette fois des changements beaucoup plus profonds qui firent office de rupture définitive.

3. V^e République et modifications administratives

a. La disparition de l'autonomie de la Marine

Dès l'avènement de la nouvelle république en 1958, c'est le ministre Pierre Guillaumat qui vint avec la mission précise de développer l'armement nucléaire pour faire de la France un interlocuteur de premier ordre sur le plan international. Pareille tâche obligeait à des économies sérieuses, ce qui le poussa à créer des institutions particulièrement chargées d'amoindrir les prix et de centraliser toutes ces questions. En 1958 et 1959, il créa donc, au sein de la Direction des études et fabrications d'armement, un cadre d'enquêteurs de prix chargé de procéder à des enquêtes sur les prix de revient des matériels militaires² et un groupe identique, dans le groupe « marine » de contrôle des fabrications de matériels de guerre³. Pour fluidifier tout cela, il donna un très grand pouvoir au général d'armée Gaston Lavaud, en lui remettant, le 27 février 1959, la délégation permanente de la signature du ministre pour signer toutes les décisions

¹ *Ibid.*, p9.

² J.O.R.F/L – D du 4 octobre 1958. Décret du 29 septembre 1958, du président du conseil Charles-de-Gaulle ; et le ministre des armées Pierre Guillaumat.

³ J.O.R.F/L – D du 12 décembre 1959. Décret du 8 décembre 1959 de Michel Debré et du ministre des armées, Pierre Guillaumat.

relatives aux problèmes techniques concernant l'armement¹. En plus, en juin 1958, le département ministériel de la Marine disparut définitivement, avec la fin des secrétaires d'Etat à la Marine².

La décision de priver les chantiers privés des grandes commandes de navires de guerre était déjà prise, dès l'arrivée au pouvoir de De Gaulle, mais il restait sur leurs cales de constructions quelques 10 000 t de navires de guerres dont il fallut s'assurer de l'achèvement dans les meilleures conditions, d'autant plus que beaucoup de ces chantiers étaient dans une grande difficulté, quasi au bord de la faillite. Ainsi, le nouveau ministre de la Défense, Pierre Messmer, nomma des commissaires du gouvernement auprès de ces sociétés industrielles que furent les Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire), Loire-Normandie, les Anciens chantiers Dubigeon, la SACM, la Société alsacienne d'électronique et de mécaniques appliquées, les ACB, les chantiers Augustin-Normand, la Société des constructions mécaniques de Normandie, la société des AC de la Seine-Maritime, les FCM, la Société d'électronique appliquée et la Sagem³.

De plus, selon Messmer et le général Lavaud, le programme « Engins », maintenant capital pour le gouvernement, était freiné par ceux qui en avaient la responsabilité. Pour éviter cela, il fallait donc concentrer tout le travail d'administration dans une seule entité⁴. Dans les derniers mois de 1960, Charles de Gaulle, Debré et Messmer donnèrent, comme priorité absolue, aux armées la construction d'engins nucléaires stratégiques, capables de frapper l'URSS. Ils considéraient que la Direction technique de l'Air, chargée de la coordination du programme engins et le délégué ministériel qui la coiffait, Jean Blancard, avaient une trop grande autonomie⁵. 1961 fut l'année à laquelle on peut dater la mort du système de production des armes navales, né dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Charles de Gaulle, le premier ministre Michel Debré et le ministre des armées Pierre Messmer, les nouveaux hommes forts de la constitution de 1958⁶, lui choisirent une fin sans pareille avec une série d'une vingtaine de décrets de réorganisation de l'administration centrale du 5 avril 1961. Ils créèrent la Délégation

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} mars 1959. Décret du 27 février 1959 de Michel Debré et du ministre des armées Pierre Guillaumat.

² Philippe Vial, « Les ruptures institutionnelles (depuis 1932) », dans *L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870* (Dir. Philippe Vial), dans *Études marines*, N°4 - Mars 2013, Centre d'études supérieures de la Marine, p107.

³ J.O.R.F/L – D du 28 août 1960. Arrêté du 12 août 1960 de Pierre Messmer, qui modifia l'arrêté du 12 janvier 1956.

⁴ Dominique Pestre, « Les missiles balistiques et la création de la DMA » dans *Comité pour L'Histoire de l'armement*, Les origines de la Délégation générale pour l'armement, 2002, p16.

⁵ *Id.*, p17.

⁶ J.O.R.F/L – D du 5 octobre 1958

ministérielle de l'armement, organe administratif ultime pour l'exécution de toutes les opérations de constructions d'armes¹. Le général Lavaud qui était à sa tête devint le second personnage du ministère, après le ministre en charge de toutes les questions d'armement. Sa fonction première était, bien sûr, de contrôler le programme « Engins », mais elle joua également un rôle primordial dans toute la modernisation et l'uniformisation des technologies des armées, notamment dans les domaines de l'électronique². Le rôle des marins s'en trouva, alors, bien plus réduit puisqu'ils n'avaient plus, seuls, les moyens de développer leurs armes et que leur chef suprême, le chef d'état-major de la marine³ au sein du Conseil supérieur de la marine, était subordonné administrativement au Conseil supérieur des armées, dont il faisait partie avec les autres chefs d'état-major.

b. Un mode de gouvernement propice à la centralisation

Toutes ses réformes administratives étaient totalement en conformité avec la pensée gaulliste. Charles de Gaulle, chez qui on retrouvait des références explicites à l'expérience politique de la monarchie capétienne⁴, bâtit sa constitution du 4 octobre 1958 de la V^e République avec pour le président un aspect militaire du commandement qui était très appuyé et marqué. Un de ses rédacteurs, le premier ministre Michel Debré, rappela à juste titre que le plus important, pour le général était de donner au premier magistrat, grâce à son irresponsabilité devant le Parlement, la stabilité et l'autonomie nécessaires à renforcer la crédibilité de la dissuasion nucléaire⁵. Ainsi, avec une telle constitution, les constructions navales devaient désormais se conformer à la stricte lettre des volontés stratégiques du président, qui étaient, en l'occurrence, le développement d'une force de frappe atomique stratégique. La manière qu'avait le général de Gaulle d'exercer ses prérogatives militaires était totalement dans cette ligne, avec la réunion discrète mais trimestrielle du Conseil de Défense⁶ et, surtout, avec l'implication directe du chef de l'Etat dans les affaires militaires avec le ministre des armées, en écartant souvent le premier ministre des décisions, comme en témoignait Pierre Messmer⁷. Cela consistait à recevoir individuellement le ministre, le chef

¹ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1961.

² Dominique Pestre, « Les missiles balistiques et la création de la DMA » dans *Comité pour L'Histoire de l'armement*, Les origines de la Délégation générale pour l'armement, 2002, p29.

³ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1961.

⁴ Charles De Gaulle, *Dialogue sur la France. Correspondance et entretiens. 1953-1970*. 1996, Fayard, Paris, p137 et 201. (Entretien du 14 février 1961).

⁵ Michel Debré, « La constitution de 1958 : sa raison d'être, son évolution », *Revue française de science politique*, 28^e année, numéro 5, 1978.

⁶ Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p259.

⁷ *Id.*, p254-255.

d'état-major et les officiers généraux importants pour entendre librement l'ensemble des doléances et versions sur les divers problèmes stratégiques et techniques¹.

Cette manière de prendre en charge, presque sans intermédiaire, les questions militaires et donc les constructions navales, aux antipodes des façons de gouverner des III^e et IV^e républiques, était une absolue nécessité dans l'optique de développer l'armement nucléaire. Les deux ministres des Armées qui officièrent sous la présidence du général de Gaulle étaient parfaitement conscients de ce fonctionnement. Pierre Guillaumat qui tint le poste jusqu'en 1960 se considérait, face à la prépondérance du général, comme « son secrétaire général aux armées »². Pierre Messmer, lui, s'il reconnaissait ses possibilités de négociation en tête à tête, hors conseil des ministres sur l'utilisation de son budget, attestait que du point de vue de la stratégie nucléaire, sa marge de manœuvre « était nulle » face à de Gaulle. En revanche, il affirmait qu'il avait une marge de manœuvre dans la gestion de ses administrations et de son budget³. Ainsi, les constructions navales qui relevaient partiellement des questions de l'armement nucléaires furent englobées dans ce phénomène de centralisation des décisions.

Ces réorganisations administratives relatives à la gestion des affaires techniques ne pouvaient pas être suffisantes. Il fallait qu'elle s'accompagne aussi de la gestion des ouvriers.

4. Les nouvelles institutions et la défense des ouvriers de la Marine

a. Les revendications des ouvriers des arsenaux

Le Gouvernement provisoire de la République française n'avait pas oublié les institutions en charge d'encadrer la production des armes navales sur lesquelles il se pencha. La collaboration du personnel tout entier étant requise, on légiféra selon une vieille tradition. Le ministre de la marine Louis Jacquinot commença, le 1^{er} juin 1945, par créer les comités supérieurs mixtes de la production, dont un à la Direction centrale des constructions et armes navales, faisant la part belle au personnel civil et ouvrier⁴. Deux ans plus tard, il organisa

¹ *Id.*, p255-256.

² Georg Blume et Mycle Schneider, *Interview de Pierre Guillaumat, le constructeur de la bombe française*, 1986. <https://sniadecki.wordpress.com/2013/09/24/guillaumat-nucleaire/>

³ Interview de Pierre Messmer Chancelier honoraire de l'Institut, de l'Académie française et de l'Académie des sciences morales et politiques par Frédéric Mitterrand au Palais de l'Institut de France pour l'émission « Conversations privées » de la chaîne TV5 Monde, diffusée le 25 août 2005.

⁴ J.O.R.F/L – D du 7 juin 1945. Arrêté du 1^{er} juin 1945 du ministre de la marine, Louis Jacquinot. Parmi les six membres titulaires choisis parmi le personnel, il y avait un membre du personnel de direction ; un officier d'administration ou un ingénieur des directions de travaux ; deux représentants du personnel civil de gestion et d'exécution ; et deux représentants du personnel ouvrier.

l'inspection du travail et de la main-d'œuvre dans les établissements et arsenaux de la marine¹. L'établissement des torpilles de Saint-Tropez eut droit, en 1948, à avoir deux commissions administratives paritaires, comprenant chacune des représentants de l'administration et des représentants du personnel, sous la présidence du directeur central des constructions et armes navales ou de son représentant².

Mais, comme à l'habitude du ministère de la marine, ces concessions de droits pour les ouvriers et employés n'allaient jamais sans contrepartie garantissant la discipline. De Gaulle réorganisa le corps des surveillants militaires des arsenaux, le 5 mars 1945, qui était désormais « un corps militaire de l'armée de mer », prenant rang immédiatement après la gendarmerie maritime³, et le ministre Jacquinot établit les nouvelles sanctions disciplinaires pour les employés auxiliaires de l'administration centrale en juillet 1947⁴.

Ces modifications administratives étaient rendues nécessaires par un renforcement évident du mouvement ouvrier, conjointement avec le parti et les syndicats communistes. Ces derniers jouissaient d'un prestige évidemment plus grand depuis la guerre, notamment, grâce à la participation des communistes au gouvernement, à l'apport des communistes français et à celui de l'URSS dans la guerre. La place que prit le PCF à l'Assemblée nationale n'était pas négligeable puisqu'il dépassa les 30% lors de la première législature de la IV^e République, à partir de décembre 1946, devenant le premier parti de la chambre basse et entrant dans l'opposition, au printemps 1947⁵. Plus que jamais, ses membres pesaient sur le gouvernement en qualité de défenseurs des droits des ouvriers de la marine. La négociation était obligatoire au risque de créer de graves troubles dans les arsenaux où les ouvriers spécialisés étaient, malgré tout, difficilement remplaçables. La principale revendication des députés concernait les salaires et était portée par le député du Var, Jean Bartolini, qui déposa un amendement, rejeté en 1949,

¹ J.O.R.F/L – D du 27 Juillet 1947. Arrêté du 19 juillet 1947 du ministre de la marine, Louis Jacquinot. Les directeurs et chefs de services devaient de faire observer dans les ateliers, chantiers, magasins, bureaux et locaux placés sous leur autorité, les lois, décrets et règlements concernant les questions de travail et de main-d'œuvre, notamment celles relatives à l'organisation et la durée du travail ; l'hygiène des locaux ; et à la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles.

² J.O.R.F/L – D du 19 mars 1948. Décret du 18 mars 1948.

³ J.O.R.F/L – D du 8 mai 1945. Décret du 5 mars 1945 de Charles de Gaulle avec le contreseing du ministre de la marine Louis Jacquinot, qui modifie le décret du 17 juillet 1922.

⁴ J.O.R.F/L – D 27 Juillet 1947. Arrêté du 19 juillet 1947 du ministre de la marine, Louis Jacquinot. Le blâme avec inscription au dossier ; la mise à pied temporaire avec une retenue de salaire d'une durée maximum de huit jours ; l'abaissement d'échelon ; et le licenciement.

⁵ Pascal Cauchy, *op. cit.*, p40.

pour une augmentation de salaire¹. Cela ne l'empêcha pas de revenir un mois plus tard, en juillet 1949, pour se faire le relais des revendications de la CGT, de la CFTC et de FO, pour réclamer que les ouvriers du Laboratoire central de l'armement, des établissements et des arsenaux de la marine voient augmenter leur salaire, chose qui n'avait pas été faite depuis septembre 1947². La volonté de conciliation du gouvernement était flagrante. En 1949, il décida que durant la fermeture, à partir de 1949, des CA de Provence de Port-de-Bouc, des allocations qui seront fixées sur la base des allocations de chômage soient servies au personnel de cet établissement³.

Bref, bien que n'étant pas soutenus par les autres groupes parlementaires, les communistes maintenaient une pression constante sur le gouvernement, à propos de cette question. Cette pression et ce rapport de force devinrent plus rudes lorsque la marine recommença à construire une nouvelle flotte, à partir de 1950. La violence revint même dans les arsenaux. Les grèves à Brest, toujours en 1950, avaient été très violentes bien que courtes, durant la période du 17 mars au 24 avril. Le 17 avril, un ouvrier et militant de la CGT fut tué d'une balle en pleine tête par les forces de l'ordre qui avaient tiré dans la foule.

En 1951, appuyés par les députés communistes, les ouvriers des arsenaux et leurs syndicats reprirent leur vieille revendication du salaire national. En effet, à la Libération, les mesures sociales du GPRF leur avaient accordé un salaire indexé sur celui des ouvriers de la métallurgie de la région parisienne mais il comprenait des abattements de zones⁴. En accord avec les syndicats, le député Bartoloni et les communistes déposèrent, en janvier 1951, une proposition de résolution pour que le Gouvernement revalorise, à compter du 1^{er} octobre 1950, les salaires des travailleurs de l'Etat et accorde immédiatement le versement d'un acompte de 4000 Fr à tous les ouvriers de l'Etat. Ceci correspondait à une augmentation de 13% des salaires, alors que le gouvernement n'avait accepté que 6%⁵. Les ouvriers de Brest firent une grève de 4 semaines, soutenus par tous les autres (Lorient, Cherbourg, Indret et Toulon), désorganisant le travail et retardant les constructions neuves qui battaient leur plein, ce qui fit

¹ J.O.R.F/Débats du 22 juin 1949. Séance du 21 juin 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartoloni. Les communistes étaient les seuls à défendre les salaires des ouvriers, comme en témoigne le détail du vote. Il a été rejeté à 398 voix contre 181, soit tous les groupes, y compris la SFIO, contre le groupe communiste.

² J.O.R.F/Débats du 23 juillet 1949. Séance du 22 juillet 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartoloni.

³ J.O.R.F/L – D du 5 août 1949. Loi du 2 août 1949.

J.O.R.F/Débats du 12 mai 1951. Séance du 11 mai 1951 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartoloni. Il balayait le décret du 1^{er} avril 1920 qui régissait leur statut.

⁵ *Ibid.*

céder le gouvernement qui accorda les augmentations demandées¹. Non contents de cette victoire, les communistes, avec Bartoloni à la manœuvre, en accord avec toutes les organisations syndicales de l'arsenal de Toulon, CGT, CFTC et FO demandèrent, le 21 mars 1951, d'homogénéiser les salaires entre les ouvriers de la région parisienne et ceux de la province, en égalisant la prime de rendement à 16 % car elle n'était que de 10 % hors de la capitale².

Bartoloni trouva face à lui l'opposition de la Commission des finances et du ministre de la défense nationale Jules Moch qui qualifia sa demande d'« irrecevable »³, mais qui prit quand même la peine de signer un décret mélioratif du 22 mai 1951. Toujours insatisfaits, les députés communistes, Bartoloni en tête, revinrent harceler le gouvernement pour demander l'application « sans discussion aucune » du décret⁴. Le secrétaire d'Etat à la marine Jacques Gavini ne put qu'expliquer que, faute d'accord sur les salaires entre patrons et ouvriers en région parisienne, il n'y avait pas de barème déjà disponible⁵. La question de ce décret traina jusqu'en 1955, après quoi les protestations parlementaires cessèrent à son sujet⁶. Bartolini la portait toujours. En 1952⁷ et 1953, il put compter sur l'avis unanime de la Commission de la défense nationale, menée par le rapporteur Manceau et par André Monteil⁸. Il porta une motion préjudicielle pour demander son application en menaçant le gouvernement qui, selon lui, faisait tout pour se soustraire à ses obligations, « avec un cynisme qui frise la provocation »⁹. Il voulait faire supprimer les écarts de salaire avec la métallurgie parisienne de 12 % pour les ouvriers parisiens et de 16 % pour ceux de province :

« devant la position intransigeante du Gouvernement, le mécontentement grandit chez les travailleurs de l'Etat. Depuis plusieurs semaines, répondant à l'appel des fédérations des travailleurs de l'Etat C. G. T. et C. F. T. C., et dans

¹ *Ibid.*

² *Ibid.*

³ J.O.R.F/Débats du 12 mai 1951. Séance du 11 mai 1951 de l'Assemblée nationale. Discours du ministre de la défense nationale, Jules Moch.

⁴ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1952. Séance du 17 juin 1952 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartolini.

⁵ *Ibid.*, Discours du secrétaire d'Etat à la marine, Jacques Gavini.

⁶ J.O.R.F/Débats du 24 juillet 1955. Séance du 23 juillet 1955 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartolini. Il se fit le porteur du mémorandum relatif aux salaires des ouvriers de la défense nationale, signé par la C.G.T, la C. F. T. C. et la fédération des chefs d'équipe, qui demandaient l'application du décret du 22 mai 1951 et son maintien et s'inquiétaient de certaines menaces gouvernementales concernant la modification du décret.

⁷ J.O.R.F/Débats du 27 janvier 1953. Séance du 26 janvier 1953 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartolini.

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*, La commission paritaire locale du travail de la marine, réunie 31 janvier, 6, 14, 21, 28 février 1953, à la demande du secrétaire d'Etat à la marine, Jacques Gavini avait conclu à un écart de salaire persistant de 9 %.

l'union la plus totale, les travailleurs de la marine, de l'air et de la guerre ont fait plusieurs arrêts de travail »¹.

Pour conclure, il insulta le gouvernement, affirmant qu'un non-respect de la loi, intentionnel et aussi prolongé, était le signe de la « fascisation » de l'Etat². Le gouvernement devait céder à certaines de leurs revendications salariales car, en même temps, il se devait d'être répressif contre ceux des ouvriers et des syndicalistes qui, selon lui, menaçaient la sécurité des lieux stratégiques qu'étaient les arsenaux, ce que les députés communistes ne laissaient pas passer non plus³. Quelques rares socialistes, comme Jean Capdeville⁴ ou le député de Manche René Schmitt⁵, prirent la parole pour la défense du salaire des ouvriers des arsenaux, mais ils n'eurent jamais de caractères offensifs envers le gouvernement. Le second se lia quand même, en 1955, à Bartolini pour réclamer avec lui, maintenant que la période transitoire de 1950 était passée, de cesser d'embaucher des ouvriers sans statut en régie directe ou à la « location » de personnel par certains sous-traitants que les syndicats appellent « marchands d'hommes ». Il demanda à modifier les crédits pour faire passer leur nombre de 6000 à 4500⁶. Il serait fallacieux de prétendre que les chefs de la Marine ne se préoccupaient pas du sort des chantiers privés. En 1956, l'ingénieur général Balland et le ministre avaient à cœur de donner du travail aux Constructions Mécaniques de Normandie pour lancer l'activité de l'entreprise⁷.

b. Les violents mouvements sociaux chez les chantiers fournisseurs de la Marine

Ces revendications et tentatives de conciliations eurent lieu en même temps que les grandes et violentes grèves qui ont été menées par les trois syndicats à Nantes et Saint-Nazaire, durant l'été 1955, et dans lesquelles les ouvriers des chantiers navals privés ont été à la pointe du combat pour l'augmentation des salaires. Démarrées le 17 août 1955 et immédiatement

¹ *Ibid.*

² *Ibid.*

³ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1952. Séance du 17 juin 1952 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartolini. Jean Bartolini protesta énergiquement « contre les arrestations et révocations arbitraires [...] sans aucune preuve [de] deux secrétaires du syndicat de l'arsenal » de Toulon dont Fernand Revest, ancien résistant des F.T.P. Il se prit à « La presse aux gages — ou aux ordres » qui « traite les communistes d'agents de l'étranger ». Il demanda leur libération.

⁴ J.O.R.F/Débats du 20 mars 1954. Séance du 19 mars 1954 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Capdeville.

⁵ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1952. Séance du 17 juin 1952 de l'Assemblée nationale. Discours de René Schmitt.

⁶ J.O.R.F/Débats du 30 juin 1955. Séance du 29 juin 1955 de l'Assemblée nationale. Discours de René Schmitt.

⁷ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Procès-verbal très secret du 20 janvier 1956 établi par le secrétaire du conseil supérieur de la Marine, le capitaine de vaisseau Beret (secrétariat permanent du conseil supérieur de la Marine), sur la séance du conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955.

contrées par une réponse sécuritaire du gouvernement et du patronat qui firent envoyer les CRS, elles montrèrent que la radicalité avait eu une plus grande efficacité que la négociation parlementaire ou les accommodements internes de la branche. Et pour cause, en seulement trois jours, on comptait des dizaines de blessés dans les deux camps, des centaines d'arrestations, la mort d'un jeune ouvrier et l'explosion d'une bombe artisanale lancée au milieu d'un peloton de CRS, blessant une trentaine d'entre eux. Les négociations avec le patronat se bloquant à nouveau, de nouveaux heurts eurent lieu jusqu'à la blessure par balle d'un sympathisant FO et à l'élévation de barricades dans Nantes.

Avec la médiation de l'Etat, les patrons consentirent à une augmentation de salaire de 22 à 25 %, ce qui était clairement une grande victoire¹. Chez les CA de Provence, les grèves furent très fréquentes entre 1950 et 1964, bien que moins violentes. Celle de 1955 permit aux ouvriers d'obtenir une augmentation de salaire de 13%². Dans les chantiers du Havre, une grève a eu lieu en 1953 et se solda par un échec, après plus d'un mois de blocage. Une autre grande grève eut lieu au Havre en 1955. Elle fut enclenchée depuis St-Nazaire, avec les ouvriers des chantiers navals. Au Havre, toutes les usines métallurgiques furent touchées, mais surtout les FCM de Graville. Les ouvriers se montrèrent violents, renversant la voiture du directeur. Après un mois de grève, le 21 septembre 1955, les ouvriers des FCM, munis de masques à gaz marchèrent sur l'usine où ils saccagèrent les bureaux. L'usine rouvrit le 27 septembre 1955, avec une victoire : augmentation des salaires de 12%, augmentation des minimums garantis, allocation décès, prime du centenaire, paiement de 8 jours fériés par an³.

c. L'abandon des fournisseurs privés au profit des ouvriers de la Marine

A la mise en place de la V^e République, le ministre René Schmitt trouva une certaine importance, à la faveur d'un mode de revendication moins violent. Il demanda un engagement formel au ministre des armées du général de Gaulle, Pierre Guillaumat, de ne point faire licencier « des ouvriers permanents, et si possible des ouvriers temporaires » de la marine, et en premier lieu ceux de sa circonscription cherbourgeoise, en demandant plus de sous-marins à construire⁴. Il s'accorda bien avec le ministre qui, pour le projet de programme de 1960 et dans

¹ Jean-Yves Martin, « « Action directe » & négociations dans la grève nazairienne de 1955 », *Agone* 33. « Le syndicalisme et ses armes ». 12/04/2005.

² Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'exposition. Une ville, des bateaux et des hommes, p13.

³ Albert Perrot, *op. cit*, p6.

⁴ J.O.R.F/Débats du 31 octobre 1959. Séance du 30 octobre 1959 de l'Assemblée nationale. Intervention du ministre de René Schmitt.

une logique gaullienne, se replia sur les travaux des arsenaux et, donc, y calma beaucoup de turbulences ouvrières, par ses mots et par ses décisions. Le ministre affirma :

« Nos arsenaux jouent ; un rôle important dans les études entreprises pour la préparation de la marine de demain. La quasi-totalité des constructions neuves est maintenant confiée aux arsenaux de l'Etat. Cette concentration sur les arsenaux permet de garantir pour quelques années — en supposant acquise la tranche 1960 — le plein emploi dans les arsenaux constructeurs de Brest et de Lorient »¹.

Cette décision d'abandonner les chantiers privés était motivée, certes, par une volonté de concentration pour effectuer des économies d'échelles et par nécessité technologique de développer une marine atomique. Cependant, elle avait aussi des raisons sécuritaires à un moment où les tentatives de subversion étaient traitées par la hiérarchie militaire comme une attaque militaire de la plus haute gravité². Les ouvriers des fournisseurs de la Marine étaient globalement moins contrôlables que ceux des arsenaux qui étaient en permanence sous la surveillance de militaires, et dont l'origine géographique, toujours très proche des arsenaux les rendait plus stables et insérés dans le tissu social³. Les ouvriers des chantiers navals avaient montré leur pouvoir d'entrave aux travaux des chantiers en 1955 et, même bien, plus gravement avec des sabotages durant la guerre d'Indochine, en conformité avec l'anti-impérialisme du parti communiste qui était ouvertement hostile à l'impérialisme français⁴. L'implantation de cellules du PCF dans les chantiers comme Loire-Normandie était, on ne peut plus, dangereuse d'autant plus que ces derniers revendiquaient publiquement leurs affiliations « marxistes-léninistes », rejetant le pouvoir des patrons⁵, mais plus grave encore, désignant le « gouvernement » comme criminel en Algérie avec le bombardement de Sakiet-Sidi-Youssef et l'OTAN comme des ennemis de la paix mondiale⁶. Il semblait inconcevable de mettre la flotte à construire entre les mains de tels agents de l'URSS, alors que les alliés américains s'inquiétaient, eux aussi, des possibles sabotages et agitations antimilitaristes dans ces usines⁷.

¹ *Ibid.*, Intervention du ministre des armées, Pierre Guillaumat.

² Général Guy Mery, « Pour un réarmement moral », *Revue des Deux Mondes*, juillet 1885, p26.

³ J. Le Coz, « Un exemple d'attraction de main-d'œuvre maritime et rurale par la ville : l'agglomération lorientaise », *Norois*, n°38, Avril-Juin 1963, p182. En 1956, les ouvriers employés à la D.C.A.N. de Lorient étaient à plus de 92% originaires du Morbihan et du Finistère.

⁴ Pascal Cauchy, *op. cit.*, p40.

⁵ *L'Etrave*. N°1 - Mars 1958. Edité par les cellules du Parti Communiste Français au Chantier Loire-Normandie, p2.

⁶ *Ibid.*, p1.

⁷ CIA Library. Central Intelligence Agency. Psychological Strategy Board. Washington, D.C. Security Information. Top Secret. *Psychological operations plan for the reduction of communist power in France*. March 5, 1953.

Il n'est, cependant, pas à dire que les ouvriers des arsenaux étaient exempts de représenter de tels risques, mais ceux-ci étaient plus faciles à sanctionner. A l'exemple à Brest, Henri Martin, militant du PCF fut arrêté le 14 mars 1950 par la police militaire pour sabotage¹ et condamné, le 20 octobre, par le tribunal maritime de Toulon, et pour propagande hostile à la guerre d'Indochine, à cinq années de réclusion. Ses camarades du parti fondèrent un Comité pour sa libération, mais sans grand succès. Cependant, la cassation du jugement pour vice de procédure, intervenue le 19 mai 1951, aboutit à un second procès en juillet. Les communistes de Brest formèrent de nouveaux comités et commencèrent une véritable campagne médiatique et politique en sa faveur². De même, dans la fièvre anticommuniste de l'été 1952 à la fin 1953, la répression contre le PCF et la CGT qui mena à la perquisition du siège de la CGT à Paris, à l'emprisonnement de son secrétaire général Alain Le Léap et à la remise du dossier à des juges militaires³. En octobre, les syndicats réussirent à faire stopper le travail à 90% des ouvriers de l'arsenal de Brest (6 000 sur 6 700) pour dénoncer ce qu'ils voyaient comme une politique répressive du gouvernement Pinay⁴.

Cependant, hormis ces deux cas qui s'envenimèrent, lorsqu'un ouvrier de la marine n'était pas assez soumis à l'autorité, la Direction centrale des constructions et armes navales pouvait, sans trop de difficultés, exercer sur lui des chantages et un pouvoir assez arbitraire, sous certains aspects. Pour l'exemple, en 1957, l'ouvrier secrétaire-comptable de Toulon M. Herman qui avait eu une algarade avec deux officiers marinières à Saint-Tropez fut jugé par la cour d'appel d'Aix-en-Provence, à un mois d'emprisonnement. La Marine lui laissa le choix entre une mutation à Cherbourg ou le congédiement. Optant pour la première option, il voulut revenir dans le Var en 1960, mais la Direction centrale des constructions et armes navales refusa sa mutation en raison de son passé⁵.

L'Etat n'hésitait pas à sanctionner, même, les plus précieux de ses hommes. Malgré le soutien de tous ses collègues qui protestèrent⁶, Joliot-Curie fut démissionné du CEA, par Georges Bidault, pour son pacifisme anti-bombe, son penchant trop prononcé pour la défense

¹ *Ibid.*

² Alain Le Moigne, *op. cit.*, p589.

³ *Id.*, p595.

⁴ *Id.*, p596.

⁵ SHD 2DD1 1082. Note secrète et confidentielle du 27 juillet 1960 du chef de secrétariat de la DCAAN Jung envoie une au délégué ministériel pour la marine qui lui demandait son avis sur la demande de mutation.

⁶ CIA Library. Central Intelligence Agency. Confidential Report. *French Atomic Energy Commission*. June 12 1950.

de l'URSS¹ et pour son opposition à l'accord avec l'OTAN et les Etats-Unis². Cette prudence était due à la présence parmi les officiers de marine d'espions pour l'URSS, dont André Labarthe, le capitaine de vaisseau Raymond Moullec (dit Moret) et peut être Muselier qui était, au moins certainement, un sympathisant affirmé de l'URSS³. Ils étaient malgré tout très peu nombreux. Même la CIA, toujours soucieuse de débusquer l'influence communiste chez les hommes politiques français⁴ et dans les alentours des arsenaux⁵, considéra en 1949 que le corps des officiers de Marine était quasi épargné par l'infiltration communiste⁶. Ainsi, les arsenaux de la Marine étaient des lieux bien plus sécurisés que les chantiers navals, preuve en était que même les plus proches alliés, qu'étaient les Américains, ne recevaient le droit d'y pénétrer que pour des visites sommaires⁷.

La Marine continuait à user de ses moyens de notation et de sanctions habituelles avec des blâmes distribués, sans trop craindre des embrasements immédiats, comme cela a pu être le cas chez des fournisseurs privés⁸. Mais dans une logique d'apaisement, elle voulut aussi donner des avantages aux ouvriers en régie directe de Cherbourg, avec des salaires planchers égaux à ceux prévus par les conventions collectives de la métallurgie de Cherbourg et de Caen⁹. Les revendications en 1960 se sont faites, surtout, par le biais des députés. Les ouvriers de Saint-Tropez qui étaient syndiqués, étaient appuyés par leur député qui passait par le ministre pour transmettre leur requête à l'administration. Dans le début des années 1960, Saint-Tropez changea de visage : ce n'était plus une petite commune rurale avec une usine plus ou moins isolée, mais bien une station balnéaire internationale, ce qui amoindrissait fortement le pouvoir d'achat des ouvriers. Le syndicat FO de l'atelier de Saint-Tropez remit une requête à René-

¹ Maurice Vaïsse, « Le choix atomique de la France (1945-1958) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°36, octobre-décembre 1992. Dossier : Identités d'Europe Centrale après le communisme, p23.

² Georg Blume et Mycle Schneider, *op. cit.*

³ Alexandre S. Duplaix, Peter Huchthausen, *Guerre froide et espionnage naval*. 2011, Editions Nouveau Monde, Paris, p64.

⁴ CIA Library. Central Intelligence Agency. Secret Information Report. *Possible Rassemblement du Peuple Français Rapprochement with Moscow to gain French Communist Support*. 5 January 1949.

⁵ CIA Library. Central Intelligence Agency. Confidential Intelligence Report. *Loss of Strength of Communist Party in Southern France*. 8 October 1947. A Toulon notamment.

⁶ CIA Library. Central Intelligence Agency. Secret. *The current situation in France*. 14 November 1949.

⁷ SHD 2DD1 1082. Note du 19 juillet 1960 du directeur central des constructions navales, Gisselot, pour le chef d'état-major général de la marine. Le directeur central des constructions navales, Gisselot accepte la demande du chef d'état-major général de la marine de faire une visite sommaire de l'Arsenal de Toulon et de l'établissement de Saint-Tropez à deux officiers américains ; le capitaine de corvette B. Martin, et le lieutenant de vaisseau J.A. Meacham

⁸ SHD 2DD1 1125. Notes « secret/confidentiel » 20 février 1962 de l'ingénieur général de l'artillerie navale et directeur centrale adjoint de la DCCAN pour le vice-amiral d'escadre, préfet maritime de la 2e région-Brest et pour le contre-amiral Commandant de la marine à Lorient.

⁹ SHD 2DD1 1082. Note confidentielle et secrète du 28 juillet 1960 de l'officier d'administration principale Jung, chef du secrétariat de la DCCAN (pour le compte du directeur central Gisselot) pour le commissaire général chef de la section administrative. Répondre à sa note du 11 juin 1960.

Georges Laurin, député du Var, pour demander une augmentation des primes de rendement de 12 % à 16 % car la vie à Saint-Tropez devenait excessivement chère dans la période estivale et que le logement y devint difficile. Transmettant la demande à la Marine, le député se vit répondre par la Direction centrale des constructions et armes navales que ces primes ne devaient pas être accordées à la légère car elles étaient supposées être incitatives pour une meilleure productivité des travailleurs. La Direction affirma n'être, en revanche, pas opposée à l'augmentation de la rémunération des ouvriers, mais seulement à condition qu'il y ait des crédits supplémentaires¹.

Les réformes administratives du département de la Marine et la gestion des ouvriers se faisaient en même temps que continuaient les réflexions et les ordres de mises en chantiers pour reconstruire une flotte.

B. Les constructions navales dans la guerre froide

1. Les constructions navales à l'état-major et au Conseil supérieur de la Marine

a. L'apport des navires allemands et italiens

A la Libération, le Conseil supérieur de la marine avait décidé de faire une programmation pour une flotte de 750 000 t, mais avec les difficultés financières, il se contenta d'un programme réduit², ne pouvant bénéficier immédiatement des leçons stratégiques de la guerre qui consacra la supériorité du sous-marin, de l'aéronavale et du bombardement stratégique³. Le 9 octobre 1947, Paul Ramadier ordonna la suspension des constructions, sauf celles du cuirassé *Jean-Bart*⁴. Certainement, même si la flotte n'était plus qu'à 400 000 t contre 700 000 t en 1939, elle n'avait plus de vrai ennemi puisque la flotte allemande avait totalement disparu⁵ et que l'italienne était très amoindrie, du fait que les alliés lui avaient enlevé ses meilleures unités, dont les cuirassés *Italia* et *Vittorio-Venedetto*⁶. L'amiral Lacaze, encore influent parmi les officiers, préconisait justement de remettre en l'état cette flotte qu'il jugeait « squelettique »⁷.

¹ SHD 2DD1 1082. Note du 22 juillet 1960 du sous-directeur administratif de la DCCAN Mathis pour les délégués ministériels pour la marine.

² Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p312.

³ *Id.*, p384.

⁴ Philippe Vial, « Chapitre 11. La Marine, un concentré des contradictions nationales », dans *L'année 1947*, (dir. Serge Bernstein), Presses de Sciences Po, « Académique » 1999, p275.

⁵ *Id.*, p310.

⁶ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1947 et le 1^{er} janvier 1949. Rapport d'avril-mai-juin 1948, p250.

⁷ Vice-amiral Charles Joubert, *op. cit.*, Préface de l'amiral Lacaze p10.

Le gouvernement français se savait protégé par les gigantesques flottes des Anglo-américains¹. Il avait, donc, pour principale préoccupation de ne pas être écarté² du règlement du sort de l'Allemagne, alors que la conférence de Postdam l'avait mis hors course des négociations relatives au partage de la flotte allemande³. Pour le grand vaincu de la guerre, il prévoyait les plus rudes sanctions : interdiction de recomposer un gouvernement central⁴ en plus du désarmement militaire, moral, par l'introduction des idées démocratiques⁵ et économique par « la séparation définitive » de « la région rhéno-westphalienne »⁶ et de la Sarre dont il convoitait les mines pour la France. De février 1946⁷ à février 1947⁸, le GPRF en réclama le rattachement « économique et monétaire » à la France avec la Rhénanie. Le député communiste Florimond Bonte, en 1946, était de ceux qui voulaient désarmer définitivement l'Allemagne en lui enlevant les moyens de la puissance industrielle, c'est à dire la Ruhr⁹. Encore en février 1952, l'Assemblée nationale a été le lieu de nombreux questionnements et protestations causés par le projet d'armée européenne et de réarmement de l'Allemagne¹⁰. L'objectif de Georges Bidault dont le principe cardinal en politique étrangère était d'éliminer toutes les formes de nationalisme¹¹, était de contrôler l'Allemagne pour qu'elle n'ait plus le

¹ *Id.*, p310. La marine américaine a 4,1 million de tonnes et la flotte britannique a 2,5 millions de tonnes, dont la marine française ne représentait plus que 5%.

² *Documents français relative à l'Allemagne. (Août 1945-février 1947)*. 1947, Imprimerie nationale, Paris. Document I : Lettre du 7 août 1945 du ministre des affaires étrangères du Gouvernement provisoire de la République française aux ambassadeurs des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni et de l'URSS. Il voulait être parmi les trois grands qui staterait sur le partage de l'Allemagne et sur le devenir de l'Italie, alors qu'elle a été l'objet « de l'agression du fascisme italien ».

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de janvier-février-mars 1946, p118.

⁴ *Documents français relative à l'Allemagne. (Août 1945-février 1947)*. 1947, Imprimerie nationale, Paris. Document I : Lettre du 7 août 1945 du ministre des affaires étrangères du Gouvernement provisoire de la République française aux ambassadeurs des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni et de l'URSS.

⁵ *Ibid.*, Document II. Lettre du 7 août 1945, du ministre des affaires étrangères du Gouvernement provisoire de la République française aux ambassadeurs des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni et de l'URSS.

⁶ *Ibid.*, Document VII. Dans le mémorandum remis au Conseil des ministres des affaires étrangères par la délégation française le 14 septembre 1945 à Londres.

Document XI. Dans le mémorandum remis au Conseil des ministres des affaires étrangères par la délégation française à Paris le 25 avril 1946.

⁷ *Ibid.*, Document IX. Note remise aux ambassadeurs des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'URSS par le ministre des affaires étrangères du gouvernement provisoire de la république française à Paris le 12 février 1946.

Document XI. Mémorandum remis au conseil des ministres des affaires étrangères par la délégation française à Paris le 25 avril 1946.

⁸ *Ibid.*, Document XIX. Mémorandum du 1^{er} février 1947 remis au gouvernement des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni et de l'URSS par les ambassadeurs de France à Washington.

⁹ J.O.R.F/Débats 16 janvier 1946. Assemblée nationale constituante. Séance du 15 janvier 1946.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 12 février 1952. Séance du 11 février 1952 de l'Assemblée nationale.

J.O.R.F/Débats du 13 février 1952. Séance du 12 février 1952 de l'Assemblée nationale.

J.O.R.F/Débats du 14 février 1952. Séance du 13 février 1952 de l'Assemblée nationale.

J.O.R.F/Débats du 17 février 1952. Séance du 16 février 1952 de l'Assemblée nationale.

J.O.R.F/Débats du 20 février 1952. Séance du 19 février 1952 de l'Assemblée nationale.

¹¹ Maurice Vaisse, « Georges Bidault », *Politique étrangère*, n°1 - 1986 - 51^eannée, p81-82.

potentiel militaire et industriel pour de nouvelles conquêtes en Europe¹. Le 4 mars 1947, fut signé le traité de Dunkerque avec le Royaume-Uni contre une nouvelle menace allemande². Le 17 mars 1948, il fut élargi au Benelux avec le traité de Bruxelles³. Dès le 30 avril 1948, les cinq pays signataires envoyèrent leurs ministres et leurs chefs d'états-majors généraux, à Londres, pour mettre au point l'organisation de la composition du comité militaire permanent des cinq. Le vice-amiral, chef d'état-major général de la Marine assista à cette réunion⁴.

Pour le partage de la flotte allemande, duquel la Marine française fut donc écartée, ce fut la *Royal Navy*, déjà extrêmement fournie en bateaux, qui lui céda sur sa part composée de huit navires, soit 19 600 t, principalement des sous-marins de types XXI et XXII⁵. En octobre 1947, l'*US Navy* se montra aussi généreuse en lui transférant 10 200 t de navires ex-allemands de la part américaine ainsi qu'un dock flottant de 40 000 t⁶.

A partir de juin 1947, c'est à l'Italie que la France demanda des comptes en termes de matériel naval. Le gouvernement envoya une délégation, menée par le contre-amiral Gabriel Rebuffel, à la Commission navale des quatre puissances, instituée par le protocole prévu à l'article 57 du traité de paix avec l'Italie, signé le 10 février 1947⁷. Cette délégation devait surveiller « la livraison complète à la France des bâtiments de guerre italiens »⁸ qui représentaient 47 000 t⁹. Les Italiens tentèrent de se soustraire à ces demandes en arguant qu'ils avaient rejoint les alliés en septembre 1943 et, donc, qu'ils faisaient partie des vainqueurs. Cependant, ils devaient des réparations car ils avaient participé au pillage de Toulon en s'emparant de sept contre-torpilleurs, six avisos-dragueurs et quatre sous-marins, soit 22 671 t¹⁰. Acceptant donc les demandes françaises, les deux premiers navires furent livrés en mars 1948 et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), Joannès Dupraz, promit de continuer à

¹ Georges Bidault, *Déclarations de M. Georges Bidault, président de la délégation française, au Conseil des ministres des affaires étrangères, session de Moscou, mars-avril 1947*. 1947, Imprimerie Nationale, Paris.

² Sylvie Monnet, *op. cit.*, p131.

³ Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p1.

⁴ Ministère de la Marine. Etat-major général. Collection des comptes-rendus d'activité de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1947 et le 1^{er} janvier 1949. Rapport d'avril-mai-juin 1948, p250.

⁵ Philippe Quérel, *op. cit.*, p27.

⁶ *Id.*, p28.

⁷ J.O.R.F/L – D 15 Juin 1947. Décret 12 juin 1947 du président du conseil des ministres, de Vincent Auriol.

⁸ *Ibid.*, Décret 12 juin 1947 du président du conseil des ministres, Paul Ramadier et du ministre de la marine, Louis Jacquinot. Elle était composée par un officier général de marine, délégué de la France, chef de la délégation française ; un officier supérieur de marine adjoint ; un ingénieur du génie maritime ; et un officier subalterne.

⁹ J.O.R.F/Débats du 14 août 1948. Séance du 13 août 1948 du Conseil de la République. Intervention de Jean Zyromski. Trois croiseurs légers de 3600 t, quatre torpilleurs d'escadre de 1620 t, un aviso, six vedettes lance-torpilles, trois vedettes simples, dix-neuf navires auxiliaires dont deux pétroliers et cinq unités de débarquement.

¹⁰ Philippe Quérel, *op. cit.*, p28.

mettre la pression pour hâter la livraison du reste des 20 000 t prévues¹, après que plusieurs plaintes se firent entendre dans les Chambres². Le vice-amiral André Lemonnier insista, donc, pour que des bâtiments légers italiens soient ajoutés aux unités allemandes, demandées le 28 juin³. Un autre accord, réglant définitivement ce différend franco-italien fut signé le 14 juillet 1948 par le comte Sforza, ministre italien des Affaires étrangères et l'ambassadeur de France à Rome, Fouques-Duparc. Cela permit à la France de recevoir 2 croiseurs, 4 contre-torpilleurs, 1 aviso, 2 vedettes lance-torpilles, 1 pétrolier et 9 bâtiments de servitude, soit 30 124 t représentant 24 milliards de Fr, c'est-à-dire l'équivalent d'une tranche du plan naval de 1950⁴. De plus, en 1948, la Marine française reçut des croiseurs italiens de la classe *Capitani-Romani*, *Attilio-Rigolo* et le *Scipione-Africano*. Ils ont été rebaptisés *Châteaurenault* et *Guichen* et reconvertis de 1951 à 1954, à la Seyne-sur-Mer, en croiseurs rapides antiaériens et anti sous-marins⁵.

b. *Une nouvelle pensée stratégique basée sur les porte-avions*

Bien que les moyens physiques de se doter d'une nouvelle flotte fussent inexistant, les officiers et ingénieurs les plus hauts gradés de la marine, au sein du Conseil supérieur de la marine ou en liaison avec lui, commencèrent déjà à tenter de définir les objectifs stratégiques et à penser les moyens techniques de leur réalisation. Ces projets se matérialisèrent grâce à des réflexions menées bien avant la Libération même. En 1943, l'amiral Barjot, encore capitaine de frégate au sein des Forces navales françaises libres, définit les nouveaux besoins de la marine française au regard de la guerre dans le Pacifique et de la fin du cuirassé *Bismarck*. Pour lui, désormais, l'élément central des flottes sera la *task force*, « tandem tactique constitué par un porte-avions de grand tonnage et un cuirassé – le bateau-canon et le bateau-avion – opérant en liaison étroite », et autour desquels s'agglomèrent des croiseurs et des destroyers. En raison de cela, il réclama au contre-amiral, chef de l'état-major général de la Marine à Alger, de demander au sein du *Combined Chiefs of staff* de transformer le cuirassé *Jean-Bart*, encore en

¹ J.O.R.F/Débats du 1^{er} juillet 1948. Séance du 30 juin 1948 de l'Assemblée Nationale. Discours du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), Joannès Dupraz.

² J.O.R.F/Débats du 14 août 1948. Séance du 13 août 1948 du Conseil de la République. Dépenses militaires pour l'exercice 1948. Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi. Intervention de Jean Zyromski. Le communiste Jean Zyromski s'est plaint que sur les trois croiseurs légers de 3.600 tonnes, elle reçut les *Scipione*, et *Attilio-Regolo* et le *Pompeio-Magno*, on renonça à recevoir le dernier.

³ Philippe Sturb, *La renaissance de la Marine française sous la quatrième République (1^{er} Janvier 1945 – Novembre 1953)*. 2005, p35.

⁴ *Id.*, p87.

⁵ Philippe Quérel, *op. cit.*, p103.

cale, en porte-avion¹. Il ne fut pas écouté par sa hiérarchie, en pleine guerre, mais cette idée devint majoritaire en 1945 et fut soumise au Conseil supérieur de la Marine².

En septembre-octobre 1944, l'état-major général de la Marine et le Service Technique des Constructions Navales étudiaient un programme de transition qui comportait, en priorité, la construction de porte-avions et d'unités du type *Fantasque* et l'achèvement du *Jean-Bart*³, dont on estimait le délai de construction à trois années⁴. En dépit de cela, le ministre de la Marine, Louis Jacquinot, décida l'achèvement des bâtiments destinés à la marine militaire, dans la mesure des possibilités matérielles des chantiers⁵. Cependant, la situation financière obligea la Marine à abandonner un certain nombre d'entre eux, mais elle privilégia la poursuite de la construction de 16 navires de combat (73 000 t) et 27 de servitude (7100 t)⁶.

Les officiers de marine reprirent leurs études à la Libération. Selon un schéma de pensée, désormais, inscrit dans les mœurs des officiers depuis 1871 et 1918, il s'agissait encore et toujours de tirer les leçons du dernier conflit. En Europe, pendant le second conflit mondial, sur le plan stratégique, la guerre navale a été la même que durant la Grande Guerre. Les marines se sont préparées à la bataille décisive, mais elles ont finalement eut une guerre sous-marine⁷. Cependant, elles furent plus marquées par les événements dans un autre océan. Le début de la guerre du Pacifique fut dominé par une série de gigantesques batailles aéronavales de Midway à Leyte, dans lesquelles le porte-avions avait définitivement pris le rôle de *capital ship*, c'est-à-dire d'instrument principal, reléguant le cuirassé à un rôle auxiliaire de protection du porte-avions et d'appui d'opérations amphibies. Il s'agissait d'une « révolution militaire » qui a eu un grand impact sur les conceptions de la guerre chez les officiers de Marine français⁸.

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Annexe III. Note remise le 10 septembre 1943 par le capitaine de frégate Barjot au contre-amiral chef de l'état-major général de la Marine à Alger, à propos de la transformation du *Jean-Bart* en porte-avions.

² Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p121.

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de septembre-octobre 1944, p259.

⁴ *Id.*, p279.

⁵ Philippe Quérel, *op. cit.*, p29.

⁶ *Id.*, p30.

⁷ Hervé Coutau-Bégarie, « Les lignes directrices de la pensée navale au XXe siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, Presses Universitaires de France, 2004/1 n° 213, p8.

⁸ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p120.

Le vice-amiral Joubert, dans ses livres¹, et le capitaine de vaisseau Henri Ballande, en poste au secrétariat du conseil supérieur de la Marine, où il recevait tous les rapports sur les armements nouveaux, furent dès la fin du second conflit mondial persuadés que le navire de ligne ne serait plus l'épine dorsale des flottes de guerre². Ballande exprima d'ailleurs dans l'article *Armes nouvelles dans la guerre sur mer*, publié en juillet 1946 dans la *Revue maritime*, l'idée que les armes développées durant le conflit, à savoir, le radar, l'avion à turbine, l'engin autopropulsé supersonique et la bombe atomique transformeraient la guerre navale³. Le professeur à l'École navale et à l'École d'application du génie maritime, Edmond Delage, popularisa sa pensée dans un article publié dans *Le Monde*, en novembre 1946⁴. Pour l'amiral Barjot, cette fois, « le rôle central du porte-avions n'est plus discuté »⁵. Et pour cause, dès 1946, Pierre Barjot, désormais contre-amiral, publia un article pour affirmer que dans la guerre du Pacifique, à partir de 1941, le porte-avions de combat lourd a joué le rôle de *capital ship* à la place du cuirassé classique, le porte-avions de combat léger a joué celui de croiseur rapide et le porte-avions d'escorte a joué celui de croiseur auxiliaire, ce qui était le contraire de ce que pensaient toutes les marines jusqu'à Pearl Harbor⁶. C'est grâce à l'amiral Halsey qu'a été inauguré en 1942 le principe de la *task force*, organisé autour du porte-avions qui devenait le navire-amiral de la nouvelle escadre qui harcelait les lignes de communications japonaises⁷. Barjot différenciait bien les porte-avions lourds (de combat) pour les batailles, qui étaient vraiment décisifs, et les porte-avions d'escorte de 10 000 à 20 000 t⁸. Mais encore un peu conservateur, il considérait qu'une flotte équilibrée devait comporter aussi des cuirassés⁹.

c. *Les premières ébauches de programme naval et la nécessaire aide alliée : 1945-1949*

En cela, Barjot représentait parfaitement la pensée des chefs de la Royale. La marine entendait se reconstruire autour de son aéronavale, le porte-avions constituant désormais l'épine dorsale de toute flotte moderne. Durant l'été de 1947, fut donc créé un poste de sous-chef d'état-

¹ Vice-amiral Charles Joubert, *op.cit.*, p522-523.

² Henri Ballande, *op. cit.*, p264.

³ Henri Ballande, « Armes nouvelles dans la guerre sur mer », *La Revue maritime*. Nouvelle Série, N°3, Juillet 1946.

⁴ Edmond Delage, « Marines de demain », *Le Monde*, 7 novembre 1946.

⁵ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p122.

⁶ Contre-amiral Pierre Barjot, « Le porte-avions dans la guerre navale », *Revue de Défense nationale*. Mars 1946, p352.

⁷ *Id.*, p353.

⁸ *Id.*, p354.

⁹ *Id.*, p361.

major en charge de toutes les questions concernant l'aéronautique navale¹. Les *task forces* devaient être escortées par des unités légères : croiseurs anti-aériens, contre-torpilleurs et torpilleurs, désormais appelés escorteurs et destroyers². Cependant, la Marine, encore attachée au passé, envisageait aussi de conserver quelques cuirassés pour une utilisation comme navire auxiliaire. A l'hiver 1946, elle faisait les études préliminaires sur la coque du *Jean-Bart* au bassin du Homet à Cherbourg, en vue de son achèvement ultérieur à Brest³.

Plus concrètement, le contre-amiral Nomy prépara un dossier pour la réunion du Comité de Défense nationale, du 4 juin 1945, où il mettait en avant « la défense de l'Empire colonial ». Une ébauche de stratégie fut exposée dans l'étude du 11 janvier 1946, précisant que la France avait besoin d'un noyau qui soit constitué par trois groupes de combats de haute mer, déployés dans l'Atlantique, en Méditerranée et dans les colonies, avec la création d'une force d'escorte de convois, comprenant quatre porte-avions d'escorte et 50 escorteurs⁴. On y escomptait une flotte de 750 000 t, tout en étant totalement conscient de « son caractère irréaliste dans la France de 1945 » ; et c'est pour cela que les officiers de la Marine décidèrent de le réduire de moitié pour établir un programme naval⁵. Les premières décisions arrivèrent dès le printemps 1945. Le 11 avril, le chef d'état-major général de la Marine, le vice-amiral Lemonnier, remit au secrétaire d'État à la Marine, Louis Jacquinot, son rapport nommé « Statut naval d'après-guerre », avec un projet d'ordonnance le 28 juin. Le 4 juin 1945, le Comité de Défense nationale décida que la Marine devait établir un projet de réarmement naval et aéronaval pour la période du 1^{er} juillet 1945 au 31 décembre 1946, comprenant la construction d'une force d'intervention⁶ obligeant à la mise en chantier annuelle de 60 000 t de navires de 1946 à 1950. Le vice-amiral Lemonnier, plus clairvoyant, voulait, lui, seulement se limiter à 25 000 t par an pendant 10 ans pour obtenir une flotte constituée de navires toujours jeunes⁷.

Toute la hiérarchie imagina des solutions pour se doter d'une *task force* et de porte-avions. Le capitaine de corvette Guérin pensait que la marine pouvait disposer de son premier groupe tactique aéronaval autonome en 1951, si on poursuivait l'achèvement du *Jean-Bart* en bâtiments de ligne et la construction de porte-avions neufs. En revanche, elle pourrait l'avoir

¹ Philippe Vial, « Chapitre 11. La Marine, un concentré des contradictions nationales », dans *L'année 1947*, (dir. Serge Bernstein), Presses de Sciences Po, « Académique » 1999, p278.

² Philippe Sturb, *op. cit.*, p28.

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de janvier-février-mars 1946, p145.

⁴ Philippe Quérel, *op. cit.*, p52.

⁵ *Id.*, p53.

⁶ *Id.*, p47.

⁷ *Id.*, p50.

plus tôt, en 1948, si elle optait pour l'achèvement du *Jean-Bart* en porte-avions (ou en bâtiment de ligne), avec la transformation de deux croiseurs de 10 000 t en porte-avions légers rapides, la transformation du *Commandant-Teste* en porte-avions d'escorte et la construction de nouveaux porte-avions¹. Le capitaine de corvette Schlumberger, lui, considérait que reprendre la construction de porte-avions type *Joffre* amélioré était inutile car les éléments avaient été détruits à 75 % par les bombardements et que ces navires étaient désormais obsolètes car sous-équipés en DCA². S'informant chez les jeunes ingénieurs en chef du génie maritime, M. Bureau du Colombier et M. Cisserot en poste au Service Technique des Constructions et Armes Navales, il exposa deux solutions pour disposer d'un porte-avions : soit la marine en choisissait un avec une coque d'un bâtiment de commerce qui pourrait être prêt pour le début 1950, soit elle en préférait un plus coûteux, avec une coque protégée dont elle pourrait disposer à la moitié de l'année 1951³.

L'amiral Barjot voulait finir le *Jean-Bart* en porte-avions contre l'avis du directeur central des Constructions navales Louis Kahn et du chef d'état-major de la Marine⁴. Toutes ces idées de transformations de navires sur cale en porte-avions furent balayées par le Conseil Supérieur de la marine qui décida à l'unanimité, le 21 septembre 1945, « d'achever le *Jean-Bart* en porte-canons et non en porte-avions »⁵ car il semblait impératif de disposer d'un second bâtiment de ligne. La décision fut finalement prise par Louis Jacquinot, le 2 octobre 1945⁶, lors d'une séance où le Conseil Supérieur de la Marine examina ces trois projets, soit un porte-avions léger et deux porte-avions lourds dérivés du *PA-16*⁷. Ceci n'empêcha pas les amiraux et ingénieurs de la Marine de se pencher sur les éventuelles solutions pour avoir un porte-avions, avec le *PA-28* de 15 700 t sans protection, le *PA-29* de 22 500 t, avec une protection de croiseurs et le *PA-27* de 26 130 t avec une grande protection⁸. L'ingénieur Kahn démontra que pour le prix de la transformation du *Jean-Bart* en porte-avions, soit 4 milliards de Fr, on

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note schématique concernant les porte-avions par le capitaine de corvette Guérin.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note d'information du 31 juillet 1945 de l'inspecteur général des forces maritimes, le capitaine de corvette Schlumberger, sur la construction des portes avions de combat.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note d'information du capitaine de corvette Schlumberger à propos de la construction de porte-avions.

⁴ Philippe Sturb, *op. cit.*, p37.

⁵ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note secrète du 2 octobre 1945 de l'ingénieur général du génie maritime Kahn, directeur central des constructions et armes navales, pour le ministre de la Marine, à propos de l'achèvement du *Jean-Bart*.

⁶ Philippe Sturb, *op. cit.*, p38.

⁷ Philippe Quérel, *op. cit.*, p88.

⁸ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note secrète du 2 octobre 1945 de l'ingénieur général du génie maritime Kahn, directeur central des constructions et armes navales, pour le ministre de la Marine, à propos de l'achèvement du *Jean-Bart*. Amiraux Barjot, Fenard, Jourdain, Lemonnier, Missoffe, Nomy, Sable, Sala et l'ingénieur général Kahn

pouvait avoir un *Jean-Bart* en cuirassé (850 millions de Fr), en plus d'un porte-avions de 15 700 t (3 milliard de Fr), et c'est bien la solution qui a été retenue¹. Ainsi, tout cela fut confirmé et clarifié deux semaines plus tard, par le Conseil supérieur de la marine qui, le 15 octobre 1945, jugea qu'il ne fallait pas moins de quatre années pour construire un porte-avions neuf, à partir de rien². Le sachant depuis plusieurs mois, le Conseil Supérieur de la Marine avait déjà demandé, le 2 avril 1945, d'acheter un ou deux porte-avions de combat à l'étranger³.

Ainsi, tout en demandant la mise en chantier de deux porte-avions *PA-28*, le Conseil Supérieur réclama l'achat d'un ou de deux porte-avions à l'étranger. Le contre-amiral Nomy fut envoyé à Londres dans ce but en novembre 1945 ; ce qui permit d'obtenir le matériel nécessaire pour le réarmement du *Dixmude*, puis à nouveau en janvier 1946⁴, pour préparer la finalisation de l'accord franco-britannique, ce qui fut chose faite par la signature du 14 mars 1946. L'accord incluait le prêt gratuit du porte-avions *HMS-Colossus* pour deux ans, avec une possibilité de rajout d'une année supplémentaire ou d'un achat ultérieur. Il prévoyait aussi l'achat de 6 frégates pour 500 000 £ et la conservation de corvettes jusqu'à de nouvelles négociations en novembre 1946⁵. Finalement, ces discussions permirent la location pour cinq ans du porte-avions *Colossus*, transféré le 6 août 1946 en *Arromanches*⁶. Ceci autorisa, donc, la Marine à achever le *Jean-Bart* en cuirassé⁷ et le Conseil Supérieur à demander la mise en chantier de deux porte-avions légers type *PA-28*, dont la Direction centrale des armes et constructions navales était chargée d'établir les plans et de préparer la mise en chantier⁸. En même temps, le vice-amiral Lemonnier avait sollicité la cession de deux porte-avions américains et de sept torpilleurs⁹.

Le porte-avions n'était pas la seule composante de la *task force* qui retenait l'intérêt du Conseil Supérieur de la Marine car il fallait aussi que ce dernier se préoccupât de ses escorteurs pour le combat anti-sous-marin et antiaérien. L'achèvement du *De-Grasse* fut décidé le 29 juin 1945 par le Conseil supérieur, mais son artillerie antiaérienne moderne requérait cinq ans et

¹ *Ibid.*

² Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p123.

³ Philippe Quérel, *op. cit.*, p89.

⁴ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p123.

⁵ Philippe Sturb, *op. cit.*, p58.

⁶ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p123.

⁷ René Bail, Jean Moulin. *Le porte-avions Arromanches (ex Colossus)*. 1983, Lavauzelle, Paris.

⁸ Philippe Quérel, *op. cit.*, p89.

⁹ Philippe Sturb, *op. cit.*, p35.

demi de travaux. Pour libérer la cale qu'il occupait, il fut lancé le 11 août 1946, avec une date d'achèvement estimé au 1^{er} janvier 1951, moyennant une somme de 800 millions de Fr. En novembre 1946, le Service Technique des Constructions et Armes Navales proposa une artillerie de 152 mm contre avions dérivée des tourelles suédoises Bofors. Une conférence de l'état-major général, consacrée à ce sujet, a eu lieu le 26 novembre 1946 et a conclu à ne pas retarder le bâtiment pour une artillerie de cette sorte¹.

Les officiers de Marine imaginaient que les torpilleurs pouvaient encore avoir une certaine utilité. Le 12 juillet 1946, le contre-amiral Deramond, sous-chef d'état-major général de la Marine, adressa au Service Technique des Constructions et Armes Navales, les grandes lignes générales d'un avant-projet de torpilleurs qui devait être inspiré des caractéristiques générales des destroyers américains de la classe *Gearing*². De plus, la France avait acquis la licence du canon de 57 mm Bofors. Le 26 septembre 1946, le contre-amiral Deramond précisa les caractéristiques générales du navire qui serait construit avec du matériel français. Il indiqua qu'il devrait être au maximum de 2500 tW, avec une vitesse de 32 nœuds et un rayon d'action de 4500 nautiques à 18 nœuds³. En novembre 1946, l'état-major général affirma qu'il ne pouvait approuver les lignes générales du bâtiment qu'après qu'elles aient été validées par la commission qui devait se réunir en vue d'examiner les modifications à apporter aux navires futurs, d'après les enseignements des expériences atomiques de Bikini⁴.

Au début de l'année 1946, les officiers membres du Conseil Supérieur de la Marine continuèrent le travail et envisageaient une flotte pour les deux missions de la marine. Bien que conscients que pour se doter d'une telle force, « le pays devrait consentir un effort industriel et financier hors de proportion avec ses possibilités », le capitaine de corvette Marraud et le capitaine de frégate Ballande du secrétariat du Conseil supérieur de la Marine pensaient avoir besoin de 750 000 t de bâtiments de combat⁵. Dans ce projet de statut naval, la flotte devait s'articuler autour de quatre « *Task Group* » : un en Atlantique, un en Méditerranée, un pour les colonies, en plus d'un groupe volant comprenant chacun un bâtiment de ligne, deux porte-avions, trois ou quatre croiseurs, dont un ou deux croiseurs antiaériens et une douzaine d'escortes rapides⁶.

¹ Philippe Quérel, *op. cit.*, p102.

² *Id.*, p106.

³ *Id.*, p107.

⁴ *Id.*, p108.

⁵ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Étude d'un plan d'armement pour les premières années d'après-guerre. Capitaine de corvette Marraud et capitaine de frégate Ballande du secrétariat du conseil supérieur de la Marine. 11 janvier 1946.

⁶ *Ibid.*, Le groupe volant, lui, ne devait comporter qu'un bâtiment de ligne et de porte-avions de combat.

Bref, tout ceci était loin de faire un programme digne de ce nom dont, de toutes les manières, l'Etat n'avait pas les moyens. On peut clairement affirmer que la Marine survivait, d'autant plus que les aides alliées n'étaient pas illimitées. La France n'accéda au prêt-bail américain complet pour l'ensemble de ses territoires que le 28 février 1945, alors que les négociations, ayant commencé en novembre 1943, avaient traîné. Jusque-là, les apports américains étaient soumis au régime des accords de Débarquement du 25 août 1944¹. En mai 1945, la flotte française disposait de 460 000 t de navires, dont 313 540 t de navires de combat venaient des alliés. En conformité avec les accords Lend-Lease et Mutual Aid, le Royaume-Uni livra 26 894 t et les Américains quelques 45 050 t, en plus du matériel nécessaire à l'armement des huit flottilles de l'aéronautique navale². Cela n'étant pas suffisant, donc, on y ajouta le prêt-bail général de 3,5 milliards de dollars, négocié par les accords Blum-Byrnes du 28 mai 1946 qui incluaient le financement de la Marine³. Avant cela, l'aide militaire représentait 81,8% de l'ensemble de l'aide, soit 1189 millions de dollars, dont seulement 155 millions pour la Marine⁴. A peine avait-il régularisé les modalités de règlement du prêt-bail américain en août 1946, par Léon Blum, que le Gouvernement provisoire de la République française eut à nouveau besoin de l'aide américaine. Ce prêt-bail avait permis à la France d'empocher, durant la guerre, 3,23 milliards de dollars, dont 6 destroyers d'escorte, 3 patrouilleurs côtiers, 5 chasseurs de mines et 3 dragueurs de mines côtiers⁵. Cet afflux d'argent poussa le Conseil Supérieur à se réunir les 24 mars et 28 novembre 1947 pour examiner le projet de l'état-major général sur le programme naval et les mesures préconisées pour éviter que le tonnage de la Marine ne tombe au-dessous du minimum considéré comme indispensable⁶. Cela incluait, donc, une discussion sur les conditions d'achèvement des bâtiments récupérés et qui avaient une certaine valeur : les *De Grasse*, *Commandant-Teste*, *Artémis* et *Antigone*⁷. Néanmoins, cela était désormais insuffisant face aux nouvelles menaces qui devaient peser sur les intérêts français.

¹ Gérard Bossuat, *Les aides américaines économiques et militaires à la France, 1938-1960*. 2001, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Vincennes, p79.

² Philippe Quérel, *op. cit.*, p25.

³ Gérard Bossuat, *op. cit.*, p111.

⁴ *Id.*, p113.

⁵ J.O.R.F/L – D du 11 août 1946. Pour le gouvernement provisoire de la française, Léon Blum et pour les États-Unis d'Amérique, M. Byrnes ont signé un mémorandum d'accord pour régler le prêts-bails, l'aide réciproque, le surplus militaire et les créances de guerre.

⁶ Ministère de la Marine. Etat-major général. Collection des comptes rendus d'activité de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1947 et le 1^{er} janvier 1949. Rapport de janvier-février-mars 1948, p184.

⁷ *Ibid.*, Rapport d'octobre-novembre-décembre 1947, p126.

d. *La Marine dans l'Alliance atlantique : 1949-1952*

A la fin des années 1940 et au début des années 1950, la France commença à voir, avec plus de clarté, les futurs obstacles que la marine devait surmonter : des conflits dans les colonies et l'émergence de la puissance soviétique. Diverses crises participèrent à tendre les relations internationales avec le coup de Prague de février 1948, le blocus de Berlin en 1948-1949 et la victoire communiste en Chine en 1949 qui transformait le pays en base logistique du Vietminh. Le traité de l'Atlantique Nord fut signé en avril 1949. La première bombe atomique soviétique explosa le 29 août 1949 et la guerre de Corée fut déclenchée, le 25 juin 1950¹. Les chefs de la Marine savaient que désormais ils devraient participer à la lutte contre l'URSS et ses alliés et dans des guerres de décolonisation longues. En temps normal, l'observation de pareils problèmes aurait dû pousser le gouvernement à augmenter les constructions navales de manière franche. Nous le vîmes dans les années 1880 et 1930. Ici, on observait justement que le diagnostic était correctement fait par les officiers, mais que l'Etat était totalement impuissant à leur donner les outils nécessaires pour remplir leurs missions.

En 1947, l'amiral Missoffe, rapporteur pour le Conseil Supérieur de la Marine sur les problèmes d'organisation de la Défense nationale, insistait sur « la protection et la sauvegarde de l'Union française » comme une des missions principales de la Marine². Proche des souhaits des officiers et partageant ce même esprit, le secrétaire d'État à la Marine M. Dupraz avait demandé, par une lettre du 12 septembre 1949, à son ministre de la Défense nationale Ramadier d'accorder à la Marine une part fixe du budget de la défense nationale³. Au contraire, Ramadier dans sa position plus éloignée de l'administration de la Marine, puisque devant gérer les trois armées et plus impliqué dans la politique générale du gouvernement, avait une conception de gestionnaire rationnel. Déjà en octobre 1948, il affirmait que la Marine devait se contenter de ce dont les missions des alliés l'avait chargée⁴ et le 15 septembre 1949, il rejeta la demande de Dupraz de budget fixe⁵. Ce fut sous l'impulsion initiale de Paul Ramadier, de septembre 1948 à octobre 1949, que la priorité fut donnée à la défense du Rhin⁶, intégrant les armées françaises

¹ Philippe Quérel, *op. cit.*, p2.

² *Id.*, p39.

³ *Id.*, p83.

⁴ *Id.*, p82.

⁵ *Id.*, p83.

⁶ Philippe Strub, « La renaissance de la marine française sous la Quatrième République. 1945-1956 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 2007/1 (N° 25), p200.

dans un système européen qui spécialisait la France dans le déploiement des forces aéroterrestres¹. La Marine fut traitée, donc, avec moins d'égards.

Les membres de la haute hiérarchie maritime, certes pénétrés par la volonté de fortifier la flotte, n'en restaient pas moins des hommes rationnels et pragmatiques. Dans cette situation ambiguë, ils adoptèrent une attitude qui ne l'était pas moins, seule adaptée au contexte. Ils commençaient souvent par des exigences élevées, mais avaient l'intelligence de négocier avec leur ministre lorsque leurs vœux ne pouvaient être exhaussés.

Pour le porte-avions *PA-28*, les études de détails furent faites, en 1946-1947, et l'Assemblée nationale approuva les crédits pour un exemplaire, en août 1947, qui fut baptisé alors *Clemenceau*. En 1948, sa construction fut déclarée par le Conseil supérieur et le ministre de la Marine comme « priorité absolue »². Le 24 mars 1948, le Conseil supérieur de la marine rejeta le modeste plan du vice-amiral Lemonnier qui était soutenu par Dupraz³. Lemonnier pensant « qu'il n'était pas possible d'établir un statut naval pour une longue durée, en raison de la constante évolution de la situation internationale et de la technique navale », préconisa donc seulement un plan pour empêcher le vieillissement de la flotte⁴. Il prévoyait donc des constructions entre 1950 et 1955 pour obtenir une flotte avec 300 000 t de navires de combat et une vingtaine de flottilles de l'aéronautique navale⁵. Lui tournant le dos, le Conseil Supérieur de la Marine préféra demander, suivant le rapport du vice-amiral Auboyneau, 400 000 t, quatre porte-avions d'escadre de 26 250 t et trois porte-avions d'escorte de 8000 t pour avoir deux *task forces*⁶. Pour les compléter, il voulait en plus 2 navires de ligne (105 000 tW), 6 croiseurs antiaériens (36 000 tW), 40 escorteurs et 25 000 tW de sous-marins afin d'éviter l'incorporation des navires français dans les marines alliées en cas de conflit⁷. Dupraz, lui-même, finit par se ranger dans ce camp, soutenant la flotte de 400 000 t, renouvelée par des tranches⁸. Le Conseil supérieur de la Marine affirma qu'il fallait qu'il y ait 20 000 à 30 000 t de constructions annuelles qui soient fixées par la loi⁹.

¹ *Id.*, p201.

² Philippe Quérel, *op. cit.*, p90.

³ *Id.*, p78.

⁴ *Id.*, p71.

⁵ *Id.*, p75.

⁶ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p123.

⁷ Philippe Quérel, *op. cit.*, p79.

⁸ J.O.R.F/Débats du 14 août 1948. Séance du 13 août 1948 du Conseil de la République. Dépenses militaires pour l'exercice 1948. Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi. Intervention du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Joannès Dupraz.

⁹ Philippe Quérel, *op. cit.*, p81.

Dans ces trois années, de 1947 à 1949, le Conseil Supérieur de la Marine se pencha encore sur les cas des navires d'escortes. En décembre 1947, le tonnage de l'escorteur de convoi *E-50* de l'avant-projet du contre-amiral Deramond, sous-chef d'état-major général, était limité à un maximum de 1500 t. Il transmet cet avant-projet à l'ingénieur général du génie maritime, chef du Service Technique des Constructions et Armes Navales, le 3 décembre 1947 par une note¹. Lors de sa présentation lors du Conseil supérieur de la Marine, le 11 octobre 1950, il fut décrit comme destiné à la protection anti sous-marine des convois océaniques. Son artillerie antiaérienne lui permettait, seulement, d'assurer son autodéfense². Parallèlement à cela, en octobre 1947, l'entrée en service du *De Grasse* fut repoussée jusqu'à minimum janvier 1953. Donc, il devenait possible d'installer l'artillerie de 152 mm sans repousser l'entrée en service du navire³. Cela fut appuyé publiquement devant le Conseil de la République, en 1949, par le ministre de la défense nationale Paul Ramadier qui pensait que, bientôt, les canons comme le 57 Bofors n'auraient plus d'efficacité anti-aérienne et qu'il faudrait livrer cette mission à des engins⁴.

Il fallut attendre le 28 novembre 1947 pour que le Conseil supérieur de la Marine étudie un avant-projet de sous-marins⁵. Le 5 mai 1949, il examina à nouveau le projet du *E-48*. Le Service Technique des Constructions et Armes Navales annonça, dans sa note de présentation, que les problèmes rencontrés concernaient le fonctionnement des diesels lors de la marche du schnorchel, les moteurs électriques rapides et auxiliaires et la tuyauterie lors des plongées à grande profondeur. L'historien Philippe Quérel montra bien que tous ces problèmes étaient nouveaux pour l'industrie française qui éprouvait « de sérieuses difficultés à les résoudre »⁶. La première version fut dénommée *E-48*, avec une variante A qui comprenait une conduite de lancement et de détection sous-marine au kiosque et une installation de détection aérienne dans un local radar attendant au poste central à bâbord. Il y avait également une variante B, présentée par une note du 22 septembre 1948, qui disposait d'un Asdic, d'un sonar, d'un ensemble de radars d'attaque, d'un ensemble de radars de veille pour sous-marins, d'une table traçante et d'un ensemble Lancement-Navigation-Liaison⁷. Le 5 mai 1949, le Conseil supérieur de la Marine approuva, à l'unanimité, la construction du projet *E-48* après avoir choisi un moteur

¹ *Id.*, p113.

² *Id.*, p114.

³ *Id.*, p102.

⁴ J.O.R.F (Débats) du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention du ministre de la défense nationale, Paul Ramadier.

⁵ Philippe Quérel, *op. cit.*, p117.

⁶ *Id.*, p118.

⁷ *Id.*, p119.

Schneider, pour ses sous-marins, qui étaient en réalité une amélioration des sous-marins allemands de guerre type XXI¹. Il s'agit des six sous-marins de la classe *Naval* qui furent mis en chantier entre 1951 et 1956 : les quatre premiers, *Narval*, *Marsouin*, *Dauphin* et *Requin* à Cherbourg ; l'*Espadon* dans les chantiers Normand en 1955 et le *Morse* aux CA de la Seine-Maritime en 1956².

Cependant, même ce programme, réduit des 700 000 t initiales à 400 000 t, restait très difficilement réalisable au point que le *Clemenceau* fut arrêté sur cale en mai 1949, provoquant une perte de 400 millions de Fr³. Ainsi, le statut naval d'août 1949 comportait une flotte de combat de 444 000 t⁴, mais avec les difficultés financières, le ministre Ramadier a dû renoncer aux 20 000 t qui étaient souhaitées par lui et par le Conseil Supérieur de la Marine sur la première tranche, en les réduisant à 8500 t⁵.

Dans la foulée du pacte atlantique qui fut signé le 4 avril 1949⁶ et qui accroissait les missions de la Marine française, désormais, seule l'aide américaine pouvait permettre à la flotte et à l'aéronavale française, hétérogène et presque obsolète, de ne pas disparaître totalement⁷. En 1950, bien que désargentés, le ministre de la défense nationale et l'ensemble des grands officiers de la marine souhaitaient l'augmentation du nombre des porte-avions. Ils attendaient de savoir si les Américains pouvaient en délivrer un, immédiatement, au titre de l'aide interalliée⁸. Le Conseil supérieur estimait qu'il fallait trois porte-avions dans les eaux métropolitaines et deux de moindre tonnage pour l'Union française. Finalement, ce furent les aides américaines qui permirent de remplir une partie de ces objectifs, avec les prêts des porte-avions *La Fayette* et *Bois-Belleau*⁹.

¹ *Id.*, p120.

² *Id.*, p121.

³ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010/2 (n° 238), p123.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Procès-verbal très secret du 20 janvier 1956 établi par le secrétaire du conseil supérieur de la Marine, le capitaine de vaisseau Beret (secrétariat permanent du conseil supérieur de la Marine), sur la séance du conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955. Intervention du vice-amiral Auboyneau.

⁵ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention du ministre de la défense nationale, Paul Ramadier.

⁶ Sylvie Monnet, *op. cit.*, p131.

⁷ Philippe Strub, « La renaissance de la marine française sous la Quatrième République. 1945-1956 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 2007/1 (N° 25), p201.

⁸ J.O.R.F/Débats du 10 mai 1950. Séance du 9 mai 1950 du Conseil de la République. Discussion de questions orales avec débat.

⁹ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010/2 (n° 238), p126.

L'hégémon américain vint surtout en aide grâce à ses transferts d'argent. Ceci commença assez faiblement le 27 janvier 1950, avec la signature d'un accord bilatéral franco-américain « relatif à l'aide pour la défense mutuelle » (PAM) qui remboursait seulement les importations en dollars pour le réarmement, soit 6 à 8 % des dépenses totales¹. Ces aides étant très insuffisantes, Jules Moch et Maurice Petsche réussirent à obtenir, en octobre 1950, une promesse de 70 milliards de Fr (200 millions \$) pour le premier semestre 1951 et une somme identique pour le second semestre, en fonction de l'accord du Congrès. Les 70 milliards devaient être alloués à des achats *offshores*, sous réserve que le gouvernement américain les acceptât aux vues des plans de l'OTAN. Cette disposition qui entravait la souveraineté française dénotait de la volonté des Américains d'utiliser leurs aides et les armées de leurs alliés, non pas pour leurs intérêts nationaux, mais pour la défense générale du camp occidental². Du fait de cette condition restrictive, un différend opposa les deux pays à propos de l'utilisation de ses fonds en 1951. Profitant de ce qu'ils considéraient comme une violation de l'accord, les Américains demandèrent que leur soit remis un programme d'utilisation des 70 milliards.

Le diplomate américain Charles E. Bohlen proposa de les utiliser pour financer les matériels inscrits sur la liste prioritaire de l'OTAN. Quelques jours plus tard, les alliés d'outre-Atlantique proposèrent d'abandonner la construction de quatre sous-marins. L'amiral Jourdain protesta. Les Américains rejetèrent aussi l'installation de l'usine de torpilles de Mers el-Kébir et suggérèrent la construction de dragueurs, programme ridiculement inintéressant en termes de puissance et de souveraineté. Kahn expliqua aux Américains que personne ne pouvait renoncer au croiseur *De-Grasse* alors qu'André Monteil, secrétaire d'État à la Marine convoqua l'attaché naval américain et lui parla sèchement. L'administration américaine offrit quelques satisfactions en mai 1951. Elle accepta les 4 sous-marins, l'usine de torpilles, les chasseurs embarqués « *Sea Venom* » pour l'aéronavale française³. Tout ceci s'aplanit.

Georges Bidault, ministre de la Défense nationale, Robert Schuman, ministre des Affaires étrangères, Maurice Bourgès-Maunoury, ministre de l'Armement et Edgar Faure, président du Conseil, signèrent en effet le 25 février un accord bilatéral d'aide américaine à la France pour le réarmement qui s'inscrivait dans un programme plus général d'aide américaine à l'OTAN par les *offshore procurements*. 15% du budget français de la Défense de 1952 était pris en charge par les États-Unis. Les trois grandes négociations de février à Paris, de mars à

¹ Gérard Bossuat, op, cit, p269.

² *Id.*, p285.

³ *Id.*, p286.

Washington et d'avril 1953 encore à Paris eurent l'avantage de préciser les conditions et les montants des divers concours financiers américains pour l'année en cours 1952-1953 et l'année suivante 1953-1954 (promesses d'aide). Le bilan de 1954 n'était pas négligeable : 503 avions modernes avaient été livrés, six stations radars construites, 25 terrains d'aviations construits, dont 7 pour l'OTAN, 422 chars réceptionnés. Des batteries de DCA avec leurs munitions, des navires de guerre (23 escorteurs, 21 dragueurs, croiseurs *De Grasse*, *Colbert*, *Guichen*, *Chateaufrenault*, 4 sous-marins Narval, 2 sous-marins) et des avions pour l'aéronautique navale avaient été construits en *offshore*. La France était déjà, en 1953, en dépit des récriminations habituelles, le grand pays bénéficiaire des aides avec 275 milliards de Fr. Si l'on tente de faire le bilan, deux ans après, les commandes *offshores* passées aux industries françaises atteignaient le chiffre de 350 milliards de Fr au profit de la France. En 1957, le montant atteignait 595 milliards. De 1950 à 1954, la France reçut au total 360 milliards de Fr pour les aides militaires, dont 57 milliards de Fr pour la Marine. En 1954-1955, la France bénéficia encore de 7 milliards de Fr d'aide militaire¹.

Et pour cause, cette aide américaine n'était évidemment pas un élan du cœur, mais répondait bien à un besoin stratégique. La marine soviétique se développa, fortement, au tout début des années 1950, notamment par le lancement des 14 croiseurs de 15 000 t², type *Sverdlov*, commencés entre 1950 et 1953 dans les chantiers de Leningrad, de Nikolaïev et de Severodvinsk. De plus, la série des cinq croiseurs de type *Frunze* fut achevée en 1951³. Le ministre de la défense nationale Jules Moch annonça à l'Assemblée que la marine soviétique disposait de 500 000 t en service et 200 000 t en construction contre seulement 10 000 t en France⁴. En 1955, le vice-amiral Barjot était, lui, persuadé que la menace maritime était plus importante qu'elle ne le fut jamais car l'Union soviétique disposait de 350 sous-marins au moins, 250 en Europe et 100 en Extrême-Orient, soit cinq fois plus que le troisième Reich. Il voyait donc l'URSS comme la première puissance sous-marine du monde. Il fallait aussi y ajouter 100 à 150 destroyers, une aéronavale puissante avec des bimoteurs à réaction et les

¹ *Id.*, p287.

² Les *Zdhanov*, *Sverdlov*, *Ordzhonikidze*, *Dzerzhinsky*, *Admiral Lazarev*, *Alexander Nevski*, *Admiral Nakhimov*, *Admiral Ushakov*, *Alexander Suvorov*, *Admiral Senyavin*, *Mikhail Kutuzov*, *Oktyabrskaya*, *Dimitry Podzharski*, et *Murmansk*.

³ Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p38.

⁴ J.O.R.F/Débats du 29 décembre 1950. Séance du 28 décembre 1950 de l'Assemblée nationale.

grands croiseurs type *Sverdlov*, constituant ainsi « une grave menace pour les communications maritimes »¹.

Barjot, assez inquiet, il faut le souligner, résuma donc en alléguant que « le potentiel de construction des chantiers navals soviétiques est actuellement consacré aux croiseurs et aux sous-marins. Avec une ténacité qui remonte à 1945, le monde soviétique se prépare pour une guerre sur mer »². Une guerre certes, mais une guerre de course moderne. Cela était assurément vrai, mais si on savait la marine soviétique redoutable pour la flotte française, les officiers de Marine étaient, malgré tout, conscients qu'elle était, encore, moins puissante que les marines anglo-saxonnes³. En 1951, le contre-amiral Raymond de Belot pensait que la « guerre aux communications » n'était pas une forme de guerre mineure vouée à l'échec. C'est pour cela qu'il était persuadé que c'était la forme de guerre que l'URSS allait adopter, en plus de l'attaque au commerce des Anglo-américains⁴. Ainsi, en 1950 et 1955, au sein du Conseil Supérieur de la Marine et de l'état-major général, ils demandèrent une vraie renaissance de la flotte, mais en conservant une mesure car se sachant, malgré tout, protégés par l'Alliance atlantique.

En plus de cela, les tâches coloniales de la Marine qui refirent surface à la Libération demandaient désormais plus de moyens. Les conflits coloniaux, comme cela était le cas depuis plusieurs décennies, nécessitaient une grande force navale, mais à l'aube des années 1950, les besoins s'en firent sentir davantage. Que ce fut pour les guerres d'Indochine et d'Algérie, dans les opérations militaires au Cameroun et à Madagascar en 1947⁵ ou en marge de la fin des protectorats marocain et tunisien, la Marine fut engagée. Les grands penseurs de la Marine avaient leur opinion sur ce rôle stratégique. Castex considérait encore classiquement que l'Afrique, y compris toute l'Afrique du nord, devait « jouer un grand rôle stratégique dans les guerres de la France » car elle était « un arrière aux ressources infinies ». Donc selon lui, il fallait que la Marine contribuât à y maintenir la France, coûte que coûte, car c'est grâce à elle seule qu'elle pouvait rester « une grande nation, ou même une nation tout court, et ne pas

¹ Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p34.

² *Id.*, p39.

³ Guillaume Humblot, « La puissance militaire soviétique vue par les attachés militaires français à Moscou (1945-1953) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2005/2 n° 218, p109.

⁴ Contre-amiral R. de Belot, « Considérations sur la guerre navale de 1939-1945 », *Revue de Défense nationale*. Juillet 1951, p46.

⁵ Philippe Quérel, *op. cit.*, p6.

disparaître de la planète »¹. En revanche, il considérait que l'Indochine était inutile et que les forces maritimes et terrestres devaient la quitter².

Castex s'inscrivait dans une pensée stratégique qui fut dépassée en quelques années. Jusqu'à ce que la France développe son armement nucléaire stratégique, la base de Bizerte faisait partie, dans les années 1950, de son dispositif de défense de la Méditerranée contre la Marine soviétique. Même si, en 1945, le Conseil supérieur de la Marine décida de la classer comme base secondaire³, avec la signature du pacte atlantique en 1949, son rôle fut redéfini. Désormais, en cas de conquête de l'Europe par les Soviétiques, il faudrait un repli en Afrique et, donc, pour cela sécuriser les axes Suez-Gibraltar et Toulon-Bizerte⁴. Bizerte était un point hautement stratégique de ce dispositif qui lui valut un grand équipement durant la première moitié des années 1950, financé à 88 % par l'OTAN⁵. Plus tard, la dissuasion atomique rendit obsolète cette stratégie de retrait en méditerranée⁶, d'autant plus que lors de la Conférence de Lisbonne de 1952, l'OTAN abandonna l'idée de retrait, au profit de celui « de la défense en avant, c'est-à-dire le plus à l'est possible »⁷.

e. La Marine de la Conférence de Lisbonne à 1955 : La relance des programmes

Désormais, au sein de cette IV^e République, farouchement atlantiste⁸, les programmes navals devaient être composés après concertation avec les alliés, et le plus important d'entre eux, les Etats-Unis. C'est ce qui fut fait en 1952, lors de la Conférence de l'OTAN à Lisbonne du 20 au 25 février, comptant pour la IX^e session du conseil de l'Atlantique. Durant cette conférence dont le principal objet était la coordination des plans de défense de l'OTAN, les Etats consentirent à mettre sur pied de « puissantes forces navales »⁹. Le statut naval a été porté à 450 000 t¹⁰ et 20 flottilles d'aviation pour la France à l'horizon de 1970 dans le double cadre

¹ Amiral Raoul Castex, « L'Afrique est la stratégie française », *Revue de Défense nationale*. Mai 1952, p534.

² Amiral Raoul Castex, « Quelques aspects stratégiques de la guerre d'Indochine », *Revue de Défense nationale*. Décembre 1955, p538.

³ Damien Cordier-Feron, « La base navale stratégique de Bizerte. (1943-1963) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2004/1 (n° 213), PUF, p46.

⁴*Id.*, p49.

⁵*Id.*, p52.

⁶*Id.*, p62.

⁷ Jenny Raflik, « La France et la genèse institutionnelle de l'Alliance atlantique (1949-1952) », *Presses Universitaires de France* | « Relations internationales », 2008/2 n° 134, p67.

⁸ Maurice Vaïsse, « Le général de Gaulle et la défense de l'Europe, 1947-1958 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°29, 1992. Faire et refaire les armées - Penser et repenser les défenses, p5.

⁹ Lord Ismay Secretary General of the North Atlantic Treaty Organization. *NATO The first five years 1949-1954*, 1954-11-01, p47.

¹⁰ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Procès-verbal très secret du 20 janvier 1956 établi par le secrétaire du conseil supérieur de la Marine, le capitaine de vaisseau Beret (secrétariat permanent du conseil supérieur de la Marine),

de l'OTAN et de la Défense nationale. Cependant cela a été révisé¹. Ces 450 000 t ne concernaient, en fait, que les bâtiments de combat qui, ajoutés aux bâtiments auxiliaires et à ceux pour le débarquement, devaient donner une flotte exclusivement tournée vers les missions de l'OTAN².

En attendant, le chef d'état-major général de la Marine l'amiral Nomy, pour qui pourtant le principe d'indépendance était central dans le développement de la puissance navale³, élaborait un plan à long terme, « le statut naval », qui prévoyait une telle flotte et qui fut approuvé par le Conseil Supérieur de la Marine, lors de sa séance du 15 juillet 1952. Il prévoyait 450 000 t de navires de combat, 20 000 t d'engins de débarquement et 70 000 t de navires auxiliaires, pour 1970. Se référant ouvertement « aux enseignements de la guerre », quatre porte-avions (70 000 t) étaient prévus comme l'élément central de ce programme, en plus de deux navires de ligne (70 000 t), six croiseurs (48 000 t), 32 escorteurs de 1^{ère} classe (88 000 t), 73 escorteurs de 2^{ème} classe (90 000 t), 80 escorteurs côtiers et patrouilleurs divers (16 000 t) ; 165 dragueurs (60 000 t) et entre 16 et 20 sous-marins (18 000 t)⁴. On escomptait l'entrée en service des premières constructions neuves en 1954⁵. Dorénavant, les constructions navales et le choix des programmes étaient liés par deux contraintes, à savoir les besoins de l'Alliance⁶ et les limites budgétaires. Cependant, cela avait un avantage qui était d'avoir un aiguillon qui montrait un chemin précis.

La doctrine stratégique se précisa également davantage. En 1954, le secrétaire d'Etat à la Marine, Gavini, l'exprima plutôt clairement. Il affirma que les missions officielles de la marine étaient de :

« se tenir prête à assurer, avec nos alliés du pacte de l'Atlantique Nord, la protection des communications maritimes, à défendre nos côtes contre toute incursion ennemie et à participer avec les forces terrestres et aériennes à l'attaque et

sur la séance du conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955. Intervention du vice-amiral Aubyneau.

¹ Patrick Bourret, « La Marine et la guerre d'Algérie : périodisation et typologie des actions », dans *Militaires et guérilla dans la guerre d'Algérie*, (dir. Jean-Charles Geoffrey et Maurice Vaïsse). Actes du colloque de Montpellier des 5 et 6 mai 2000 organisé par le Centre d'études d'histoire de la Défense et l'UMR. 2001, Paris, Complexe, p108.

² J.O.R.F (Débats) du 31 mars 1954. Séance du 30 mars 1954 du Conseil de la République. Budget du ministère de la défense nationale pour 1954. — Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi. Intervention du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), Jacques Gavini.

³ Philippe Sturb, *op. cit.*, p12.

⁴ Philippe Quérel, *op. cit.*, p197.

⁵ Philippe Quérel, « Les porte-avions Clemenceau et Foch et leur aéronautique », *Armement et Ve République. Fin des années 1950–fin des années 1960*, Maurice Vaïsse (dir.). Paris, 2002, CNRS éditions, p223.

⁶ Philippe Sturb, *op. cit.*, p12.

à la destruction des forces adverses ; sur le plan proprement national, elle doit concourir en permanence au maintien de la cohésion et éventuellement à la protection de l'Union française »¹.

Selon certains officiers de Marine, la collaboration navale étroite entre les marines dans une grande alliance était primordiale pour vaincre à l'échelle mondiale. D'après le capitaine de frégate Noël, durant la guerre, c'était l'absence d'une telle organisation entre les flottes allemande et japonaise qui avait laissé aux Britanniques toutes les aisances pour renforcer leurs armées en Irak et en Egypte grâce à l'Inde². Ainsi, l'insertion des forces navales françaises dans le dispositif stratégique de l'OTAN était vue comme une nécessité par bon nombre d'officiers.

Barjot, qui devint vice-amiral, faisait office au milieu des années 1950 de maître stratège de la Marine. Bien qu'il n'eût ni la longévité ni le génie théorique de Castex, contrairement à lui, sa pensée exprimée plus simplement et de façon plus ramassée résumait parfaitement, à ce moment-là, les vues dominantes chez les plus hauts officiers avec qui il siégeait au Conseil Supérieur de la Marine. Selon lui, le rôle principal de la Marine de guerre était de protéger les transports maritimes : « La marine de guerre est la protectrice de la Marine marchande. Il en fut ainsi de tout temps »³. Tout comme le pensait l'amiral Lemonnier⁴, Barjot affirmait que la mer Méditerranée était le point de communication le plus important pour la France car elle en recevait 93 % de son pétrole brut qui venait du golfe arabo-persique, contre 37 % en 1939⁵. Dans cette optique, pour lui, il y avait une régression de la puissance navale française car en 1914, affirmait-t-il, il y avait 300 t de bâtiments de guerre pour 1000 t de bâtiments de commerce contre seulement 80 t de navires de guerre en 1955⁶. Il demandait, donc, qu'on doublât le tonnage de la flotte de combat en service car, selon ses dires, « la proportion du tonnage de la marine de guerre à la marine marchande a donc été divisée par trois de 1914 à 1954 »⁷.

¹ J.O.R.F/Débats du 31 mars 1954. Séance du 30 mars 1954 du Conseil de la République. Intervention du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Jacques Gavini.

² Capitaine de frégate Noël, « Les opérations navales japonaises furent-elles coordonnées avec celle de l'axe ? », *Revue de Défense nationale*. Juillet 1952, p32-33.

³ Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p25.

⁴ André-Georges Lemonnier, « La Méditerranée, mer essentielle (février 1957) », *Revue Défense Nationale*, 2019/7 (N° 822), p183.

⁵ Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p27.

⁶ *Id.*, p30.

⁷ *Id.*, p31.

Encore en adéquation avec la pensée du chef d'état-major, Lemonnier¹, Barjot définit, alors, les missions de la Marine ainsi : la principale mission est le soutien – d'entrée de jeu – à la bataille d'Europe, le soutien des opérations de tête de pont outre-mer, « souder » la métropole et l'Afrique du Nord « par une maîtrise aussi absolue que possible de la Méditerranée occidentale », défendre l'Afrique contre les dangers venant de l'Asie et participer à maintenir la liberté de communication entre les différents territoires du monde libre². Il voyait ces missions de la Marine française comme des héritages historiques car elles correspondaient, d'après lui, à des constantes géographiques et géopolitiques de ce territoire français à la fois au bout de la péninsule européenne et baigné par deux mers³.

Se réclamant, comme le voulait l'usage, des leçons de la dernière guerre, Barjot fit l'histoire stratégique et tactique du théâtre d'opérations de la Méditerranée durant la seconde guerre mondiale entre les Germano-italiens et les Britanniques⁴ et pointa du doigt l'erreur des Allemands, durant la guerre, qui avait été de se désintéresser de la guerre sur mer et de se concentrer sur l'occupation terrestre⁵. Il conclut de tout cela que « la Marine moderne doit être aéronavale et amphibie »⁶. Pour lui, et comme il le pensait il y avait déjà 12 ans de cela, le porte-avions était plus que jamais la pièce maîtresse de la flotte. Une marine se devait d'avoir un porte-avions car les autres bateaux étaient seulement d'une portée locale, et qu'au contraire, « une marine avec porte-avions est une marine dotée d'armes à grande portée et, par suite, une marine apte à des missions mondiales »⁷. Pour compléter la flotte moderne, il pensait que la marine avait aussi besoin du sous-marin qui était « de plus en plus indétectable »⁸ et de porte-avions légers qui seraient importants dans les missions anti-sous-marines⁹.

Tous ces besoins lui ont fait penser qu'il fallait maintenir, à la flotte, un tonnage de 600 000 à 700 000 t pour répondre à la fois aux besoins strictement français et à ceux de l'OTAN¹⁰. Il affirma que la Marine française avait besoin, non pas de trois mais, de six porte-avions : trois porte-avions pour assurer ses missions en Indochine, un qui est sur place en

¹ André-Georges Lemonnier, « La Méditerranée, mer essentielle (février 1957) », *Revue Défense Nationale*, 2019/7 (N° 822), p181.

² Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p175-180.

³ *Id.*, p181.

⁴ *Id.*, p61-78.

⁵ *Id.*, p81-92.

⁶ *Id.*, p54.

⁷ *Id.*, p58.

⁸ *Id.*, p154.

⁹ *Id.*, p169.

¹⁰ *Id.*, p237.

opération, un qui est en carénage et un autre pour l'entraînement des pilotes. De plus, pour la défense de l'Europe, il faut également trois porte-avions avec des groupes *hunter-killer*, un pour le golfe de Gascogne, un pour la Méditerranée occidentale et un autre pour les alentours du Maroc¹. Il finit par exprimer le souhait des officiers de Marine : « Construire : tel est donc, aujourd'hui, le mot d'ordre »².

Le Conseil Supérieur tenta de faire exécuter ces souhaits. Jacques Gavini tenait particulièrement à le réunir annuellement pour qu'il déterminât « le type et le nombre des bâtiments qui doivent constituer l'étape à réaliser pour atteindre finalement une composition de la flotte ». Cependant, il avoua devant le Conseil de la République qu'il n'était pas encore « en mesure de déterminer un programme naval à longue échéance » car pour définir les tranches navales, il faudrait que les Américains fassent savoir ce qu'ils comptaient livrer à la France, chose qu'ils n'avaient pas encore faite³. Jacques Gavini ordonna, le 28 juillet 1952, la mise à l'étude d'un avant-projet de porte-avions. Une série de conférences conclut que le tonnage initial devait être de 12 500 t pour aboutir à un porte-avions capable d'intervenir dans la lutte ASM et pour l'appui des forces d'outre-mer. De ce fait, ce porte-avions serait inutile dans l'Atlantique car il serait incapable d'opérer avec des porte-avions étrangers récents⁴.

En octobre 1953, le ministre de la Défense nationale et des Forces armées René Pleven commença à se monter plus amène envers la Marine que son prédécesseur, car il était désormais fixé par la conférence de Lisbonne sur les buts de la flotte. Pour lui, cette « dualité des tâches » qui revenaient à la flotte, soit la participation à la conservation de l'Empire et en même temps la participation aux missions de l'OTAN, devait permettre à la Marine de recevoir une plus grande part du budget. Il s'agissait d'environ 18 % des crédits militaires totaux et de 1,27 % du revenu national⁵. Une année plus tard, lors de la séance du Conseil supérieur du 2 octobre 1954, fut donc approuvée la composition de la tranche 1955 : un porte-avions de 22 000 t, 4 escorteurs UF (dont 2 pouvaient être remplacés par des *E 52*) et 2 sous-marins de 2^{ème} classe. La tranche 1955 qui a été finalement votée comprenait un porte-avions de 22 000 t,

¹ *Id.*, p270.

² *Id.*, p259.

³ J.O.R.F/Débats du 2 février 1953. Séance du 1^{er} février 1953 du Conseil de la République. Intervention du secrétaire d'État à la marine Jacques Gavini.

⁴ Philippe Quérel, « Les porte-avions Clemenceau et Foch et leur aéronautique », *Armement et Ve République. Fin des années 1950–fin des années 1960*. Maurice Vaïsse (dir.), Paris, 2002, CNRS éditions, p224.

⁵ Philippe Strub, « La renaissance de la marine française sous la Quatrième République. 1945-1956 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 2007/1 (N° 25), p206.

un escorteur UF 1750 t, 3 escorteurs de 3750 t et 3 sous-marins de 2^{ème} classe de 2250 t, soit un total de 29 750 t¹.

Une fois ces quantités arrêtées, le Conseil Supérieur se pencha sur les caractéristiques des navires et d'abord des plus importants d'entre eux, les porte-avions. Le 25 mars 1953, l'amiral Nomy précisa le programme du porte-avions qui devrait être davantage un porte-avions léger d'escadre qui permette d'assurer une forte protection aérienne de chasse à une force d'intervention française, s'inscrivant elle-même dans une force interalliée². Durant l'année 1953, pour répondre à une demande du 18 février de la même année, plusieurs études furent faites et l'ingénieur général du génie maritime Schennberg, chef du Service Technique des Constructions et Armes Navales, présenta plusieurs versions du porte-avions et un avant-projet dénommé *PAX*, puis une version blindée et protégée³. Le Service Technique des Constructions et Armes Navales présenta, ensuite, une variante protégée dénommée *PAX'-P* sur laquelle le pont d'envol était blindé à 50 mm, avec un caisson blindé, clos et continu à angles ronds de 30 à 60 mm d'épaisseur, en plus. Le contre-amiral Denis de Bourgoing qui était rapporteur devant le Conseil supérieur de la Marine du projet de porte-avions était favorable à la protection, même s'il fallait lui sacrifier la vitesse. En juin 1953, le Service Technique des Constructions et Armes Navales présenta encore une autre version protégée, *PAX-P2*, qui avait une cuirasse latérale de 80 à 100 mm reliée par un blindage horizontal de 30 mm⁴ et disposait d'un caisson protégé, avec un déplacement de 24 000 t. Celle dernière variante fut privilégiée par les amiraux Lambert, Nomy, Deramond et Mariani. Les études furent poussées et le plan de forme et les essais furent effectués au bassin de carène⁵.

Le programme du *PA-54* fut ainsi celui d'un porte-avions léger d'escadre, destiné à assurer une forte protection aérienne de chasse à une force d'intervention française pouvant s'inscrire dans une force interalliée. Il s'agit donc du *Clemenceau* qui fut inscrit au titre de la tranche navale 1954, dont les crédits furent votés sans grande difficulté et qui fut mis sur cale en novembre 1954. Le *Foch* fut mis sur cale en février 1957 et reçut des appareils propulsifs construits par les chantiers de l'Atlantique Penhoët-Loire. Il s'agissait de turbines à engrenages

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 12 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la composition des prochaines tranches navales (en particulier en sous-marins).

² Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p274.

³ Philippe Quérel, « Les porte-avions Clemenceau et Foch et leur aéronautique », *Armement et Ve République. Fin des années 1950–fin des années 1960*. Maurice Vaisse (dir.), Paris, 2002, CNRS éditions, p224-225.

⁴ Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p277.

⁵ Philippe Quérel, « Les porte-avions Clemenceau et Foch et leur aéronautique », *Armement et Ve République. Fin des années 1950–fin des années 1960*. Maurice Vaisse (dir.), Paris, 2002, CNRS éditions, p226.

Parsons, alimentées en vapeur par six chaudières timbrées. Les deux navires marchaient à 32 nœuds. Ces bâtiments étaient équipés d'un sonar SQS, de deux radars DRBV-20 de veille aérienne (grandes et moyennes distances), de deux DRVI-10 d'altimétrique, d'un DRBV-50 de navigation et d'un CCA d'appontage protégé. L'artillerie était composée de huit pièces de 100 mm automatiques en tourelle simple et il disposait d'un système de gestion des données tactiques SENIT-1 (Système d'exploitation navale des informations tactiques). En outre, pour les tranches navales de 1954 et 1955, la Marine a obtenu des crédits permettant la construction de deux porte-avions, mais il en fallait un troisième qui devait déplacer 30 000 t et qu'il fallait mettre en chantier en 1958¹. Il fut dénommé *PA-58*².

Les indispensables escorteurs ne furent pas oubliés. Le 11 décembre 1952 et le 31 janvier 1953, l'état-major général de la Marine posa le principe d'un escorteur conçu pour la lutte anti-sous-marine³. La construction des *E-50* fut commencée en octobre 1951⁴. La construction du *De Grasse* reprit en janvier 1951 et le navire fut mis à l'eau en juin 1954, avant d'entrer en service le 3 septembre 1956, avec le statut de croiseur antiaérien comprenant 16 pièces de 127 mm antiaérien et 20 pièces de 57 mm antiaérien. Il devait prendre place au sein d'une *task force*, devenant le premier navire français conçu avec une protection contre les retombées radioactives.

Le premier avant-projet avait été établi par le Service Technique des Constructions et Armes Navales à la demande de l'état-major général en 1949. Un avant-projet avait été examiné par le Conseil supérieur de la Marine, le 11 octobre 1950. En septembre 1951, une nouvelle étude avait été demandée au Service Technique et deux variantes furent envisagées : l'une avec une artillerie de 152, de 76 et de 40 mm et l'autre avec des pièces de 127 et deux de 57 mm. Trois projets ont été proposés. Les projets A et B devaient déplacer 8300 et 8900 tW. Lors de la séance du Conseil supérieur de la Marine du 15 juillet 1952, tous les amiraux ont été partisans de ce croiseur, sauf l'amiral Pothuau qui en dénonçait « la faiblesse de la protection ». Ce navire devait être totalement protégé contre les retombées radioactives avec la totale absence de hublots. Lors de cette même séance, le Conseil supérieur de la Marine étudia un avant-projet de croiseurs antiaériens, protégés pour remplacer les croiseurs de la classe *Montcalm*⁵.

¹ *Id.*, p227.

² *Id.*, p228.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. [Secret – Confidentiel] Notice sommaire sur l'escorteur ASM rapide, ou bâtiments d'escorte ASM de porte-avions. 20 octobre 1955.

⁴ Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p115.

⁵ *Id.*, p283-284.

Le 15 juillet 1953, le Conseil supérieur de la Marine étudia l'esquisse de l'avant-projet d'avis-escorteur. Gavini remarqua que la France manquait d'une flotte spécifiquement destinée aux missions de l'Union française. Il y avait une certaine division au sein du Conseil supérieur de la Marine entre ceux qui acceptaient un bâtiment bivalent et les autres, notamment Ortoli et Deramond, qui estimaient qu'il fallait des bâtiments spécifiques pour les opérations en Union française. L'avis-escorteur d'Union française était estimé à 8 millions de francs. L'avis qui avait été formulé par le Conseil supérieur de la Marine décrivait un navire dépassant les 1000 t et filant au maximum de 25 nœuds, avec un rayon d'action souhaitée à 4500 miles à 15 nœuds¹.

Le 24 avril 1954, le cabinet militaire du ministre prescrivait l'étude d'un avant-projet d'avis-escorteur susceptible, en plus du rôle de bâtiments de convois et d'escorte, de transporter et appuyer un commando en un point quelconque de l'Union française et d'assurer un rôle de représentation². Le navire d'escorte *E-54* s'inscrivait dans l'effort de standardisation des armements de l'OTAN, dont fut chargé son Bureau de standardisation. Donc, en 1953, l'état-major de la Marine entreprit l'étude d'un bâtiment conforme aux exigences de l'OTAN. Il fusionna les caractéristiques militaires principales des *E-52* aux qualités nécessaires à un avis-colonial³. Finalement, le 15 juillet 1954, le secrétaire d'État de la Marine, Monteil, indiqua au Conseil supérieur de la Marine qu'une décision conforme à l'avis de l'état-major général avait été prise et, donc, abandonna le projet du *E-54* en vue d'une aide américaine qui reviendrait moins cher⁴.

L'avis-escorteur d'Union française fut, donc, l'aboutissement d'une série d'études qui avaient été menées depuis 1950. L'amiral Lambert, chef d'état-major général de la Marine, demanda en septembre 1950 au Service Technique des Constructions et Armes Navales l'étude d'un patrouilleur d'escorte de 600 tW. Le programme qui en était sorti fut approuvé par le Conseil supérieur de la Marine, le 11 octobre 1950. La principale mission de ce navire était la patrouille anti-sous-marine au large des grands ports et l'escorte des convois côtiers ou transméditerranéens. Une série de conférences arriva au concept d'un navire à double vocation : escorteur océanique de convois en temps de guerre et avis-escorteur d'Union française en temps de paix⁵.

¹ *Id.*, p268.

² *Id.*, p269.

³ *Id.*, p257.

⁴ *Id.*, p262.

⁵ *Id.*, p263-264.

Au début des années 1950, les sous-marins furent délaissés par le Conseil Supérieur de la Marine. En effet, l'aide américaine ne prévoyait pas de financement pour eux et le conseil militaire de l'Atlantique, le 26 novembre 1950, considérait que la marine française devait jouer un rôle d'escorte, donc ne prévoyait que 5 sous-marins pour « l'effort de guerre de l'OTAN ». Par conséquent, assez logiquement, les tranches navales de 1951 et 1952 ne comprenaient aucun sous-marin. Il fallut attendre celles de 1952 et 1953 pour voir apparaître une série de quatre sous-marins de chasse, spécialement conçus pour la lutte anti-sous-marine¹.

Le concept du sous-marin chasseur de sous-marins fut énoncé la première fois devant le Conseil supérieur de la Marine par l'amiral Auboyneau, sous-marinier, le 5 mai 1949. Il fallut attendre 1951 pour voir son programme finalement fixé. Le premier avant-projet fut présenté au Comité Technique, le 15 mai 1952. Dans son rapport de présentation de l'avant-projet du sous-marin chasseur, le contre-amiral Rosset, président du Comité Technique, expliqua que la mission de ce sous-marin était de détruire les submersibles ennemis à la sortie de leur base et sur leur zone de passage obligatoire. Les deux ingénieurs du génie maritime qui furent chargés de l'installation et des essais de ces moteurs diesels-électriques étaient Schenneberg, chef du STCAN et Lambotin, directeur central des constructions et armes navales². Le contre-amiral Le Hagre, commandant du groupe ASM, était défavorable à ce bâtiment car il considérait que ce n'était qu'un moyen de plus pour la lutte ASM. Pour lui, des sous-marins classiques étaient suffisants avec un tonnage de 600 à 700 t de déplacement en surface³.

A partir de 1951, la Marine commença les études du sous-marin de chasse amélioré, de la classe *Daphné*. En 1951, l'état-major général demanda au Service Technique des Constructions Navales d'étudier un sous-marin dont les performances surclasseraient celles des *Aréthuse* et des *Narval*. Les motifs du projet furent exposés en détail dans une note d'information du 16 septembre 1952, émanant de l'état-major général⁴. L'avant-projet fut examiné par le Conseil supérieur de la Marine, le 15 juillet 1954. Il fut armé avec des torpilles TLK3 (torpilles Louis Kahn, modèle 3). Le projet final, signé par l'ingénieur en chef Gemp, fut transmis à l'état-major, le 21 juin 1955, et trois de ses submersibles furent inscrits au budget 1955⁵.

¹ *Id.*, p247-248.

² *Id.*, p249.

³ *Id.*, p252.

⁴ *Id.*, p254.

⁵ *Id.*, p256-257.

Ces trois années, de 1952 à 1955, furent la vraie période de relance des constructions navales. Depuis la Libération jusqu'en 1952, le Conseil Supérieur de la Marine menait des réflexions stratégiques, mais elles étaient entravées par deux obstacles : d'abord le manque d'argent et ensuite un certain flou géopolitique mondial. En janvier 1953, les Américains savaient pertinemment que, tant que durerait la guerre d'Indochine, la Marine française ne pourrait pas arriver aux exigences de la Conférence de Lisbonne, sans leur aide¹. Ceci était parfaitement vrai et c'est d'ailleurs ce qui se produisit, mais au moins, dans ce petit laps de temps, de 1952 à 1955, la Marine avait eu des objectifs stratégiques clairs. Le gouvernement était parfaitement conscient de cette temporalité et c'est pour cela que l'année 1955 fut si importante pour la définition des grandes missions stratégiques de la marine.

f. La difficile exécution des programmes navals : 1955-1958

Par l'instruction secrète du 30 septembre 1955, le ministre de la Défense nationale et des forces armées Pierre Billotte donna le cap pour 1957-1958. Il hiérarchisa les missions et les priorités : d'abord la présence française et la participation au maintien de l'ordre dans l'Union Française, ensuite la protection des communications maritimes françaises et enfin les missions dans le cadre de l'OTAN. Il donna à la marine la mission « comme pour les autres Armes » d'être « capable de véhiculer l'arme atomique ». Mais bien conscient que les échéances pour disposer d'une arme atomique étaient encore assez lointaines, il demanda quand même d'étudier, sur les prochaines tranches, « l'adaptation éventuelle à ce mode d'action »². Le 22 novembre 1955, Pierre Billotte déclara au Conseil Supérieur de la marine : « tout le monde est d'accord pour estimer que dans trois ou quatre ans nous vivrons une période très dangereuse au point de vue possibilité de guerre car on arrivera à une sorte de parité entre les Soviétiques et les Américains. Il est donc indispensable qu'à cette époque nous soyons forts »³.

Ces ambitions des chefs politiques peuvent sembler étranges car, en même temps, c'est en 1955 que le statut naval fut réduit à 360 000 t⁴. C'était l'état-major général de la Marine qui avait choisi comme objectif pour la Marine, en 1963-1964, d'être dotée de 300 000 t de

¹ CIA Library. Central Intelligence Agency. National Intelligence Estimate. Top Secret. *France's probable future role in the western security system*. 23 January 1953, p7.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 12 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la composition des prochaines tranches navales (en particulier en sous-marins). Annexe N°4. Instruction personnelle et secrète du 30 septembre 1955. Du ministre de la Défense nationale et des forces armées sur l'organisation des forces armées (1957-1958).

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Procès-verbal très secret du 20 janvier 1956 établi par le secrétaire du conseil supérieur de la Marine, le capitaine de vaisseau Beret (secrétariat permanent du conseil supérieur de la Marine), sur la séance du conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955.

⁴ *Ibid.*, Intervention du vice-amiral Auboyneau.

bâtiments de combat, de 13 000 t de navires amphibies et de 47 000 t de navires auxiliaires, tous appartenant aux nouveaux programmes. Le corps de bataille de 1963 devait comporter 3 porte-avions de 22 000 t type *Clemenceau*, 4 croiseurs dont 2 lanceurs d'engins qu'il faudra mettre en chantier en 1959, 19 escorteurs d'escadre et 2 ravitailleurs d'escadre¹. Cette réduction du tonnage, prévue, obligea le Conseil Supérieur à réorganiser ses tranches navales.

L'amiral Lemonnier pensait que le futur appartiendrait au porte-avions et aux sous-marins lanceurs d'engins, en réduisant, à l'image des Britanniques, les crédits pour les coûteux sous-marins conventionnels. Le rôle des porte-avions français serait très important en Méditerranée, mais il porterait plus sur la défense contre les forces aériennes ennemies que dans un rôle ASM². Cependant, le Conseil supérieur devait composer ses tranches dans les limites budgétaires de l'année. Ainsi, il décida en 1955 « d'étudier simultanément plusieurs tranches navales et de les présenter simultanément au vote du Parlement », dont celle de 1957 qui prévoyait 30 000 t, et de lui adjoindre une tranche 1957 bis de 8000 t pour « compléter la suppression du ravitailleur d'escadre primitivement prévue à la tranche 1956 ». Pour la tranche 1957, il voulut un navire-école porte-hélicoptères, un escorteur d'escadre, deux avisos Union Française, trois sous-marins de 2^{ème} classe et trois sous-marins de poche. Le porte-avions ne devait être inscrit que dans la tranche 1958, avec trois sous-marins de 2^{ème} classe. En revanche, le Conseil supérieur de la Marine n'a pas pu réaliser l'unanimité sur l'opportunité d'accroître le rythme annuel de construction des sous-marins et sur les priorités relatives à accorder à la construction de patrouilleurs, de bâtiments amphibies et du ravitailleur d'escadre qu'il fallait faire figurer dans les tranches 1957, 1957 bis et 1958³.

La faiblesse des crédits rendait le Conseil Supérieur extrêmement divisé sur certains points. Lorsque le ministre Pierre Billotte demanda à chacun de lui donner son ordre d'urgence, pas un de ses membres n'avait la même priorité que ses collègues. Si pour le vice-amiral Auboyneau et l'amiral Nomy l'avis type Union Française était une « une hérésie » imposée par le Parlement, le vice-amiral Barjot en était partisan à cause de son grand rayon d'action. Auboyneau et Barjot s'entendirent, tout de même, pour repousser la construction du ravitailleur d'escadre et pour la synchroniser avec celle du porte-avions. Le vice-amiral Jourdan affirma

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 12 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la composition des prochaines tranches navales (en particulier en sous-marins). Annexe N°1.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Avis du conseil supérieur de la Marine du 22 novembre 1955. Avis secret de l'amiral Lemonnier sur le remplacement de la *Jeanne-d'Arc*.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Avis du conseil supérieur de la Marine du 22 novembre 1955. Avis du conseil supérieur de la Marine sur la composition des prochaines tranches navales.

que l'on avait beaucoup négligé les navires de servitude qui étaient indispensables dans les ports et il critiqua les LST au profit des LSD qu'il fallait maintenir. D'après lui, la situation des sous-marins était « tragique ». Le vice-amiral Mariani affirma que l'urgence était celle des bâtiments amphibies et le vice-amiral d'escadre Lambert pensait que l'urgence était de construire des dragueurs « qui sont en train de pourrir ». Barjot pensait que les patrouilleurs de 350 t étaient trop petits « et de peu d'intérêt » par rapport aux sous-marins qui étaient la priorité. Comme lui, le vice-amiral d'escadre Ortolí optait pour les sous-marins au détriment des LST et s'opposa aux vice-amiraux Mariani et Lambert. Le premier voulait donner la priorité aux escorteurs pour sécuriser les convois et le second pensait avoir besoin de plus de patrouilleurs. Face à ces avis très partagés, le ministre Billotte affirma que, pour le moins, la prochaine tranche 1957 compterait un porte-hélicoptères, un *killer*, des avisos d'Union Française et un minimum de trois sous-marins. Les questions restant suspendues étaient renvoyées à une discussion ultérieure¹.

En 1955, le chef d'état-major général, l'amiral Nomy, était un partisan zélé de l'escorteur *killer* car il pensait que la lutte ASM se développerait grâce à sa collaboration avec les hélicoptères et grâce aux bombes nucléaires tactiques². A la même date, le commandant de l'escadre, le vice-amiral Barjot, réclamait plus de sous-marins pour sortir de la dépendance des Britanniques qui prêtaient des sous-marins fatigués à la France et qui avaient pris le commandement supérieur des sous-marins alliés dans tous les théâtres d'opérations et en profiteraient pour utiliser les sous-marins français et économiser les leurs pour des opérations d'influence en Norvège, en Grèce et en Yougoslavie. Ainsi il demandait une flotte sous-marine de 40 unités pour 1965³.

Finalement, la tranche de 1956 qui fut présentée comprenait un escorteur *killer* de 2000 t, 6 escorteurs UF de 10 500 t, 6 patrouilleurs de 1950 t, un sous-marin de poche de 25 t, 3 sous-marins de 2^{ème} classe de 2250 t, un LST de 1800 t, 3 pétroliers caboteurs de 3000 t et un

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Procès-verbal très secret du 20 janvier 1956 établi par le secrétaire du conseil supérieur de la Marine, le capitaine de vaisseau Beret (secrétariat permanent du conseil supérieur de la Marine), sur la séance du conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955. Déterminer la priorité pour un quatrième sous-marin ; les patrouilleurs ; les bâtiments amphibies ; ou un ravitailleur d'escadre.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 9 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de l'avant-projet d'escorteur type *Killer*.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Aide-mémoire secret du 5 novembre 1955, du commandant de l'escadre, le vice-amiral Barjot pour la réunion du conseil supérieur de la Marine du 25 novembre 1955, à propos du Programme naval de sous-marins. Annexe III.

ravitailleur d'escadre de 8000 t, soit un total de 29 525 t¹. Celle qui fut votée fut moindre avec seulement 18 905 t, dont un escorteur *killer*, *La Galissonnière*, 6 avisos d'Union française, 3 sous-marins et des petits bâtiments divers². Le chef d'état-major général, l'amiral Nomy, affirma qu'il fallait maintenir impérativement 30 000 t annuelles si l'on voulait arriver au minimum de 360 000 t. Pour lui, « il ne peut être question de revenir sur cette cadence annuelle ». C'est pour cela qu'il jugea absolument nécessaire de rattraper la tranche 1956 qui avait « été amputée arbitrairement de 8000 t », en ajoutant sur la tranche 1957 le ravitailleur d'escadre pour la porter à 38 000 t³. Mais sa recommandation ne pouvait rien changer aux possibilités financières de l'Etat. La tranche 1957 ne fut même pas maintenue à son niveau puisque, révisée, elle ne comptait plus que 18 400 t, avec un croiseur porte-hélicoptères de 10 000 t, 2 avisos UF et 3 sous-marins⁴. Les alliés américains, toujours attentifs à l'état des forces de la France étaient bien conscients de cela. En août 1957, ils étaient convaincus que la flotte française disposait encore de trop de navires obsolètes. Malgré la bonne nouvelle des deux porte-avions qui devraient être disponibles fin 1959, ils jugeaient les finances trop réduites pour espérer une augmentation significative et régulière du tonnage⁵.

Néanmoins, le Parlement vota la tranche 1957, représentant un tonnage respectable de 27 700 t, avec le porte-avions *Clemenceau*, 2 escorteurs rapides et 4 sous-marins⁶. Ce porte-avions fut programmé car le prêt d'un troisième porte-avions américain fut bloqué par le Congrès⁷. À l'issue de la réunion du Conseil Supérieur de la Marine du 30 juillet 1957, le ministre Frank Arnal approuva l'avant-projet de porte-avions PA-58, sauf pour l'armement. Le navire devait pouvoir diriger la lutte antiaérienne, en disposant de moyens de lutte ASM grâce à des engins du genre Malafon. À l'issue de la réunion du 6 mai 1958, le Conseil Supérieur de la Marine confirma la priorité du porte-avions dans la tranche navale 1959. En juin 1958, son déplacement prévu était de 35 000 t et son coût de réalisation devait être supérieur de 50 % à

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 12 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la composition des prochaines tranches navales (en particulier en sous-marins).

² J.O.R.F/Débats du 14 mars 1958. Séance du 13 mars 1958 du Conseil de la République. Intervention du rapporteur de la commission des finances, Antoine Courrière.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 12 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la composition des prochaines tranches navales (en particulier en sous-marins).

⁴ J.O.R.F/Débats du 14 mars 1958. Séance du 13 mars 1958 du Conseil de la République. Intervention du rapporteur de la commission des finances, Antoine Courrière.

⁵ CIA Library. Central Intelligence Agency. National Intelligence Estimate N° 22-57. Secret. *The outlook for France*. Appendix. 13 August 1957.

⁶ J.O.R.F/Débats du 14 mars 1958. Séance du 13 mars 1958 du Conseil de la République. Intervention du rapporteur de la commission des finances, Antoine Courrière.

⁷ Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010/2 (n° 238), p126.

celui du *Clemenceau*. Cependant, en 1957, le ministre de la Défense nationale, André Morice, refusa d'inscrire le *PA-58* au budget de 1958¹. En cette année, la Marine pouvait armer quatre porte-avions : le *Dixmude* qui servait de transport d'aviation et dont la valeur militaire était nulle, l'*Arromanches* qui avait un pont oblique, et la Marine avait reçu, dans le cadre des programmes d'aide mutuelle, deux porte-avions légers américains, datant de la guerre, le *Bois-Belleau* et le *Lafayette*².

Dans la réunion du 7 novembre 1958, le Conseil Supérieur de la Marine avait reconnu l'opportunité d'inscrire, dans les tranches suivantes, quatre bâtiments de soutien logistique, chargé chacun d'une spécialité : électronique, amphibie, dragage et sous-marins³. Tout ceci était en plus car la récente expérience des opérations de Suez de 1956 montra, selon l'amiral Barjot, qu'il fallait toujours disposer d'une force d'intervention prête, synchronisant les opérations aéroportées et amphibies⁴.

La marine soviétique accrut formidablement son effort de construction pour devenir la deuxième marine, en termes de tonnage au monde, en 1958. L'URSS avait une flotte de 700 puissants sous-marins dont la plus large part croisait en permanence dans l'Atlantique pour bloquer les lignes de ravitaillement et de renfort maritimes depuis l'Amérique du Nord vers l'Europe⁵. La Marine avait, aussi, un rôle à jouer dans les guerres coloniales subversives. Selon Trinquier, théoricien influent de la guerre révolutionnaire, elle devait assurer l'étanchéité de la côte et empêcher le ravitaillement des combattants ennemis par la mer⁶. A sa suite, Charles Lacheroy⁷ et Jacques Hogard⁸ vinrent compléter sa pensée sur ces sujets. En Indochine et en Algérie, la Marine appliqua en partie ses théories. En Asie, elle fut surtout le soutien logistique du corps expéditionnaire et elle surveillait le littoral pour interdire au Viêt Minh l'utilisation des liaisons maritimes, en particulier pour se ravitailler en Chine ou en Thaïlande⁹ grâce à sa

¹ Philippe Quérel, « Les porte-avions Clemenceau et Foch et leur aéronautique », *Armement et Ve République. Fin des années 1950–fin des années 1960*, Maurice Vaisse (dir.). Paris, 2002, CNRS éditions, p229.

² *Id.*, p224.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Rapport secret du 8 avril 1960 de l'état-major général de la Marine pour le conseil supérieur de la Marine à propos du projet de bâtiment de soutien logistique, version sous-marins.

⁴ Amiral Pierre Barjot, « Réflexions sur les opérations de Suez 1956 », *Revue de Défense nationale*, p1913-1914.

⁵ Neville Brown, « L'Atlantique et la défense par missiles balistiques », *Noroi*. N°180, 1998. *L'Atlantique et les géographes*, p733.

⁶ Roger Trinquier, *La guerre moderne*. Paris, 1961, La table ronde, p86-87.

⁷ Charles Lacheroy, « Scénario-type de guerre révolutionnaire », *Revue des Forces Terrestres*, n°6, Octobre 1956.

⁸ Jacques Hogard, « Stratégie et tactique dans la guerre révolutionnaire », *Revue Militaire d'Information*, n°295, Juin 1958.

Jacques Hogard, « Stratégie et tactique du communisme », *Revue des Forces Terrestres*, n°18, Octobre 1959.

⁹ Philippe Vial et Patrick Boureille, *op. cit.*, p86.

flotte de jonques¹. Elle mit aussi en place des flottilles fluviales pour l'assaut, en coopération avec l'armée de terre².

En Algérie, la Marine a mis en place la « Surmar », agissant en lien étroit avec les services de renseignement nationaux (SDECE) et étrangers (Mossad notamment)³. La « Surmar Algérie » était le dispositif de surveillance et de blocus de la côte algérienne pour couper les insurgés avec des soutiens extérieurs dont ils recevaient les armes et les munitions. La « Surmar » se faisait aussi bien dans les eaux territoriales françaises qu'internationales⁴. Pour cela, on utilisait des vedettes de surveillance côtières pour lesquelles la Marine lança un programme spécial pour en construire en 1956. 11 ont été construites spécialement pour l'Algérie : VC1 et VC2 l'ont été par les chantiers allemands Lürsen. VC3 à VC10 ont été construits par les Chantiers Mécaniques de Normandie et les derniers VC11 et VC12 l'ont été dans les chantiers de l'Esterel⁵. La surveillance au large était confiée à des navires plus grands, c'est-à-dire des escorteurs côtiers de confection américaine⁶. En 1956 et 1957, la Surmar était assurée par 27 bateaux au total⁷. Entre 1956 et 1962, ses interceptions permirent de récupérer l'équivalent de l'armement de l'organisation rebelle en 1958, année où elle a été la mieux équipée⁸. La meilleure prise a été celle du cargo *Slovenija*, le 22 janvier 1958, qui transportait 148 t d'armes et de munitions pour le FLN⁹.

Au-delà de la surveillance des côtes, la marine a également entrepris en Algérie des opérations de bombardements d'objectifs et de débarquement¹⁰. Elle a servi de concert avec la marine marchande à transporter une partie du matériel des deux autres armées, que cela fût entre la France et l'Algérie ou sur la côte nord-africaine même¹¹. L'aviation embarquée ne fut utilisée en Algérie qu'après le désengagement de ses unités restées en Indochine, c'est-à-dire au printemps 1956. Elle permettait la surveillance aérienne (autant maritime que terrestre) et l'appui feu¹². Elle comptait, entre autres, l'*Arromanches*, le *Bois-Belleau* et le *Lafayette*, tous

¹ Contre-amiral Bernard Estival, *La Marine française dans la guerre d'Algérie*. 2012, Editions Marines, Paris, p11.

² Philippe Vial et Patrick Boureille, *op. cit.*, p88.

³ *Id.*, p94.

⁴ Contre-amiral Bernard Estival, *op. cit.*, p17.

⁵ *Id.*, p29.

⁶ *Id.*, p31.

⁷ *Id.*, p33.

⁸ Philippe Vial et Patrick Boureille, *op. cit.*, p93.

⁹ *Id.*, p94.

¹⁰ Contre-amiral Bernard Estival, *op. cit.*, p49.

¹¹ *Id.*, p63.

¹² *Id.*, p289.

des navires prêtés par les alliés pour lancer les avions Corsair¹. Effectivement, ces aides étaient principalement nées pour aider la France dans sa guerre en Indochine², dans le sillage de l'assistance économique du plan Marshall³. Elles finirent par représenter jusqu'à la moitié des constructions neuves, en 1958⁴.

g. *Les constructions navales sous la V^e République*

Même De Gaulle était très partisan du pacte de l'Atlantique de 1949 à 1952⁵. Cependant, les relations entre la France et les États-Unis se ternirent avec les pressions américaines lors de l'affaire de la Communauté européenne de défense et l'affaire de Suez. En revenant au pouvoir en 1958, De Gaulle exprima cette volonté de ne plus être soumis militairement par le principe de commandement intégré qui n'était pas inscrit dans le traité⁶. Les Américains crispèrent encore plus les relations en refusant l'aide au programme nucléaire français (et ils obligèrent les Britanniques à en faire de même en février 1955,⁷ en vertu des accords de Québec de 1943 et de la loi Mac-Mahon de 1946⁸) et en adoptant le principe de riposte graduée⁹. Le secrétaire de la Défense américain Robert McNamara tenta même de dissuader Messmer de poursuivre le programme nucléaire français en lui faisant croire qu'il fallait multiplier l'effort financier par plus de trois¹⁰.

Pour De Gaulle, il fallait immédiatement utiliser une riposte nucléaire pour éviter l'invasion de la France¹¹. En 1959, le gouvernement décida le retrait de la flotte française de Méditerranée du commandement intégré de l'OTAN¹². De plus, si De Gaulle n'était pas contre le principe de la solidarité militaire occidentale, il souhaitait qu'on reconnaisse, dans ce cadre-

¹ *Id.*, p290.

² Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1er juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p1.

³ Grâce au Programme de rétablissement européen, la France reçut 2,5 milliards de dollars en don et 225 millions en prêts.

⁴ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p334.

⁵ Maurice Vaïsse, « Le général de Gaulle et la défense de l'Europe, 1947-1958 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°29, 1992. Faire et refaire les armées - Penser et repenser les défenses, p5.

⁶ Anne-Henry de Russé, « La France dans l'OTAN : La culture militaire française et l'identité stratégique en question ». *Focus stratégique* n°22. Juin 2010. Ifri. Laboratoire de Recherche sur la Défense, p8.

⁷ Georges-Henri Soutou, « Les accords de 1957 et 1958 : vers une communauté stratégique nucléaire entre la France, l'Allemagne et l'Italie ? », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°31, 1993. Penser et repenser les défenses (suite), p12.

⁸ Dominique Mongin, « Aux origines du programme atomique militaire français », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*. 1993, N. 31. *Penser et repenser les défenses (suite)*, p14.

⁹ Maurice Vaïsse, « La France et l'OTAN : une histoire », *Politique étrangère* 2009/4 (Hiver), p862.

¹⁰ Pierre Messmer, *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p309.

¹¹ Maurice Vaïsse, « Le général de Gaulle et la défense de l'Europe, 1947-1958 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°29, 1992. Faire et refaire les armées - Penser et repenser les défenses, p6.

¹² Maurice Vaïsse, « La France et l'OTAN : une histoire », *Politique étrangère*, 2009/4 (Hiver), p864.

là, une place prépondérante à la France sur le théâtre européen. Bien évidemment, il ne put l'obtenir. Ne suivant donc que ces conceptions internationales, qui relevaient d'un réalisme et d'un pragmatisme tout bismarckien, il se lança davantage dans son objectif d'indépendance nationale dans un monde qu'il souhaitait, plus multipolaire¹.

Il en découlait, donc, que l'objectif de Charles de Gaulle et de ses ministres était alors, plus que jamais, d'avoir deux flottes, une de manœuvre et d'intervention dans l'ancien Empire colonial, gardé sous influence, et l'autre pour les frappes stratégiques contre l'URSS². La recherche du développement de l'armement nucléaire était générale. De longue date, le général de Gaulle considérait que l'armée nouvelle de la France devait se reposer sur les meilleurs progrès de la science et de la technologie³ qui servirait la supériorité d'une élite militaire sur la masse⁴. Cette façon de voir, qui était très inscrite dans sa pensée militaire et qui explique qu'il l'ait poursuivie avec volonté, y compris dans la Marine, lui venait de son analyse de l'histoire militaire. D'après lui, dans la guerre de la modernité industrielle, « le moral n'est qu'une conséquence de la valeur de l'outillage »,⁵ ce qui avait pour conséquence de faire de la bombe, cette arme hyper technologique⁶, sa priorité.

L'unité de vue, étant primordiale dans une tâche aussi élevée, il réussit à insuffler cet esprit à ceux qui étaient concernés au premier chef. Evidemment, le premier ministre Michel Debré était sur sa ligne⁷, tout comme son indéboulonnable ministre des affaires étrangères Maurice Couve de Murville⁸ et, surtout, Pierre Messmer qui déclarait « aimer » beaucoup la bombe de Hiroshima car, dit-il, elle lui avait sauvé la vie, en évitant qu'il se fasse parachuter dans le Pacifique⁹. Ce dernier qui montra qu'il était l'homme de la situation en imposant l'arme nouvelle dans le Conseil Supérieur de la Marine et aux officiers de l'infanterie¹⁰ était vraiment à tous points identiques à De Gaulle. Adversaire de l'OTAN¹¹, il refusait toute défense

¹ Maurice Vaïsse. La puissance ou l'influence ? La France dans le monde depuis 1958, p?

² Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*, Perrin, Paris, 2002, p 329-330.

³ Charles de Gaulle, *Mémoires. Mémoires d'espoir. Le renouveau 1958-1962*. 1970, Plon, Paris, p23.

⁴ Charles de Gaulle, *Vers l'armée de métier*. 1934, Berger-Levrault, Paris.

⁵ Charles de Gaulle, *La France et son armée*. 1938, Plon, Paris, p287.

⁶ Charles de Gaulle, « Comment faire une armée de métiers », *Revue hebdomadaire*. 1^{er} juin 1935.

⁷ Michel Debré, *Le gaullisme*. 1978, Plon, Paris, p36.

⁸ Maurice Couve de Murville. *Une politique étrangère. 1958-1969*. 1971, Plon, Paris, p15.

⁹ *De Gaulle en direct par Pierre Messmer. Une séance de l'Académie des sciences morales et politiques*. Communication de Monsieur le chancelier de l'Institut de France, Pierre Messmer (1916-2007), présentée en séance publique devant l'Académie des sciences morales et politiques, le lundi 20 octobre 2003.

¹⁰ Interview de Pierre Messmer Chancelier honoraire de l'Institut, de l'Académie française et de l'Académie des sciences morales et politiques par Frédéric Mitterrand au Palais de l'Institut de France pour l'émission « Conversations privées » de la chaîne TV5 Monde, diffusée le 25 août 2005.

¹¹ Pierre Messmer, *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p429.

européenne intégrée¹ et considérait qu'il fallait une force de frappe contre l'URSS et une flotte capable d'intervenir « tous azimuts »², et particulièrement contre d'ex-colonies africaines peu dociles³.

Ainsi, dans l'exposé des motifs de la loi de programmation militaire de l'année 1960, le premier ministre Michel Debré expliqua que ce texte allait permettre d'atteindre trois buts : l'achèvement de la mission de pacification de l'Algérie, « la constitution d'une force stratégique dotée d'un armement nucléaire » et le renouvellement et la modernisation des matériels et équipements des trois armées⁴. Si les opinions des membres du Conseil Supérieur de la marine étaient plus homogènes quant à la construction d'un SNLE, elles divergeaient sur les difficiles modalités de construction. Cependant, il trouva un accord interne grâce à l'autorité du ministre Messmer qui leur affirma :

« le gouvernement est absolument décidé à constituer une force de frappe d'engins à tête nucléaire. Il n'y a pas à débattre sur ce point : c'est une décision qui est prise et c'est une décision qui devra être réalisée dans les meilleurs délais et aussi dans les meilleures conditions d'efficacité. Dans cette force de frappe, il est certain que les sous-marins atomiques porteurs d'engins, et par conséquent la Marine nationale, doivent avoir une place de choix »⁵.

Rejetant la tiédeur de l'amiral Ortoli et les opinions comme celle de l'amiral Rosset qui avait proposé d'abandonner la coque du *Q244* pour accélérer les travaux du vrai SNLE⁶, le Conseil Supérieur estima que l'emploi du sous-marin expérimental accélérerait de plusieurs années la durée de la mise au point des engins balistiques, des tubes de lancement et des installations du sous-marin nucléaire lanceur d'engins⁷. Tout était mis en œuvre par le gouvernement pour que la dissuasion nucléaire voulue par De Gaulle bénéficie dispose de sa composante sous-marine.

¹ *Id.*, p431.

² *Id.*, p429.

³ *Id.*, p242.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 13.

⁵ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Compte-rendu secret de la réunion du 14 septembre 1960 du Conseil Supérieur de la Marine. Traitement de la question sur l'utilisation éventuelle de la coque du *Q244* comme plate-forme sous-marine d'essais de lancement d'engins.

⁶ *Ibid.*

⁷ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Avis du conseil supérieur de la Marine donnée lors de sa réunion du 14 septembre 1960 à propos du sous-marin expérimental lanceur d'engins à propulsion classique.

Malgré leur entrain et les ordres décisifs dont ils furent les auteurs, ce ne furent pas de Gaulle et ses hommes qui étaient à l'origine de l'implication de la Marine dans l'armement nucléaire. Cela remontait à 1945. L'intérêt des élites militaires et maritimes pour la bombe atomique était né avec les frappes contre le Japon¹, mais rares étaient les officiers qui étaient sérieusement documentés sur la faisabilité d'une arme atomique². Malgré la fondation du CEA par de Gaulle en 1945, les difficultés financières et les coûteuses guerres de décolonisation ont pendant longtemps rendu impossible le développement d'un programme nucléaire militaire³. A cette époque, la technologie atomique commençait tout juste à intéresser les marins. Castex, dans un article qu'il publia, en octobre 1945, n'évoqua pas même un seul instant une possible utilisation de la bombe atomique autrement que par voie aérienne⁴.

Les officiers de marine français furent beaucoup plus touchés par les expériences faites par l'*US Navy* dans l'atoll de Bikini, le 24 juillet 1946, pour connaître l'effet d'une telle explosion sur ses navires⁵. La marine américaine avait utilisé 77 navires qui avaient servi de « cobayes »⁶ pour mesurer le souffle, la pression, le choc, la production de vagues, la propagation électromagnétique et la sécurité radiologique et radiométrique⁷. Elle avait utilisé une bombe au plutonium du type Nagasaki, passant de l'uranium 238 au plutonium par l'intermédiaire de l'uranium 239 (U238 enrichi d'un neutron)⁸. Cette expérience fut théoriquement très fondatrice pour la Marine car elle fut suivie de près, en accord avec le CEA, par une délégation française invitée par le gouvernement américain et où l'on trouvait l'ingénieur Bertrand Goldschmidt et le capitaine de vaisseau Henri Ballande⁹. Ce dernier avait déjà commencé en février 1946 à s'intéresser à l'énergie nucléaire, principalement, pour l'armement et la propulsion des navires, et particulièrement pour les sous-marins¹⁰, et à en

¹ Patrick Boueille, « La Marine et le fait nucléaire (1945-1972) », *Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, Centre d'études supérieurs de la Marine, p15.

² *Id.*, p16.

³ Maurice Vaïsse, « Le choix atomique de la France (1945-1958) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°36, octobre-décembre 1992. Dossier : Identités d'Europe Centrale après le communisme, p21-22.

⁴ Vice-amiral Raoul Castex, « Aperçus sur la bombe atomique », *Revue de Défense nationale*. Octobre 1945.

⁵ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p267.

Colonel L M. Chassin, « Les expériences de bikini », *Revue de Défense nationale*. Août 1946, p241.

⁶ *Id.*, p242.

⁷ *Id.*, p243.

⁸ *Id.*, p246.

⁹ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juillet-août-septembre 1946, p224.

¹⁰ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p266.

mesurer les effets lors des « massacres d'Hiroshima et de Nagasaki »¹. Le rapport qu'il rédigea à la suite des explosions de Bikini était d'un prix inestimable pour la Marine².

Tout ceci restait malgré tout assez théorique car la Marine avait des préoccupations autres, avec la reconstruction de la flotte et les guerres coloniales³. Le véritable tournant eut lieu entre 1952 et 1954. L'adoption, par le Parlement, du plan quinquennal de développement de l'énergie atomique, le 3 juillet 1952, clôt la période officielle d'attentisme ouverte le 19 mars 1946. Après la divergence de la première pile atomique française (ZOE), le 15 décembre 1948, le CEA a mis en chantier deux nouvelles piles plutonigènes à uranium et eau lourde (EL 1 et 2). Tout laissait, donc, prévoir qu'à brève échéance, la France disposerait de suffisamment de matières fissiles pour procéder à un usage civil de ce combustible ou à une première expérimentation militaire. Les forces armées n'étaient pas explicitement concernées, mais lorsqu'en juillet 1954, les ingénieurs du Service technique des Constructions et armes navales s'attaquèrent au problème de la définition du prototype du premier sous-marin atomique, ils remarquèrent rapidement les éléments du programme complémentaire du premier plan quinquennal du CEA qui pouvaient intéresser la Marine : la production industrielle d'eau lourde (un milliard de Fr), le réacteur de puissance quasi-nulle au plutonium (250 millions de Fr), l'extraction de l'uranium 233 à partir du thorium (1,2 milliard de Fr) et la première tranche de l'usine de séparation des isotopes de l'uranium (3 milliards de Fr)⁴.

Les forces armées prirent l'initiative d'un rapprochement avec le CEA au tout début de l'année 1954. Une visite des quatre chefs d'états-majors généraux au fort de Châtillon, accompagnés du général Bergeron, convainc l'amiral Nomy de l'urgence de lancer, sans retard et avec l'appui du CEA, un programme de construction d'un navire de guerre à propulsion atomique. De la rencontre de l'amiral Nomy avec l'officier chargé de la direction de la pile à Châtillon, l'ingénieur mécanicien Ertaud, naquit l'idée de mettre sur pied un comité de liaison Marine-CEA d'études et de programmes, outil d'une coopération civilo-militaire inédite. L'organisation générale fut clarifiée lors de la première réunion du 6 avril 1954 : d'un côté, l'étude d'un réacteur nucléaire, adapté à un navire et fournissant le fluide échangeur de chaleur à haute température, fut confiée au CEA, de l'autre, l'étude de l'appareil évaporatoire et de l'appareil moteur ainsi que celle du navire fut laissée au Service technique des Constructions et

¹ *Id.*, p267.

² Philippe Vial et Patrick Boureille, *op. cit.*, p103.

³ Patrick Boureille, « La Marine et le fait nucléaire (1945-1972) », *Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, Centre d'études supérieures de la Marine, p17.

⁴ *Id.*, p19.

armes navales. Deux groupes techniques furent donc constitués, avec à leur tête le professeur Yvon, chef du département d'études des piles au CEA, pour le réacteur, et l'ingénieur en chef du génie maritime Roger Brard, pour la partie plus spécifiquement « Marine »¹.

Cette création fut précédée, le 27 avril 1954, de celle du groupe des bâtiments à propulsion atomique au sein du Service technique des constructions et armes navales, sous la direction de Roger Brard. La mention de la construction d'un sous-marin atomique en toute priorité figurait au premier paragraphe. L'amiral Nomy voulait en effet aller vite pour des raisons de politique extérieure : l'accroissement des stocks d'armes atomiques des deux supergrands laissait à penser que, sous trois ans, « l'emploi de l'arme atomique pourra être envisagé sur le plan tactique, visant la destruction des forces de l'adversaire »². Enfin, le 26 octobre 1954, au niveau supérieur, fut créée la Commission supérieure des applications militaires de l'énergie atomique, organisation destinée à rendre effective la coopération étroite des diverses autorités participant à l'élaboration des plans et responsables des mesures d'exécution. Dans cette même lettre de février 1954, le général Ély évoqua trois pistes d'usage classique : la bombe atomique, le moteur thermique destiné à équiper un sous-marin et les produits radioactifs utilisables dans le cadre d'une guerre radiologique³.

Lors d'une réunion du Comité des chefs d'état-major en septembre 1954, les trois chefs d'état-major des Armées françaises se prononcèrent très clairement en faveur d'un armement nucléaire national, mais intégré à l'OTAN. Le chef d'état-major général des forces des armées, le général Ely, par une note de mars 1954 pour le ministre de la Défense, René Pleven, demanda le renforcement de moyens humains et financiers du CEA et la création d'un comité militaire spécial interarmées sur ces questions⁴. Le 5 décembre 1956, un Comité des applications militaires de l'énergie atomique (CAMEA), présidé par le général Ely, assisté de Francis Perrin, fut créé au sein du CEA par un décret secret. La première séance du Comité qui, le 7 février 1957, réunit pour la première fois les responsables du CEA et les chefs militaires marqua le véritable démarrage du programme nucléaire militaire⁵. Après la crise de Suez et celle de Hongrie en 1956, était née l'idée de la nécessité d'avoir un dispositif de dissuasion nucléaire européen, au même moment que la conclusion d'un protocole entre le Ministère de la Défense et le secrétariat d'Etat aux affaires atomiques qui lança de façon définitive le CEA dans

¹ *Id.*

² *Id.*, p18.

³ *Id.*, p19.

⁴ Dominique Mongin, *op. cit.*, p15.

⁵ Maurice Vaisse, « Le choix atomique de la France (1945-1958) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°36, octobre-décembre 1992. Dossier : Identités d'Europe Centrale après le communisme, p28.

la préparation d'explosions nucléaires expérimentales¹. Suite à cela, un protocole franco-germano-italien du 25 novembre 1957 étendit la communauté de recherche et de production en matière d'armements conventionnels au nucléaire². Le 8 avril 1958, à Rome, Chaban-Delmas, Strauss et Taviani signèrent un accord pour la construction d'une usine de séparation isotopique à Pierrelatte. Le général de Gaulle fit arrêter tout cela lorsqu'il arriva au pouvoir en juin³.

Tout un chacun sait que ce furent des généraux de l'armée qui théorisèrent le principe de la dissuasion nucléaire en France : André Beaufre dans sa brillante stratégie générale⁴, Gallois, Lucien Poirier qui la porta au plus haut point d'arithmétisation⁵ et le pionnier Charles Ailleret qui débuta ses pensées dès le milieu des années 1950⁶ et qui, dès 1952, essayait de convaincre les hommes politiques à prendre l'option atomique⁷. Dans leur sillage, les officiers de Marine s'emparèrent aussi du domaine nucléaire pour l'inclure dans leur pensée stratégique. Pour le vice-amiral Barjot, il fallait une nouvelle « doctrine de la Marine » qui soit « valable à l'âge atomique, une doctrine qui intègre à la fois les données les plus récentes de la technique et les constantes géographiques de notre pays »⁸. Malgré cette ambitieuse affirmation en 1955, il n'était encore qu'à faire de simples constats. Il relevait qu'à ce moment, la Marine moderne cherchait surtout à « trouver une parade à l'attaque atomique », principalement « par la dispersion, par la mobilité, par la manœuvre ». Il rendait aussi compte de l'expérience sur le *Lafayette* qui avait dû subir une attaque atomique en 1954⁹, dans la suite de celle de Bikini, en 1946¹⁰.

Le capitaine de vaisseau Sanguinetti se fit aussi théoricien du nucléaire maritime dans les années 1960. Ce qui le différenciait, c'était qu'il écrivait alors que le programme pour les SNLE était déjà bien avancé et que, donc, il prit principalement en compte l'aspect offensif de l'arme atomique. Pour lui,

¹ Georges-Henri Soutou, « Les accords de 1957 et 1958 : vers une communauté stratégique nucléaire entre la France, l'Allemagne et l'Italie ? », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°31, 1993. Penser et repenser les défenses (suite), p1-2.

² *Id.*, p4.

³ *Id.*, p1.

⁴ André Beaufre, *Introduction à la stratégie*. 1963, Armand Colin, Paris, p106.

⁵ Hugues de L'Estoile, Lucien Poirier, Didier Lecerf, « Les implications stratégiques de l'innovation technologiques (I) », *Revue Défense Nationale*, Janvier 1968, p10-12.

⁶ Charles Ailleret, « La décision en guerre atomique », *Revue des Forces Terrestres*, n°3, Janvier 1956.

⁷ Charles Ailleret, *L'aventure atomique française. Comment naquit la force de frappe*. 1968, Grasset, Paris, p11.

⁸ Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p13.

⁹ *Id.*, p20.

¹⁰ *Id.*, p21.

« La possession de ses forces de dissuasion [...] offre au pays qui s'en est doté d'écarter de lui en temps de guerre la menace d'une atteinte armée directe à l'intégrité de son sanctuaire : le sanctuaire d'une nation englobant tout à la fois son territoire métropolitain, sa population et ses institutions. Car les armes thermonucléaires semblent devoir se neutraliser mutuellement quelque soit leur nombre, par la terreur qu'elles inspirent comme les conséquences irréparables qu'entraînerait leur emploi »¹.

Ainsi, seule la possession de bombes et de leurs vecteurs pouvaient permettre la « dissuasion » qui était « la condition nécessaire pour faire non pas une grande nation, mais une nation indépendante ». Selon lui, l'alliance avec les Etats-Unis qu'il qualifiait de « protectorat » ne protégeait la France que dans les conditions voulues par les Américains². Il était persuadé que les Etats-Unis n'engageraient jamais leur armement atomique pour défendre l'Europe car cela leur ferait courir le risque de subir des représailles atomiques sur leur propre sol. En somme, ils auraient plus à perdre en subissant une frappe stratégique qu'à gagner en protégeant les territoires de leurs vassaux ; « l'arme atomique de dissuasion est un instrument servant exclusivement la sécurité nationale, instrument qu'il est impossible de prêter à d'autres pour leur défense »³.

Finalement, les SNLE furent bien la composante la plus sûre et la plus efficace de la dissuasion car ils étaient indétectables et n'avaient à affronter aucune défense adverse⁴. Et comme, selon le théoricien Lucien Poirier, la dissuasion « se donne pour fin de détourner autrui d'agir à nos dépens en lui faisant prendre conscience que l'entreprise qu'il projette est irrationnelle »⁵, le SNLE était le plus abouti pour cela.

Il est vrai que Charles de Gaulle et ses ministres de la Défense, Guillaumat et Messmer, mirent surtout l'accent sur le développement de la force de dissuasion. Cependant, puisqu'ils étaient, aussi et malgré tout, partisans de l'Alliance atlantique, de la continuation de la guerre d'Algérie et du maintien du contrôle indirect sur les anciens pays africains de l'Empire, ils développèrent aussi les flottes de combat et d'intervention. Certes, le projet de PA-58 fut arrêté

¹ Capitaine de vaisseau Sanguinetti, *Atome et batailles sur mer*. 1965, Hachette, Paris, p17.

² *Id.*, p26.

³ *Id.*, p28.

⁴ Hervé Coutau-Bégarie, *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. 1985, Fayard, Paris, p22.

⁵ Colonel Lucien Poirier, « Dissuasion et puissance moyenne », *Revue de Défense nationale*. Mars 1972, p357.

pour laisser place au SNLE¹, mais d'autres navires conventionnels furent, eux bel et bien, continués ou conçus entre 1958 et 1961.

En 1960, le chef d'état-major général de la marine, l'amiral Henri Nomy, expliqua qu'« au début d'une guerre généralisée », chacune des deux escadrilles de sous-marins devrait opérer en Atlantique Nord et en Méditerranée « tous deux en mission A.S.M ». En Méditerranée occidentale, les sous-marins français seraient proches des bases de l'OTAN (Mers el-Kébir, Gibraltar), mais en Atlantique Nord, où il était prévu la participation des 4 *Narval* et des 6 *Daphnée*, ils seraient dispersés à cause du « danger thermo-nucléaire ». Ainsi, ces sous-marins devraient être soutenus par deux bâtiments logistiques². Pour l'amiral Bailleux, le besoin de ces navires de soutien se fit vivement ressentir lors de la campagne de Suez et lors d'exercices combinés, nationaux ou interalliés, pour délivrer des pièces de rechange et d'assurer des dépannages sur l'électronique des escorteurs, des dragueurs, des bâtiments amphibies et des sous-marins³.

L'état-major général de la Marine rajouta à ces raisons le fait que la France avait perdu un certain nombre de bases navales avec l'accession à l'indépendance des anciennes colonies, et que, les bases navales de ravitaillement en métropole seraient les premières cibles d'une attaque nucléaire en cas de guerre : « L'expérience de Suez, si courte fut-elle, a montré que ce soutien était très important et ne souffrait aucune improvisation ». Il faudrait donc que la Marine soit prête non pas à une montée aux extrêmes après une crise diplomatique, mais à une attaque immédiate et sans déclaration de guerre par des forces nucléaires. La France ne devant pas se reposer sur « la générosité de [ses] alliés » sinon elle deviendrait dépendante des opérations de guerre. Après avoir voté les bâtiments de soutien logistique électronique, sous-marins et pétroliers, il fallait construire celui des munitions⁴.

Le Conseil Supérieur affirma qu'il n'était pas souhaitable de substituer dans la tranche 1960 au prototype de chasseur de sous-marins, initialement prévu, un prototype de patrouilleur non ASM car, pour les simples missions de patrouille, des bâtiments déjà existants pouvaient très bien faire l'affaire, comme les avisos ou les vedettes qui, à ce moment-là, faisaient la

¹ Philippe Quérel, « Les porte-avions Clemenceau et Foch et leur aéronautique », *Armement et V^e République. Fin des années 1950–fin des années 1960*. Maurice Vaïsse (dir.). Paris, 2002, CNRS éditions, p229.

² SHD MV 3BB 8 CSM 13. Rapport secret du 8 avril 1960 de l'état-major général de la Marine pour le conseil supérieur de la Marine à propos du projet de bâtiment de soutien logistique, version sous-marins.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Procès-verbal secret. Réunion du conseil supérieur de la Marine du 28 avril 1960.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Rapport secret du 11 août 1960 de l'état-major général de la Marine pour le conseil supérieur de la Marine à propos d'un mémoire de présentation d'un ravitailleur de munitions.

surveillance de la côte algérienne¹. Le chef d'état-major général de la marine Nomy affirma, même, qu'il y avait un « besoin très urgent » à posséder ces garde-côtes robustes pour la surveillance des côtes françaises et d'Afrique du Nord². Son successeur l'amiral Cabanier, devant la Commission de la Défense nationale, regretta de ne pas avoir pu inscrire les frégates lance-engins dans la loi de programme³.

On se préoccupait tellement de la flotte d'intervention qu'en novembre 1960 il y avait des bâtiments hors loi-programme, prévus sur la même période, dont un transport de chalands de débarquement (TDC), un bâtiment de soutien logistique (SM) et un garde-côte (prototype) prévu pour 1960, un ravitailleur de munitions (9000 t), 15 engins de débarquement (LCM nouveau modèle), deux engins de débarquement d'infanterie et chars (EDIC) et quatre garde-côtes Communauté pour 1961⁴. En 1958, le rapporteur de la Commission de la Défense, André Monteil insistait sur l'importance de la marine dans les conflits outre-mer, notamment lors de l'opération de Suez, en novembre 1956, et dans la surveillance des côtes de l'Algérie⁵. En 1959, il fit le bilan de ces opérations⁶. En 1961, la Commission de la Défense de l'Assemblée demanda expressément, au vue de l'expérience de Suez, de disposer d'une flotte d'intervention rapide⁷. En 1959, le rapporteur de la Commission de Défense nationale et des forces armées Edouard Frédéric-Dupont s'inquiétait, lui, des forces sous-marines soviétiques qui avaient en service « 450 sous-marins, dont 286 sont de conception moderne et de construction extrêmement récente »⁸.

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Procès-verbal secret. Réunion du conseil supérieur de la Marine du 28 avril 1960. Annexe II secret. Avis du conseil supérieur de la Marine sur le chasseur de sous-marins.

² SHD MV 3BB 8 CSM 13. Avis secret sur le programme proposé par le chef d'état-major général Nomy pour la vedette-patrouilleur prototype.

³ J.O.R.F/Débats du 8 novembre 1960. Séance du 7 novembre 1960 de l'assemblée nationale. Intervention d'Édouard Frédéric-Dupont.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Documents secrets fait à Paris le 30 novembre 1960 sur le plan quinquennal 1960–1964.

⁵ J.O.R.F/Débats du 27 février 1958. Séance du 26 février 1958 de l'Assemblée nationale. Intervention d'André Monteil.

⁶ J.O.R.F/Débats du 4 décembre 1959. Séance du 3 décembre 1959 du Sénat. Intervention d'André Monteil. Depuis le début des opérations d'Algérie, la marine a saisi 90 mortiers, 2.245 mitrailleuses, 75 fusil-mitrailleur, 1.250 pistolet-mitrailleur, 48 bazookas, 1.500 pistolets automatiques, 16.000 fusils, 15 millions de cartouches, 8.000 projectiles de mortier, 2.000 projectiles de bazookas, 40 tonnes d'explosifs.

⁷ *Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.* Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine.

⁸ J.O.R.F/Débats du 19 novembre 1959. Séance du 18 novembre 1959 de l'Assemblée nationale. Intervention d'Édouard Frédéric-Dupont.

En 1962, le Parlement assigna, donc, officiellement à la Marine deux missions essentielles : l'intervention rapide dans les ex-colonies et la dissuasion¹. Ces missions se précisèrent et la Marine divisa son rôle stratégique en cinq missions claires : transporter les richesses / capturer ou détruire les transports de richesses, transporter les forces / capturer ou détruire les transports de forces, assaillir les territoires adverses / se défendre contre l'assaut venu de la mer, maîtriser les eaux côtières / neutraliser les forces côtières et dissuader / contrebattre les véhicules de la dissuasion².

Les stratèges continuaient évidemment à intégrer les combats conventionnels dans leur pensée, malgré l'espérance que provoquait la construction du premier SNLE. Le capitaine de vaisseau Sanguinetti affirma clairement que la Marine devait garder tous les moyens conventionnels pour intervenir dans des conflits qui n'avaient pas pour objectif stratégique l'annihilation systématique de la population et des forces vives de l'adversaire³. Ils devaient se composer de sous-marins, de forces amphibies et de l'aviation de combat dont l'engin primordial était le porte-avions⁴. Les forces navales exigeaient donc « une bonne défense aérienne, organisée en profondeur contre deux formes principales de menace » : les avions munis d'un engin air-sol d'une portée qui atteignaient ou dépassaient les 100 km et les avions dotés d'une charge à courte portée, c'est-à-dire qui larguaient les charges à proximité de leurs objectifs⁵. Il insistait, également, sur la nécessité de développer l'armement à proprement parler, autrement dit, d'avoir des engins sol-air d'une portée supérieure aux Masurca « pour pouvoir neutraliser les agresseurs à distance suffisante »⁶. Il percevait lui aussi, dans la flotte sous-marine soviétique qu'il pensait être « la plus nombreuse du monde » et qu'il estimait à environ 450 sous-marins⁷, la plus sévère menace contre les lignes de communications françaises⁸. Pour lui, les porte-avions d'attaques allaient ultérieurement perdre l'avantage de porter des avions stratégiques car le SNLE porterait des vecteurs encore plus efficaces. Cependant, ils conserveraient leur intérêt comme « les bâtiments de combat sur mer les plus efficaces et les mieux protégés » et comme « le moyen tactique de protection et d'appui

¹ *Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents*. Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine.

² V.A.E. Michel Tripier de l'Académie de Marine, « Les missions navales », *Stratégie* n°48, 1990/4 – *La stratégie maritime*.

³ Capitaine de vaisseau Sanguinetti, *op. cit.*, p48.

⁴ *Id.*, p49.

⁵ *Id.*, p88.

⁶ *Id.*, p102.

⁷ *Id.*, p117.

⁸ *Id.*, p165.

rigoureusement indispensable à toute opération amphibie, inconcevable en leur absence »¹. Les forces d'intervention étaient donc normalement formées autour des porte-avions. Elles étaient composées de croiseurs, de frégate lance engin et d'escorteurs d'escadre pour effectuer les missions de reconnaissance et d'attaque aérienne du territoire adverse, de l'appui de feu des troupes à terre ou débarquées (appui naval ou aérien) et de la défense aérienne et sous-marine de l'ensemble des moyens navals².

Au plan gouvernemental et administratif, donc, se mirent lentement en place, des doctrines et des programmes. Pour qu'elles deviennent effectives, il fallait encore que les parlementaires acceptent de les traduire en des termes financiers.

2. Le renouveau des constructions neuves au Parlement

a. La division du Parlement sur la relance des crédits de la Marine : 1945-1950

Paris fut libérée le 25 août 1944 et le GPRF s'y installa et commença à gouverner à partir du 31 août. Dès juin 1945, le gouvernement, par la voix du député rapporteur le radical-socialiste Pierre Chaumié, réclama une augmentation des crédits de la marine qui étaient « plus que jamais nécessaires dans les circonstances actuelles ». Le but affiché en était de réorganiser la marine, de continuer l'effort de guerre, de maintenir l'Empire et de contenter le Conseil Supérieur de la marine qui, reconstitué depuis trois mois, mit en place un « plan de restauration de la marine ». Bien que les moyens ne fussent pas encore présents, il ne cacha pas que l'effort pour la marine devait, *in fine*, être « permanent et considérable » car il faudra donner tous les moyens à « l'expédition d'Indochine » de réussir et terminer le travail de déminage de côtes auquel s'attelait une soixantaine de navires de la Marine. Il n'osa même pas évoquer d'éventuelles constructions neuves, absolument hors de propos à ce moment³.

En plus des communistes, antimilitaristes par idéologie et par logique d'alliance avec l'URSS⁴, les adeptes de la réduction des crédits de la marine étaient évidemment très

¹ *Id.*, p170.

² *Id.*, p171.

³ J.O.R.F/Débats du 30 juin 1945. Séance de l'Assemblée consultative provisoire du 29 juin 1945. Crédits pour les besoins de la Défense Nationale.

⁴ J.O.R.F/Débats du 25 juin 1949. Séance du 24 juin 1949 de l'Assemblée nationale. Même les communistes qui avaient été dans le gouvernement du général de Gaulle avaient conservés ces opinions. Alfred Malleret-Joinville, qui fut au cabinet de Maurice Thorez, lorsque celui-ci était ministre d'Etat du 21 novembre 1945 au 26 janvier 1946, affirma sous les applaudissements de ses collègues députés communistes que « La guerre contre un peuple auquel la Constitution a promis l'indépendance n'a rien à voir avec la défense nationale. La guerre contre la classe ouvrière française n'a rien de commun avec la défense nationale. La préparation à la guerre avec l'Union soviétique n'a aucun rapport avec la défense nationale. Toutes les dépenses prévues au budget militaire de 1949

nombreux, en raison de la situation économique. En avril 1946, le député socialiste Marius Lacroix, rapporteur spécial pour la section de la marine du projet de loi des dépenses militaires de 1946, n'annonça pas autre chose. Pour lui, cette « impérieuse nécessité » de baisser les crédits militaires n'était plus discutée que dans ses modalités, tant elle semblait évidente à tous¹. Effectivement, les députés ne critiquaient plus que l'efficacité des moyens d'y parvenir, comme le radical André Maroselli qui affirma que la réunion des trois ministères militaires, ayant aussi pour but de réduire les frais des services communs, avait été inefficace car construite « sans de longues études »².

L'Assemblée nationale ne commença à reparler de construction de la flotte que, de façon très timide, en 1947. Le député de l'Union Progressiste, Pierre Meunier, rapporteur de la Commission des finances, défendit les constructions navales, mais il le fit en rappelant qu'il ne s'agissait que de l'achèvement de navires commencés avant-guerre et de lancement de bâtiments de servitude. Ces derniers étaient évidemment nécessaires pour tous les travaux de réhabilitation des ports ; et la commission décida de terminer les premiers car cela coûtait moins cher que de démanteler des bâtiments arrivés à plus de 80% de leur terme³. En revanche, Meunier et la Commission des finances qualifièrent d'« inadmissible » toute charge supplémentaire comme celle que la marine voulait inscrire pour l'exercice 1948. Pierre Meunier écarta les crédits demandés pour un porte-avions, précisant que si certains commissaires du gouvernement le pensaient indispensable, au vue de l'expérience de la guerre, d'autres jugeaient les vieux porte-avions⁴ de la marine suffisants pour l'heure. Il rappela que si la marine se lançait dans la construction d'un porte-avions, elle occuperait les moyens industriels qui lui servaient depuis la fin du conflit à construire, pour les industriels civils, ce qui lui apportait une entrée d'argent précieuse, à ce moment, soit environ 1,5 milliard de Fr. en 1946 et le double prévu pour 1947⁵.

concernent non la défense de la nation, mais la défense d'un système politique qui a prouvé sa malfaisance et la défense des privilèges d'une clique cosmopolite ennemie des peuples ».

¹ J.O.R.F./Débats du 4 avril 1946. Assemblée nationale constituante. Séance du 3 avril 1946.

² *Ibid.*, Il affirma que toutes les fonctions (constructions, intendance...), dans chacune des trois armées, sont tellement imbriquées que cette unification n'a abouti qu'à créer une quatrième institution pour les chapeauter toutes.

³ J.O.R.F./Débats du 7 août 1947. Séance du 6 août 1947 de l'Assemblée nationale, Discours de Pierre Meunier. La commission des finances approuva unanimement la continuation des bâtiments achevés de 80 à 95 % qu'étaient le *Jean-Bart* en plus de trois avisos, de trois sous-marins et des vedettes. Elle accepta de terminer le sous-marin *Andromède*, bien qu'il n'ait atteint 55% des travaux d'avancement, car il devait servir à des expériences. En revanche, elle annula les travaux de l'avisos *Commandant-Ducuing* et du *De Grasse*, arrivé à 55% de son terme, mais qui sera probablement obsolète au moment de son entrée en service.

⁴ *Ibid.*, Leur vitesse était réduite.

⁵ *Ibid.*

En effet, la commission s'opposait à la volonté du ministre de la marine Louis Jacquinot et de députés partisans de relancer, immédiatement, les constructions par nécessité stratégique. Le ministre voulait presque finir tous les navires sur cale, notamment le cuirassé *Jean-Bart*¹, le *De Grasse*², quatre avisos dragueurs et continuer à construire et à acheter les L.C.T., L.S.T. et L.C.N.P³, en acceptant la baisse des crédits pour les bâtiments de servitude et en désarmant une grande part de la flotte pour dégager les crédits. Mais surtout, il fit inscrire dans le projet la construction du porte-avions *PA-28* de 46 700 t pour avoir un porte-avions français et sortir de la dépendance envers les alliés, avec les *Arromanches* et *Dixmude* qui se placeraient automatiquement sous commandement étranger en cas de conflit, sans compter que le *Dixmude* pourrait être repris « du jour au lendemain par les Américains » parce qu'il avait été prêté en vertu du *lend-lease* et que l'*Arromanches* pouvait être retiré au bout de deux ans⁴.

Sous diverses formes, l'Assemblée s'opposa au ministre. Le député socialiste de Seine-Inférieure, Jean Capdeville, avec le député communiste Robert Manceau, s'il reconnut « qu'une *task force* sans porte-avions n'est qu'une force d'intervention à la fois coûteuse et inefficace qui ne peut rendre que des services limités »⁵, il lui opposa un amendement d'ajournement de trois mois. Le communiste, lui, pour ajourner ces crédits, insista sur le manque de définition de la doctrine et sur l'attente d'une meilleure situation économique⁶. Le député radical-socialiste Pierre Cot se rangea parmi eux pour demander une attente de six mois afin d'éviter de faire un choix technologique irrémédiable qui conduirait la marine vers un alourdissement futur des dépenses. Le rejet de l'amendement montra la franche division de la chambre basse sur cette question⁷ car une partie de la députation se rallia au ministre Jacquinot. Edmond Michelet, redevenu député MRP après avoir été ministre des Armées⁸ et le député libéral-républicain et rapporteur pour avis de la Commission de la Défense nationale, Pierre Montel, furent les soutiens de poids qui se rangèrent de son côté, voyant la nécessité de disposer d'un porte-avions français car selon ses partisans, « acheter l'*Arromanches* entraînerait une perte en

¹ *Ibid.*, Discours du ministre de la marine, Louis Jacquinot. Il pensait que les cuirassés auraient encore important dans les guerres modernes.

² *Ibid.*, Il se félicita que la commission des finances ait accepté d'accorder à ce navire, 13 millions de Fr. pour sa conservation, et espérait qu'avec une situation financière améliorée, dans le futur, il pourrait le faire achever.

³ *Ibid.*, Tous ces petits navires étaient importants dans la guerre en Indochine pour atteindre des lieux difficiles.

⁴ *Ibid.*, Discours du ministre de la marine, Louis Jacquinot.

⁵ *Ibid.*, Discours de Jean Capdeville.

⁶ *Ibid.*, Discours de Robert Manceau.

⁷ *Ibid.*, 320 voix contre 276.

⁸ *Ibid.*, Discours d'Edmond Michelet.

devises »¹. Son groupe parlementaire, celui du parti républicain de la liberté mené par Pierre André, demanda qu'on vote les crédits².

Le gouvernement connut la même tentative de blocage au Conseil de la République lorsque le socialiste Max Boyer et le communiste René Rosset déposèrent, chacun, un amendement pour bloquer 80 millions de Fr sur le budget 1947. Le premier refusait d'engager des crédits aussi lourds alors qu'aucune doctrine militaire ni loi d'organisation générale de la défense nationale n'avaient été établies³. Le communiste, lui, voulait juste un ajournement, pensant que le coût du navire de 3,8 milliards de Fr. engageait trop la marine, alors que les arsenaux étaient déjà tous occupés grâce à la reconversion dans la production civile⁴. Avec ses partisans qui réussirent à faire rejeter ces amendements, le ministre Louis Jacquinot défendit les crédits de son porte-avions pour avoir une *task force* hors de la dépendance alliée⁵. On y comptait la Commission et son rapporteur, M. Courrière⁶, tout le MRP avec à sa tête l'ancien ingénieur d'Alsthom et Thomson-Houston, Yvon Coudé du Foresto⁷ et les conseillers de la République, le général Jules Delmas du MRP⁸ et le lieutenant de vaisseau Julien Brunhes. Selon eux, « pour assurer les liaisons et l'accompagnement de notre escadre, un porte-avions rapide, ayant la même vitesse que les cuirassés, est nécessaire » pour défendre les lignes de communications et les colonies⁹. Finalement, la loi fut votée, le 14 août 1947.

Ce débat continua à l'Assemblée en 1948 lorsque fut évoqué un programme de transition pour 1950. Le rapporteur spécial de la marine Pierre Meunier revint à la charge, demandant de conserver aux arsenaux la construction de navires civils et non militaires car « la reconversion atténuée sensiblement le poids des charges militaires qui pèsent sur le budget général de l'Etat » et évite de recourir à l'étranger¹⁰. Il trouva, encore, face à lui le rapporteur de la Commission de la défense nationale Pierre Montel qui secondait le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), Joannès Dupraz, pour réclamer les crédits. Le premier expliqua qu'une flotte militaire nouvelle était obligatoire car les navires approvisionnant la France auraient besoin d'une escorte, en cas de conflits¹¹. Le second donna plus de précisions quant à la flotte que souhaiterait le Conseil

¹ *Ibid.*, Discours de Pierre Montel.

² *Ibid.*, Discours de Pierre André.

³ J.O.R.F./Débats du 9 août 1947. Séance du 8 août 1947 du Conseil de la République. Intervention de Max Boyer.

⁴ *Ibid.*, Intervention de René Rosset.

⁵ *Ibid.*, Intervention du ministre de la marine Louis Jacquinot.

⁶ *Ibid.*, Intervention de M. Courrière.

⁷ *Ibid.*, Intervention d'Yvon Coudé du Foresto.

⁸ *Ibid.*, Intervention du général Jules Delmas.

⁹ *Ibid.*, Intervention de Julien Brunhes.

¹⁰ *Ibid.*, Discours de Pierre Meunier.

¹¹ *Ibid.*, Discours de Pierre Montel.

Supérieur de la marine pour pallier au vieillissement du tonnage disponible et remplir ses missions. Il annonça clairement le projet de présenter dès 1949 :

« une tranche annuelle de construction, modeste d'ailleurs, mais incompressible, qui devrait être de l'ordre de 25 000 tonnes : porte-avions, sous-marins, contre-torpilleurs, escorteurs nouveaux, achèvement d'un croiseur dont les travaux sont encore arrêtés. Tels sont les éléments d'un programme de transition, dit programme de 1950, dont j'ai arrêté la définition, en vue duquel nos études sont prêtes, et dont, bien sûr, le Parlement devra être ultérieurement saisi »¹.

Au Conseil de la République, les deux commissions dont les deux rapporteurs étaient des socialistes ne s'y opposèrent pas. La Commission des finances et son rapporteur Antoine Courrière se contentèrent de discussions de technique financière². La Commission de la défense nationale, avec son président le général Jules Delmas³ et son rapporteur représentant Max Boyer, se montra plus audacieuse, soutenant les « crédits de pauvreté »⁴ du secrétaire d'État Dupraz et réclamant qu'à l'avenir, ils retrouvent leurs niveaux d'avant-guerre, c'est à dire entre 20 et 25 % du total des dépenses militaires pour permettre à la flotte d'assurer ses missions dans l'Union française et avec les alliés⁵. Le général Ernest Petit, conseiller de la République communiste, soutint également le porte-avions PA28 du secrétaire d'État Dupraz⁶ qui, selon lui, était la pièce maîtresse des escadres depuis la guerre du Pacifique⁷.

Cependant, à l'Assemblée, les opinions étaient très changeantes autant que le furent les directions prises par les gouvernements successifs dans cette période de tâtonnement pour la politique navale. Les débats de juin-juillet 1949 ne pouvaient que mieux le montrer lorsque le ministre ordonna d'arrêter les travaux des *Jean-Bart* et *Clemenceau*, à partir du 31 mai. Il vit le rapporteur spécial Pierre Meunier et la Commission des finances s'opposer à lui et à sa volonté de remplacer ses travaux par une autorisation de programme de 13,4 milliards de Fr. et des crédits de paiement d'un montant de 250 millions de Fr. pour lancer une nouvelle tranche de

¹ J.O.R.F/Débats du 10 juillet 1948. Séance du 9 juillet 1948 de l'Assemblée nationale. Discours du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Joannès Dupraz.

² J.O.R.F/Débats du 14 août 1948. Séance du 13 août 1948 du Conseil de la République. Intervention d'Antoine Courrière.

³ *Ibid.*, Intervention du général Delmas. Pour lui, il faut construire le porte-avions, car l'aviation embarquée qui va protéger les deux cuirassés français des attaques aériennes ennemies.

⁴ *Ibid.*, Intervention du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Joannès Dupraz.

⁵ *Ibid.*, Intervention de Max Boyer.

⁶ *Ibid.*, Intervention du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Joannès Dupraz.

⁷ *Ibid.*, Intervention du général Ernest Petit.

constructions navales qui comprendrait trois escorteurs, deux sous-marins, une canonnière fluviale et des engins amphibies¹. Le rapporteur pour avis de la Commission de la Défense nationale pour la section marine Jean Capdeville déposa, au nom de sa commission, un amendement pour que le gouvernement revienne sur cette décision et utilise les 590 millions de Fr pour installer les matériels de DCA et de radar du *Jean-Bart* qui était presque achevé. Il réaffirma que, pour la Commission de la Défense nationale, le porte-avions *Clemenceau*, qui fut autorisé par une loi, devait être construit au plus vite. En revanche, la commission trouvait le renouvellement des bâtiments légers, prévus par les 13,4 milliards de Fr. demandés par le ministre, beaucoup trop lent car il entraînerait une perte de tonnage de 70 000 t². Le président de la commission Pierre Montel, lui-même, ne fit que l'appuyer en désignant l'achèvement du *Jean-Bart* comme un « intérêt majeur », faute de quoi des commandes de 1 à 1,2 milliard devraient être remboursées³. Même le chrétien-démocrate André-François Monteil réclama d'équiper le *Jean-Bart* de sa DCA car il le pensait indispensable pour une *task force* française⁴ et le gaulliste Chaban-Delmas demanda de l'achever car son artillerie servirait de banc d'expérimentation, que sans lui, le tonnage pourrait tomber à moins de 100 000 t et que l'arsenal de Brest et ses fournisseurs locaux connaîtraient des mises au chômage⁵. Lorsqu'il était ministre, Louis Jacquinot s'était engagé à achever le *Jean-Bart* et avait présenté le projet de loi de construction du *Clemenceau*. Revenu sur les bancs de l'Assemblée en 1949, il demanda au ministre de promettre que les arrêts des travaux de ces navires, si importants pour l'indépendance stratégique de la marine française, ne fussent que provisoires, car il disait comprendre « les embarras financiers du Gouvernement »⁶. Bien qu'acculé et assailli de toutes parts, le ministre de la Défense nationale Paul Ramadier ne louvoya pas et affirma que « dans l'état d'impécuniosité » dans lequel était l'Etat, il était préférable d'acheter un porte-avions aux alliés et de privilégier la flotte légère destinée à sécuriser les lignes de communications avec l'Afrique du nord car, contrairement à l'océan Atlantique aussi défendu par les Alliés, la méditerranée occidentale était vitale à la France et ne pouvait être défendue que par elle⁷.

¹ J.O.R.F./Débats du 10 juin 1949. Séance du 9 juin 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Pierre Meunier.

² *Ibid.*, Discours de Jean Capdeville.

³ J.O.R.F./Débats du 23 juillet 1949. Séance du 22 juillet 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Pierre Montel.

⁴ J.O.R.F./Débats du 22 juin 1949. Séance du 21 juin 1949 de l'Assemblée nationale. Discours d'André-François Monteil.

⁵ J.O.R.F./Débats du 23 juillet 1949. Séance du 22 juillet 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Jacques Chaban-Delmas.

⁶ J.O.R.F./Débats du 22 juin 1949. Séance du 21 juin 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Louis Jacquinot.

⁷ *Ibid.*, Discours du ministre de la défense nationale, Paul Ramadier.

L'arrêt des travaux des deux bateaux ne fut pas mieux reçu au Conseil de la République. Dès mars, le rapporteur de la Commission de la Défense nationale et conseiller de la République du Morbihan, l'ancien officier de marine Jean Gouyon, exprima sa « honte » pour la France quand il compara la flotte française avec la *Royal Navy* et ses 13 porte-avions¹. En juillet, à l'annonce des arrêts, il revint demander de reprendre la construction du *Jean-Bart* et du *Clemenceau*², sans quoi la marine n'aurait pas de porte-avions pour protéger ses convois et aurait une flotte de moins de 100 000 t à l'horizon 1953³. Le président de sa commission Vincent Rotinat, lui, écarta l'argument financier du ministre, dans le plus grand intérêt de l'Union française⁴. L'arrêt des constructions provoqua ceux dont les circonscriptions étaient parties prenantes et bien d'autres avec eux. Les conseillers de la République Auguste Pinton⁵ et les MRP Ernest Pezet⁶ et Joseph Voyant ressentirent de la « stupeur » alors qu'ils jugeaient le porte-avions léger de combat extrêmement important pour la lutte antiaérienne et ASM, au sein d'un « *Hunter Killer Group* ». J. Voyant demanda au ministre de continuer les travaux en prenant sur les crédits de travaux des bases navales de Brest et Mers-el-Kébir⁷. Le centriste Jean Durand⁸, les conseillers de la République démocrates-chrétiens du Finistère Yves Jaouen⁹ et Antoine Vourc'h¹⁰ réclamèrent l'achèvement des deux bateaux¹¹.

Le conseiller de la République RPF Jean-Eric Bousch, se réclamant du président de la Commission de la Défense nationale de l'Assemblée nationale, le député Montel, qui pensait l'achèvement possible avec 6 à 800 millions de Fr, demanda au ministre de terminer le *Jean-*

¹ J.O.R.F/Débats du 10 mars 1949. Séance du 9 mars 1949 du Conseil de la République. Intervention de Jean de Gouyon.

² J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention de Jean de Gouyon. Les arguments pour ce navires étaient toujours les mêmes : achevé à 97%, s'il est annulé il faudra licencier 1500 ouvriers et rembourser les commandes, ses radars et sa DCA ultra modernes serviront les expériences des autres armées.

³ J.O.R.F/Débats du 7 juillet 1949. Séance du 6 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention de Jean de Gouyon.

⁴ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention de Vincent Rotinat.

⁵ *Ibid.*, Intervention d'Auguste Pinton.

⁶ *Ibid.*, Intervention d'Ernest Pezet.

⁷ J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1949. Séance du 5 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention de Joseph Voyant.

⁸ J.O.R.F/Débats du 7 juillet 1949. Séance du 6 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention de Jean Durand.

⁹ *Ibid.*, Intervention d'Yves Jaouen.

¹⁰ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention d'Antoine Vourc'h.

¹¹ *Ibid.*, Dépenses militaires pour l'exercice 1949. Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi. Intervention d'Yves Jaouen. Il rappela la nécessité d'avoir un porte-avions dans une *task force*, comme la victoire anglo-américaine l'a enseigné lors de la dernière guerre, en plus d'être un navire de transport de matériel et de troupe dans les missions dans l'Union française. Il faut un porte-avions français pour se défaire de la dépendance stratégique envers les alliés qui oblige à acheter des pièces de rechange et à faire sortir des devises.

*Bart*¹. Il considérait que combien même il aurait fallu deux milliards pour installer ses radars et sa DCA, et même si ce type de navire était assez peu utile, en cas d'annulation, il faudrait rembourser 1,6 milliard d'équipements commandés qui auraient permis de faire des expériences². La Commission des finances et son rapporteur Antoine Courrière se rallièrent au gouvernement, pour l'arrêt du *Jean-Bart* pour l'année 1949, car il n'y avait plus que 500 millions de Fr et que le navire en demandait 2 milliards. En contrepartie, la commission autorisa à débiter la construction de navires légers. Le rapporteur n'en cacha pas moins « son étonnement et son inquiétude devant ces changements brusqués de politique militaire »³.

En l'absence du secrétaire d'Etat, ce fut le ministre de la défense nationale Paul Ramadier qui défendit cette décision. Point de détour dans son explication, le problème était financier. Le gouvernement, se trouvant dans l'impossibilité d'augmenter les impôts pour développer le matériel de ses trois armées et pour installer ses bases navales, il lui fallut faire des choix. Son choix se porta, donc, sur la finalisation des flottes d'escorte, les « *killer groups* », avec leurs escorteurs rapides car la flotte disposait déjà de deux porte-avions et que dans la guerre future qui sera anti-aérienne et anti-sous-marine, il pensait que « le cuirassé n'a pas sa place »⁴.

Malgré les dissensions, le gouvernement réussit à faire voter pour 8500 t de mises en chantier en 1949, première depuis 1939. Cependant, ce fut 1950, la vraie année où un semblant de consensus fut trouvé à l'Assemblée, notamment à la Commission de la Défense nationale. Son rapporteur Jean Capdeville, devant la députation, présenta les besoins qu'elle avait déterminés pour arriver à une flotte idéale de « 360 000 tonnes de bâtiments [qui] permettrait de constituer un tout bien équilibré ». Elle devait, donc, comporter officiellement des moyens pour défendre les lignes de communications contre les avions et les sous-marins ennemis par :

« l'accentuation de leur caractère aéronaval, la substitution de porte-avions aux anciens navires de ligne et aux croiseurs lourds, la substitution aux anciens types de contre-torpilleurs et de torpilleurs, d'escorteurs anti-aériens et anti-sous-marins, l'apparition des sous-marins à grande vitesse en plongée, l'utilisation des croiseurs comme, navires d'appui avec l'installation, si possible, d'engins spéciaux

¹ *Ibid.*, Intervention de Jean-Eric Bousch.

² J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1949. Séance du 5 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention de Jean-Eric Bousch.

³ J.O.R.F/Débats du 7 juillet 1949. Séance du 6 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention d'Antoine Courrière.

⁴ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention du ministre de la défense nationale, Paul Ramadier.

téléguidés, tous ces bâtiments devant d'ailleurs avoir comme caractère commun, la vitesse, entre 32 et 34 nœuds »¹.

La commission réclama, donc, que la marine possédât 2 bâtiments de ligne, 4 porte-avions légers de combat, 6 croiseurs, 18 escorteurs de 1^{ère} classe et 50 de 2^{ème} classe et laissa le gouvernement choisir le nombre de sous-marins². Le secrétaire d'Etat aux forces armées de marine, Jean Raymond-Laurent, montra son plein accord avec les commissions et loua le travail de collaborations fait avec leurs rapporteurs, notamment Capdeville pour celle de la Défense nationale. Se félicitant d'avoir désormais des objectifs stratégiques clairs, guidés par la sécurité de l'Union française, le traité de Bruxelles et par le pacte de l'Atlantique, il appuya cet accord permettant de posséder une flotte d'environ 380 000 t et une aéronautique navale de 20 flottilles, trouvé entre les commissions et le Conseil Supérieur de la Marine. Il demanda, donc, de voter ce « statut naval » dont la première tranche devait s'exécuter en cinq ans pour permettre de remplacer la flotte en service, qui n'était plus adaptée à ces missions. Il jugeait nécessaire de finir le *Jean-Bart* en l'équipant de sa DCA par choix stratégique, mais aussi car il savait que les tranches annuelles de 10 000 t, prévues par cette « loi programme », étaient bien trop faibles pour renouveler le tonnage rapidement. Pour pallier ce problème, il ne cacha pas qu'il faisait tout pour négocier des cessions de la part des Américains. S'il s'est dit incapable d'avancer une date précise pour la reprise des travaux du *Clemenceau*, du fait du peu de moyens, il certifia en revanche que la marine française devait se doter « dans le plus proche avenir, d'au moins un nouveau porte-avions ». Le secrétaire d'Etat, pour la première fois depuis la Libération, prit bien le soin de préciser que ce ne serait pas là un « budget de stagnation ou d'abandon », mais bien une amorce du « renouvellement de la flotte en bâtiments légers » qui, autrement, serait promise à la disparition. Ainsi, il dit mettre fin à ce qu'il jugeait être « la période d'empirisme dans laquelle nous avons dû vivre depuis la guerre » pour entrer « dans une ère de rénovation, de reconstruction de la marine française sous sa double forme, navale et aérienne »³.

Le secrétaire d'Etat trouva beaucoup plus d'hostilité au Conseil de la République. Cela venait spécialement de la Commission de la Défense⁴ et de son président Jean de Gouyon,

¹ J.O.R.F/Débats du 11 mai 1950. Séance du 10 mai 1950 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Capdeville.

² *Ibid.*

³ J.O.R.F/Débats du 12 mai 1950. Séance du 11 mai 1950 de l'Assemblée nationale. Intervention du secrétaire d'Etat aux forces armées de marine, Jean Raymond-Laurent.

⁴ J.O.R.F/Débats du 17 juin 1950. Séance du 16 juin 1950 du Conseil de la République. Intervention de Joseph Voyant, au nom de la commission de la défense nationale.

particulièrement remontés contre cette nouvelle tranche de 8500 t qui, selon eux, devait mener la flotte à un tonnage de moins de 100 000 t dans moins de 10 ans¹. Face aux efforts des alliés et de l'URSS² qui construisaient à grande vitesse, Jean de Gouyon demanda, donc, pour l'avenir un vrai « programme naval » avec un tonnage minimum de 10 000 t annuelles. Le secrétaire d'État Jean Raymond-Laurent promit de déposer à la commission un plan quinquennal de reconstruction de la flotte, avec des tranches annuelles de 10 000 t qu'il faudrait doubler dès que les finances l'autoriseront³.

En 1951, les quelques difficultés rencontrées par le gouvernement, comme la question des chalutiers-dragueurs de mines, ont été très facilement aplanies. En effet, Jean Capedeville et la Commission de la Défense nationale avaient déposé un amendement pour que le budget prévu par le ministre comprenne des chalutiers transformables, mais après qu'André Monteil, devenu secrétaire d'État aux forces armées de marine, lui ait expliqué que les nouvelles mines nécessitaient des navires de dragage spéciaux, il retira l'amendement. André Monteil expliqua à Fagon qui s'inquiétait de l'arrêt trop prolongé des travaux du *Clemenceau* que son budget était construit pour mettre en chantier les 4 escorteurs rapides *T.47* de 2700 t, 16 dragueurs, achever le croiseur *De Grasse* de 8000 t équipé en croiseur antiaérien et moderniser les bâtiments *Guichen* et *Chateaurenault* pour en faire, dans les deux ans, des escorteurs lourds anti-sous-marins et antiaériens. Cette préférence pour les navires légers lui venait du fait que l'*Arromanches* devait sortir de carénage en août et que la France devait recevoir des États-Unis, le 2 juin 1951, le porte-avions *La Fayette*, avec ses flottilles de chasse et anti-sous-marines⁴.

Joannès Dupraz, revenu dans les rangs des Chrétiens démocrates du MRP, se désola en 1952 de la faiblesse de la réponse du gouvernement au vieillissement de la flotte qui ne lui permettrait plus de mener ses deux missions de front, c'est à dire faire « la police de l'Union française » et de la méditerranée et « participer à une flotte européenne ou interalliée ». Il affirma que, dans les années 1940, les crédits ont été bien utilisés pour reconstruire les arsenaux, les écoles et les grandes bases de Brest et de Mers-el-Kébir, mais désormais, « il manque la flotte ». Il avança que les prévisions étaient alarmantes pour la flotte qui prévoyait des mises en chantiers totales de 45 000 t entre 1949 et 1951, soit des chiffres très proches des

¹ J.O.R.F/Débats du 14 juin 1950. Séance du 13 juin 1950 du Conseil de la République. Intervention de Jean de Gouyon. Il prévoyait, en 1952, la condamnation du *Jeanne-d'Arc*; en 1957 celle des quatre croiseurs légers, *Fantasque*, *Triomphant*, *Malin* et *Terrible* ; en 1958 la fin des *Montcalm*, *Gloire* et *Georges-Leygues*; en 1959 le retrait définitif des frégates et escorteurs.

² *Ibid.*, 150.000 t, dont quatre cuirassés avec rampes de téléguidage.

³ *Ibid.*, Intervention du secrétaire d'État aux forces armées de marine, Jean Raymond-Laurent.

⁴ J.O.R.F/Débats du 19 mai 1951. Séance du 18 mai 1951 de l'Assemblée nationale.

flottes italienne et néerlandaise. Pour lui, le programme de 1950 devait comprendre des tranches annuelles de 25 ou 30 000 t pour maintenir une flotte de 300 000 t¹. André Commentry, devenu député gaulliste du RPF, le rejoignait pour relever la gravité de la situation qui rendrait la marine française inopérante dans un conflit européen ou dans les colonies. Selon lui, il fallait que le gouvernement réagisse au plus vite pour combler le déficit de 80 000 t qui augmenterait, selon les prévisions, à 165 000 t en 1957. Il réclama, donc, des tranches de 60 000 t pour les trois années, de 1953 à 1955, pour passer ensuite à 35 000 t, en mettant l'accent sur les croiseurs pour les colonies et les sous-marins pour chasser ceux de l'ennemi².

Au Conseil de la République, le général Petit critiqua l'achat du porte-avions *La Fayette* aux Etats-Unis car il pensait qu'il s'agissait, là, d'un « petit bateau sans grand intérêt » et que cela était à cause du fait de l'entrée en dépendance de la marine française vis-à-vis des forces de l'OTAN³. Le nouveau rapporteur pour avis de la Commission de la Défense (section marine) François Schleiter remercia le ministre et le secrétaire d'Etat des efforts qu'ils avaient fournis, mais trouva toujours insuffisantes les tranches qu'il aurait voulues à hauteur de 50 000 t⁴. Yves Jaouen revint à la charge pour demander la relance des travaux du *Clemenceau*⁵. Le secrétaire d'Etat à la marine Jacques Gavini affirma que lui-même aurait voulu faire mettre en chantier 30 000 t, dès la première tranche, mais il dû se contenter de 16 500 t, dans « la limite des possibilités offertes par [les] ressources budgétaires présentes ». Il affirma, donc, avoir exploré d'autres solutions comme les négociations pour faire commander les 16 500 t restantes, par les commandes *offshore* des Etats-Unis en escorteurs de 2^{ème} classe et en patrouilleurs⁶.

Alors que les premières mises à flot eurent lieu en 1952, le discours du contre-amiral André Commentry laissa une trace et rassembla des partisans, dont fut le député RPF du Finistère, Alfred Chupin. En 1953, celui-ci prévoyait qu'en 1956, la marine aurait un tonnage de 180 000 t, dont seulement 60 000 t de navires récents, sauf à recevoir des livraisons au titre du Plan d'aide Mutuelle ou des commandes *offshore*. Les navires de lignes seraient inutilisables car, sans soutien de bâtiments antiaériens et anti-sous-marins, les deux porte-avions des alliés

¹ J.O.R.F/Débats du 11 juin 1952. Séance du 10 juin 1952 de l'Assemblée nationale. Intervention de Joannès Dupraz.

² J.O.R.F/Débats du 18 juin 1952. Séance du 17 juin 1952 de l'Assemblée nationale. Intervention d'André Commentry.

³ J.O.R.F/Débats du 3 janvier 1952. Séance du 2 janvier 1952 du Conseil de la République.

⁴ J.O.R.F/Débats du 26 juin 1952. Séance du 25 juin 1952 du Conseil de la République. Intervention de François Schleiter.

⁵ J.O.R.F/Débats du 27 juin 1952. Séance du 26 juin 1952 du Conseil de la République. Intervention d'Yves Jaouen.

⁶ J.O.R.F/Débats du 18 juin 1952. Séance du 17 juin 1952 de l'Assemblée nationale. Intervention du secrétaire d'Etat à la marine, Jacques Gavini.

seront trop usés et il ne resterait plus que le *De Grasse* comme croiseur : « La marine de 1956-1957 se composera donc presque exclusivement d'escorteurs et de dragueurs, dont une partie seulement, correspondant aux tranches 1949, 1950, 1951 et 1952, sera neuve ». Ainsi, la marine française sera marginalisée par rapport aux alliés, puisque cantonnée à l'escorte des convois. Il réclama, donc, de prévoir des crédits supplémentaires, dont ceux pour le croiseur *C53* et de leur subordonner « toutes les autres dépenses concernant le matériel et l'infrastructure »¹. Comentry fut si pertinent que le secrétaire d'Etat à la marine Jacques Gavini reprit encore ses chiffres, affirmant que sur le plan strictement militaire, il fallait deux tranches de 60 000 t, mais qu'une fois de plus, les finances de l'Etat ne permettaient pas plus. Il pensait encore combler le manque et arriver à 23 000 t de la tranche de 1953² par « l'aide américaine espérée ». En revanche, pour le porte-avions, il ne cacha pas que le bien-fondé de sa construction serait discuté³. Au Conseil de la République, Gavini n'eut pas de mal à composer avec le rapporteur François Schleiter qui se satisfaisait de la mise en chantier d'un croiseur antiaérien malgré la faiblesse du tonnage⁴ et avec le chrétien-démocrate, Jacques Augarde, qui trouvait imprudent de compter toujours sur l'aide américaine⁵.

Les difficultés financières devinrent véritablement problématiques pour la marine, dans cette première moitié des années 1950. En 1954, le président de la Commission de la Défense nationale Pierre Koenig n'usa point de circonvolutions oratoires pour faire savoir à la nation que faute de 20 à 25 milliards, elle ne pourrait ni renouveler son tonnage ni préparer la propulsion ou un armement nucléaire⁶. Le rapporteur pour avis de la section « Marine » de sa commission, Jean Capdeville, ne fit pas d'autre constatation et y rajouta que la flotte actuelle, en plus de son vieillissement, était absolument incapable de remplir ses missions, et ce, jusqu'en 1964⁷. Il

¹ J.O.R.F/Débats du 27 janvier 1953. Séance du 26 janvier 1953 de l'Assemblée nationale. Intervention d'Alfred Chupin.

² *Ibid.*, Elle comprend 1 croiseur, 5 escorteurs de 1^{ère} classe, 2 escorteurs de 2^{ème} classe, 8 dragueurs, 8 sous-marins et des engins de servitude.

³ *Ibid.*, Intervention du secrétaire d'Etat à la marine, Jacques Gavini.

⁴ J.O.R.F/Débats du 1^{er} février 1953. Séance du 31 janvier 1953 du Conseil de la République. Intervention de François Schleiter.

⁵ *Ibid.*, Intervention de Jacques Augarde.

⁶ J.O.R.F/Débats du 17 mars 1954. Séance du 16 mars 1954 de l'Assemblée nationale. Intervention de Pierre Koenig. « La marine s'enfoncé — que l'on me pardonne l'expression — dans le néant, d'où elle n'émergera à nouveau, et dans des conditions très précaires, qu'à partir de 1962. Quant à la recherche scientifique qui conditionne l'avenir, nous sommes fixés : les crédits qui lui sont consacrés dans le domaine de la Défense nationale sont très faibles. Ceux qui sont consentis au commissariat à l'énergie atomique sont, d'ailleurs calculés relativement avec autant de parcimonie. Nous ne décelons guère les fondements d'une politique arrêtée en commun par la défense nationale et le commissariat et il n'apparaît pas que la première veuille marquer, en 1954 pas plus qu'en 1953, l'intérêt qu'elle devrait porter aux résultats futurs des travaux du commissariat ».

⁷ J.O.R.F/Débats du 17 mars 1954. Séance du 16 mars 1954 de l'Assemblée nationale. Intervention de Jean Capdeville. Pour cela elle devrait être de 540 000 t telle que fixée par les accords de l'OTAN, signés lors de la conférence de Lisbonne du 20 au 26 février 1952. Ils furent réduits ensuite à 360 000 t.

demanda au gouvernement de préparer une tranche pour l'année suivante qui prévoirait des avisos coloniaux à la place des escorteurs, dont les alliés avaient de nombreux exemplaires, ainsi que des sous-marins pour chasser les sous-marins ennemis¹. Le député MRP et rapporteur spécial de la Commission des finances pour la section marine, Henri Dorey, voulut contrer leur pessimisme en se félicitant de la continuité de construction qu'offrait cette tranche de 30 000 t, même s'il reconnut qu'il en faudrait plus². Au Conseil de la République, Yves Jaouen demanda de rehausser le minimum des tranches de 30 000 à 40 000 t³.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées René Pleven et son secrétaire d'Etat à la marine Jacques Gavini vinrent, eux-mêmes, défendre leurs budgets. Le premier nia le diagnostic stratégique et affirma que la tranche de 1954 devait permettre de commencer un porte-avions et de contribuer aux missions de l'OTAN et à celle de l'Afrique du Nord⁴. Le second se contenta de se féliciter de l'inscription d'un porte-avions qui s'imposait « d'urgence » et de justifier l'inscription des escorteurs rapides du type *Surcouf* par la nécessité de disperser les convois marchands et, donc, de les protéger des attaques sous-marines par 73 escorteurs, filant 25 nœuds et avec un rayon d'action de l'ordre de 4 000 à 4 500 milles⁵. Ainsi selon lui, même si le tonnage général diminuait, la marine ne serait pas forcément moins puissante car elle aurait une flotte plus homogène et de plus grande qualité technologique⁶.

A l'Assemblée nationale, 1955 a été la dernière année de difficultés pour le ministre et le secrétaire d'Etat à la marine. Elle a été également l'année d'une grande passe d'arme parlementaire entre le ministre, d'une part, et les députés et commissions, de l'autre, à propos du tonnage prévu par la tranche annuelle. En effet, le ministre de la défense nationale et des forces armées Pierre Koenig retira de la tranche navale 1956 un ravitailleur d'escadre de 8000 t, ce qui fit chuter l'ensemble à 22 000 t. Le ministre vint, lui-même, presque s'excuser de cela, en mettant en avant d'autres réalisations, comme l'inscription sur cette même tranche de 3 pétroliers et caboteurs, 1 chasseur de sous-marins, 6 avisos d'Union française et 1 patrouilleur⁷. La mesure connut un blocage de la part de la Commission des finances et de son rapporteur

¹ *Ibid.*, Intervention de Jean Capdeville.

² *Ibid.*, Intervention d'Henri Dorey.

³ J.O.R.F/Débats du 31 mars 1954. Séance du 30 mars 1954 du Conseil de la République. Intervention d'Yves Jaouen.

⁴ J.O.R.F/Débats du 18 mars 1954. Séance du 17 mars 1954 de l'Assemblée nationale. Intervention du ministre de la Défense nationale et des forces armées, René Pleven.

⁵ J.O.R.F/Débats du 20 mars 1954. Séance du 19 mars 1954 de l'Assemblée nationale. Intervention du secrétaire d'Etat à la marine, Jacques Gavini. 13 de type *E 50* et *E 52* sont déjà en chantier depuis 1951.

⁶ *Ibid.*, Intervention du secrétaire d'Etat à la marine, Jacques Gavini.

⁷ J.O.R.F/Débats du 24 juillet 1955. Séance 23 juillet 1955 de l'Assemblée nationale. Intervention du ministre de la défense nationale et des forces armées, Pierre Koenig.

Henri Dorey. Jetant « un cri d'alarme », ce dernier réclama une répartition des 21 600 t, faite par la commission¹ et la mise en place « d'un plan jaune » qui mette fin aux budgets de transition². La Commission de la Défense nationale, par la voix de son rapporteur pour avis le contre-amiral André Commentry, fut encore plus intransigeante envers le ministre. L'ancien officier de marine affirma qu'un ravitailleur d'escadre de 8000 t était indispensable pour former la « *task force* » et réclama du ministre « une lettre rectificative rétablissant, pour cet exercice, une tranche navale de 30 000 tonnes sans prélèvement sur tout autre poste du budget de la marine »³. Dans la chambre basse, le ministre ne reçut l'aide que de son secrétaire d'Etat à la défense et aux forces armées, Jean Cruzier, qui demanda à la commission de retirer sa demande. Pour lui, le développement de l'aéronautique navale obligeait à cette coupe dans la tranche navale et on ne pouvait pas lui sacrifier l'escorteur *killer*, nécessaire pour protéger le second sous-marin, ni les sous-marins beaucoup plus puissants que les anciens⁴. La tâche du gouvernement fut rude car la disjonction de la section marine du budget fut soutenue par des députés de poids comme Jacques Gavini qui, revenu sur les bancs, jugea « catastrophique » cette réduction de la tranche⁵. Le gouvernement ne l'emporta que de justesse à 306 voix contre 292, résumant ce que furent durant 6 ans les rapports avec l'Assemblée⁶ ; soit des oppositions permanentes aux ajustements budgétaires décidés par le secrétaire d'Etat de la Marine, mais qui arrivaient *in extremis* à être acceptés.

Le Conseil de la République fut moins offensif envers les deux hommes. Si le rapporteur de la Commission des finances Antoine Courrière s' alarma de la faiblesse générale des tranches qui ne devaient permettre à la marine de renouveler ses 510 000 t qu'en 1970, il minimisa l'importance du retrait de ses 8000 t car les ravitailleurs d'escadre qui les composaient n'étaient pas, en soi, des navires de combat⁷. Même le rapporteur pour avis de la Commission de la Défense nationale (section marine) Julien Brunhes se montra magnanime. Certes, il se fit partisan du discours intransigeant de son collègue de l'Assemblée, le contre-amiral Commentry, mais il se contenta juste d'une timide demande de remplacement du *Jeanne-d'Arc* et

¹ J.O.R.F/Débats du 23 juillet 1955. Séance du 22 juillet 1955 de l'Assemblée nationale. Intervention d'Henri Dorey. Un escorte rapide du nouveau type dit *Killer* ; six avisos Union française de 1750 t ; six escorteurs de 325 t ; trois sous-marins de chasse de 750 t ; un sous-marin de poche ; trois pétroliers caboteurs et un L. S. T.

² *Ibid.*, Intervention d'Henri Dorey.

³ *Ibid.*, Intervention d'André Commentry.

⁴ J.O.R.F/Débats du 24 juillet 1955. Séance 23 juillet 1955 de l'Assemblée nationale. Intervention du ministre de la défense nationale et des forces armées, Pierre Koenig.

⁵ *Ibid.*, Intervention de Jacques Gavini.

⁶ J.O.R.F/Débats du 24 juillet 1955. Séance 23 juillet 1955 de l'Assemblée nationale.

⁷ J.O.R.F/Débats du 31 juillet 1955. Séance du 1^{er} août 1955 du Conseil de la République. Intervention d'Antoine Courrière.

d'augmentation de la tranche de l'année suivante et fit, même, des louanges au ministre pour le développement de l'aéronautique navale¹.

b. Du consensus de 1956 aux discussions du SNLE de 1960

Les années suivantes furent bien moins tendues avec, seulement, des échanges de paroles. En 1956, les rapporteurs pour avis des deux commissions à l'Assemblée le radical-socialiste Claude Panier pour les Finances² et Joannès Dupraz pour la Défense nationale³ réclamèrent un tonnage annuel supérieur aux 30 000 t habituelles. Au Conseil de la République, le gaulliste Jacques de Maupeou⁴ demanda au secrétaire d'État aux forces armées (marine) Paul Anxionnaz d'empêcher les ingénieurs du génie maritime d'apporter d'incessants perfectionnements et, donc, de provoquer des retards dans les dates d'entrée en service. Cependant, le gouvernement ne fut plus soumis, sous la IV^e République, à aucun vote visant à bloquer son action en matière de constructions navales. Même la baisse de la tranche navale de 1957 à 21 000 t ne rencontra aucune récrimination car la tranche de 1958 devait la rattraper avec 39 000 t⁵.

Paradoxalement, le Conseil de la République s'inquiéta davantage de la suppression pure et simple de la tranche navale en 1958. Les meneurs habituels, Yves Jaouen⁶ le rapporteur des finances, Antoine Courrière⁷ et le rapporteur de la défense nationale Julien Brunhes,⁸ réclamèrent une sérieuse accélération des travaux et plus d'ambition dans les tranches.

Ce ne fut que sous la V^e République que des interrogations de fond reprirent entre le gouvernement et les commissions de l'Assemblée. Ce qui les motiva c'est principalement la loi de finances pour 1960 qui fut discutée en novembre 1959 et qui inclinait sans conteste vers une innovation majeure : le développement de l'armement militaire stratégique. Le rapporteur spécial de la Commission des finances, de l'économie générale et du plan, Henri Dorey,

¹ *Ibid.*, Intervention de Julien Brunhes.

² J.O.R.F/Débats du 7 décembre 1956. Séance du 6 décembre 1956 de l'Assemblée nationale. Intervention de Claude Panier.

³ *Ibid.*, Intervention Joannès Dupraz.

⁴ J.O.R.F/Débats du 4 mai 1956. Séance du 3 mai 1956 du Conseil de la République. Intervention de Jacques de Maupeou.

⁵ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1956. Séance du 22 décembre 1956 du Conseil de la République. Intervention du rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale, Julien Brunhes.

Intervention du rapporteur spécial de la commission des finances, Antoine Courrière.

Intervention de Jean-Louis Rolland.

⁶ J.O.R.F/Débats du 13 mars 1958. Séance du 12 mars 1958 du Conseil de la République. Intervention d'Yves Jaouen. Il réclama un troisième porte-avions.

⁷ J.O.R.F/Débats du 14 mars 1958. Séance du 13 mars 1958 du Conseil de la République. Intervention d'Antoine Courrière.

⁸ *Ibid.*, Intervention de Julien Brunhes.

s'inquiéta des autorisations de programme en vue des recherches et des réalisations pour une force de frappe atomique qui reléguait à bien plus tard la modernisation de l'armement classique. Il réclamait, pour faire la part des choses, une loi de programme pour « un meilleur rendement des crédits budgétaires en assurant la continuité dans les fabrications et en favorisant, par suite, la baisse des prix de revient »¹. Il se vit répondre, par le premier ministre Michel Debré, que les budgets de 1959 et 1960 étaient « des budgets d'une période intermédiaire », en raison des innovations technologiques et de la continuation du conflit en Algérie, mais qu'une loi de programmation militaire serait discutée au Parlement au printemps 1960². L'autre rapporteur spécial de la Commission des finances, le conservateur Jean Fraissinet, très intéressé personnellement à l'augmentation du tonnage construit, se montra très pessimiste vis-à-vis de l'armement nucléaire naval car la dernière tranche de 1959 ne comportait qu'un navire de 2000 t, alors que le SNLE était une technologie nouvelle, non encore maîtrisée³. Il fut inquiet, donc, de l'écart pris par « les flottes reines », américaine, britannique et soviétique qui, en nombre de sous-marins, avaient « des chiffres extrêmement édifiants »⁴. Si la Commission des finances se montra mitigée envers la programmation d'un sous-marin nucléaire, la Commission de la Défense nationale et des forces armées, par la voix de son rapporteur, le conservateur Edouard Frédéric-Dupont, s'y montra franchement hostile, préférant une loi de programme qui donnait à la marine une flotte classique pouvant intervenir dans les anciennes colonies et réclamant des sous-marins sans propulsion nucléaire, dotés de fusées Polaris, achetées aux Etats-Unis⁵.

Au Sénat, ce fut le ministre des armées Pierre Guillaumat⁶ qui présenta le projet de la force de frappe nucléaire, incluant la marine. Le rapporteur des finances Antoine Courrière⁷, celui des affaires étrangères, de la défense et des forces armées André Monteil⁸ et le sénateur socialiste du Var, Edouard Le Bellegou, acceptèrent le principe de la loi-programme, à

¹ J.O.R.F/Débats du 18 novembre 1959. Séance du 17 novembre 1959 de l'Assemblée nationale. Intervention d'Henri Dorey.

² J.O.R.F/Débats du 19 novembre 1959. Séance du 18 novembre 1959 de l'Assemblée nationale. Intervention du premier ministre Michel Debré.

³ *Ibid.*, Intervention de Jean Fraissinet.

⁴ *Ibid.*, Intervention de Jean Fraissinet.

⁵ *Ibid.*, Intervention d'Edouard Frédéric-Dupont. Il affirme que de tels sous-marins sont totalement possibles car la marine américaine photographia, certains de ces sous-marins soviétiques à propulsion conventionnelle au large de l'Islande, armés de fusées.

⁶ J.O.R.F/Débats du 4 décembre 1959. Séance du 3 décembre 1959 du Sénat. Intervention du ministre des armées, Pierre Guillaumat.

⁷ *Ibid.*, Intervention d'Antoine Courrière.

⁸ *Ibid.*, Intervention d'André Monteil.

condition qu'elle fût assortie d'un engagement formel du ministre et que les constructions reprennent énergiquement.

Les réactions globalement négatives de l'Assemblée ne firent pas changer d'avis au gouvernement qui présenta son projet de loi de programme, avec quelques mois de retard¹. La grande discussion eut lieu en octobre 1960 et les opinions des commissions avaient été retournées. Le rapporteur de la Commission des finances Henri Dorey présenta, lui-même, les crédits pour les années 1960-1964 et justifia leurs proportions². Celui de la Commission de la Défense nationale et des forces armées, Joël Le Theule, présenta un amendement adopté par la commission et initié par Edouard Frédéric-Dupont et François Valentin qui demandait l'inscription de crédits « pour la fabrication d'un sous-marin expérimental et pour les études qui s'y rattachent »³. Edouard Frédéric-Dupont qui n'abandonna pas ces inquiétudes relatives aux sous-marins soviétiques, capables de couper les lignes de communications avec l'armée d'Afrique du Nord, devint lui aussi un chaud partisan du SNLE⁴. La loi reçut évidemment tout le soutien des gaullistes. Parmi eux, le commissaire de la marine en congé et petit-fils de Georges Leygues, Jacques Raphaël-Leygues, tint un discours enthousiaste sur le sujet. L'homme, écouté dans le milieu maritime, affirma qu'aucune défense ne pourrait stopper les Soviétiques capables de « menacer, de détruire quinze villes » si ce n'était la dissuasion nucléaire et, davantage, celle des sous-marins qui était d'une discrétion totale : « Un pays qui a une force d'intervention mais qui n'a pas de force de dissuasion atomique n'est pas un pays armé ». Pour parer aux difficultés techniques « du réacteur, de l'engin, du moteur et de la coque » qu'il savait être très grandes, il demanda dans l'esprit du gaullisme « une centralisation à l'échelon gouvernemental. Rien ne serait plus affreux que si l'on travaillait en ordre dispersé ». Plus pressé que le gouvernement, il demanda s'il était possible de le mettre en chantier en 1961, alors que le gouvernement le prévoyait pour 1964⁵, ce à quoi le ministre des armées Pierre Messmer répondit que ce délai de quatre années correspondait au temps pour « les études et les essais à terre du réacteur » ; mais il promit que « si la rapidité de nos progrès techniques le

¹ J.O.R.F/Débats 13 octobre 1960. Séance du 12 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Intervention du premier ministre, Michel Debré. Il le présenta en juillet devant la commission des finances et en septembre devant la commission de la défense nationale.

² J.O.R.F/Débats du 19 octobre 1960. Séance du 18 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Intervention d'Henri Dorey.

³ *Ibid.*, Intervention de Joël Le Theule.

⁴ J.O.R.F/Débats du 8 novembre 1960. Séance du 7 novembre 1960 de l'assemblée nationale. Intervention d'Édouard Frédéric-Dupont.

⁵ J.O.R.F/Débats du 19 octobre 1960. Séance du 18 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Intervention de Jacques Raphaël-Leygues.

permet, le sous-marin sera mis en chantier plus tôt »¹. L'année suivante en novembre 1961, lors de la discussion de la loi de finances pour 1962, Jacques Raphaël-Leygues remit encore la pression, demandant de mettre en chantier le SNLE, au 1^{er} janvier 1963².

Il n'en demeurait pas moins que certaines insatisfactions persistèrent, par refus des sacrifices subits par la marine pour développer l'armement nouveau, ce qui mena à deux motions de censure. D'abord chez les socialistes comme René Schmitt qui s' alarma de la faiblesse du nombre des bâtiments anti-sous-marins alors que l'URSS avait quelques 500 submersibles³. Ensuite, ce fut le cas pour certains conservateurs, comme Henry Bergasse, qui jugeaient que la priorité était de défendre l'influence occidentale en Afrique contre les communistes⁴. Au sein de la Commission des finances, Jean Fraissinet, malgré son adhésion générale au projet et sa satisfaction de la bonne gestion financière, regretta le report de la construction d'un troisième porte-avions⁵ et apporta son soutien à l'amendement de François-Valentin et de Frédéric-Dupont, relatif au sous-marin expérimental qui devait coûter 12 milliards, en plus des 5 milliards déjà investis dans la coque du *Q 244*⁶. La question fut portée au Sénat en novembre et décembre 1960. Ce troisième porte-avions y avait aussi ses partisans, avec le rapporteur des Finances, Antoine Courrière⁷ et Edouard Le Bellegou⁸ pour qui la Commission de la Défense ne donna son accord au ministre que dans la « résignation ».

Un an plus tard en octobre 1961, la Commission de la Défense nationale et des forces armées de l'Assemblée et son rapporteur Édouard Frédéric-Dupont purent apporter une vision analytique plus froide par un rapport général. On y souligna « la pauvreté de cette première tranche » avec ses 3 croiseurs lance-engins, 2 sous-marins classiques, 1 SNLE et les 15,4% du budget de la marine dans le budget des armées, ce qui était « en contradiction avec les engagements internationaux que la France a pris à l'égard de ses alliés ». Il avait le regret de voir le gouvernement refuser de mettre en chantier le SNLE dès 1963, « comme cela avait été

¹ J.O.R.F/Débats du 20 octobre 1960. Séance du 19 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Intervention de Pierre Messmer.

² J.O.R.F/Débats 10 novembre 1961. Séance du 9 novembre 1961 de l'Assemblée nationale. Intervention de Jacques Raphaël-Leygues.

³ J.O.R.F/Débats du 19 octobre 1960. Séance du 18 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Intervention de René Schmitt.

⁴ J.O.R.F/Débats du 25 octobre 1960. Séance du 24 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Intervention d'Henri Bergasse.

⁵ J.O.R.F/Débats du 8 novembre 1960. Séance du 7 novembre 1960 de l'assemblée nationale. Intervention de Jean Fraissinet.

⁶ J.O.R.F/Débats du 20 octobre 1960. Séance du 19 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Intervention de Jean Fraissinet.

⁷ J.O.R.F/Débats du 27 novembre 1960. Séance du 26 novembre 1960 du Sénat. Intervention d'Antoine Courrière.

⁸ *Ibid.*, Intervention d'Edouard Le Bellegou.

recommandé par la loi-programme », alors que le prototype à terre était suffisamment avancé. Cependant, il se félicita des réussites techniques, notamment dans l'artillerie, avec le canon de 100 et dans les projectiles, avec les Masurca et Malafon¹. La question des délais de constructions du SNLE inquiétait aussi, au Sénat, la commission avec Antoine Courrière.

3. Le maintien des arsenaux et les variations budgétaires

a. Volonté de privatiser ou de conserver les arsenaux de la marine

Les discussions relatives au renouvellement de la flotte étaient menées en parallèle de bien d'autres qui concernaient aussi les constructions navales. Dès 1945, ressurgirent ces questions de privatisation des arsenaux, par la voix du député radical du Finistère Albert Le Bail qui questionna le ministre de la marine Louis Jacquinot sur les conditions, les raisons et les résultats de la transformation des forges de Guérigny en société privée². Le ministre de la défense nationale Paul Ramadier et le secrétaire d'Etat à la marine Louis Jacquinot décidèrent d'en finir, totalement, avec Rochefort, où il subsistait un commandement de la marine, pour ne garder, provisoirement, que l'établissement aéronautique qui comprenait encore 300 ouvriers³.

Plus tard, en 1950 lorsque les constructions neuves reprirent, le député républicain-libéral Robert Bruyneel réclama que pour écarter les très lourdes charges financières qui empêchaient de construire plus de navires, il fallait transformer l'arsenal de Lorient en simple établissement « hors des ports », confiné uniquement aux constructions navales, comme Indret ou Guérigny, d'autant plus qu'il ne pourrait plus accueillir des navires de plus de 6000 t⁴.

La défense du travail des chantiers privés trouva sa place au Conseil de la République à cause de l'instabilité des commandes annuelles et des tranches. Elle fut assurée par le rapporteur Antoine Courrière⁵ et par Abel-Durand, lorsque le ministre décida de supprimer la tranche 1958. Abel-Durand, représentant de la Loire-Atlantique, recevait directement les doléances de la part des chefs des entreprises de constructions navales nantais que cette mesure

¹ *Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents*. Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine.

² J.O.R.F/Débats du 31 juillet 1945. Séance du 30 juillet 1945 de l'Assemblée consultative provisoire.

³ J.O.R.F/Débats du 8 Juin 1949. Séance du 7 Juin 1949 de l'Assemblée nationale. Discours du ministre de la défense nationale, Paul Ramadier.

⁴ J.O.R.F/Débats du 12 mai 1950. Séance du 11 mai 1950 de l'Assemblée nationale.

⁵ J.O.R.F/Débats du 14 mars 1958. Séance du 13 mars 1958 du Conseil de la République. Intervention d'Antoine Courrière.

condamnait à des investissements ruineux et à des licenciements massifs¹. Ces questions revinrent timidement au-devant de la scène parlementaire, lorsque le gouvernement gaulliste de Michel Debré décida, en 1958-1959, de concentrer la production des navires de la nouvelle flotte dans les arsenaux et d'abandonner les chantiers privés. Le rapporteur spécial de la Commission des finances, de l'économie générale et du plan Jean Fraissinet, dont la famille possédait les Chantiers et Ateliers de Provence, plaida la cause des chantiers fournisseurs de la marine et de leurs 40 000 ouvriers, délestés de leurs travaux habituels. Il ne s'en inquiéta pas moins du sort de ceux des arsenaux, aussi au nombre de 40 000, pour qui il obtint l'engagement qu'il n'y aurait pas de licenciement pour 1961² et se sentit soulagé de savoir que leur emploi était assuré « au moins jusqu'à la fin de 1962 »³.

La reconversion des arsenaux en usines pour les industries civiles était une nécessité pour leur survie. Elle devint pour certains, principalement les communistes, un idéal de fonctionnement qui leur permettrait d'atteindre deux buts historiques de leur parti qu'était « la réduction nécessaire des crédits militaires » et d'éviter leur démantèlement pour conserver et même accroître les emplois. Le député communiste du Var, Jean Bartoloni, était un de ceux qui vint à l'Assemblée en 1947 exposer leurs réussites, principalement les établissements de Toulon, Ruelle et de Guérigny, expliquant qu'ils avaient un carnet de commandes civiles plein et qu'ils étaient bénéficiaires pour les années 1946 et 1947⁴. Dans le même esprit, Robert Manceau voulut écarter la construction du porte-avions en 1947 afin, disait-il,

« de développer l'outillage et de perfectionner les installations des établissements de constructions navales en leur faisant produire immédiatement les bateaux de commerce dont nous avons un besoin urgent, plutôt que de nous lancer dans la construction d'un porte-avions qui bloquerait pendant cinq années les installations actuelles, qui de ce fait, ne pourraient être perfectionnées »⁵.

¹ *Ibid.*, Intervention d'Abel-Durand a dit « La suppression de la tranche navale, voulez-vous en savoir les conséquences pour un chantier, qui, il y a deux ou trois ans, consacrait 800 millions en investissements pour la construction de sous-marins ? J'ai sous les yeux les prévisions de main-d'œuvre d'un chantier qui, au commencement du mois de février de cette année, occupait 850 hommes. En octobre, il va tomber à 464 unités et, en juillet 1960, à 139 ».

² J.O.R.F./Débats du 19 novembre 1959. Séance du 18 novembre 1959 de l'Assemblée nationale. Intervention de Jean Fraissinet.

³ J.O.R.F./Débats du 8 novembre 1960. Séance du 7 novembre 1960 de l'assemblée nationale. Intervention de Jean Fraissinet.

⁴ J.O.R.F./Débats du 7 août 1947. Séance du 6 août 1947 de l'Assemblée nationale. Discours de Jean Bartoloni.

⁵ *Ibid.*, Discours de Robert Manceau.

Le ministre de la marine Louis Jacquinot demanda de relancer les constructions de guerre dans les arsenaux, dès 1947, pour que les ouvriers ne perdent pas leur savoir-faire¹. Effectivement, ce système de reconversion civile toucha à sa fin dans les années 1950, lorsque les constructions reprirent. Dès que les crédits furent votés, en 1949-1950, certains députés, comme le chrétien-démocrate Yves Fagon demandèrent à ce que les arsenaux cessent toutes leurs productions pour l'industrie civile et retournent à leur tâche unique et initiale, celle des bateaux de guerre².

Certains députés de Charente-Inférieure tentèrent, désespérément, de sauver ce qu'il restait de Rochefort et que la guerre et l'Occupation avaient gelé. Le communiste Maurice Brillouet se contenta de se plaindre de la façon avec laquelle le matériel de l'arsenal avait été bradé dans l'entre-deux-guerres³, mais Max Brusset, du parti républicain de la liberté, tenta de réhabiliter le rôle stratégique de Rochefort comme base de départ et de refuge des navires de la flotte légère qui s'était montré si efficace durant la guerre⁴.

Les difficultés avec le *Clemenceau* poussèrent le conseiller de la République Yves Jaouen à réclamer la reprise des travaux à Brest. Il affirma : « C'est un véritable cri d'alarme que je suis obligé d'élever au nom des ouvriers brestois. L'outil est reforgé, les ouvriers sont à pied d'œuvre, c'est un miel longuement butiné. Va-t-on laisser cela inutilisé alors que notre défense nationale a de si grands besoins ? »⁵. Celui-ci, toujours prêt à défendre les ouvriers brestois qui se virent orphelins de la construction des grands navires, se vit rassuré par le secrétaire d'État à la marine Gavini qui lui promit que le croiseur *C53* qui serait mis en chantier, début 1954, serait confié au port armoricain⁶.

Les arsenaux et établissements de la Marine furent donc conservés, même avec l'avènement de la V^e République, dont les principaux hommes politiques étaient très touchés par la pensée utilitarisme, recherchant l'efficacité de la logique économique. Charles de Gaulle, Michel Debré et Pierre Messmer étaient les tenants de ces opinions, faisant du maintien final

¹ J.O.R.F./Débats du 9 août 1947. Séance du 8 août 1947 du Conseil de la République. Intervention du ministre de la marine Louis Jacquinot.

² J.O.R.F./Débats du 12 mai 1950. Séance du 11 mai 1950 de l'Assemblée nationale.

³ J.O.R.F./Débats du 8 Juin 1949. Séance du 7 Juin 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Maurice Brillouet. « On a livré à un nommé Goldenberg, l'arsenal maritime et cet individu, après avoir pillé l'outillage et le matériel et avoir fait faillite a laissé l'affaire « pour compte » à l'Etat ».

⁴ J.O.R.F./Débats du 8 Juin 1949. Séance du 7 juin 1949 de l'Assemblée nationale. Discours de Max Brusset.

⁵ J.O.R.F./Débats du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention d'Yves Jaouen.

⁶ J.O.R.F./Débats du 1^{er} février 1953. Séance du 31 janvier 1953 du Conseil de la République. Intervention d'Yves Jaouen.

des arsenaux, un paradoxe. Par exemple, le plan de Messmer consistait en « la disparition de certains doubles emplois, en matière d'infrastructure industrielle de regroupement des fabrications et la fermeture d'établissements inutiles »¹. Il le présenta devant l'Assemblée nationale en se montrant très hostile aux arsenaux. Pour lui, « le système des arsenaux qui est fort ancien supporte malaisément la concurrence avec un secteur nationalisé dont les méthodes de gestion sont plus efficaces ». Pour se mettre à niveau, il devait donc connaître « la modernisation » de ses méthodes d'administration et de gestion², soit subir la fermeture, l'unification ou reconvention des établissements pour s'adapter à la demande et à l'innovation technologique³. Messmer ne dérogea jamais à son idée selon laquelle il y a des villes construites autour d'arsenaux qui ne vivaient que par eux, avec de meilleurs salaires et qui étaient d'autant plus revendicatifs, « se croyant indispensables et croyant le budget des armées inépuisable ». Il les jugeait, donc, peu « compétitifs »⁴.

Comment, donc, s'est-il fait que sous son ministère, aucun arsenal de la Marine ne fut fermé et qu'au contraire même, ce furent les chantiers privés qui cessèrent d'être des fournisseurs de la Marine ? Et bien, la raison était double. D'abord, la nature de la production des navires de guerre qui devait tourner autour de l'armement et de la propulsion nucléaire ne pouvait se faire que directement par l'Etat. Ensuite, la crise des chantiers navals privés, faisait en sorte que ces derniers n'étaient pas plus compétitifs que les arsenaux et autres établissements de la Marine. Ainsi, contraints par les circonstances, Messmer et De Gaulle, en dépit de leur pensée théorique, ne purent pas appliquer aux arsenaux de la Marine ce qu'ils firent subir à ceux de l'armement terrestre et les conservèrent.

b. L'évolution des budgets

Au commencement de la guerre, en 1939, le rôle de la marine ne fut pas sacrifié au détriment de celui de l'armée de terre. En revanche, le traitement purement pécuniaire des deux composantes armées montra une tendance qui fut inlassablement poursuivie jusqu'au début des années 1960, et qui prenait la forme d'un grand avantage financier accordé aux armées terrestres sur celles de la mer. Alors que la guerre était déclarée, la Chambre vota l'ouverture de crédits pour les besoins de la défense nationale, le 2 septembre 1939, avec 84,3 milliards (dont

¹ Audition de Pierre Messmer à la commission de la Défense nationale de l'assemblée nationale, du 4 juin 1959, p. 206.

² Audition de Pierre Messmer à la commission de la Défense nationale de l'assemblée nationale, du 13 mars 1968, p. 10.

³ Pierre Messmer, *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p322.

⁴ *Id.*, p267.

1,4 milliards pour les constructions et l'artillerie navales)¹ et, le 31 décembre² pour un total de 249 milliards de Fr. dont la marine militaire ne reçut que 15,2 milliards (dont 855 millions pour les constructions et l'artillerie navales). Au printemps, le 15 mars 1940, d'autres crédits furent ouverts pour les besoins de la guerre, mais ils étaient beaucoup plus modestes, avec seulement 28,4 milliards, dont 2,2 pour la marine militaire³.

C'est à ce moment que survint la débâcle, à partir de laquelle la Marine connut une éclipse sur le plan financier. Durant l'Occupation, il n'y avait tout simplement pas de crédit pour les constructions neuves, mais seulement quelques deniers pour les constructions d'artillerie qui étaient, en fait, des réparations et transformations. A ces difficultés s'ajoutaient les frais d'occupation qui furent fixés à 300 millions de francs par jour, sans comprendre le casernement à la charge de la France. Ils furent portés à 500 millions lors de l'invasion du Sud à partir du 11 novembre 1942 et à 700 millions à partir de juin 1944. Ils furent payés scrupuleusement par Vichy jusqu'au 12 août 1944⁴. La fin du règne de Vichy et l'installation du GPRF n'améliorera la situation que de façon graduelle car le gouvernement avait de grandes contraintes budgétaires, notamment liées à la reconstruction qui a ponctionné, entre 1946 et 1950 inclus, 339 milliards des 2634 milliards de francs des crédits généraux, soit 7,8%⁵. La marine n'eut, elle, que 100 milliards, soit 3,8 %, à cause de la stagnation de son budget autour de 21 milliards annuels de 1948 à 1950, après une belle augmentation qui semblait pourtant prometteuse, passant de 12,2 milliards en 1946 à 24,6 en 1947. Cette stagnation, en vérité, était un moindre mal car le budget général, lui, avait baissé, passant de 521,2 milliards de 1946 à 446,2 de 1949.

Ces cinq années de baisse/stagnation des budgets correspondaient parfaitement aux houleux débats financiers entourant la Marine au Parlement, aux tâtonnements doctrinaux du Conseil Supérieur de la Marine et à l'absence de mise en cale de bâtiments nouveaux. Le renouveau de la flotte collait de très près à la santé financière de l'Etat. Pareille situation ne pouvait pas durer au-delà. Les allocations budgétaires sous la IV^e République repartirent donc à la hausse, à partir de 1949-1950, en se divisant en plusieurs phases assez distinctes et qui ne se correspondaient

¹ J.O.R.F/L – D du 3 septembre 1939. Loi du 2 septembre 1939.

² J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1939. Séance de la Chambre des députés du 31 décembre 1939. Discussion du projet de loi portant, autorisation d'engagement de dépenses et ouverture de crédits de paiement au titre du premier trimestre de l'année 1940, pour les besoins de la défense applicables aux dépenses du premier trimestre de l'année 1940 Les principaux bénéficiaires sont la Guerre avec 36,6 milliards, l'Armement avec 87,3 milliards et l'Air avec 106,1 milliards.

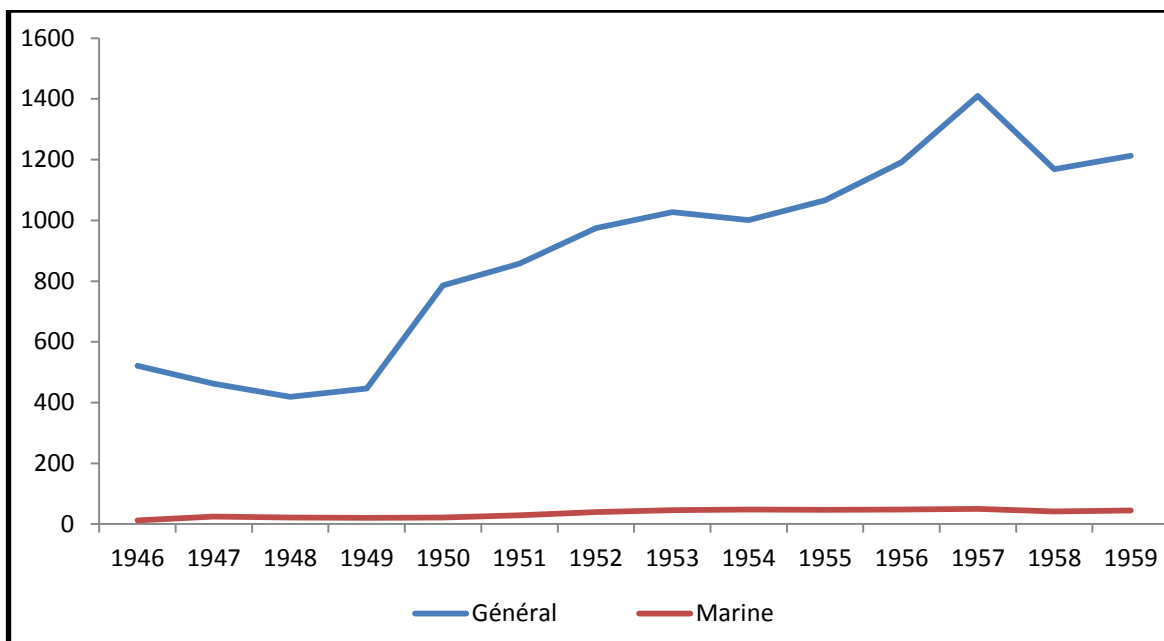
³ J.O.R.F/Débats du 16 mars 1940. Séance de la Chambre des députés du 15 mars 1940. Discussion du projet de loi portant autorisation d'engagement de dépenses et ouverture de crédits de paiement pour les besoins de la défense nationale. La Guerre a 22,6 milliards, l'Armement 267 millions et l'Air 2,3 milliards

⁴ Albert Broder, *op. cit.*, p83.

⁵ Tous les chiffres que nous donnons à partir de là, sont en franc constant de 1946.

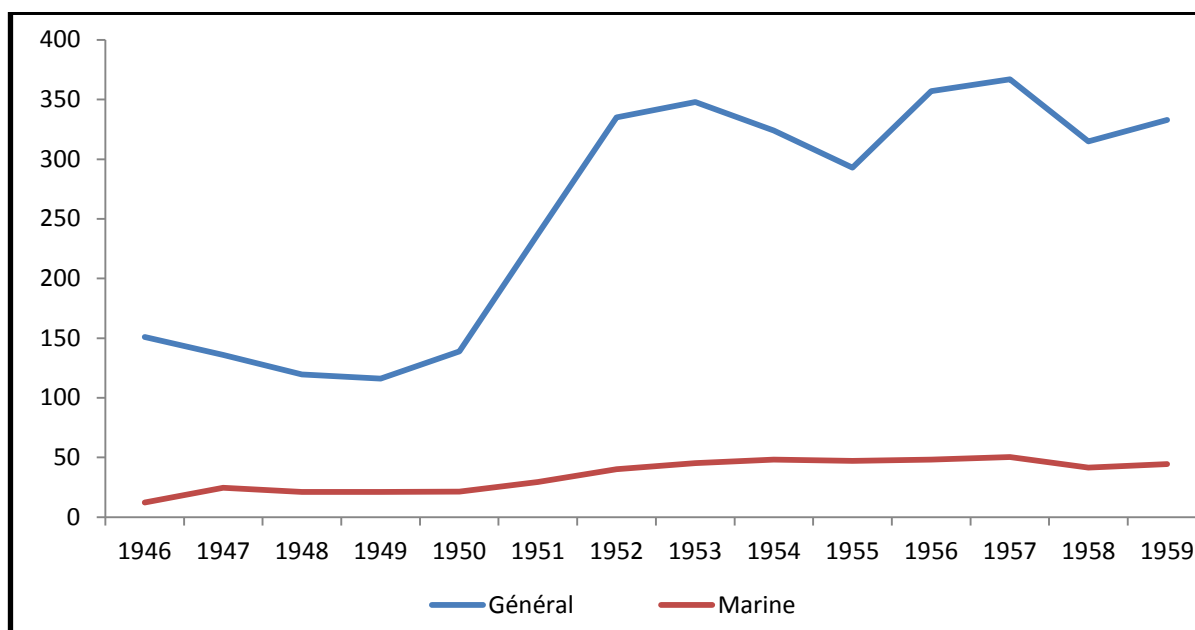
pas, suivant le budget en question. Voyons d'abord le budget général. Ce dernier connut une très belle hausse qui débuta en 1949 pour ne s'arrêter qu'en 1957, passant d'un peu plus de 400 milliards de francs à plus de 1400 milliards, soit une multiplication par 3,5. Par la suite, de 1957 à 1959, il redescendit à 1200 milliards. En toute logique, les budgets militaires devaient suivre cette évolution, or il n'en fut pas exactement ainsi. L'ensemble des crédits alloués aux ministères et secrétaires d'Etat militaires augmentèrent beaucoup plus rapidement, connaissant une multiplication équivalente en seulement trois ans (de 1950 à 1953) pour répondre aux besoins de la guerre d'Indochine. A partir de cette date, ils stagnèrent entre 300 et 400 milliards, toujours en cause des guerres de décolonisation, l'Algérie ayant pris le relais de la colonie d'Extrême-Orient.

Graphique n°26. Part du budget de la Marine dans le budget de l'Etat entre 1946 et 1959 (milliards de Fr constant de 1946)¹



¹ République française. Ministère des finances et des affaires économiques. Institut national de la statistique et des études économiques. *Annuaire statistique et de la France*. Soixantième volume. Nouvelle série – N°8. Rétrospectif. Imprimerie nationale. Paris, MDCCCCLXI, p306. Tableau V3. Exécution du budget – Classement des dépenses par ministère de 1946 à 1959.

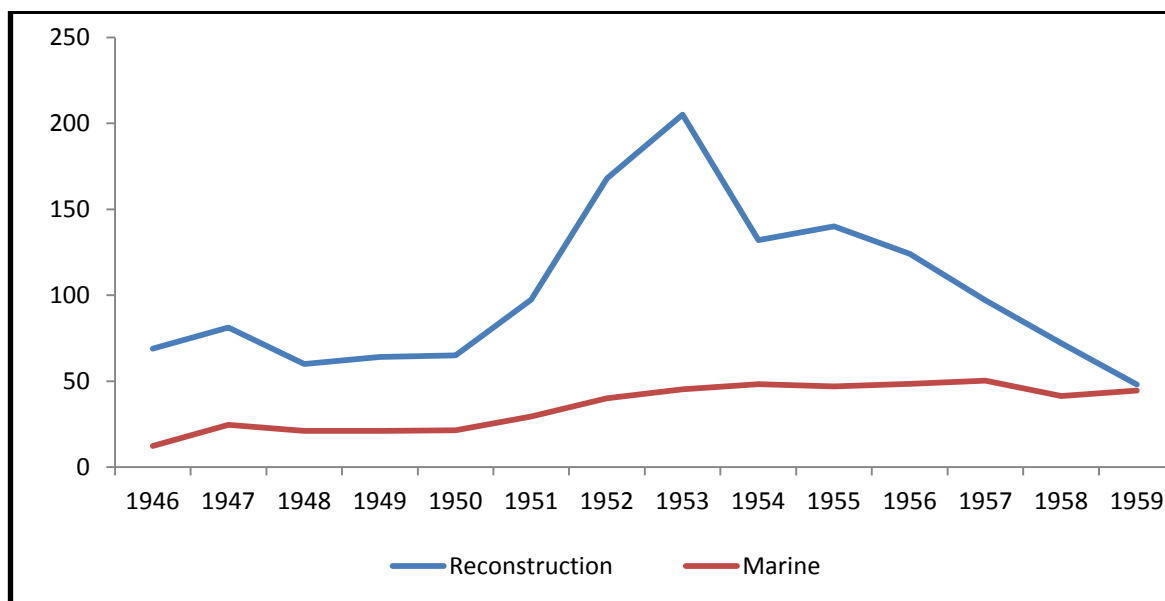
Graphique n°27. Part du budget de la Marine dans le budget militaire général entre 1946 et 1959 (milliards de Fr constant de 1946)¹



Pour ce qui était des crédits de reconstructions, la courbe des évolutions peut se révéler assez trompeuse, car on y voit ce poste budgétaire multiplier ses crédits par près de trois fois entre 1950 et 1953, et représenter à cette date plus du triple des crédits donnés à la Marine. On constate ensuite, la baisse progressive de ses crédits jusqu'à égaler ceux de la Marine en 1959. Cependant, en valeur absolue, il ne fait aucun doute qu'il entrava, au moins partiellement, l'augmentation des crédits alloués à la flotte. Si sur la période, ces derniers s'élevaient au total de 394 milliards de francs, ceux de la reconstruction leurs étaient supérieurs de presque trois fois, avec 1083 milliards de francs. La marine était, donc, encore plus entravée financièrement par la reconstruction que sous le GPRF.

¹ *Ibid.*

Graphique n°28. Comparaison du budget de la Marine et du budget de la reconstruction entre 1946 et 1959 (milliards de Fr constant de 1946)¹



La situation fut modifiée par le gouvernement de Charles de Gaulle. Dès 1958, le budget de la reconstruction ne représentait plus que 4 % des crédits totaux. Cependant, cela ne signifiait pas que la Marine allait bénéficier immédiatement des crédits libérés. Car en effet, sur le plan des budgets strictement militaires, la part de la Marine fut aussi assez réduite du fait de la nécessité du développement de l'armée de l'air et de la continuation des événements d'Algérie. La part de la Marine fut bien en-deçà de ce qu'elle avait représenté historiquement (entre 1/2 et 1/3 de 1871 à 1914, puis entre 1/3 et 1/4 entre 1914 et 1938). Si en 1946, la Marine fut délaissée, avec seulement 8 % des budgets militaires de l'État, sa situation fut redressée entre 1947 et 1950, variant alors entre 15,4 et 18 %. Si elle retomba à 12–13 % de 1951 à 1953, elle remonta à 15 % en 1954 et à 16 % en 1955. De 1956 à 1959, les effets de la guerre d'Algérie se firent sentir, maintenant la part des crédits de la Marine aux alentours de 13,5 %. Toutefois, ces chiffres représentaient l'ensemble des budgets des trois différentes armées, sans distinction d'allocation plus précise. Pour ce qui était des crédits alloués aux constructions neuves d'armement, le rapport était encore plus défavorable à la marine. Cela a été clairement attesté par la loi de programmation du 8 décembre 1960, relative à certains équipements militaires. Ce texte donna aux constructions neuves de la Marine une part très faible des

¹ République française. Ministère des finances et des affaires économiques. Institut national de la statistique et des études économiques. *Annuaire statistique et de la France*. Soixantième volume. Nouvelle série – N°8. Rétrospectif. Imprimerie nationale. Paris, MDCCCCLXI, p306.

budgets, avec 947 millions de nouveaux francs, soit 8,7 % du total des crédits militaires qui étaient prévus entre 1960 et 1964.

Les hommes de la V^e République étaient parfaitement conscients de la fragilité de cet équilibre budgétaire, et ce fut d'ailleurs en faisant particulièrement attention à le respecter qu'ils parvinrent à développer un armement atomique, dans les trois composantes armées. Ils avaient parfaitement compris que le coût d'acquisition des armes nucléaires était assez onéreux¹, raison pour laquelle ils optèrent pour la programmation militaire, seule capable de les étaler sur la période d'une législature et d'en contrôler, le cas échéant, les emballements. Le général de Gaulle était parfaitement compétent dans ce domaine car, de longue date, il étudiait les aspects industriels économiques des « complexe militaro-industriels » des nations en guerre². Il savait bien que pour la libérer un pécule « employé à des fabrications d'armement », il fallait la déflation des effectifs militaires³. Pierre Guillaumat qui débuta, concrètement, ces programmes avait pour préoccupation essentielle que le budget militaire du Commissariat à l'énergie atomique n'affecte jamais les budgets civils⁴. Messmer, qui après lui, prit les affaires en main, avait aussi cette conscience que le progrès technique allait en « augmentant le prix des armes ». Il fut porté dans les décisions des budgets militaires à faire « des choix graves et difficiles »⁵. Il les assumait, avec son assurance habituelle, en désavantageant les armes classiques des armées de terre et de la Marine⁶.

¹ Jacques Fontanel, *Les dépenses militaires et le désarmement*. 1995, Publisud, Paris, p26.

² Charles De Gaulle, « Mobilisation économique à l'étranger », *Revue militaire française*, 1^{er} janvier 1934.

³ Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p261.

⁴ Georg Blume et Mycle Schneider, *op. cit.*

⁵ Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p252.

⁶ *Id.*, p305.

Conclusion du Chapitre VII

Ce que l'on peut retenir à propos de l'administration de la Marine et du traitement des questions de constructions navales au niveau politique, durant cette période, nous semble finalement assez clair. Une brèche fut ouverte dans la structure institutionnelle, c'est-à-dire politique et administrative, du complexe militaro-naval français, et ce, pour la première fois depuis sa formation dans les années 1880. Cette fêlure débuta par la mise sous tutelle de l'activité des constructions navales par l'occupant allemand qui cantonna pendant cinq ans le ministère de la Marine et, plus globalement, l'Etat français à ne pas lancer de navires de guerre et à ne pas allouer de deniers à cette activité. Cette expérience fort préjudiciable fut certes effacée par la restauration des institutions de la IV^e République qui remit en place le ministère avec son Conseil Supérieur de la Marine, son état-major et qui rendit leur fonctionnement normal aux directions et services ainsi qu'au Parlement qui votait les crédits. La République ressuscitée donna, même, au ministère de nouvelles institutions pour l'innovation, pour la sécurité et pour la meilleure gestion des ouvriers. Cependant, l'intégration du ministère de la Marine dans le ministère de la Défense puis d'une grande partie de son budget dans les deniers communs chargés de payer l'arme atomique fut un grand trouble dans ce système administratif. La création du secrétariat d'Etat à la Marine au sein du ministère de la Marine, puis, sa disparition firent que la Marine perdit sa personnalité politique et stratégique, en étant subordonnée à des considérations militaires générales dont elle n'était qu'un des multiples facteurs. Sa part dans les budgets militaires baissa comme jamais. S'ajoutait à tout cela la personnalité du général de Gaulle et de Pierre Messmer qui suivaient, personnellement, les dossiers de constructions navales et, plus particulièrement, ceux liés à la composante atomique navale. Subséquemment, il est indéniable que le système politico-administratif qui vit le jour à la fin du XIX^e siècle et qui s'était renforcé, depuis lors, connut une rupture, progressive sous la IV^e République, puis radicale avec le régime du général de Gaulle.

Chapitre VIII. Les constructions navales après 1940 : de la démolition à la restructuration

Lorsque débuta la seconde guerre mondiale en 1939, les entreprises et usines qui participaient du complexe militaro-naval français affichaient une belle santé. Elles avaient, pour la plupart d'entre elles, passé la crise. Les commandes de 1939 présageaient des profits encore plus grands qu'elles avaient la totale capacité de générer grâce à l'agrandissement de leurs outils productifs. En cela, elles étaient très comparables aux institutions politiques du complexe qui étaient aussi à leur point zénithal. Or, nous avons vu que la guerre puis le changement de régime de 1958 avaient eu de grands effets de désagrégation sur ces dernières. Tant les administrations que les institutions politiques avaient rompu avec de grands principes fondamentaux qui étaient garants de la pérennité de cette structure. La question qui vient tout de suite à l'esprit est de savoir si l'outil industriel qui composait le complexe militaro-industriel maritime a-t-il, ou non, suivi la même trajectoire que les institutions politiques. Comment, donc, les logiques économiques, si particulières, ont-elles réagi à ces profondes et graves crises ?

A. Les constructions navales sous l'Occupation

1. Les commandes militaires et occupations administratives de la Marine durant la Drôle de Guerre et sous l'Occupation

a. La continuation des commandes pendant la guerre de 1939-1940

Durant la Drôle de Guerre et au début de l'Occupation, la Marine continua sa politique de passation de contrats pour de nouvelles livraisons, signant un certain nombre de marchés à partir de septembre 1939. Le 11 novembre 1939, elle ajouta même un acte additionnel à son marché du 7 juillet 1939, avec Dubigeon, pour la fourniture des sous-marins *La Clorinde* et *La Cornélie*¹ et passa un grand nombre de contrats de janvier et mars 1940 avec la Compagnie de Détartrage et de Constructions Mécaniques, à Alger, pour livrer des appareils à détartre pour des navires devant entrer en service incessamment sous peu². Le 1^{er} décembre 1939, elle signa deux marchés pour la fourniture des torpilleurs de 1010 tW, *Le Savoyard* et *Le Niçois*,³ et lança

¹ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 24 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon à la SA des anciens chantiers Dubigeon.

² *Ibid.*, Cinq lettres du 1^{er} août 1940, depuis Alger du directeur de la Compagnie de détartage et de constructions mécaniques. Marchés des 6 janvier (AC de la Seine-Maritime), 30 janvier (Etablissement d'Indret), 26 février (FCG, Babcock & Wilcox) et 21 mars 1940 (ACB).

Deux lettres 2 août 1940, pour les ACL (Marchés des 15 janvier et 4 juin 1940).

³ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Annexe I – Bâtiments identifiés.

même des études de prototypes pour l'artillerie navale en mars 1940, chez l'ingénieur Pamard¹. Nuance tout de même, pour les grands navires nécessitant plusieurs années de construction, elle arrêta les travaux. Ce fut le cas avec le porte-avions *Painlevé*, commencé en mai 1939 puis interrompu en septembre².

Cependant, lorsque l'armistice fut signé le 22 juin 1940, la construction de navires de guerre dû cesser. Pour se mettre en conformité avec la loi du 20 juillet 1940³, l'amiral Darlan fit envoyer le 19 août 1940, par le directeur central et le sous-directeur des constructions navales, les ingénieurs Lamouche et Mellon, une circulaire aux ports et aux établissements de la marine pour ordonner la résiliation et la liquidation des marchés passés par l'État⁴, à l'exception des commandes annexes et de celles concernant les navires déjà à flot. Cela concernait autant l'outillage industriel fourni par la Compagnie Française de Machines-Outils de Précision (Deux marchés des 27 juillet 1940 et 31 août 1939 pour livrer 4 tours revolvers semi-automatiques type TRW.56)⁵ que Sulzer qui signa, en août 1940, deux actes additionnels au marché du 22 juillet 1936 pour augmenter des prix et régler des essais⁶. Les marchés pour des projecteurs ou des navires de servitude⁷ continuèrent en juillet-août 1940⁸.

La Direction des Constructions Navales modifia, même, plusieurs contrats de navires chez les grands chantiers fournisseurs habituels. Les ACL modifièrent celui de l'artillerie de 130 des torpilleurs *Le Hardi* et *Mameluk*⁹ ainsi que plusieurs éléments du croiseur *Marseillaise*, dont la coque¹⁰ et les délais de livraison de deux vedettes rapides de secours d'aviation¹. Les

¹ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Lettre du 2 juin 1943, de l'ingénieur en chef des industries navales, Blavignac, chef du groupe Armes Navales de la Direction centrale des industries navales, pour lettre à l'ingénieur-conseil Pamard.

² Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p87.

³ J.O.R.F/L – D du 26 juillet 1940.

⁴ SHD MV 2DD1 1. Circulaire du 19 août 1940.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 22 août 1940, du directeur général de la Cie Française de Machines-Outils de Précision pour l'amiral Darlan. Pour un total de 910 000 Fr.

⁶ *Ibid.*, Deux lettres, respectivement des 22 et 24 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le directeur de la Compagnie de construction mécanique procédé Sulzer.

⁷ *Ibid.*, Fin août 1940, le directeur central des constructions navales, M. Lamouche envoie une copie du marché du 24 juillet 1940 passé avec les CA de Saint-Nazaire.

SHD MV 2DD1 17. Acte additionnel du 26 août 1940, au marché du 13 mars 1939 avec Schneider et Cie.

⁸ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 27 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le directeur des Anciens établissements Sautter-Harlé. Acte additionnel du 14 août 1940.

⁹ *Ibid.*, Lettre du 13 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le directeur général des ACL. Approbation des actes additionnels des 31 mai et 2 août 1940 au marché du 20 janvier 1936.

¹⁰ *Ibid.*, Deux lettres du 13 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le directeur des ACL. Approbation de deux actes additionnels du 3 août 1940 au marché du 21 juin 1933.

ACB, les CA de Saint-Nazaire et Marine et Homécourt en firent exactement de même sur de très gros contrats. Respectivement, ils changèrent le pointage en direction des pseudo-tourelles de 100 mm des torpilleurs *Le Fier* et *L'Agile*², les tourelles de 152 du *Georges-Leygues*³ et celles de 380mm/45 Mle 1935 du cuirassé *Richelieu*⁴. La Marine avait même maintenu, avec les CA de Saint-Nazaire, la construction du navire encore sans nom, *PN185*, éleva son poids et son prix⁵ et augmenta de 4,5 millions de Fr un marché de commande de catapultes pour le lancement d'hydravions⁶. Les AC de France, pourtant dans le secteur de Dunkerque, qui était bien dangereux, se virent octroyer le lancement des groupes électrogènes à air comprimé des avisos-dragueurs *Commandant-Bory* et *Commandant-Delage*, en constructions dans leurs chantiers⁷ et signèrent des modifications de coque et d'électricité pour ces deux bateaux⁸.

b. Le règlement des contentieux et des contrats

Passée cette petite période, la Marine s'occupa de bien autre chose et, notamment, de régler administrativement ses contrats, ce qui ne se fit pas sans difficulté. Il est à dire que l'armistice avait tout de même interrompu de très importants contrats, comme ceux des deux porte-avions de 20 000 t, *Joffre* et *Painlevé*, chez les AC de St-Nazaire⁹. Le secrétariat d'Etat à la Marine fut bonnement cerné, parfois harcelé par ses fournisseurs en attente de recevoir le paiement de leurs commandes, pour des contrats vieux de plusieurs années. Les plaintes

¹ *Ibid.*, Lettre du 13 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le directeur des ACL. Approbation de l'acte additionnel du 2 août 1940 au marché du 31 mars 1938.

² *Ibid.*, Lettre du 13 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le vice-président du conseil d'administration des ACB. Approbation de l'acte additionnel du 8 août 1940 au marché du 25 mai 1938.

³ *Ibid.*, Lettre du 13 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le vice-président, directeur général des CA de Saint-Nazaire. Approbation de l'acte additionnel du 2 août 1940 au marché du 21 juin 1933.

⁴ *Ibid.*, Lettre du 9 août 1940, depuis Clermont-Ferrand, du directeur général Marine et Homécourt pour l'amiral Darlan et dépêche du 31 juillet 1940.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 27 septembre 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et le sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon, pour le vice-président, directeur général des CA de Saint-Nazaire. Acte additionnel du 23 septembre 1940 au marché du 16 mars 1935.

⁶ *Ibid.*, Lettre du 26 septembre 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et le sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon (pour le compte de l'amiral Darlan), pour le vice-président directeur général des CA de Saint-Nazaire à Paris. Approbation de l'acte additionnel du 12 septembre 1940 au marché du 28 juillet 1938 pour la fourniture de catapultes pour le lancement d'hydravion.

⁷ *Ibid.*, Lettre du 26 septembre 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et le sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon (pour le compte de l'amiral Darlan), pour le directeur général des AC de France. Approbation de l'acte additionnel de septembre 1940 au marché du 21 août 1936.

⁸ *Ibid.*, Depuis Lorient, lettre 26 septembre 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon (pour le compte de l'amiral Darlan), pour le directeur général des ACF. Approbation de l'acte additionnel du 10 septembre 1940 pour la fourniture des avisos-drague *Commandant-Bory* et *Commandant-Delage*.

⁹ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p28.

commençaient vraiment à devenir pressantes de la part des fournisseurs, tels Omnium technique et industriel de contrôle¹, la SA des anciens établissements Henri Sartre², la Société Française d'application de précision de Roumefort³ ou les Ateliers Titan⁴ dont la guerre fragilisa, dangereusement, la trésorerie. Tout d'abord, coupée de ses arsenaux et de ses archives de la zone occupée, la Marine eut bien du mal à y répondre car la désorganisation administrative rendait très difficile la communication entre les services. Certains matériels qui étaient prêts en usine depuis mai n'avaient même pas été récupérés, encore en septembre, tels les ventilateurs d'assèchement de tubes lance-torpilles usinés chez Schneider⁵.

Le fournisseur Marcel Galle, de Saumur, dût attendre un mois pour recevoir une réponse négative de l'administration centrale du secrétariat d'Etat, à Vichy qui, faute d'information sur ses sept contrats de livraison de crins, le renvoya vers Brest⁶. Même les grandes entreprises eurent à en pâtir, tels les CA de Saint-Nazaire qui, en réponse de leurs demandes de paiement du 13 septembre 1940, furent sommés de s'adresser à l'arsenal de Cherbourg à cause de « l'interdiction des correspondances entre les deux zones du territoire » dont les dérogations étaient rares⁷. Les FCG durent, eux, prendre contact avec l'arsenal de Lorient pour recevoir leur dû⁸. L'administration vichyssoise réussit assez bien cette décentralisation du travail de la direction centrale des constructions navales qui se faisait en plutôt bon ordre, malgré l'allongement des délais.

La Marine mit plus de zèle à régler les problèmes des grands fournisseurs habituels, comme Saint-Chamond-Granat⁹ ou Marine et Homécourt qui avait envoyé plusieurs lettres en septembre 1940 pour réclamer ses 34 millions de Fr que sa trésorerie rendait nécessaire : 20,9 millions de Fr pour les constructions navales et les plaques de blindage (19 actes, marchés et

¹ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 30 août 1940 de l'entreprise, Omnium technique et industriel de contrôle OTIC pour le cabinet du secrétaire d'État de la marine. Quatre contrats datant de mars 1938 à mars 1940.

² *Ibid.*, lettre de l'administrateur délégué de la SA des Anciens établissements Henri Sartre, H. Lestra du 10 septembre 1940 pour l'amiral Darlan. Marché du 22 novembre 1937.

³ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Lettre du 25 décembre 1940, pour secrétaire d'État la Marine à Vichy.

⁴ *Ibid.*, Lettre du 5 août 1940, de Mme veuve Ehretsmann. Elle réclamait 60 millions de Fr.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 24 septembre 1940 de Schneider et Cie pour le ministère de la marine. Marché du 14 juin 1939.

⁶ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 3 août 1940, du le directeur central de l'intendance maritime, le conseiller d'État Douillard (pour le compte de l'amiral Darlan), pour Marcel Galle (Saumur).

⁷ *Ibid.*, Lettre du 27 septembre 1940 de M. Melon, sous-directeur central des constructions navales (pour le compte de l'amiral Darlan), pour le secrétaire général des CA de Saint-Nazaire (Paris).

⁸ *Ibid.*, Lettre du 25 septembre 1940, depuis Lorient, de M. Melon, sous-directeur central des constructions navales, pour le directeur général des FCG (Paris), en réponse à sa lettre du 21 septembre 1940.

⁹ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 24 octobre 1940, de M. Lastero, ingénieur des directions de travaux de la Société d'exploitation des établissements Saint-Chamond-Granat, pour la Direction des constructions navales.

additionnels) et 13 millions de Fr pour l'artillerie¹. Certains de ces conflits s'étalèrent sur de nombreux mois, comme celui avec la CGEE à propos des délais de livraisons et de travaux à l'arsenal de Sidi-Abdallah² ou avec Tudor qui s'était vu subtiliser une cargaison de cèdre par réquisition de la Marine qui en avait besoin pour fabriquer des séparateurs des batteries d'accumulateurs de sous-marins³.

Seuls deux cas posèrent un problème plus ardu. Il s'agissait des fournisseurs basés en Alsace et en Moselle, redevenus territoires du Reich ; et de l'établissement de Guérigny qui fut totalement occupé par les forces allemandes. Pour régler la situation des entreprises installées dans les terres alsaço-mosellanes, l'Etat français émit le règlement du 20 janvier 1941 et la circulaire spéciale du 19 février 1941 qui stipulait que les paiements devaient s'effectuer dans une adresse choisie par l'entreprise, obligatoirement située en dehors de ces deux territoires⁴. Jusqu'en 1943, l'administration de la Marine avait le plus grand mal à joindre certains fournisseurs, tels les établissements Tourtellier, jadis domiciliés à Mulhouse, qui se replièrent à Riom sans en avertir personne⁵. De même, fin septembre 1940, les services de la Marine étaient tout bonnement dans l'impossibilité de communiquer avec les forges de Guérigny, du fait de la présence sur place de la Wehrmacht. Comme l'établissement devait des sommes non négligeables à certaines entreprises tels les établissements Clier de Clermont-Ferrand⁶, les Forges et Ateliers de Commentry-Oissel⁷ ou les établissements Moizieux et fils⁸, l'administration centrale les aiguillonna vers le Service de la surveillance de la circonscription de Lyon. Voyant que cet établissement était pour ainsi dire perdu, la Marine décida de faire prendre en charge, physiquement et financièrement, toutes les dépenses de fonctionnement et

¹ *Ibid.*, Transport militaire urgent. (Rose) l'amirauté française demande à Toulon une réponse urgente au télégramme du 9 octobre 1940 au sujet des paiements effectués pour Marine et Homécourt.

² SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés.

³ *Ibid.*, Lettre du 26 juin 1943 du secrétaire d'État à la marine colonie pour le directeur de la SA Tudor.

Ordre du 16 mai 1941, envoyé par avion, depuis Vichy, par l'ingénieur général Thepot, Directeur-adjoint des industries navales pour le commandant de la Marine au Maroc, à Casablanca. Il lui demanda d'acquiescer du cèdre sur place. En juin 1940, le commandement de la Marine au Maroc, à Casablanca a saisi et réquisitionné le chargement de cèdres venant des États-Unis, à bord du *San Jose*, d'une valeur de 397 000 francs.

⁴ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Circulaire 19 février 1941. Règlement des dépenses de l'État en Alsace et en Lorraine du 20 janvier 1941, du secrétaire d'État aux finances.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 26 mars 1941 de l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navale (pour le compte du secrétaire d'État la Marine) pour le secrétaire d'État à l'économie nationale et des finances.

⁶ SHD MV 2DD1 1. Note du 30 septembre 1940, du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon pour l'établissement de Guérigny.

⁷ *Ibid.*, Lettre urgente du 21 septembre 1940, de l'administrateur délégué des Forges et ateliers de Commentry-Oissel, pour l'amiral Darlan. L'entreprise devait recevoir un million de francs.

⁸ *Ibid.*, Lettre du 25 septembre 1940 à Vichy, de l'ingénieur Schenneberg, chef de la section des torpilles, pour le directeur des établissements Moizieux et fils. Il répond à sa lettre du 17 septembre 1940 relative à la fourniture de pièces pour les mines d'après un marché passé avec Guérigny le 7 mars 1940.

d'équipement de la forge, par les seuls établissements qu'elle contrôlait encore parfaitement : l'arsenal de Toulon¹ et l'usine de Saint-Tropez².

L'autre grande cause des retards de liquidation était purement financière. Les crédits du ministère étaient manquants et ce problème ne datait pas de l'Occupation mais de la déclaration de guerre³. Par la circulaire secrète du 30 avril 1940, le ministre et son contrôleur général, M. Mouraire, chef de la section administrative, tentèrent de réduire les dépenses incontrôlées en limitant les achats sur factures à 20 000 Fr⁴. Après l'armistice, autant le Contrôle général que la désormais Direction des industries navales firent tout pour hâter le règlement de ces affaires. Pour se conformer aux instructions du gouvernement qui allaient clairement dans ce sens, le directeur central des industries navales, Lamouche, ainsi que M. Billard envoyèrent directement une note, le 24 septembre 1940, à l'amiral Darlan pour lui exposer les raisons de ce blocage administratif et lui demander de décréter l'ouverture de crédits spéciaux « permettant d'ordonnancer de telles créances »⁵. Le 8 octobre 1940, le contrôleur général J. Mouraire, chef de la section administrative pour le compte de Darlan, leur renvoya la faute, précisant que le chapitre G des Constructions navales – Gros outillage de l'exercice 1938 avait eu un déficit par un excédent de dépenses⁶.

Même lorsque les communications furent très largement rétablies, la situation générale du pays posait des problèmes, cette fois, au niveau contractuel. Les chantiers qui furent les premiers touchés par la déferlante de la Wehrmacht durent arrêter leurs travaux et livraisons, ce qui créa des réclamations. Les ACF à Dunkerque, les seuls à être dans la zone d'administration militaire de la Belgique et du Nord de la France, faisant l'objet d'indulgence, reçurent un sursis de livraison de 22 jours pour la présentation en recettes et évitèrent les pénalités de retard pour deux chasseur-dépanneurs, dont un avait été livré non terminé à Cherbourg le 21 mai 1940, sur ordre de la Marine⁷.

¹ *Ibid.*, Lettre du 20 septembre 1940, du directeur des constructions navales, M. Lamouche pour le directeur des constructions navales de Toulon. Marché du 8 novembre 1939.

² *Ibid.*, Le 14 octobre 1940, directeur de l'établissement de Saint-Tropez, l'ingénieur Chantre répond à la note du 9 octobre 1940 de l'administration centrale.

³ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 3 mai 1940 du contrôleur général et chef de la section pour l'administrateur délégué des anciens établissements Sartre (Lyon).

⁴ SHD MV 2DD1 17. Circulaire secrète du 30 avril 1940. Elle passa de 25 000 Fr. à 20 000 Fr.

⁵ SHD MV 2DD1 1. Note du 24 septembre 1940 du directeur central des industries navales Lamouche et de M. Billard, pour l'amiral Darlan.

⁶ *Ibid.*, Note du 8 octobre 1940, du contrôleur général J. Mouraire, chef de la section administrative (pour le compte de l'amiral Darlan), pour la Direction centrale des constructions navales.

⁷ *Ibid.*, Deux décisions des 7 et 8 août 1940, de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie (Clermont-Ferrand). A propos de deux marchés du 11 juillet 1938.

Ce n'était qu'à partir de fin août 1940 que la Direction centrale des constructions navales recommença, très partiellement, à coordonner l'information entre ses ports et établissements avec les fournisseurs. Elle transmet à Toulon les actes légaux pour effectuer les paiements du croiseur *Montcalm* pour les FCM¹ et annonça au directeur de Sulzer et à ses représentants venus visiter le port de Cherbourg qu'il pouvait, désormais, reprendre les liquidations suivant la procédure normale². Pour les ACL, elle leur précisa la procédure à suivre pour qu'elle puisse leur régler les factures de leurs pétroliers et de leurs chasseurs³. La Direction transmettait, elle-même, les dossiers pour le règlement des factures entre les entreprises et les arsenaux, mêmes occupés. Le 21 août 1940, le directeur central des constructions navales, l'ingénieur Lamouche et son sous-directeur central Mellon envoyèrent à Lorient un dossier, celui des CA de la Seine-Maritime qui voulaient la rémunération pour ses sous-marins⁴.

A partir de septembre 1940, les liquidations commencèrent à se faire avec plus de fluidité. La Direction des constructions navales commença à ordonner les liquidations, comme à Toulon avec les 18 millions de Fr de Marine et Homécourt⁵. D'ailleurs Toulon acquit une importance grandissante du fait d'être le seul arsenal libre et de concentrer, presque, tout ce qui restait de la flotte dans les eaux européennes. Après une décision fin septembre⁶, le 1^{er} octobre 1940, y fut envoyé en mission l'ingénieur en chef de 1^{ère} classe des industries navales, Louis Kahn, pour y « hâter les opérations de liquidation des marchés de guerre » pour environ un mois⁷. Dans la foulée, on fit du directeur des industries navales du port varois le décideur final dans les marchés préparés par toutes les circonscriptions de la surveillance pour régler des travaux de réquisition de la flotte auxiliaire, et ce « tant que dureront les difficultés de communication entre les deux zones »⁸. Finalement, la situation fut clarifiée par la circulaire de l'amiral Darlan, du 12 octobre 1940, sur la liquidation des marchés des constructions navales en zone libre et en zone occupée. Les rôles étaient désormais clairs. Pour les marchés de la

¹ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Note du 14 décembre 1940, de l'ingénieur Lamouche, directeur central des industries navales, pour le préfet maritime de Toulon. Il transmet la copie de l'acte additionnel du 8 juin 1940 au marché du 21 juin 1937 du croiseur *Montcalm*.

² SHD MV 2DD1 1. Lettre du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon pour le directeur de la Cie de construction mécanique procédés Sulzer.

³ *Ibid.*, Lettre du 24 août 1940 du sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon pour le directeur des ACF. Il leur est demandé d'envoyer des exemplaires de 3 marchés (18 décembre 1934, 12 décembre et 11 juillet 1938) et de 2 actes additionnels (16 mai et 25 août 1938).

⁴ *Ibid.*, Lettre du 21 août 1940, du directeur central des constructions navales, M. Lamouche ; et le sous-directeur central des constructions navales, M. Mellon (pour le compte de l'amiral Darlan), pour le port de Lorient.

⁵ *Ibid.*, Télégramme urgent du 29 septembre 1940 de l'Amirauté française (Marine – Constructions navales) pour la Direction des constructions navales à Toulon.

⁶ *Ibid.*, Conférence hebdomadaire. Séance du 27 septembre 1940.

⁷ *Ibid.*, Télégramme normal du 28 septembre 1942 l'Amirauté française (Constructions navales) pour Toulon.

⁸ *Ibid.*, Télégramme de l'Amirauté française (Constructions navales) pour les services de la surveillance de Marseille et de la Seyne-sur-Mer.

circonscription de surveillance de Lyon, de Marseille, de la Seyne-sur-Mer et de Toulouse, c'était Toulon qui était chargée de la liquidation (sauf les marchés de Saint-Tropez). Pour tout le reste de la France, c'est-à-dire la zone occupée, ce furent les services de surveillance locaux qui devaient liquider les marchés¹. Ce rôle de Toulon fut confirmé par une note circulaire du 23 août 1941².

c. *La normalisation du travail administratif à partir de 1941*

Même si une certaine désorganisation subsista toujours, l'année 1941 fut certainement le moment d'une relative normalisation. Elle passa bien sûr par l'action des services de la Marine qui revinrent à Paris et sur lesquels régnait le chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications l'ingénieur général des industries navales, Genon. Ce dernier clarifia les questions de liquidation avec le secrétaire d'État à l'économie nationale et aux finances. Il convinrent que pour « donner suite rapidement à de nombreuses affaires actuellement tenues en suspens », il vaudrait mieux que le remboursement de chaque contrat et les frais d'indemnité de repli soient pris en charge par l'administration de la Marine³. Ainsi, la communication entre les services parisiens, Vichy, Toulon et la majorité des fournisseurs privés, devint plus aisée et permit de prendre un plus grand nombre de décisions, en connaissance de cause. La préfecture maritime de Toulon et l'ingénieur général Lamouche, directeur central des industries navales, décidèrent, début 1942, de remettre à plus tard certains menus travaux sur le bâtiment de ligne *Strasbourg*⁴. Cette facilité autorisa les services de la marine à liquider les plus gros contrats, comme ceux de Marine et Homécourt pour l'artillerie du *Richelieu*⁵.

Rassérénée par ces nouvelles possibilités, la Marine continua de passer des contrats pour les besoins de rechanges de la flotte⁶ et surtout avec de nouveaux actes de modification

¹ *Ibid.*, Circulaire du 12 octobre 1940 sur la liquidation des marchés des constructions navales en zone libre et en zone occupée, par le directeur du cabinet le vice-amiral Le Luc (pour le compte de l'amiral Darlan).

² SHD MV 2DD1 17. Note du 15 décembre 1941, de M. Lamouche, directeur central des industries navales et M. Garreta, sous-directeur du matériel naval pour la direction des industries navales de Toulon.

³ *Ibid.*, Note du 15 juin 1941, du chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications, l'ingénieur général des industries navales, Genon, pour le ministre, secrétaire d'État à l'économie nationale et aux finances.

⁴ *Ibid.*, Note du 26 novembre 1941, de la préfecture maritime de Toulon pour le secrétaire d'État à la Marine.

Lettre du 27 janvier 1942, M. Lamouche, directeur central des industries navales qui approuva cette proposition.

⁵ *Ibid.*, Décision du secrétaire d'État et de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications. 115 000 Fr du 4^{ème} acte additionnel du 23 janvier 1940 au marché du 19 janvier 1937.

⁶ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Lettre du 29 janvier 1942 de M. Lamouche, directeur central des industries navales, et M. Conturie, pour la direction des industries navales de Bizerte. Marché du 28 novembre 1941 avec Sulzer.

technique¹ et des corrections de prix². En 1943 et 1944, elle contracta à nouveau avec Dubigeon³, les AC de Provence⁴, la Société Provençale de Constructions navales⁵, les FCM⁶, les CAG⁷, Marine et Homécourt⁸, la société Reosc⁹, la société Rateau¹⁰ et les chantiers navals P. Jouet et Cie¹¹.

La Marine ouvrit également une nouvelle ère de conflits avec les fournisseurs. Retrouvant une bonne part de sa documentation, elle devint à son tour plaignante contre les divers manquements de ses partenaires. En décembre 1941, elle réclama de la Sagem le remboursement de 6,5 millions de Fr¹², ce qui fut vite effacé par le paiement à l'entreprise de 17,3 millions de Fr en 1943¹³. L'entreprise turbulente recommença de nouvelles réclamations,

¹ *Ibid.*, Note du 9 décembre 1941, de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur général des CA Augustin-Normand. Acte additionnel du 27 novembre 1941.

Deux lettres du 9 décembre 1941, de l'ingénieur Genon, chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications, pour le secrétaire général des ACL et pour les CA de Saint-Nazaire. Acte additionnel du 27 novembre 1941 au marché du 24 mars 1937.

Lettre du 3 décembre 1941, de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications, pour le directeur général des ACL, Marché du 21 juin 1933.

² SHD MV 2DD1 34. Lettre du 29 juin 1943, de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des CA Augustin-Normand. Acte additionnel du 16 juin 1943 au du marché du 31 mai 1934.

³ SHD MV 2DD1 34. Deux lettres des 22 et 26 mars 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des anciens chantiers Dubigeon. Acte additionnel du 18 mars 1943 au marché du 27 mars 1936.

⁴ *Ibid.*, Trois lettres des 3 et 22 mars et 12 avril 1943, de l'ingénieur Genon, chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des AC de Provence. Actes additionnels des 20 février 1943 au marché du 30 mars 1939 ; 17 mars 1943 au marché du 8 novembre 1936 ; 1^{er} avril 1943 au marché du 8 septembre 1936.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 19 mai 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur de la Sté Provençale de Constructions Navales. Acte additionnel du 4 mai 1943 au marché du 18 décembre 1936.

⁶ *Ibid.*, Trois lettres du 27 mai, et une lettre du 29 juin 1943, de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications, envoya une lettre pour le directeur des FCM. Actes additionnels des 11 et 13 mai 1943 au marché du 22 mai 1926 et 8 juin 1943 au marché du 21 juin 1933.

⁷ *Ibid.*, Lettre du 26 mars 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications, pour le directeur des CAG. Acte additionnel du 23 mars 1943 au marché du 22 mai 1936.

⁸ SHD MV 2 DD42. Lettre du 31 janvier 1944 de l'ingénieur H. Blanchet, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur de Marine et Homécourt. Acte additionnel du 20 janvier 1944 aux trois marchés des 20 septembre 1933, du 29 mai 1936 et du 12 décembre 1939.

⁹ *Ibid.*, Lettre secrète du 27 janvier 1944 de l'ingénieur Dupuis, directeur adjoint des industries navales, pour le chef de l'arrondissement maritime de Toulon.

¹⁰ *Ibid.*, Lettre du 28 février 1944 de l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales pour le directeur de l'établissement d'Indret.

¹¹ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 26 mars 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des chantiers navals P. Jouet et Cie. Acte additionnel du 10 mars 1943 au marché du 8 mai 1939 (vedettes rapides d'escadre de 11 et de 13 m).

¹² SHD MV 2DD1 17. Note du 15 décembre 1941 de l'ingénieur Lamouche, directeur central des industries navales et de l'ingénieur Garreta, sous-directeur du matériel naval, pour la Direction des industries navales de Toulon.

¹³ SHD MV 2DD1 34. Note du 28 juin 1943 de l'ingénieur Schennberg, chef du Bureau des équipements, pour le Bureau administratif. 5 paiements de 3 millions de Fr un paiement de 2 millions de Fr.

en 1944, bien qu'elle ait eu gain de cause dans beaucoup de dossiers¹. En novembre et décembre 1941, le conflit fut très dur avec la Société Rateau et les CA de Saint-Nazaire qui protestèrent, énergiquement, contre des retenues pour des défauts constatés sur le *Mameluk*². Certaines sociétés ne s'en laissèrent pas compter comme la société de construction Guinard de Châteauroux qui, après avoir épuisé tous les recours auprès de Toulon pour éviter des pénalités de retard, en appela directement au directeur des industries navales de trancher³. Il est vrai que la Direction des industries navales et le Service de la surveillance des travaux et des fabrications étaient plus favorables aux entreprises, du fait du suivi permanent du déroulement des constructions en question. En juillet 1942, ils avaient décidé d'accepter les demandes faites par les établissements J. Prentout à Honfleur pour l'indemnisation des frais occasionnés par l'ordre de repli sur Morlaix, reçu le 14 juin 1940⁴. En 1943, cette libéralité s'exprima envers Marine et Homécourt en lui allouant l'indemnité de repli et en annulant ses pénalités de retard⁵ et, aussi, avec les Chantiers Navals Français en les remboursant pour la réquisition de leur chantier de Blainville⁶. En 1942, le contre-amiral Auphan ordonna qu'on indemnise les ACL qui invoquaient la guerre comme cas de force majeure pour demander le remboursement de surprimes d'assurance qu'ils avaient dû payer à cause de retards⁷.

En 1944, les largesses de la marine, notamment celles de l'ingénieur Antoine et de la Direction centrale des industries navales, allèrent bien plus loin avec les CA de Provence, à qui elles permirent que l'amortissement accéléré soit limité à une somme globale de 8,5 millions de Fr dont 5,7 millions au titre des installations immobilières et 2,8 millions au titre des machines-

¹ SHD MV 2 DD42. Lettres de la Sagem des 11 octobre 1938 et 23 avril 1940. Marché du 13 novembre 1935. Lettre du 10 janvier 1944 du contrôleur général Plurien, chef de la Section administrative pour l'ingénieur, chef du groupe des armes navales à Paris. Marché du 5 février 1936 et acte additionnel du 21 octobre 1936.

² SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Lettre de l'ingénieur Antoine, directeur des industries navales du port de Toulon, pour le Secrétariat d'État à la Marine. Retenues diverses de 66 000 Fr. Lettres des 25 novembre et 2 décembre 1941 de la Société Rateau et des CA de Saint-Nazaire.

³ *Ibid.*, Lettre du 20 janvier 1942 du directeur commercial de la société de construction Guinard, pour le directeur des industries navales à Vichy. Marché du 29 novembre 1939

Lettre du 23 décembre 1941, de l'arsenal de Toulon.

⁴ *Ibid.*, Lettre du 25 juillet 1942 de l'ingénieur Vieille et de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications, pour le directeur des établissements J. Prentout.

⁵ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 29 décembre 1942 de Marine et Homécourt (3, rue de Palerme à Saint-Chamond) pour la Direction des industries navales (Hôtel de l'Europe – Vichy). Note des 2 et 24 avril 1943 entre l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications ; et l'ingénieur général Antoine, directeur central des industries navales. Lettre du 24 avril 1943 de l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales, pour le contre-amiral Le Normand, chef de l'arrondissement maritime de Brest.

⁶ *Ibid.*, Note du 30 mars 1943 de l'ingénieur Pedelmas, chef adjoint du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales ; et note du 5 avril 1943 de l'ingénieur Antoine, pour le Service central des travaux maritimes. 7 829 000 Fr d'indemnités totales.

⁷ SHD MV 2 DD42. Lettre du 8 juillet 1942 de l'ingénieur en chef des ACL (Paris) pour le chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications (Paris). Lettre du 10 août 1942 du contre-amiral Auphan, pour l'ingénieur, chef du service de la surveillance des travaux et fabrication à Paris.

outils¹. En revanche, la Marine rejeta fermement certaines tentatives abusives de lui soutirer des paiements qu'elle jugea indus. 1943 fut leur grande année avec des rejets des demandes émanant de la part de la Société sidérurgique d'Escaut-et-Meuse qui protesta contre des pénalités². Même la société Worms, pourtant très en faveur dans l'entourage pétainiste, se vit impitoyablement écartée de quelconques indemnités. Les arguments juridiques de son avocat qui devaient faire porter la responsabilité des retards sur l'Etat et sur ses lois sociales furent méticuleusement démontés par le contrôleur général Plurien du cabinet du secrétaire d'Etat à la Marine qui en appela à la jurisprudence du Conseil d'Etat pour affirmer que la thèse de l'avocat était « indéfendable, puisque comme il a été démontré, l'État contractant et l'État législateur ne saurait être considéré comme une seule et même entité »³.

Pour faciliter encore plus le règlement de ces affaires, le secrétaire d'Etat à la Marine donna, le 14 août 1942, aux chefs de circonscription du Service de la surveillance des travaux et fabrication l'autorisation d'accorder sans limitation de durée tout sursis de livraison qui aurait pour effet d'exonérer le fournisseur d'une retenue inférieure ou égale à 10 000 Fr pour la zone libre et entre 10 001 et 150 000 Fr pour la zone occupée⁴. Il conserva, pour l'administration centrale, le choix pour des sommes plus importantes.

Parallèlement à cela, à partir de 1941 et de plus en plus jusqu'en 1944, la Marine, voyant la guerre se propager à l'Est, et donc durer, commença à résilier des contrats. En 1941, le marché du 31 février 1937 avec la Compagnie Five-Lille pour les pseudo-tourelles de 100 CA fut annulé. En juin 1943, fut prise la décision de totalement mettre fin aux contrats des bâtiments de ligne *PN 278*, *PN 279* et *PN 280* et bien d'autres, toujours en construction. On résilia les marchés avec Five-Lille⁵, les établissements Marrel frères⁶, l'Alsthom¹, les FCM²,

¹ *Ibid.*, Rapport du 22 janvier 1944 de l'ingénieur général Antoine, directeur central des industries navales, remis au ministre de la Marine.

² SHD MV 2DD1 34. Lettre du 9 mars 1943, de l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales, et de l'ingénieur Dupuis, pour le directeur de la Sté sidérurgique d'Escaut-et-Meuse. Marché du 4 septembre 1939.

³ SHD MV 2 DD42. Lettre du 10 mai 1943 de M. Nitot, directeur général des ateliers et chantiers de la Seine-Maritime (45, boulevard Haussmann). Note à Vichy du 15 décembre 1943 du contrôleur général Plurien (Section administrative – Contentieux – Cabinet).

⁴ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Note du 14 août 1942 du secrétaire d'Etat à la Marine et de l'ingénieur Lamouche, directeur central des industries navales, pour l'ingénieur général, chef du service de la surveillance des travaux et fabrication (Paris – 28, rue Saint-Dominique).

⁵ *Ibid.*, Collections 1941–1942. Marchés., Décision du 10 décembre 1941 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications. Marché du 31 février 1937.

⁶ SHD MV 2DD1 34. Deux lettres du 22 mars et trois lettres du 29 juin 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des établissements Marrel frères. Actes additionnels de résiliation des 15 mars 1943 (marché du 10 août 1939), 15 mars 1943 (marché du 13 avril 1939), 8 juin 1943 (marché du 6 avril 1939), 11 juin 1943 (marché du 10 août 1938) et marché du 16 juin 1943 (lettres de commande du 7 mai 1940). Plaques de blindage des navires).

Marine et Homécourt³, les ACL⁴, les CAG⁵, les CA de Saint-Nazaire⁶, Fulmen⁷, Sulzer⁸, les établissements Delaunay-Belleville⁹ et la société Le Matériel Electrique S.W¹⁰. Certaines résiliations provoquèrent de bien sérieux problèmes pour les entreprises fournisseuses. En 1943, la société Rateau se vit annuler pour 284 millions de Fr. de contrats qui étaient des travaux sous-traités par des chantiers construisant pour la marine. Impliquant tant de chantiers, l'affaire fut directement réglée entre le Service de la surveillance des travaux et des fabrications et la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines, pour le

¹ *Ibid.*, Lettre du 29 juin 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur de l'Alsthom. Acte additionnel de résiliation du 9 juin 1943 (marché du 6 mai 1938). Fourniture de 2 plates-formes pour les sous-marins *La Créole*.

² *Ibid.*, Lettre du 21 mai 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des FCM. Marché de résiliation du 28 avril 1943. Deux avisos-dragueurs. SHD MV 2 DD42. Note du 19 février 1944 de l'ingénieur Antoine, et de l'ingénieur Dupuis, directeur central et directeur adjoint des industries navales, pour le ministre. Acte additionnel de résiliation du 20 juillet 1939 (marché du 22 mai 1936). Appareils auxiliaires Rateau pour les torpilleurs *L'Intrépide* et *Téméraire*.

Lettre du 13 mars 1944 de l'ingénieur H. Blanchet, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des FCM. Acte additionnel de résiliation du 31 janvier 1944 (marché du 22 mai 1936). Appareils auxiliaires Rateau pour les torpilleurs *L'Intrépide* et *Le Téméraire*.

³ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 26 mai 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications, pour le directeur de Marine et Homécourt. Acte additionnel de résiliation du 11 mai 1943 (marché du 21 décembre 1939). Trois lettres des 4 et 14 janvier et 25 mars 1944 de l'ingénieur H. Blanchet, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur de Marine et Homécourt. Actes additionnels de résiliation des 27 décembre 1943 (marché du 9 mars 1939) des tourelles de 380 du *PN 279* sous commandée à Fives-Lille ; 21 novembre 1943 (marché du 16 novembre 1936) ; et 12 mars 1944 (marché du 9 mars 1939) plaques en acier cimenté des tourelles de 380 du *PN 279*.

⁴ SHD MV 2 DD42. Note du 13 janvier 1944 des ingénieurs Antoine et Dupuis, directeur et directeur adjoint des industries navales, pour le ministre. Acte additionnel de résiliation du 16 décembre 1943 (marché du 21 décembre 1937 et du 30 juillet 1938). Trois pseudo-tourelles doubles 200 mm et torpilleurs de 1010 t.

Trois lettres du 2 et 18 février et 30 mars 1944 de l'ingénieur H. Blanchet, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications, pour le directeur des ACL. Marchés de résiliation du 15 février 1943 ; du marché du 20 mars 1944 ; et acte additionnel de résiliation des 30 décembre 1943 (marché du 28 juin 1939).

⁵ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Lettre du 9 juillet 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des CAG. Marché de résiliation du 29 juin 1943. Deux avisos-dragueurs coloniaux.

SHD MV 2 DD42. Lettre du 24 février 1944 de l'ingénieur H. Blanchet chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des CAG. Marché de résiliation du 16 février 1944.

⁶ *Ibid.*, Trois lettres du 14 janvier, 26 février et 25 mars 1944 de l'ingénieur H. Blanchet, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur des CA de Saint-Nazaire. Actes additionnels de résiliation des 21 novembre 1943 (marché du 24 mars 1937), 18 février 1944 (marché du 24 mars 1937) et 14 février 1944 (marché du 28 juillet 1938).

⁷ *Ibid.*, Lettre du 28 janvier 1944 de l'ingénieur H. Blanchet, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur de la société de l'accumulateur Fulmen. Acte additionnel de résiliation du 21 janvier 1944 (marché du 20 juillet 1942). Mille éléments d'accumulateurs électriques destinés à des sous-marins.

⁸ *Ibid.*, Note du 13 janvier 1944 des ingénieurs Antoine et Dupuis, directeur et directeur adjoint des industries navales, pour le ministre. Acte additionnel du 20 décembre 1943 (marché du 18 janvier 1939). Moteur à pétrole.

⁹ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Lettre du 31 mars 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur général des établissements Delaunay-Belleville (Saint-Denis). Résiliation du marché du 24 décembre 1936 (charpentes de queue de torpilles).

¹⁰ *Ibid.*, Lettre du 10 juillet 1943 de l'ingénieur Genon, chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications pour le directeur de la Sté Le Matériel Electrique S.W. Marché de résiliation du 10 juillet 1943.

remboursement des entreprises¹. La même année, l'affaire fut plus compliquée pour les CA de Saint-Nazaire qui réclamèrent un remboursement de 75 millions de Fr pour la résiliation du marché du porte-avions *Joffre (PN 262)*², mais qui finit par faire remarquer au Service de la surveillance des travaux et fabrications et à la direction centrale des industries navales que pour solde de tout compte, elle devait 200 millions de Fr à la Marine³.

Moins attendu, la Marine entretenait encore des liens économiques avec les alliés qu'elle devait régler. Avant Pearl-Harbor, la Marine avait un directeur de l'ordonnance aux États-Unis, M. Lacour-Gayet, qui avait des crédits pour faire quelques achats, encore en novembre 1941⁴. En plus des négociations sur le blocus qui ont duré jusqu'en mai 1941⁵, encore en janvier 1942, la Marine avait encore un chargé de liquidation des services de l'attaché naval, R. L. Berlin, à Londres qui négociait avec l'Amirauté britannique le remboursement des termes payés par la Marine française pour des navires en constructions qui avaient été saisis⁶. Néanmoins, le seul pays où des commandes sérieuses avaient été faites a été la dernière nation industrielle neutre du continent, c'est à dire la Suisse. En novembre 1942, avec la collaboration du ministère de l'économie nationale et des finances, la Direction centrale des industries navales fit importer des éléments mécaniques aux établissements MAAG de Zurich⁷ ou des machines-outils chez la SA Joseph Petermann, à Genève⁸.

La désorganisation générale commença à toucher les services de Saint-Tropez et Toulon, lorsque les bombardements alliés se firent plus sévères. Certaines circonscriptions étaient toutes à l'arrêt en 1944, comme celle de Saint-Etienne qui enregistrait des arrêts de ses travaux exclusivement destinés à Saint-Tropez et Toulon, chez les Aciéries de Firminy et Marine et

¹ *Ibid.*, Lettre du 13 juillet 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour l'ingénieur, directeur central des industries navales. Lettre du 25 juin 1942 du président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines Marine.

² SHD MV 2DD1 34. Lettre du 2 février 1943, du secrétaire général des CA de Saint-Nazaire.

³ *Ibid.*, Dossier confidentiel transmis le 30 avril 1943 par l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et fabrications, à la Direction centrale des industries navales.

⁴ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Note de novembre 1941 du contrôleur général J. Mouraire, chef de la section administrative. À la fin de l'année 1941, d'ailleurs il avait dépassé crédits.

⁵ Bernard Costalia, *op. cit.*, p99.

⁶ *Ibid.*, Lettre depuis Londres (58, Knightsbridge), du 29 janvier 1942, du chargé de liquidation des services de l'attaché naval, R. L. Berlin, au secrétaire d'État à la Marine, Darlan, en réponse à la note du 5 octobre 1941.

Lettre de l'amirauté britannique du 23 janvier 1942 au chargé de liquidation, R. L. Belin.

Note du 29 janvier 1942 de l'ingénieur Lamouche, directeur central des industries navales, pour le chef de l'échelon de la Direction centrale de l'industrie navale à Paris.

⁷ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Deux demandes d'autorisation d'importation du 15 novembre 1942 signés par l'ingénieur général Antoine, directeur central des industries navales et par l'ingénieur général Dupuy, directeur adjoint des industries navales.

⁸ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 10 avril 1943 depuis Genève transmise par valise, du chef de la mission d'achat de l'ambassade de France en Suisse, Jean Changeur, pour le ministre de la Marine.

d'Homécourt. Les établissements Rivoire et Marx qui produisaient des mécanismes de mise en marche, des plateaux et des arbres moteurs, tous pour Toulon, ont poursuivi leurs commandes au ralenti pour occuper leur personnel jusqu'au 4 mars 1943 et demandèrent, eux-mêmes, le 4 janvier 1944 au chef de la circonscription du Service des travaux et fabrication de Saint-Etienne des instructions pour obtenir la résiliation de ces marchés¹.

d. Le corporatisme Vichyste et les fournisseurs de la Marine

Parallèlement à cela, l'Etat français commença à intégrer les fournisseurs de la Marine dans ses institutions corporatistes. Il créa, par une loi du 16 août 1940, les comités d'organisations regroupant les entreprises, établissant des plans de production et de répartition des matières premières. Ils étaient 15 à la fin 1940 et devinrent 200 au printemps 1944². Les principales décisions furent prises les 4 et 6 juillet, à Vichy, avec le directeur de l'Economie nationale Olivier Moreau-Neret et les métallurgistes Raoul de Vitry, Henry Davezac, René Fould ou Pierre Champagne³. Désormais, les constructions navales dépendaient des Norguet et Lamouche et devaient, surtout, se concentrer sur le programme de la Marine marchande⁴. Tout ceci aboutit juridiquement à la loi du 27 mars 1942 pour l'organisation préliminaire de la corporation de la marine de commerce⁵. Un peu plus de trois mois plus tard, le 6 juillet 1942, le secrétaire d'État à la marine l'amiral Auphan arrêta la liste des sociétés qui constituaient les syndicats professionnels de la marine de commerce. Il y avait parmi elles la Compagnie de navigation Fraissinet, les Chargeurs réunis, les Messageries maritimes, la Compagnie Cyprien Fabre, la Compagnie générale transatlantique et la Worms et Cie⁶. Elles étaient toutes, détentrices de chantiers fournisseurs de la Marine.

Le grand nombre de résiliation de contrats posait un réel problème aux fournisseurs de la Marine qui se trouvèrent démunis. Ils durent compenser par des travaux inédits.

¹ SHD MV 2 DD42. Note du 10 février 1944 de l'ingénieur Estassy, chef de la circonscription du Service des travaux et fabrication de Saint-Etienne, pour l'ingénieur, chef adjoint du Service de la surveillance des travaux et fabrication à Vichy.

² Albert Broder, *op. cit.*, p89.

³ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent: Stratégies et pratiques de l'UIMM 1901-1950*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2007, p275.

⁴ *Id.*, p277-278.

⁵ J.O.R.F/L – D du 15 février 1942.

⁶ J.O.R.F/L – D du 8 juillet 1942.

2. Les autres travaux de la Marine : Commandes civiles et commandes allemandes

a. Les commandes civiles

Quelques jours après avoir interdit, par la loi, les constructions navales militaires et lorsque la situation fut moins chaotique, le directeur de cabinet de l'amiral Darlan, l'amiral Le Luc, tenta de s'entendre avec le secrétaire d'État aux finances pour que les chantiers navals puissent, tout de même, continuer une activité. Vu que les travaux de réparations étaient, eux aussi, grandement réduits, l'officier de marine demanda au ministre des finances, pour « des motifs d'intérêt national et social évidents », de faciliter les travaux exécutés pour les industries civiles, par les arsenaux. Il voulait faire exonérer ces commandes de la majoration de 30 % au profit du trésor, mais également des facilités de règlement, si le cessionnaire était, en même temps, un fournisseur de la marine¹. Deux mois plus tard, il diffusa auprès des chefs des ports et établissements la circulaire du 27 octobre 1940 qui était presque une injonction à prendre les commandes à caractère non militaire². Le directeur central des industries navales autorisa les arsenaux à innover pour éviter le maximum de chômage. Brest reçut l'aval pour la construction d'une station d'essais de citernes antiroulis pour reprendre l'étude et la mise au point des installations de stabilisation afin d'occuper son personnel d'étude et éviter les dangers de l'interruption trop longue des études³.

Certains établissements excellèrent dans cette reconversion, du fait de la proximité de leurs technologies avec des branches non militaires. Assurément, les établissements d'Indret et de Ruelle furent de ceux-ci. Indret avait encore son personnel de 1650 travailleurs qui, dès la fin septembre 1941, œuvraient sur des chaudières pour le compte des CA de Saint-Nazaire, sur des fours pour l'agriculture et sur d'innombrables pièces de wagons, locomotives et moteurs diesels pour des entreprises ferroviaires, dont la SCB⁴. Par ailleurs, cet établissement avait continué à fabriquer les machines du *Clemenceau* et du *De Grasse*⁵. Ruelle, bien que fermée par l'occupation allemande entre le 20 juin 1940 et le 15 décembre 1941⁶, travailla beaucoup

¹ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 9 août 1940, de l'amiral Le Luc, directeur de cabinet (pour le compte de l'amiral Darlan), pour le secrétaire d'État aux finances.

² *Ibid.*, Circulaire du 27 octobre 1940 pour Darlan et par sa délégation, du vice-amiral Le Luc, directeur de son cabinet.

³ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Circulaire confidentiel 10 septembre 1941 de l'ingénieur Lamouche (pour le compte de l'amiral Darlan), pour Brest.

Note du 30 octobre 1941 de la Direction des constructions navales de Brest qui prescrivait cela à Brest.

⁴ SHD MV 2DD1 1. Note du 23 septembre 1940, du directeur de l'établissement d'Indret, l'ingénieur Despralon, pour le directeur central des constructions.

⁵ DCNS, *op. cit.*, p68.

⁶ André Nogues, *op. cit.*, p116.

sur les pièces d'artillerie durant les seuls mois de décembre 1943¹ et janvier 1944², réparant des canons de 75, 90, et 340, et confectionnant toutes sortes d'autres pièces militaires. En même temps, elle fit divers travaux civils sur des locomotives et des machines-outils et continua à fabriquer l'armement des derniers navires construits³.

Le secrétariat d'Etat à la Marine et, particulièrement, la Direction centrale des constructions navales n'en oublia pas les chantiers navals comme Dubigeon à qui elle demanda de continuer la construction des remorqueurs et des citernes à eau « sauf objection des autorités d'occupation »⁴. Le secrétariat d'Etat vint en aide aux fournisseurs en confirmant des commandes comme celle de trois chalands citernes automoteurs de 80 t à des Ateliers et Chantiers de Choisy-le-Roi⁵. En collaboration avec le secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications, la Marine fit accepter à Ruelle de signer un contrat de vente d'énergie à la société L'Energie industrielle⁶. La Sagem reçut des commandes de pièces mécaniques⁷, les Forges et Ateliers de Constructions électriques de Jeumont durent livrer des composants électriques⁸ et la société L'acétylène Dissous du Sud-est apportait de petites pièces métalliques⁹.

¹ SHD MV 2 DD42. Note confidentielle le 13 janvier 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe armes navales de la Direction centrale des industries navales, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu de la période du 1^{er} au 31 décembre 1943.

² *Ibid.*, Note confidentielle du 18 février 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe armes navales de la Direction centrale des industries navales, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu de l'activité de la période du 1^{er} au 31 janvier 1944.

³ André Nogues, *op. cit.*, p227.

⁴ SHD MV 2DD1 1. Lettre du 31 juillet 1940, du sous-chef du service technique des constructions navales (pour le compte Darlan), pour le directeur des anciens chantiers Dubigeon à Selon les marchés des 28 juin 1929 et 23 novembre 1938 et l'acte additionnel du 3 décembre 1938.

⁵ *Ibid.*, Lettre du 30 septembre 1940 des ingénieurs Lamouche, directeur central des constructions navales et Mellon, sous-directeur central des constructions navales (pour le compte de l'amiral Darlan), pour l'administrateur délégué des AC de Choisy-le-Roi. Approbation, le 10 septembre, du marché du 15 mai 1940.

⁶ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Lettre de l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales, pour le secrétaire d'Etat la Marine pour le directeur de la fonderie de Ruelle. L'ingénieur Antoine accepta le contrat proposé par secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications, ainsi que par le directeur de l'électricité qui envoyèrent une lettre au ministre de la Marine, le 7 juillet 1944.

⁷ *Ibid.*, Lettre du 27 janvier 1942 des ingénieurs Lamouche, directeur central des industries navales, et Garreta, sous-directeur du matériel naval (pour le compte de l'amiral Darlan) pour le directeur de la Sagem, à Montluçon. Six transmetteurs à un cadran, à moteur Selsyn, au prix unitaire de 15 000 Fr.

⁸ *Ibid.*, Lettre du 27 janvier 1942 de l'ingénieur Vieille, chef du Service des marchés, pour le directeur des forges et ateliers de constructions électriques de Jeumont (Paris). Marché du 23 janvier 1942 pour la fourniture des coupe-circuits fusibles sous 230 V.

⁹ *Ibid.*, Lettre du 26 janvier 1942 de l'ingénieur Conturie, directeur central des industries navales, pour le directeur de la Sté L'acétylène dissous du Sud-Est (Marseille). Deux demi-raccords Dayol en bronze.

b. Les commandes des armées allemandes

Les autorités d'occupation apportèrent d'autres débouchés à certains chantiers navals et arsenaux en les sollicitant pour une multitude de travaux. Alors même que la bataille de France n'était pas finie, les fournisseurs de la Marine entrèrent en contact avec les autorités allemandes. Cela se fit de façon plutôt désordonnée. Dès janvier 1940, la Marine commença à transférer une partie de son personnel de surveillance vers ses arsenaux de Bretagne¹. De plus, la Direction des Constructions Navales entreprit, également, de mettre à l'abri certains équipements et donna des ordres de repli soit en zone libre, soit en Afrique du Nord à certaines entreprises, tels les FCG². La coordination de la Direction avec les fournisseurs privés était facilitée car certains fournisseurs avaient pris des initiatives salutaires allant dans le même sens. Ce fut le cas de Marine et Homécourt qui replia l'ensemble de ses filières dans son usine du Boucau, sur ordre de Théodore Laurent³ qui avait pris des mesures bien en amont puisque, début de 1939, il étudia le repli des services parisiens à Saint-Chamond et transféra les archives de la société en lieu sûr⁴. De son côté Henri Stroh, alors directeur des usines du Creusot, voyant l'inéluctabilité de l'invasion allemande fit enterrer l'essentiel des ferro-alliages destinés à l'élaboration des aciers spéciaux⁵. A la fin du mois de mai 1940, Léon Parcé et Myron Lebedinsky replièrent la SAT à Montluçon dans les installations de la Sagem, ne laissant qu'une petite partie du personnel à Paris. Les AC de Seine-Maritime au Trait, eux, ne furent évacués que tardivement les 9 et 10 juin 1940⁶, après avoir voulu, en vain, saboter les bateaux en construction, fin mai⁷.

Si la Marine et ses fournisseurs réussirent à mettre à l'abri du matériel facilement transportable et à détruire⁸ ou à soustraire *in extremis* des navires, presque achevés, aux forces armées allemandes⁹, il en resta un grand nombre qu'il était impossible de transférer. Ils tombèrent entre les mains de l'armée ennemie, à mesure que celle-ci prenait le contrôle du

¹ J.O.R.F/L et D du 31 janvier 1940. Décision du 29 janvier 1940. M. Jezequel, agent technique de 1^{ère} classe, du service de la surveillance dans la circonscription du Nord, a été transféré à l'arsenal Brest.

² SHD 2DD1 879

³ Jean Durand, « Le Boucau », dans Jacques Saint-Germain (Dir.), *Théodore Laurent : L'industriel, l'homme*. 1955, Impr. de G. Malochet, Paris.

⁴ Paul Berthier, *op. cit.*

⁵ André Prost, « Le Creusot 1939-1948 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 8 – Février, 2007, p5.

⁶ Christian Lebailly, « Sous le joug de l'occupant et les bombes des alliés », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine. Les ACSM et leur Cité-Jardin (1917-1966)*, p186.

⁷ *Le fil rouge Revue trimestrielle départementale d'histoire sociale*, Juin 2015. *Industriels, banquiers, profiteurs de l'économie de guerre*, p17. Ils n'avaient pas reçu d'explosifs de la part de la Marine.

⁸ *Id.*, Les CA Augustin-Normand, sabotèrent un sous-marin en construction.

Philippe Masson, *La Marine française et la guerre (1939-1945)*, 1991, Paris, Tallandier, p62.

⁹ *Id.*, p60. 70 navires de combats sont évacués depuis Brest. La plus spectaculaire des évacuations fut celle du *Jean-Bart* qui est en achèvement à Saint-Nazaire, menée par le capitaine de vaisseau Ronarc'h.

territoire français, en juin 1940. Le *Clemenceau*, le porte-avions *Joffre* et le croiseur *De-Grasse* furent capturés en cale¹. L'avancée allemande eut d'abord de l'effet sur les constructions, dans le Nord et en Normandie. Les troupes allemandes arrivèrent le 17 juin au Creusot², le 18 juin à Cherbourg³ et à Homécourt⁴, le 19 juin à Brest⁵ et à Nantes⁶, le 21 juin à Lorient⁷. Une semaine plus tard, lorsque l'armistice fut signé, 12 des 15 chantiers navals et 61 des 74 cales de construction se trouvaient en zone occupée ainsi que 3 arsenaux sur 4. Au total 85 % des capacités de construction étaient sous contrôle allemand⁸, avec la majorité des 90 000 t de bâtiments de commerce et des 240 000 t de bâtiments de guerre, en construction dans les chantiers privés et dans les arsenaux, au 1^{er} janvier 1939⁹. En plus, la zone occupée comprenait 60 % de la production industrielle de houille, 80 % de la production d'acier et 70 % de la production des industries mécaniques¹⁰.

Les Détachements économiques, *Wirtschaftstrupps*, qui suivaient les troupes de combat réquisitionnaient des stocks de matières premières et de machines-outils dans les arsenaux et dans les usines privées pour les envoyer en Allemagne. Le 13 juin 1940, ces relations de l'occupant avec les sociétés furent réglées par des directives de l'*Oberkommando der Kriegsmarine* qui considérait qu'il n'avait à payer que l'achèvement et non la totalité du prix des travaux. Les industriels français furent convoqués pour examiner le nouveau programme de leurs activités¹¹. Pour défendre la cause de ses industriels, le gouvernement de Vichy avait la délégation économique française à la Commission allemande d'armistice de Wiesbaden dont le président était Yves Bréart de Boisanger, gouverneur de la Banque de France¹². Les autorités

¹ *Id.*, p62.

Capitaine de corvette Muracciole, *op. cit.*, p74-75.

² André Prost, *op. cit.*, p5. Le général allemand Delaroché y installa son détachement motorisé.

³ François Rosset, « Les évasions de militaires et de civils depuis Carteret, juin 1940 », Communication du 5 décembre 2012, Académie de Cherbourg.

André Picquenot, *Cherbourg sous l'occupation*. 1983, Ouest-France, Rennes, p10.

Philippe Masson, *La Marine française et la guerre (1939-1945)*. 1991, Tallandier, Paris, p59. La VII^e Panzer division de Rommel reçoit la capitulation des amiraux Le Bigot et Abrial.

⁴ Léon Brun, « Homécourt », dans Jacques Saint-Germain (Dir.), *Théodore Laurent : L'industriel, l'homme*. 1955, Impr. de G. Malochet, Paris.

⁵ François Péron, *Brest sous l'occupation*. 1981, Ouest-France, Rennes, p38.

⁶ Benoît Cressard, Olivier Eudes, *Nantes sous l'occupation*. 1995, Ouest-France, Rennes, p68.

⁷ Philippe Masson, *La Marine française et la guerre (1939-1945)*. 1991, Tallandier, Paris, p59. Le 18 juin 1940, le préfet maritime de Lorient, l'amiral de Penfentenyo, improvise une défense, puis prononce la reddition le 21.

⁸ Claude Huan, « La construction navale française 1940 – 1942 », *Études d'histoire maritime*, n° 1, 1990.

⁹ François Rosset, *op. cit.*

¹⁰ Albert Broder, *op. cit.*, p82.

¹¹ Arne Radtke-Delacor, « Produire pour le Reich. Les commandes allemandes à l'industrie française (1940-1944) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. N°70, avril-juin 2001, p101.

¹² Annie Lacroix-Ritz. *Industriels et banquiers. Français sous l'occupation*. 1999, Armand Colin, Paris.

allemandes classifièrent les usines « protégées » concernées en trois catégories : *Rü-Betriebe*, *S-Betriebe* et *V-Betriebe*¹.

Les chantiers navals privés furent, aussi, inscrits dans ce processus. Le 15 septembre, les Allemands installèrent, à Paris, un office de centralisation des commandes, le *Zentralauftragstelle*, pour contrôler l'ensemble des commandes allemandes à l'industrie française². Dès l'été 1940, la sidérurgie française, essentielle pour l'effort de guerre allemand, fut contrôlée de très près et en priorité par les autorités d'occupation³. Le 17 juin 1940, le général allemand Delaroché fut reçu à la direction de Schneider par François Walkenaër et Henri Stroh. L'usine fut fermée le 22 juin 1940, en attendant la signature d'un accord pour la fabrication de locomotive pour l'Allemagne, ce qui permit de reprendre le travail le 8 juillet, sous surveillance d'une mission d'ingénieurs allemands, arrivée le 16 du mois⁴. Le 22 août 1940, après une série de conférences, Schneider fut obligé de suivre la décision du commandement suprême allemand de lui réserver 75 % de sa production⁵ et la priorité de ses commandes⁶. Le 26 juin, l'usine de Homécourt appartenant à Marine et Homécourt fut réquisitionnée par une Commission civile de l'organisation *Roehling* : *Zivilverwaltung des Hüttenwerkes Homécourt*⁷, livrant plus d'une dizaine d'entreprises sidérurgiques et chimiques du Reich⁸.

A côté du *Zentralauftragstelle*, la *Kriegsmarine* institua sous le commandement du vice-amiral Kinzelet du professeur Noe, ancien directeur des chantiers de Dantzig, un service pour les constructions navales, le *Werfbeauftragter*, et un autre pour les réparations, l'*Oberwerftstab*. Considérant les navires sur cale comme un butin de guerre, le 28 juin 1940, les Allemands ordonnèrent aux chantiers navals français de continuer les travaux en cours sur 134 navires auxiliaires et 20 torpilleurs et sous-marins pour leur compte⁹. Le 28 juin 1940, les CA de Saint-Nazaire signèrent, avec l'*Oberkommando der Kriegsmarine*, un accord de continuation des

¹ Denis Woronoff, *op. cit.*, p477.

² Claude Huan, « La construction navale française 1940 – 1942 », *Études d'histoire maritime*, n° 1, 1990.

³ Philippe Mioche, « Les entreprises sidérurgiques sous l'Occupation », *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°3. Stratégies industrielles sous l'occupation, p399.

⁴ André Prost, *op. cit.*, p5.

⁵ Raoul Dautry, « Notice sur la vie et les travaux de M. Eugène Schneider » *Technica* n° 111, avril 1949, p10-11.

⁶ Françoise Berger, *La France, l'Allemagne et l'acier (1932-1952). De la stratégie des cartels à l'élaboration de la CECA*. Histoire. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2000, p504.

⁷ Léon Brun, *op. cit.*

⁸ Françoise Berger, *op. cit.*, p537.

⁹ Claude Huan, « La construction navale française 1940 – 1942 », *Études d'histoire maritime*, n° 1, 1990.

travaux, s'appuyant sur l'article 3 de la Convention d'armistice¹. Les chantiers Augustin-Normand et les FCM du Havre ont été classés établissements *Rüstung*². Le 19 juillet, une commission allemande comprenant un ingénieur du génie maritime se présenta à Indret pour poser des questions précises sur les occupations antérieures à l'armistice, sur le fonctionnement de l'établissement et sur les occupations en cours. Elle visita les ateliers, avec un grand intérêt pour les appareils moteur des *Clemenceau* et *De Grasse*. Elle fit savoir à l'établissement qu'il était mis sous le contrôle de la marine allemande, à partir du 20 juillet 1940, car il avait été classé établissement *Rü-Betrieb*³. A Vichy, le ministre de la Production industrielle, afin de ne pas laisser les établissements soumis aux pressions, parfois lourdes des autorités d'occupation, installa à Paris un Service des échanges industriels, transformé le 24 août 1940 en Service des commandes allemandes⁴.

Dès lors, les arsenaux, établissements et fournisseurs de la Marine purent, dans ce cadre institutionnel, être aussi intégrés « dans l'économie de guerre allemande »⁵ et lui fournir un grand nombre de produits industriels. Après les houleuses négociations entre la Marine française et l'occupant, l'accord définitif du 16 septembre 1941 permit aux chantiers navals de travailler pour la Marine allemande⁶. Le 28 octobre 1940, le capitaine de vaisseau Negadelle, sous-chef d'état-major, envoya une note pour les divers établissements industriels travaillant pour la marine pour leur permettre de préparer leurs réponses aux questions que devaient leur poser les commissions d'armistice allemandes et italiennes, en zone libre, et qui portaient principalement sur la nature du matériel de guerre en cours de fabrication au moment de l'armistice et sur la capacité de fabrication⁷. Avec l'occupation de la zone libre, les troupes allemandes mirent la main sur les chantiers navals provençaux. Arrivant le 27 novembre 1942 aux chantiers de la Seyne-sur-mer des FCM, les troupes saisirent le contre-torpilleur *La Panthère* qui y était en travaux. N'arrivant pas à obliger les directeurs successifs Larzillière, Lamy et Lamouche à mettre le chantier au service de leurs travaux, les occupants y installèrent

¹ Arne Radtke-Delacor, *op. cit.*, p107. Service historique de l'armée de terre, Vincennes, 1 P 7 : Contrat provisoire entre les CA Saint-Nazaire et l'*Oberkommando der Kriegsmarine* (OKM). Saint-Nazaire, 28 juin 1940, signé A. Lévy (vice-président, directeur général).

² Claude Malon. *Occupation, épuration, reconstruction. Le monde de l'entreprise au Havre (1940-1950)*. 2013, Presses universitaires de Rouen et du Havre, Mont-Saint-Aignan, p98.

³ DCNS, *op. cit.*, p68.

⁴ Claude Huan, « La construction navale française 1940 – 1942 », *Études d'histoire maritime*, n° 1, 1990.

⁵ Jean-Paul Cointet, *op. cit.*, p169.

⁶ Claude Huan, « La construction navale française 1940 – 1942 », *Études d'histoire maritime*, n° 1, 1990.

⁷ SHD MV 2DD1 1. Note du 28 octobre 1940 du capitaine de vaisseau Negadelle, sous-chef d'état-major pour les divers établissements industriels travaillant pour la Marine.

une direction allemande, dès janvier 1943, dirigée par M. Mautz¹. Ils eurent plus de facilités avec les CA de Provence qui, lorsqu'ils passèrent sous autorité allemande à la même période, terminèrent les derniers avisos coloniaux et assemblèrent des chalands de débarquement².

Au total, en deux ans seulement, 30 000 tx de navires furent lancés, dont quelques bâtiments de guerre (10 % du plan) sur un programme initial de 250 000 tx, un grand nombre d'entre eux ayant été démontés ou sabotés sur cale³. Les FCM du Havre livrèrent des grues. Chez les AC de la Seine-Maritime, les commandes permirent au chantier normand d'engranger quelques bénéfices, mais toujours en-deçà de ce qu'elle pratiquait avant-guerre : 15 millions de bénéfices en 1938 contre 6 millions en 1943⁴ et 32 millions de pertes en 1944. Les ACL étaient un peu dans la même situation⁵. La reprise des marchés par les Allemands resta malgré tout assez modeste ; il eut fallu qu'ils trouvassent encore ceux qui correspondaient à leurs besoins. A l'exemple, début février 1944, dans la circonscription de Saint-Tropez, une bonne dizaine d'importants travaux pour la marine française étaient partiellement arrêtés. Les occupants ne reprirent que ceux concernant la fabrication de quelques 2 millions de maillons qui étaient commandés par Toulon⁶. La collaboration à Paris fut d'une autre nature puisque le bassin des carènes communiquait aux Allemands les résultats de ses études sur un modèle de torpilles⁷.

Parmi les fournisseurs de la Marine, le groupe Worms, notamment par l'intermédiaire de sa banque, a été le plus impliqué dans la collaboration. Le groupe bancaire Worms, lui-même propriétaire des CA de la Seine-Maritime, était détenu partiellement par des hommes dits de « race israélite »⁸ et, donc, a dû subir une procédure d'aryanisation, par le retrait de ces dits-hommes⁹ et par la nomination, le 18 octobre 1940¹⁰ d'un commissaire allemand en son sein,

¹ Louis Puccini. Ancien membre du secrétariat du syndicat 1943 – 1945. « La Seyne et la Résistance. Les Forges et Chantiers de la Méditerranée ».

² Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'exposition. Une ville, des bateaux et des hommes.

³ Claude Huan, « La construction navale française 1940 – 1942 », *Études d'histoire maritime*, n° 1, 1990.

⁴ Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera. *Les patrons sous l'occupation*. 1995, Odile Jacob, Paris, p602.

⁵ Pauline Destrem et Dominique Destrem. *A la botte. La bourse sous l'occupation*. 2003, Lausanne, L'Age d'Homme, p204.

⁶ SHD MV 2 DD42. Note du 10 février 1944 de l'ingénieur Estassy, chef de la circonscription du service des travaux et fabrication de Saint-Etienne, pour l'ingénieur, chef adjoint du Service de la surveillance des travaux et fabrication à Vichy.

⁷ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 16 juillet 1943 de l'ingénieur Genon, chef du Service de la surveillance des travaux et des fabrications pour la *Zentralauftragsstelle im Deutschen Beschaffungsamt in Frankreich*.

Lettre du 7 juin 1943 de l'ingénieur, chef du bassin de Paris.

⁸ Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera, *op. cit.*, p582.

⁹ Annie Lacroix-Ritz, *op. cit.*, Le principal actionnaire qui détenait 7 millions, soit près de 18 % du capital, Michel Goudchaux, considéré comme juif démissionnaire.

¹⁰ Annie Lacroix-Ritz, *op. cit.*

avec un pouvoir de décision total¹. Finalement, la présence du commissaire fut utilisée par les dirigeants de la banque, comme Raymond Meynial, pour avoir certains accommodements avec l'occupant². Evidemment, les CA de la Seine-Maritime furent centraux dans cette relation. Rouvrant leurs portes le 25 juillet 1940, un mois après le retour de Pierre Abbat³, elles avaient sur cale des navires déjà avancés : les sous-marins *La Favorite* (68,75%), *L'Africaine* (33%), *L'Andromaque* (17%) et *L'Armide* (3%) et les ravitailleurs d'escadre *La Charente* (46,84%), *La Mayenne* (11%) et *La Baïse* (9%)⁴. Grâce aux pressions exercées par l'amirauté allemande sur le directeur du chantier Henri Nitot et sur les amiraux Darlan et Le Luc⁵ et par les conseillers navals MM. Freiberg et Bergreen et le *Kommandierender Admiral Frankreich Rhein* sur les chantiers et la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines⁶, les Allemands purent s'accaparer certaines de ces embarcations. Le gouvernement autorisa l'achèvement des navires⁷ et les travaux du sous-marin *La Favorite* reprirent le 8 octobre 1940⁸. Cependant, le 30 octobre, le directeur de la Commerzbank, Wilhelm Beines von Ziegesar devint commissaire-administrateur de Worms et Cie⁹, ce qui bloqua le travail jusqu'à la signature des accords de Wiesbaden¹⁰, le 16 septembre 1941. Ainsi, après que la Gestapo fut affectée à la surveillance des travaux de *La Favorite*, (elle prit des otages ouvriers pour éviter des sabotages)¹¹, l'armée allemande prit livraison du sous-marin *La Favorite*, du pétrolier ravitailleur *La Charente*, de trois sous-marins et de trois ravitailleurs. Elle ne bénéficiera pas des autres à cause des retards, du fait des bombardements britanniques¹². L'enquête d'après-guerre montra bien que ce ne fut que sous « l'ordre du gouvernement français, en exécution des accords de Wiesbaden, et sous la pression allemande », que le chantier naval avait poursuivi ces constructions. Le juge détermina aussi que l'entreprise n'avait aucunement cherché à avoir plus de commandes allemandes, qu'elle refusa la réquisition totale du chantier et qu'elle fit tout

¹ Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera, *op. cit.*, p584. Le poste sera occupé jusqu'en juin 1941 par Von Ziegesar et par Von Falkenhausen.

² *Id.*, p587.

³ Christian Lebailly, *op. cit.*, p190.

⁴ *Id.*, p195.

⁵ *Id.*, p201-202. Lettre du 2 septembre 1940, de l'Amirauté allemande pour Henri Nitot.

⁶ *Id.*, p203. Circulaire du 30 septembre 1940.

⁷ *Id.*, p216.

⁸ *Id.*, p203.

⁹ *Id.*, p206.

¹⁰ *Id.*, p215.

¹¹ *Id.*, p220.

¹² *Le fil rouge Revue trimestrielle départementale d'histoire sociale*, Juin 2015. *Industriels, banquiers, profiteurs de l'économie de guerre*, p17.

pour ralentir les fabrications qui prirent plus de deux ans alors qu'elles en nécessitaient beaucoup moins¹.

Les forces allemandes eurent de plus en plus besoin du concours de l'industrie française, lorsque l'amiral Dönitz décida de continuer la guerre navale avec la stratégie sous-marine et, donc, choisit d'implanter à partir de 1941 ses bases de *U-Boote*, à Lorient, Brest, Bordeaux et La Pallice². S'ajouta à cela la construction du mur de l'Atlantique par l'Organisation Todt³ qui fut économiquement profitable pour plus d'une centaine d'entreprises françaises⁴, dont la SCB⁵, Fives-Lille et la Compagnie d'électrochimie et d'électrométallurgie⁶. Les occupants avaient, au vu de ces besoins croissants de la guerre, accru les commandes, principalement à des industries privées dont ils mirent certaines sous quasi tutelle, telle les CA de Saint-Nazaire qui se virent adossés un délégué spécial allemand (*Bevollmächtigter*), par les gestionnaires de l'économie de guerre allemande, en 1943⁷. Ce genre de gestion était devenu nécessaire car les autorités allemandes décidèrent de s'approprier certaines commandes françaises, en cours, et de faire continuer les travaux pour leurs comptes. En janvier 1943, la maison Tudor se vit informer, avec une menace personnelle pour les patrons, par l'*Oberfehlshaber des Marinegruppenkommandos West*, que la *Kriegsmarine* sera le propriétaire final des éléments d'accumulateurs qu'elle usinait⁸. En 1944, les établissements Duclos à Marseille firent terminer 3 canons de 138 Mle 1910 pour les autorités allemandes⁹.

Ne pouvant disposer de la totalité de la capacité de production des chantiers navals français, les Allemands se rattrapèrent ailleurs. Par achat ou par confiscation dans la zone occupée, les Allemands prirent 70 % de la production de l'industrie mécanique des chantiers

¹ Archives Worms. 01/02/1945. De Worms et Cie. Rapport d'expert sur les Ateliers & Chantiers de la Seine-Maritime - Le Trait [Rapport de Gaston Bernard au juge Thirion du 13 octobre 1944].

Dépositions des ingénieurs des services techniques de la Marine nationale, chargés de la surveillance des chantiers français [Rapport de Jean Dieudonné et Jean-Jacques Balland du 20 octobre 1944].

Note du 6 décembre 1944 et 11 janvier 1945.

Rapport sur les activités bancaires de la Maison [note du 16 décembre 1944].

Note sur le Molybdène [13 novembre 1944].

² « La base de Keroman », *Cols Bleus* n°1330 du 25 mai 1974, p6-7.

³ Rémy Desquesnes, « L'Organisation Todt en France (1940-1944) », *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°3. *Stratégies industrielles sous l'occupation*, p539-540.

⁴ Denis Woronoff, *op. cit.*, p475.

⁵ Jean Monville, *op. cit.*, p114.

⁶ Françoise Berger, *op. cit.*, p517.

⁷ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 2 février 1943. La société s'est vue dotée d'un délégué spécial allemand (*Bevollmächtigter*) qui a été nommé par le chef des *Wehrwirtschafts und Rüstungstabes*.

⁸ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 7 janvier 1943 de l'*Oberfehlshaber des Marinegruppenkommandos West* pour la maison Tudor.

⁹ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Dépêche du 17 août 1944 de l'ingénieur Conturie, directeur adjoint des industries navales, pour le vice-amiral chef de l'arrondissement maritime de Toulon. Dépêche du 17 mai 1942.

navals français, 40 % de la bauxite et 55 % de l'aluminium. Bichelonne arriva à obtenir du ministre allemand de l'armement Speer, avec les accords signés en avril 1943, la création des usines protégées *S. Betriebe* qui travaillaient quasi exclusivement pour l'effort de guerre allemand. En mai-juin 1944, elles étaient au nombre de 13 002 et 40 % de la production industrielle française, employant environ 1 million de salariés français¹. Les sidérurgistes, eux-mêmes, avaient pour principale préoccupation de continuer une activité minimale, tel Marine et Homécourt qui préférait encore faire fonctionner ses hauts-fourneaux pour les besoins allemands que voir ses ouvriers travailler en Allemagne². Ainsi entre 1940 et 1944, les sidérurgistes français, regroupés autour du comité de la Corsid (Marine et Homécourt, Longwy, Chatillon-Commentry et Marrel) avaient produit 21 millions de t d'acier, dont 12 millions pour l'occupant³. Parfois, les fournisseurs de la Marine eurent des problèmes avec les autorités d'occupation qui considéraient que leurs productions pouvaient être utilisées comme des armes. En juin 1942, Marine et Homécourt fabriquait 200 tubes et la Commission de contrôle *Rüstung* de Clermont-Ferrand l'accusa de produire des pièces pour des canons anti-char et pour la DCA. Après enquête, la Commission d'armistice de Weisbaden exigea qu'on lui livrât, gratuitement, les tubes⁴.

Depuis l'armistice jusqu'au début du 2^{ème} trimestre 1943, les arsenaux et établissements français avaient effectué pour 1,188 milliard de Fr de travaux pour les autorités d'occupation dont ils n'avaient payé que 540 millions début 1943⁵. En 1940-1941, ils s'étaient élevés à 378 millions de Fr. et à 446,5 millions en 1942 et semblaient bien monter sans arrêt en 1943⁶. À partir de juin 1941, l'établissement d'Indret fut mis en demeure d'établir les rapports mensuels exigés des entreprises *Rü.* Cependant, les travaux pour l'occupant ne commencèrent vraiment qu'en juin 1942. En mai 1943, il a eu, entre autres, à fabriquer des pièces de sous-marins de la *Kriegsmarine*. Au début de l'année 1944, presque la moitié des commandes d'Indret en cours étaient allemandes, directement ou indirectement, c'est-à-dire, venant d'entreprises travaillant

¹ Albert Broder, *op. cit.*, p84-85.

² Léon Brun, *op. cit.*

³ Philippe Mioche, « Les entreprises sidérurgiques sous l'Occupation », *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°3. Stratégies industrielles sous l'occupation, p401.

⁴ *Id.*, p398-399.

⁵ SHD MV 2 DD42. Note de la direction centrale des industries navales du 20 janvier 1944 pour la section administrative. Montant des cessions de travaux (en millions de Fr) : Cherbourg [69 en 1940-1941 ; 90,5 en 1942 ; 47,2 en 1943] ; Brest [186,5 en 1940-1941 ; 218,7 en 1942 ; 131,2 en 1943] ; Lorient [116 en 1940-1941 ; 132,9 en 1942 ; 57 en 1943] ; Rochefort [6,4 en 1940-1941 ; 4,4 en 1942 ; 2,9 en 1943] ; Toulon [138,4 en 1943] ; Indret [127 000 Fr en 1940-1941 ; 4,2 en 1943] ; Ruelle [812 000 en 1943].

⁶ Rémy Desquesnes, « L'Organisation Todt en France (1940-1944) », *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°3. *Stratégies industrielles sous l'occupation*, p539-540.

pour la marine allemande (arsenal de Lorient, SCB, Schneider, ACB, CA de Saint-Nazaire)¹. En 1943, la fonderie de Ruelle, elle, se vit commander par les Allemands, 15 canons de 57 antichars, 10 périscopes qui ne furent jamais terminés, de nombreux calibres de toutes sortes, des canons et des affûts en bois². Les Italiens, eux, sur leur courte période d'occupation sollicitèrent surtout, par le biais du bureau technique de la Marine italienne, l'établissement des torpilles de Saint-Tropez, ce que le directeur central des industries navales accepta³ et réglementa par la circulaire du 8 mai 1943⁴.

c. La résistance économique des fournisseurs de la Marine

Ce processus de prise de contrôle et de commande par l'occupant ne se passa pas sans provoquer la résistance de l'administration de la Marine et de ses fournisseurs. Soutenue par le gouvernement qui n'avait pas accepté qu'une mission allemande fût chargée d'organiser la remise en route des usines du Creusot⁵, se mit en place une résistance passive dans laquelle le directeur de Schneider, Henri Stroh, passa maître. Il négocia en permanence l'allongement des délais et trouvait toujours des justifications liées au manque de matériel ou de personnel spécialisé. Il encourageait les ouvriers à s'absenter et à simuler des pannes⁶. Charles Schneider qui arriva à la tête de l'entreprise, en novembre 1942, continua cette politique de freinage des commandes⁷, au point que le montant des fournitures faites aux Allemands représenta moins du tiers d'une production dont le rythme n'atteignit même pas le cinquième de celui obtenu pendant les neuf mois de guerre⁸. Toujours dans le groupe Schneider, les FCG réduisirent volontairement leur allure de travail, ce qui permit de ne pas achever un torpilleur pour le compte de l'Allemagne⁹. Ce genre d'obstruction fut aussi pratiqué par les CA de Seine-Maritime¹⁰. Chez Marine et Homécourt, Théodore Laurent et MM. Daum et Léon Brun, directeur de l'usine, firent tout, sans succès, pour reprendre la direction de la production, mais ne purent obtenir que la direction du personnel¹¹. A Montluçon, la SAT qui avait repris les

¹ DCNS, *op. cit.*, p68.

² André Nogues, *op. cit.*, p227.

³ SHD MV 2DD1 34. Note du 16 avril 1943 du directeur de l'établissement de Saint-Tropez.

Note du 27 avril 1943 de l'ingénieur général Antoine directeur central des industries navales pour Saint-Tropez.

⁴ SHD MV 2DD1 34. Note du 18 juin 1943 du directeur central des industries navales, l'ingénieur Antoine, pour le secrétaire d'État à la marine aux colonies.

⁵ Raoul Dautry, *op. cit.*, p10-11.

⁶ André Provost, « Le Creusot 1939 - 1948 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 8 - Février 2007, p5.

⁷ *Id.*, p7.

⁸ Raoul Dautry, *op. cit.*, p10-11.

⁹ Yves Deler, « Progrès et avenir du port de Bordeaux », *L'information géographique*, volume 21, n°2, 1957, p56.

¹⁰ *Le fil rouge Revue trimestrielle départementale d'histoire sociale*, Juin 2015. *Industriels, banquiers, profiteurs de l'économie de guerre*, p17.

¹¹ Léon Brun, *op. cit.*

études du « matériel 42 » (répéteurs 2 fils et 4 fils) fit cacher ce matériel dans les fermes environnantes. De plus, elle réalisa, grâce à Myron Lebedinsky et à Lucien Dorbec, un système d'écoute contre l'occupant qui fut démantelé en 1943.

La Marine, elle-même, avait organisé la dissimulation de ses technologies les plus avancées. Après la défaite de 1940, la poursuite des essais des radars avait été faite à bord du *Richelieu*¹. Le centre de recherche de la Marine avait été partiellement évacué vers Alger et le laboratoire des industries navales à Toulon, en novembre 1942, fut dispersé dans divers laboratoires civils². Sur le travail des chantiers navals pour la marine allemande, le gouvernement français fit de la résistance, entre septembre 1940 et septembre 1941. L'amiral Darlan autorisa, le 11 septembre 1940, seulement la continuation de la construction de 4 ravitailleurs d'hydravions et 4 patrouilleurs, tout en ordonnant aux chantiers de ralentir les cadences de construction et leur fit des avances de trésorerie. Le 16 octobre 1940, le gouvernement français proposa à Wiesbaden l'ouverture d'une négociation d'ensemble pour les problèmes économiques. Alors que le 4 octobre 1940 l'amiral Kinzel ordonna aux chantiers de reprendre les travaux sous peine de nomination de commissaires allemands, l'amiral Darlan protesta auprès de lui, le 17 octobre. Il voulait bien que les chantiers travaillent pour les Allemands, mais désirait en négocier des contreparties. Après des tentatives de négociation à Wiesbaden, le 16 novembre, Darlan nomma le 22 novembre 1940 le commissaire de marine Fatou pour défendre les intérêts de la Marine à Paris (remplacé par l'amiral de Rivoyre à sa place, le 13 avril 1941) et octroya 9 licences provisoires, le 28 novembre. Un cycle régulier de refus de Darlan et de menaces de Keitel eut lieu jusqu'à la signature de l'accord définitif, le 16 septembre 1941, qui autorisait des commandes allemandes de 44 000 t de navires de guerre et 250 000 t de navires de servitude et de commerce, en échange de la réservation de 30 % de la capacité des chantiers pour la France, de l'achèvement du torpilleur *Aventurier*, de trois avisos, de deux pétroliers et du non-recrutement des spécialistes à envoyer en Allemagne³. Tout cela permit aux principaux chantiers navals d'occuper jusqu'à plus de 20 000 ouvriers en 1942⁴.

Par ailleurs, la Marine et ses fournisseurs durent faire face et répondre aux tentatives des Allemands de se saisir d'une part du capital de certains chantiers. Étaient concernés principalement, les CA de Saint-Nazaire qui, pourtant, collaboraient avec eux sans grande

¹ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p143.

² Bernard Bléhaut, *op. cit.*, p76.

³ Claude Huan, « La construction navale française 1940 – 1942 », *Études d'histoire maritime*, n° 1, 1990.

⁴ Hervé Joly, *op. cit.*, p159.

difficulté¹. En 1940-1941, utilisant successivement les chantiers navals de Brême puis une entreprise allemande de colorant, ils essayèrent d'acquérir 24 000 actions possédées par les fonderies de Saint-Nazaire et qui leur auraient permis de contrôler le chantier nazairien. Se heurtant au refus de René Norguet, ils tentèrent de mettre la pression sur l'entreprise en janvier et mai 1942, en convoquant Lucien Lefol chez Blanke et von Turpitz qui lui ordonnèrent de se séparer d'André Lévy et d'André Sée, car juifs, et de vendre 1500 titres. Lefol refusa et remit cette question au gouvernement qui trouva la solution pour éloigner définitivement les intérêts allemands du capital de l'entreprise. Il mit en place un montage financier : la Cofluma acquérait 60 % du capital des fonderies de Saint-Nazaire qui, elles-mêmes, possédaient 18,4 % du capital des CA de Saint-Nazaire. 92 % du capital de la Cofluma étaient détenus par des armateurs, des banquiers industriels et des chantiers. Le port de Rosario possédait, lui, 4 % du capital des CA de Saint-Nazaire qui, eux-mêmes, possédaient 39 % du capital des Fonderies de Saint-Nazaire².

C'est selon ces modalités que les fournisseurs de la Marine et les arsenaux fonctionnèrent durant l'Occupation, navigant entre le règlement des difficultés administratives et l'exécution des commandes civiles et des marchés passés avec les forces occupantes. Parmi les difficultés qu'ils durent surmonter, la destruction physique de l'outil productif était certainement la plus grande.

3. Les dégradations et les déprédations sur l'outil industriel de la Marine : Une industrie exsangue au sortir de la guerre

a. Les prélèvements allemands en matériel et en hommes

Durant la Drôle de guerre, les établissements de la marine eurent tendance à se renforcer et s'agrandir, en prévision de futurs besoins des combats. En novembre 1939, la fonderie de Ruelle se vit adjoindre des terrains de 2,8 ha supplémentaires³ et quelques jours seulement avant l'attaque allemande du 10 mai sur la Belgique et les Pays-Bas, l'établissement de Saint-Tropez reçut un terrain de 2430 m², rogné sur la commune de Gassin⁴. En avril 1940, la marine passa même un contrat avec l'entreprise Guyot pour agrandir l'atelier des machines de Cherbourg. Les travaux ne furent jamais commencés à cause de la débâcle⁵. Encore, le 29 mars

¹ Pauline Destrem et Dominique Destrem, *op. cit.*, p204.

² Philippe Verheyde, *Les mauvais comptes de Vichy. L'aryanisation des entreprises juives*. 1999, Perrin, Paris.

³ J.O.R.F/L – D du 5 novembre 1939. Décret du 24 octobre 1939.

⁴ J.O.R.F/L – D du 2 mai 1940. Décret du 21 avril 1940.

⁵ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 6 mars 1943 de l'ingénieur général Antoine, directeur central des industries navales pour le contre-amiral, chef de l'arrondissement maritime de Cherbourg. Marché du 10 avril 1940.

1940, 10,4 a de terrains furent accolés à la fonderie de Ruelle¹. Cependant, la bataille de France tourna court et sitôt la poche de Dunkerque évacuée, les unités motorisées de l'armée allemande se répandirent vers le Sud et l'ouest et occupèrent les ports et établissements où l'on construisait pour la marine.

Pour éviter que les Allemands ne s'approprient la forge de Guérigny comme butin de guerre, les autorités de Vichy dévièrent ses fournitures de machines-outils vers Toulon² et elles confièrent, le 1^{er} novembre 1940, l'exploitation de l'établissement à la Société lorraine des aciéries de Rombas qui signa le contrat de cession le 25 juillet 1942, avec rétroactivité au 1^{er} novembre 1940³. Le 15 juillet 1940 depuis Cherbourg, le mandataire agréé, représentant de la Marine nationale et d'autres administrations publiques, René Dubost, fit savoir que l'arsenal était occupé par les Allemands et partiellement détruit avec un personnel en chômage et « qu'il ne fallait pas compter sur une reprise du travail »⁴.

En plus des arsenaux, les Allemands prélevèrent des équipements portuaires comme, en 1944, les deux ponts portiques des établissements Worms au Havre, deux grues à Dunkerque et 12 pontons grues à Rouen⁵. Ils en firent de même pour le matériel entreposé chez des fournisseurs privés de la marine comme, en juin 1943, avec le stock des métaux au dépôt des Etablissements Sautter-Harlé dont ils emportèrent presque 10 tonnes⁶ et, en février 1944, avec les réserves de laiton et de bronze de la Sagem⁷. En Loire-Inférieure, ils utilisaient le camp de La Gascherie à La Chapelle-sur-Erdre pour stocker le produit du pillage⁸. Le matériel des arsenaux et établissements de la marine dût aussi faire les frais de ces « prélèvements ». Tout y

¹ J.O.R.F/L – D du 5 avril 1940. Décret du 29 mars 1940.

² SHD MV 2DD1 1. Note le 27 septembre 1940 du directeur Huges, pour la Direction des constructions navales de Toulon. Notamment une électropompe Worthington qui est arrivée à Marseille, le 21 mai.

³ J.O.R.F/Débats du 27 décembre 1947. Séance du 26 décembre 1947 du Conseil de la République. Intervention du rapporteur de la commission des finances, M. Courrière.

⁴ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Lettre du 15 juillet 1940, depuis Cherbourg, de René Dubost, pour MM. B et M. Bompard, à Paris.

⁵ *Bulletin d'information de la France combattante*. Août 1944.

⁶ SHD MV 2DD1 34. Note du 10 juin 1943 pour l'ingénieur, directeur central des constructions navales. Compte rendu de la période du 1^{er} au 31 mai 1943.

⁷ SHD MV 2 DD42. Note confidentielle du 16 mars 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe Armes navales de la Direction centrale des industries navales à Paris, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu d'activité de la période du 1^{er} au 29 février 1944.

⁸ Christophe Belser, *La Collaboration en Loire-inférieure 1940-1944*. 2005, Geste éditions, La Crèche.

passa, le matériel d'artillerie, principalement à Ruelle¹, les stocks de matières premières, d'explosifs² et de munitions³ et le parc de machines-outils et d'équipement industriel⁴. A Ruelle, les ateliers des Seguins furent vidés de leur contenu et une dizaine de nefs vitrées furent démontées par les Allemands en 1944. Dans les autres bâtiments, les machines furent emportées et il ne resta que le petit outillage⁵. Même le polygone de Gâvres a pu craindre par moment pour son matériel même si ce dernier faisait l'objet d'accords à Wiesbaden⁶. L'arsenal de Toulon ne subit le même sort qu'à partir de novembre 1942, mais il fut lui aussi touché très durement puisque la Marine y avait tout concentré pour servir la seule flotte, encore existante. Rien qu'entre septembre 1943 et février 1944, les prélèvements s'y étaient chiffrés à plusieurs centaines de millions de francs, en matériel de toutes sortes et en des quantités de plusieurs dizaines de milliers de tonnes⁷. La Marine tenta tant bien que mal de compenser cette hémorragie en commandant des machines-outils en 1941⁸ et 1942⁹. En 1943, elle a dû compter sur la générosité du secrétariat d'Etat à la Production Industrielle qui lui céda un certain

¹ SHD MV 2DD1 34. Note du 6 mai 1943 de la fonderie de Ruelle.

SHD MV 2 DD42. Note confidentielle du 18 février de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe Armes navales de la Direction centrale des industries navales à Paris, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu de l'activité de la période du 1^{er} au 31 janvier 1944.

Note confidentielle du 16 mars 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe Armes navales de la Direction centrale des industries navales à Paris, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu d'activité de la période du 1^{er} au 29 février 1944.

² SHD MV 2DD1 34. Note du 9 mars 1943 pour le directeur central des industries navales. Compte rendu d'activité sur la période du 1^{er} au 28 février 1943.

SHD MV 2 DD42. Note confidentielle le 13 janvier 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe Armes navales de la Direction centrale des industries navales à Paris, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu de la période du 1^{er} au 31 décembre 1943. À Rochefort, ils ont pris 31,5 t de mélinite.

³ SHD MV 2DD1 34. Note de la direction des industries navales de Cherbourg du 9 juin 1943.

SHD MV 2 DD42. Note confidentielle le 13 janvier 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe Armes navales de la Direction centrale des industries navales à Paris, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu de la période du 1^{er} au 31 décembre 1943.

⁴ SHD MV 2DD1 34. Note de Rochefort du 8 juin 1943.

SHD MV 2 DD42. Note confidentielle le 13 janvier 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe Armes navales de la Direction centrale des industries navales à Paris, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu de la période du 1^{er} au 31 décembre 1943.

⁵ Patrick Quantin, « La métallurgie dans la région d'Angoulême », *Norhis*, n°9, Janvier-Mars 1956, p64.

⁶ SHD MV 2 DD42. Note confidentielle le 13 janvier 1944 de l'ingénieur Blavignac, chef du groupe Armes navales de la Direction centrale des industries navales à Paris, pour le directeur central des industries navales à Vichy. Compte rendu de la période du 1^{er} au 31 décembre 1943.

⁷ SHD MV 2 DD42. Note du 26 février 1944. Annexes I, II et II bis. Relevé des prélèvements opérés par les troupes allemandes pendant le mois d'août 1943 dans les locaux administratifs et industriels du ressort de la direction des industries navales de Toulon.

⁸ SHD MV 2DD1 17. Lettre du 6 décembre 1941, de l'ingénieur Lamouche, directeur central des industries navales, pour le directeur de la Sté française radio-électrique.

⁹ *Ibid.*, Collections 1941-1942. Marchés. Lettre du 29 janvier 1942, de l'ingénieur Lamouche, directeur central des industries navales, pour le directeur des établissements ?. S. F. [partiellement illisible] À Lyon.

nombre de machines-outils de son établissement de Marseille, pour les usines de Saint-Tropez et Toulon¹.

La plus grande tentative de pillage fut celle de l'opération Lila, du 27 novembre 1942, qui avait pour but de capturer, intacte, la flotte française à Toulon. Opérée par la Wehrmacht et le 1^{er} SS *Panzerkorps* sous commandement du général SS Paul Hausser², la manœuvre réussit presque à déboucher sur la prise de contrôle des navires, au bord desquels montèrent quelques soldats. Mais comme il s'agissait de divisions terrestres, ils n'ont pas su empêcher les sabordages. Si cela était un échec évident pour l'Allemagne, ce n'en était pour autant pas une réussite pour la Marine. Elle venait de perdre 232 263 t, dont trois cuirassés et sept croiseurs, ne laissant échapper que quelques petits navires : trois contre-torpilleurs, quatre sous-marins et deux petits torpilleurs³, soit la perte de la moitié des forces navales et les meilleures⁴. Tout ne fut, pourtant, pas perdu pour les occupants et même pour la Marine nationale. Les Allemands et les Italiens ont pu relever 155 000 t qui avaient coulé droit et réutiliser « l'artillerie et les machines à peu près intactes ». Par des négociations, Vichy a pu se faire rétrocéder 80 000 t⁵. De plus, l'armée allemande qui avait réellement pris le pas sur les Italiens et qui contrôlait de fait l'arsenal depuis mai 1943⁶ a prélevé des stocks, avec des pièces de rechange et des munitions⁷.

Le prélèvement du matériel par les Allemands allait de pair avec celui de l'autre facteur de production qu'étaient les travailleurs. Initialement, les Allemands n'étaient pas demandeurs d'ouvriers des arsenaux. En 1941, ils en avaient relâché des milliers qui avaient été faits prisonniers en tant que soldats et qui étaient détenus en *Frontstalag*⁸. Jusque-là, le recrutement se faisait à petite échelle, avec l'ouverture de bureaux d'embauche de volontaires⁹. La déportation massive du personnel en Allemagne¹⁰ ne commença vraiment qu'en juin 1942, après que le responsable de la main-d'œuvre du Reich, Sauckel, réclama 250 000 travailleurs

¹ SHD MV 2DD1 34. Note du 1^{er} juin 1943 de l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales, pour la Direction des industries navales de Toulon.

² Jacques Maignon, *op. cit.*, p58.

³ *Id.*, p59. Les navires de guerre coulés étaient les trois cuirassés Provence, Dunkerque et Strasbourg ; les sept croiseurs Colbert, Marseillaise, Foch, Jean de Vienne, Algérie, Duplex, Galissonnière ; 15 contre-torpilleurs, 14 torpilleurs, 12 sous-marins ; 11 patrouilleurs ; un transport d'hydravions.

⁴ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p111.

⁵ Philippe Masson, *La Marine française et la guerre (1939-1945)*. Paris, Tallandier, 1991, p103.

⁶ Jacques Maignon, *op. cit.*, p77.

⁷ *Id.*, p60.

⁸ Jean-Claude Catherine, *op. cit.*, p105-113.

⁹ Christophe Belser, *op. cit.*

¹⁰ DCNS, *op. cit.*, p68.

libres français, doublant la demande en janvier 1943, dont 150 000 techniciens¹. Dès décembre 1942, chez les AC de la Seine Maritime, 25 ouvriers furent envoyés à Dantzig². La mise en place du STO, le 16 février 1943, concernait les générations de 1920 à 1922. Les ouvriers de la Marine et ses fournisseurs furent largement concernés par ces déplacements de travailleurs. Les exigences allemandes pour les fournisseurs de la Marine touchèrent les grandes entreprises nantaise (ACB : 293 requis sur un effectif de 2300 ; ACL : 234 sur 1750). Ceci provoqua des grèves chez elles, le 11 novembre 1942 (90 % des ouvriers chez Dubigeon et 86 % aux ACL)³. Les résistances se firent aussi sentir au chantier de Seyne des FCM avec des ouvriers qui, soutenus par le sous-directeur de FCM, Henri Veysseyre, rejoignaient des maquis pour se soustraire au STO. Schneider envoya aussi quelques 700 ouvriers en Allemagne au titre du STO et une centaine de déportés pour acte de résistance⁴. Marine et Homécourt fit beaucoup d'obstruction pour éviter d'envoyer ses ouvriers en Allemagne⁵.

Le Secrétariat de la Marine, à Vichy, consentit de bon cœur à laisser du personnel des arsenaux partir travailler en Allemagne, mais réclama autant qu'il le put à la *Kriegsmarine*, comme en 1943 pour les ouvriers de Toulon, qu'ils soient dirigés sur des chantiers de construction navale où étaient déjà employés des ouvriers de la Marine⁶. Ils étaient également accompagnés par des ingénieurs des industries navales comme les 35 ouvriers de Ruelle qui firent route le 1^{er} mars 1943 à destination de Halle, accompagnés de l'ingénieur en chef Gothie⁷. Les ouvriers de l'arsenal de Cherbourg, sur ordre de leur direction, partirent le 10 octobre 1942 pour le port de Kiel⁸. Malgré les protestations des ouvriers d'Indret de l'automne 1942 contre la désignation de 150 ouvriers⁹ au début de l'année 1944, l'effectif du personnel de cet établissement n'était plus que de 525 personnes car 50 % de l'effectif avaient été envoyés en Allemagne¹⁰. Les tribunaux de la *Kriegsmarine*¹¹ et la Gestapo, installée par exemple à Brest,

¹ Albert Broder, *op. cit.*, p85.

² Christian Lebailly, *op. cit.*

³ Christophe Belser, *op. cit.*

⁴ André Prost, « Henri Charles Stroh : Ingénieur, patriote », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 4 janvier 2003, p4.

⁵ Léon Brun, *op. cit.*

⁶ SHD MV 2DD1 34. Note du 18 juin 1943 du directeur central des industries navales, l'ingénieur Antoine, pour le secrétaire d'État à la marine aux colonies.

⁷ SHD MV 2DD1 34. Note du 9 mars 1943 pour le directeur central des industries navales. Compte rendu d'activité sur la période du 1^{er} au 28 février 1943. Première partie des 60 travailleurs qui avaient été demandés par les Allemands à la fonderie angoumoise.

⁸ André Picquenot, *op. cit.*, p45.

⁹ Christophe Belser, *op. cit.*

¹⁰ DCNS, *op. cit.*, p68.

¹¹ Thomas Fontaine, *Déporter : politiques de déportation et répression en France occupée : 1940-1944*. Histoire. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2013, p396.

veillait à lutter contre les tentatives d'empêcher ces transferts de travailleurs¹. Cette dernière mit en échec la résistance en faisant fusiller dix ouvriers de l'arsenal pour action de franc-tireur, fin 1942-début 1943², et en arrêta d'autres comme Georges Cadiou et Jules Le Gall qui furent déportés début 1944³. Justement, dans cette ville, les Allemands demandèrent 1200 ouvriers pour aller travailler en Allemagne. L'amiral Le Normand réussit à diviser ce chiffre par deux. Le départ a eu lieu le 22 octobre 1942 par train, en direction des chantiers navals Blohom et Voss à Hambourg et de la Deutsche Werke pour participer à la production de sous-marins. Après des bombardements par la RAF, ces ouvriers furent transférés provisoirement aux usines Krupp de Magdebourg⁴. Plusieurs ouvriers lorientais furent envoyés à Wesermünde, près de Brême, pour travailler dans l'un des plus grands centres allemands de constructions navales⁵.

b. Les destructions physiques des usines privées

Les destructions physiques des infrastructures industrielles de la Marine et de ses fournisseurs commencèrent dès l'invasion du territoire français, par les armées allemandes. Les 19 et 20 mai puis du 3 au 12 juin, le Havre fut bombardé par les Allemands. Dès le 5 juin 1940, les Junkers Ju 87 de la *Luftwaffe* attaquèrent Cherbourg, endommageant, entre autres, les réservoirs à pétrole de la Marine à Hainville⁶. De plus, les travailleurs de l'arsenal détruisirent des bâtiments, du matériel, des grues et des portes d'écluses. De même à Brest, durant l'avancée allemande, on avait brûlé les cuves à mazout⁷. A Lorient aussi, pour éviter que le carburant ne tombât entre les mains des Allemands, on fit brûler 10 cuves de 10 000 t de mazout, ce qui fit exploser les chalands citernes⁸. La tentative de défendre la ville de la part de l'amiral-gouverneur de Penfentenyo ne causa pas de dégâts car après quelques accrochages, il abandonna⁹. Des sabotages plus petits continuèrent à Brest durant toute l'Occupation¹⁰ ou au chantier de la Seyne des FCM. Ces détériorations, vu le peu de résistance opposée par les défenseurs des arsenaux, furent très limitées. En revanche, les dégâts matériels et humains causés durant tout le conflit, et surtout après 1942 par les flottes aériennes anglo-américaines, étaient autrement plus importants. Presque pas un arsenal, un chantier ou une usine fournissant

¹ François Péron, *op. cit.*, p34.

² Alain Le Moigne, *op. cit.*, p405.

³ *Id.*, p393.

⁴ François Péron, *op. cit.*, p68 et 75.

⁵ Jean Le Berd, *Lorient sous l'occupation*. 1987, Ouest-France, Rennes, p63.

⁶ André Picquenot, *op. cit.*, p9.

⁷ François Péron, *op. cit.*, p72.

⁸ Jean Le Berd, *op. cit.*, p15.

⁹ *Id.*, p19-20.

¹⁰ François Péron, *op. cit.*, p75.

la Marine n'échappa à la désolation portée par les bombardiers alliés. Certains sites ne furent que partiellement endommagés, mais d'autres subissant un acharnement étaient totalement dévastés.

Par exemple, les FCG de Bordeaux ne subirent pratiquement aucune destruction¹, le port de la Ciotat resta à peu près intact² et Ruelle n'essuya aucun bombardement³. D'autres eurent moins de fortune, recevant une pluie continue de projectiles. Les chantiers de AC de la Seine-Maritime subirent dix raids de bombardement entre le 6 juillet 1941 et août 1944⁴, dont cinq en juillet-août 1941⁵. Ceux d'août-septembre 1943 firent perdre au chantier 20% de son potentiel industriel⁶. Lorsque les Anglo-américains y pénétrèrent, le 30 août 1944⁷, le site industriel était détruit à 55%⁸. Le Havre, lui, connut 132 bombardements, et ce, dès juin 1940. Ceux du printemps et été 1944, en plus du siège de la ville du 2 au 12 septembre par les troupes anglo-canadiennes, firent d'énormes pertes. Les chantiers des CA Normand étaient totalement rasés, laissant seulement 35% utilisables⁹. Le port déplorait 18 km de quais éventrés et 350 épaves dans ses eaux¹⁰, sans compter les 5126 morts, 28 fusillés, 2 850 déportés et requis et 100 000 sinistrés. Le port de Dunkerque et le chantier des ACF furent totalement ruinés¹¹.

Durant les années 1942 à 1944, Saint-Nazaire avec sa base sous-marine « a été le but de bombardements continuels qui ont rasé toutes les superstructures ». Dans la nuit du 27 au 28 mars 1942, il a été l'objet d'un raid de commando britannique, appelé « opération Chariot » qui fit sauter une porte et les appareils de manœuvre de la grande forme, Joubert¹², la rendant inutilisable¹³ jusqu'à la fin de la guerre¹⁴. Vinrent s'y ajouter les bombardements aériens de 1942 à 1944 qui ont littéralement rasé la ville et les chantiers, avec quelques 250 bombes de gros calibre qui firent 245 victimes parmi les ouvriers, dont 140 apprentis¹⁵. Les autorités

¹ Yves Deler, *op. cit.*, p56.

² Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de novembre 1944, p301.

³ Patrick Quantin, *op. cit.*, p64.

⁴ Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera, *op. cit.*, p601.

⁵ Christian Lebailly, *op. cit.*, p215.

⁶ *Id.*, p221.

⁷ *Id.*, p225.

⁸ *Id.*, p228.

⁹ Albert Perrot, « Le Havre, une ville qui sent l'usine et qui sent la mer. 1950-2000 Les mutations économiques et sociales », *Fil Rouge* n°17, Automne 2003, p4.

¹⁰ « Olivier Boudot », *Lendemains de guerre* chez Duchesne & Bossière.

¹¹ Albert Broder, *op. cit.*, p102.

¹² SHD GG3 939

¹³ Auteur anonyme, « Le débarquement de Saint-Nazaire (28 mars 1942) », *Revue de Défense nationale*, p634.

¹⁴ Capitaine de vaisseau Thierry Rousseau, *Cols Bleus*, N°2992 du 12 mai 2012, p31.

¹⁵ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p32.

parisiennes de la marine, celles chargées encore de la surveillance des travaux sollicitèrent la direction des industries navales, à Vichy, pour que les usines et chantiers de Saint-Nazaire « sinistrés » puissent entreposer leur matériel dans les locaux de l'établissement d'Indret¹. Face à l'ampleur des dégâts, la Direction centrale y consentit². Le chantier souffrit beaucoup de la résistance et du siège de 9 mois de la poche de St-Nazaire. On détruisit dans le chantier 96 000 m² de toiture sur 107 000 m² et 900 machines-outils hors d'usage³. Heureusement pour le reste des installations, la poche de Saint-Nazaire, résista jusqu'à la capitulation du 11 mai 1945 ; donc les forces allemandes n'ont eu ni les ordres ni le temps de procéder à des destructions⁴. Les 25 000 Allemands de la poche s'étaient retirés dans des camps en abandonnant les installations et le matériel⁵.

La ville voisine de Nantes eut aussi à souffrir des bombardements. Le port subit son premier bombardement le 5 août 1941. Mais c'est à partir de juillet 1942 qu'il devient une cible privilégiée des alliés⁶. Avant le 16 septembre 1943, Nantes avait subi 320 alertes et 10 bombardements aériens provoquant la mort de 68 victimes. Mais le bombardement du 16 septembre 1943, mené par 79 bombardiers B-17 tua 977 personnes, dont seulement 67 soldats allemands⁷. Le deuxième bombardement du 23 septembre fit, lui, 260 morts⁸. Le 4 novembre 1943, Nantes fut déclarée sinistrée⁹. Au total, Nantes a connu 28 réels bombardements qui ont fait 2000 morts, 3000 blessés et 8000 maisons inhabitables¹⁰. Ces attaques touchèrent les ACB, tuant un certain nombre d'ouvriers¹¹ et détruisant 35 % de leurs immeubles et matériels et 20 % de leurs stocks des approvisionnements¹². Le port de Nantes a été, relativement, épargné par les bombardements ; c'est plus la ville qui a été touchée, mais les Allemands avaient préparé un plan de destruction massive du port et de ses engins de dragage¹³. Lorsque les Américains

¹ SHD MV 2DD1 34. Note du 15 avril 1943 de l'ingénieur, chef de l'échelon de la Direction centrale des industries navales à Paris pour l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales.

² *Ibid.*, Note du 20 mai 1943 de l'ingénieur général Antoine, directeur central des industries navales pour l'ingénieur, chef de l'échelon de la direction centrale des industries navales à Paris.

³ *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. 1950, DRAEGER, Paris, p32.

⁴ SHD GG3 939

⁵ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p484.

⁶ Archives municipales de Nantes. *La reconstruction de Nantes*, 2003, p46.

⁷ *Ouest-Eclair*. 17/09/1943.

⁸ *Ouest-Eclair*. 24/09/1943.

⁹ Archives municipales de Nantes, *op. cit.*, p6.

¹⁰ Benoît Cressard, Olivier Eudes, *op. cit.*, p46.

¹¹ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p84.

¹² *Id.*, p88.

¹³ *Ouest-Eclair*. 24/09/1943.

entrèrent à Nantes, le 12 août 1944, les Allemands l'avaient déjà abandonnée durant la nuit¹, mais ils eurent le temps d'exécuter leur plan de destruction, ne laissant plus qu'un tronçon du quai à Roche-Maurice. Tous les ponts de la ville avaient été détruits ainsi que 121 bateaux². Pour protéger leur repli sur Saint Nazaire, les Allemands ont coulé, le 9 août 1944, neuf navires formant un véritable barrage³ et ils firent sauter les sept ponts entre Nantes et Nevers⁴. Au final, le bilan était lourd avec 4 km de quais inutilisables, 24 000 m² de hangars détruits (80% des infrastructures), 126 épaves (120 000 t) coulées dans la Loire, 31 grues détruites (il en subsista 8), dock flottant de 4200 t détruit⁵ et des infrastructures ferroviaires gravement endommagées⁶.

De mars à août 1944, la ville de la Seyne a subi six bombardements qui ont coûté la vie à 261 personnes et blessé 463 autres. Dans le plus dévastateur d'entre tous, le 29 avril 1944, furent larguées 700 bombes sur Toulon et La Seyne. Les chantiers furent globalement épargnés, ne recevant que sept bombes qui endommagèrent une cale de lancement⁷. Le bombardement du 11 juillet tua 130 personnes, asphyxiées ou écrasées dans une galerie où ils cherchèrent à trouver un refuge. Voyant les alliés débarquer au Rayol en 1944, les Allemands tentèrent de leur barrer la route de la rade en coulant deux grands navires. En plus de cela, les destructions qu'ils effectuèrent en quittant la ville furent importantes. Le directeur allemand ordonna qu'on utilisât, le 17 août 1944, les 197 mines installées dans le chantier. Ainsi, ils firent exploser tous les bâtiments et matériels, détruisant 69 000 des 72 000 m² de toitures, les ateliers, les stations d'électricité, les quais, les cales, les fourneaux, les grues Titan et le ponton mâturé Atlas. Le but était de rendre le port intenable par les alliés⁸. Seule une partie des archives fut épargnée. La Seyne-sur-mer était détruite à 65%⁹ lorsque les forces alliées y arrivèrent, le 26 août¹⁰. Les forces allemandes, à l'été 1944, s'en prirent aussi à la population, en fusillant le 21 août de cette année trois personnes à la Seyne-sur-Mer¹¹. Les Chantiers Navals de La Ciotat subirent aussi ces méfaits. D'abord, les troupes d'occupation y entreprirent des travaux de fortification et installèrent des batteries côtières, avant d'y pratiquer des sabotages et de partir le 20 août 1944.

¹ Benoît Cressard, Olivier Eudes, *op. cit.*, p119.

² SHD GG3 939

³ Archives municipales de Nantes, *op. cit.*, p46.

⁴ *Id.*, p48.

⁵ *Id.*, p46.

⁶ *Id.*, p54.

⁷ Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948, p422.

⁸ *Id.*, 1948, p424.

⁹ *Id.*, p422.

¹⁰ Louis Puccini, *op. cit.*

¹¹ Jacques Maignon, *op. cit.*, p107.

Ils détruisirent le ponton et y coulèrent deux navires, dont le *Sidi-Aïssa*. 70 % du site des CA de Provence ont été détruits par les Allemands¹.

S'ajoutait à tout cela, à partir de 1942, un ensemble de sabotages et d'attentats perpétrés par la résistance dans les ports, comme un groupe armé de F.T.P qui, à Grenoble le 5 septembre 1943, avaient mis hors d'état de produire les usines du Nord-est qui fournissaient des grues et des bennes à l'organisation Todt. Ils firent exploser 17 engins pour détruire des machines importantes². Ces attentats étant particulièrement inédits, la Marine dut s'en saisir juridiquement et prendre en charge les indemnités car « aucune assurance spéciale » ne couvrait ce genre de dégâts sur des bateaux qui, pour certains, devaient revenir à la marine³.

A la fin de la guerre, les 2/3 de la marine de commerce et 85 % des installations portuaires étaient détruits⁴. Il y avait 15 chantiers avec 26 270 salariés en 1938, 26 930 en 1940 et plus que 12 410 en juillet 1945⁵. La majorité des chantiers virent leurs installations entamées.

Tableau n°48. Pourcentage des installations industrielles détruites à la Libération⁶

Société	Pourcentage détruit à la Libération
CA Augustin Normand	70 %
AC de la Seine-Maritime	70 %
CA de Saint-Nazaire	65 %
AC de France	30 %
AC de Provence	30 %
ACL	25 %
ACB	25 %
Chantiers de Normandie	20 %
FCG	5 %
Dubigeon	5 %
Chantiers de La Ciotat	5 %

¹ Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'exposition. Une ville, des bateaux et des hommes.

Léon Vasseur, « Les principaux chantiers de construction navale sur les côtes de la Méditerranée française [La Seyne-Sur-Mer — La Ciotat — Port De Bouc] », *Méditerranée*, 2^e année, n°3, 1961, p45.

² *Union des cadres industriels de la France combattante – Bulletin d'information* n°2 – Novembre 1943.

³ SHD MV 2 DD42. Lettre du 19 février 1944 de l'ingénieur en chef des industries navales Pedelmas pour la direction centrale des industries navales. Décision ministérielle du 12 février 1944.

⁴ Albert Broder, *op. cit.*, p102.

⁵ Ministère de l'économie nationale et des finances. Direction de la documentation et des études économiques. Inventaire des ressources de l'économie française. 1946. Constructions navales. (Source : Office professionnel des Constructions navales), p165.

⁶ *Id.*, p168.

Les villes côtières n'étaient pas les seules touchées. Même celles qui se situaient bien loin du littoral subirent le même sort. Les bombardiers alliés touchèrent principalement les usines Schneider du Creusot. Le 17 octobre 1942, 94 avions bombardiers Lancaster attaquèrent la cité bourguignonne, faisant 63 morts et 250 blessés. Ils revinrent le 20 juin 1943, larguant plus de 1500 bombes explosives et 3000 bombes incendiaires, causant 282 morts, 198 blessés et la destruction de 60 à 80% de l'usine¹, ce qui fit arrêter les houillères. De plus, l'usine fut détruite, à titre de représailles par les forces allemandes à leur départ du Creusot dans la nuit du 6 au 7 septembre 1944². Montluçon fut aussi touchée. Dans la nuit du 14 au 15 septembre 1943, le hall 9 de Montluçon qui abritait la SAT fut ravagé par un bombardement allié qui visait l'usine Dunlop. La ville perdit 36 personnes (en plus de 250 blessés) dans ces attaques et 42 otages exécutés par la Gestapo le 14 août 1944, comme représailles face à la résistance. Après les conquêtes de Montluçon et de Paris par les alliés, respectivement les 25 et 26 août, le personnel SAT rejoignit la capitale.

L'analyse de la courbe des bénéfices des principaux fournisseurs de la Marine, toutes branches confondues, montre clairement ce qu'ils ont subi durant les six années de guerre. L'année 1939 a été très prolifique grâce aux commandes de guerre. La débâcle de 1940 et l'Occupation ont, durant quatre années, entraîné la baisse progressive des bénéfices en interdisant les constructions neuves et en ponctionnant, de plus en plus, des hommes et du matériel. L'année 1944, celle des grands bombardements et du débarquement, provoqua donc l'arrêt de la majorité de ce système de production, divisant les bénéfices par presque quatre. L'outil industriel du complexe militaro-naval n'avait jamais subi pareil choc.

Tableau n°49. Bénéfices nets des principaux fournisseurs de la marine entre 1939 et 1944 (en franc constant de 1939)³

Année	Bénéfices
1939	358 219 000 Fr
1940	300 730 000 Fr
1941	257 712 000 Fr
1942	201 847 000 Fr
1943	141 956 000 Fr
1944	36 846 000 Fr

¹ André Prost, *op. cit.*, p7-8.

² Raoul Dautry, *op. cit.*, p10-11.

³ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1925-1940)*. E. Desfossés & Fabre frères. FCG, CA de Saint-Nazaire, FCM, ACL, ACB, Aciéries de Firminy, Schneider et Cie, Marine et Homécourt, Chatillon-Commentry, Commentry-Fourchambault, Aciéries de Saint-Etienne, Breguet, Thomson-Houston, Fives-Lille, SFCM, Hotchkiss, La Soudure Autogène Française, Sulzer, Société Rateau, SGCM, Sté d'Optique et de mécanique de haute précision, CGE, Sté d'Electro-Chimie et d'Electro-métallurgie, Cie Electro-Mécanique et Alsthom.

c. *La destruction des arsenaux de la Marine*

Outre les ports commerciaux et les chantiers privés, le bombardement stratégique des arsenaux fut terrible. La proximité de Cherbourg avec la Grande-Bretagne l'exposa très tôt aux raids aériens de la RAF. Dès août 1940, cette dernière tenta de détruire la pyrotechnie des Flamands, faisant des morts parmi la population¹. Une des plus violentes attaques a été celle du 10 juillet 1941 tuant, là encore, nombre de civils². En août-septembre 1941, de nombreux bombardements atteignirent la ville et l'arsenal³. En septembre 1942, la RAF a tenté de détruire la voie ferrée stratégique qui aller des souterrains de la Montagne du Roule jusqu'à l'arsenal pour le transport des mines sous-marines. Les bombes détruisirent aussi les immeubles et touchèrent des bâtiments de l'arsenal⁴. Les combats, après le débarquement en Normandie, finirent d'achever l'arsenal car le *führer* ordonna la résistance totale et la destruction à la dynamite des installations portuaires et de l'arsenal. Après près d'un mois de combat de la bataille de Cherbourg, les Américains en prirent possession le 26 juin 1944, avec la signature du traité de Servigny⁵.

Les alliés lancèrent, également, leurs engins explosifs sur les deux arsenaux bretons. Les bombardements sur Brest commencèrent le 22 mars 1941⁶, dont ceux du 15 avril et du 24 juillet furent particulièrement meurtriers⁷. À la fin du mois de février 1942, Brest était la ville la plus bombardée d'Europe continentale. Les bâtiments qui souffrirent le plus étaient les ateliers des Capucins, de même que les bâtiments du plateau qui furent réduits à l'état squelettique. Après le débarquement, la troupe de fanatiques du général Bernard Ramcke en prépara la défense. L'état de siège y fut déclaré le 7 août 1944. Après de violents combats qui ont duré cinq semaines, la ville tomba entre les mains des trois divisions commandées par le général Middleton⁸. Défendue par 50 000 soldats allemands⁹ pendant le siège de 35 jours, le 18 septembre 1944 la ville fit sa reddition¹⁰. La préparation de l'assaut de l'infanterie par des bombardements aériens et d'artillerie¹¹ y firent tant de dégâts qu'il n'existait plus aucun ouvrage

¹ André Picquenot, *op. cit.*, p15.

² *Id.*, p29.

³ *Id.*, p31.

⁴ *Id.*, p53.

⁵ *Id.*, p92.

⁶ François Péron, *op. cit.*, p84.

⁷ *Id.*, p87.

⁸ *Id.*, p9.

⁹ *Id.*, p104.

¹⁰ *Id.*, p121.

¹¹ *Id.*, p155.

d'accostage ni aucun outillage public¹, en plus des 600 épaves qui encombraient le port et la rade².

A Lorient, les durs bombardements commencèrent en 1943. Dans la nuit du 14 au 15 janvier 1943, 200 quadrimoteurs se succédèrent pendant 1h30 pour y lancer 10 000 bombes incendiaires et une vingtaine de bombes explosives qui brûlèrent la ville pendant trois jours³. Les avions anglo-américains revinrent le 6 mars pour larguer, cette fois, 74 bombes de gros calibre, visant précisément l'arsenal de Lorient. Deux bombes rasèrent, en partie, la cale n°7 et démolirent l'ossature métallique avec les ponts roulants, touchant l'avisos et les chalutiers en construction. Quatre autres bombes s'abattirent sur l'atelier des bâtiments en fer. Plus d'un mois plus tard, le 16 avril, plusieurs bombes déclenchèrent des incendies dans la forme couverte, causant des dégâts au *De grasse*. Une autre bombe atteignit la cale n° 5 et toucha l'avisos *Bisson*. Au total, 80 % des immeubles de l'arsenal furent détruits⁴ lorsque l'acte de reddition de la poche de Lorient fut signé le 7 mai 1945⁵.

Comme la Seyne, Toulon fut gravement touché par les bombardements à partir du moment où les alliés prirent pied en Italie. Les arsenaux, presque incapables de faire replier leurs services durent, eux, en subir les conséquences. Toulon, une des cibles favorites des alliés ne put rien faire, si ce n'est se doter d'un collaborateur scientifique pour répondre à la circulaire du 4 février 1941 qui créa la Section d'étude Sécurité-Incendie⁶. En mars 1943, la Marine décida de replier sur Paris le laboratoire de résistance des matériaux du service technique des constructions navales qui se trouvait à Toulon. Ses recherches relatives à la photoélasticimétrie étaient trop précieuses et nécessitaient un certain environnement que Toulon ne pouvait plus offrir⁷. L'arsenal du Mourillon fut attaqué par plusieurs vagues de bombardements aériens le 24 novembre 1943⁸, le 4 février 1944 (42 morts et 44 blessés dans la ville), le 7 mars (raid de B24 *Liberator*), le 11 mars, (71 tués et 130 blessés en ville). Les pires de tous restèrent celui du 29

¹ Michelle de Bennetot, « Problèmes de l'industrialisation de la région de Brest », *L'information géographique*, volume 29, n°3, 1965, p104.

² J.O.R.F/Débats du 14 juin 1950. Séance du 13 juin 1950 du Conseil de la République. Intervention d'Yves Jaouen.

³ Jean Le Berd, *op. cit.*, p90.

⁴ Fabrice Le Pavic. *Une histoire des techniques de l'arsenal de la Marine de Lorient dans la seconde moitié du XX e siècle : les Constructions neuves*. Université de Nantes, 2015, p54-55.

⁵ Jean Le Berd, *op. cit.*, p132.

⁶ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Le ministre de la Marine fit passer une circulaire du 4 février 1941 qui créa la section d'étude Sécurité-Incendie. Lettre du 27 janvier 1942 de l'ingénieur Lamouche, Directeur central des industries navales, pour le préfet maritime de Toulon.

⁷ SHD MV 2DD1 34. Lettre du 18 mars 1943, de l'ingénieur Antoine, directeur central des industries navales pour le contre-amiral, chef de l'arrondissement maritime de Toulon.

⁸ Jacques Maignon, *op. cit.*, p119.

avril 1944 qui engagea 573 quadrimoteurs et 1312 bombes (67 morts et 62 blessés pour Toulon et 129 morts et 65 blessés pour la Seyne) et celui du 27 mai 1944 (1752 morts et 2760 blessés civils). Le bombardement du 5 juillet 1944 a grandement détruit l'arsenal, avant celui du 11 juillet, durant lequel des 90 B-24 l'écrasèrent littéralement¹. Saint-Tropez auquel on avait ajouté un terrain de 10 ha en 1942² a été aussi totalement ravagé³. Après le bombardement du 4 février 1944 sur Toulon, « vu l'étendue du désastre » qui éprouva particulièrement les installations de l'artillerie navale de l'arsenal, la marine n'était même plus en mesure d'inventorier son matériel et de dénombrer les articles de matériel perdu⁴. A la fin de la guerre, à Toulon, les bombardements et les combats au sol furent aussi brutaux, en plus des sabotages allemands. A l'entrée de la 1^{ère} armée française, du 20 au 25 août 1944 sur ces 50 hectares de bâti, 20 étaient détruits, 20 autres sinistrés à plus de 50 % et 10 des 18 km de quais étaient effondrés. Les routes, les voies ferrées et les réseaux d'eau et d'électricité étaient détruits à 80 % et sur les 13 bassins de radoub, aucun n'était en état de servir. Toulon fut détruit à 50 %⁵.

Au total, sur les 1 400 000 m² occupés par les chantiers et arsenaux de la Marine, en 1945, 1/3 à peine était encore intact ou en réparation⁶. 84% de la surface couverte des quatre arsenaux furent anéantis⁷, ne laissant que 138 813 m² de bâtiments utilisables⁸.

Les dégâts étaient tels que personne ne pouvait imaginer que des travaux de constructions navales puisse reprendre dans l'immédiat après-guerre.

B. Les constructions navales dans l'Après-guerre

1. La reconstruction

a. Les déblaiements, les déminages et la reconstruction dans les arsenaux

Dès l'installation progressive des autorités de la France Libre à partir de l'été 1944, le souci de la reconstruction des arsenaux, ports et chantiers navals, était présent. En août, un

¹ *Id.*, p120.

² J.O.R.F L/D du 31 octobre 1942. Décret du 27 octobre 1942 du maréchal Pétain avec le contreseing du secrétaire d'État à la marine le contre-amiral Auphan.

³ Jacques Maignon, *op. cit.*, p136.

⁴ SHD MV 2 DD42. Compte rendu du 16 février 1944 de l'attaché d'administration, gestionnaire du magasin de Toulon envoyé par la direction des industries navales à Vichy, après le bombardement du 4 février 1944.

⁵ Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948, p422.

⁶ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p32.

⁷ J.O.R.F/Débats du 23 juillet 1955. Séance du 22 juillet 1955 de l'Assemblée nationale. Intervention du rapporteur spécial de la commission des finances pour la section marine, Henri Dorey.

⁸ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport d'avril-mai-juin 1946, p203.

ingénieur en chef des travaux maritimes fut affecté à l'état-major du chef d'état-major général adjoint pour la zone Nord. Ce fut le délégué direct du commissaire de la Marine et, donc, était chargé de rassembler une documentation aussi complète que possible sur l'état des installations portuaires et immobilières de la Marine dans les ports du Nord et de l'Ouest. Il avait, aussi, à faire un compte rendu des enseignements de la guerre et des éléments nécessaires à l'étude de la reconstruction future de tout ou d'une partie des installations¹. De 1946 à 1948, la marine se consacra exclusivement à la reconstruction des ateliers, au dégagement des plans d'eau, au déminage des abords et au renflouement de 3000 épaves². Les seules passes dangereuses qui subsistaient, après 1948, étaient dans des lieux assez éloignés des centres de constructions de navires de guerre³. La Marine participa activement à cette remise en état des infrastructures portuaires en utilisant, jusqu'en 1948, 5000 marins et 1300 prisonniers allemands pour dégager 3000 épaves (1,7 million de tonnes) qui obstruaient les ports et 45 000 mines qui rendaient les abords des côtes, très dangereux⁴. Ce ne fut qu'en 1949-1950 que la Marine eut les moyens physiques pour reprendre de la production des navires de guerre.

Quatre jours seulement après la reddition de Lorient qui eut lieu le 7 mai 1945⁵, le vice-amiral Lemonnier, chef d'état-major général de la Marine, accompagné de l'ingénieur de la Marine Kahn, directeur central des constructions et armes navales, fit une visite de l'arsenal pour en observer l'état⁶. Comme partout ailleurs, la Marine y déblaie, répare les ateliers, remet en état les machines ou en installe de nouvelles. Les installations essentielles de l'arsenal « n'ont, en définitive, pas subi de dommage majeur », donc, l'activité reprit au troisième trimestre 1945 dans des chantiers de montage improvisés⁷. En mai 1945, on y commença aussi le dragage des mines⁸. Intensifié en juillet pour compléter rapidement le déblaiement du chenal de sécurité, il fut terminé le 29 juillet, après la détonation de trois mines. Le port était ouvert à

¹ *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport d'août 1944. III-Action de reconstruction en France métropolitaine, p247.

² J.O.R.F/Débats du 23 juillet 1955. Intervention du rapporteur spécial de la commission des finances pour la section marine, Henri Dorey.

³ J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1949. Séance du 5 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention du ministre de la défense nationale. Le 18 mai 1949, un chalutier coula dans le Nord-Ouest d'Octeville.

⁴ Philippe Vial et Patrick Boureille, *op. cit.*, p85.

⁵ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p484.

⁶ *Ibid.*, p463.

⁷ Fabrice Le Pavic, *op. cit.*, p57.

⁸ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p486.

la navigation¹. Cela n'empêcha pas d'autres opérations de dragage d'entretien du chenal principal de Lorient, jusqu'en avril 1946, qui permirent de détruire 9 mines². Début 1946, les formes n°1 et n°2 furent remises en service. A Cherbourg, ce fut la forme du Homet et les formes n°1 et n°5³. A proximité de Cherbourg, la Marine effectua ses opérations de dragage du 16 au 26 août 1946, détruisant une mine à orin et cinq mines de fond⁴.

En janvier 1945, à Toulon, on commença par déblayer et remettre en l'état les ateliers qui devaient permettre d'effectuer le grand carénage d'un croiseur. Dix postes à quai ont été utilisés pour débarquer des marchandises⁵. La Direction des Constructions et les dix sociétés, employant plus de 400 ouvriers, travaillaient au renflouement et à la visite des épaves, dont les portes des bassins et le ponton Léonard de 60 t. Le déblaiement utilisa 1050 ouvriers militaires et civils. Une cinquantaine de machines fut dégagée, réparée et mise en service⁶. La cale n°3 du Mourillon a été pétardée pour la transformer en slip⁷. Un an plus tard, les bassins Missiessy (n°1, 2 et 3) ont été remis en état, en attendant les crédits pour en faire de même avec les grands bassins Vauban (n°1 et 3) et la darse Missiessy. Le matériel portuaire et les bateaux de servitude, représentant 60 000 t et 1,2 million de francs, ont été récupérés et réparés⁸. Le 15 juin 1945, Toulon put recevoir tous les bâtiments sans escorte⁹.

A Brest, on avait fini le dragage du goulet, du mouillage extérieur et de la rade-abri, depuis le 15 octobre 1944,¹⁰ et avait presque complètement déminé la Penfeld¹¹. L'arsenal pâtissait de la présence de quelques 200 épaves, les formes de radoub n'ont été remises en service et l'un des deux grands bassins de Laninon ne fut dégagé pour servir de quai d'armement au *Jean-Bart* qu'au début 1946¹². Au même moment, la forme Tourville, un bassin Pontaniou et deux bassins du salon du Salou furent remis en service¹³. L'atelier d'électricité dans lequel l'atelier des machines avait trouvé refuge avait subi peu de dégâts, mais ses

¹ *Ibid.*, Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p12.

² *Ibid.*, Rapport d'avril-mai-juin 1946, p180.

³ *Ibid.*, Rapport de décembre 1945, p101.

⁴ *Ibid.*, Rapport de juillet-août-septembre 1946, p238.

⁵ *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de janvier 1945, p350.

⁶ *Ibid.*, p353.

⁷ *Ibid.*, p354.

⁸ *Ibid.*, Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de janvier-février-mars 1946, p141. 8 docks flottants, 68 gros remorqueurs, 15 bateaux-portes, une vingtaine de dragueurs ou de refouleurs ainsi qu'un grand nombre de pontons, grues, engins flottants, chalands, barges, bugalets etc.

⁹ *Ibid.*, Rapport de juin-juillet 1945, p12.

¹⁰ *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de novembre 1944, p300.

¹¹ *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de janvier 1945, p353.

¹² *Ibid.*, Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de janvier-février-mars 1946, p141.

¹³ *Ibid.*, Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de décembre 1945, p101.

machines étaient peu utilisables. 200 ouvriers furent affectés au déblaiement et à la remise en marche de moteurs, au point que cet atelier fut un des premiers à reprendre le service.

Au total, on a trouvé dans les quatre arsenaux 584 900 t de navires coulés et la Marine en renfloua 202 450 t, soit 35% au 31 décembre 1945¹. A la même date, la Marine avait réussi à, presque, doubler la surface couverte utilisable dans ses arsenaux, avec 268 960 m² contre seulement 138 813 m², au moment de la Libération². Malgré cela et par rapport à 1939, les ateliers de Cherbourg n'étaient utilisables qu'à 50 %, ceux de Brest à 30 %, ceux de Lorient à 70 % et ceux de Toulon à 40 %³.

Tableau n°50. Tonnage renfloué au 31 décembre 1945⁴

Arsenal	Tonnage coulé	Tonnage renfloué	Pourcentage
Cherbourg	38 900 t	12 800 t	33%
Brest	140 800 t	51 900 t	37%
Lorient	23 500 t	2400 t	10%
Toulon	380 170 t	135 350 t	36%

Tableau n°51. Reconstruction des surfaces couvertes dans les arsenaux au 1^{er} janvier 1946⁵

Arsenal	Surface couverte non-endommagée à la Libération	Surface couverte en état de service en 1946	Pourcentage reconstruit
Cherbourg	36 413 m ²	37 348 m ²	+3%
Brest	26 000 m ²	86 522 m ²	+233%
Lorient	9400 m ²	12 990 m ²	+38%
Toulon	67 000 m ²	132 100 m ²	+97%
Total	138 813 m ²	268 960 m ²	+94%

La Marine récupéra, donc, ses arsenaux mais aussi ses établissements qui avaient aussi subi quelques dégâts. Le cas de Guérigny était spécial. Le président du conseil Schuman, le ministre des forces armées Pierre-Henri Teitgen et le ministre des finances et des affaires économiques René Mayer⁶ réglèrent le cas des forges de Guérigny dont la marine prit possession le 1^{er} janvier 1945. Une procédure de règlement engagée dès le 2 novembre 1945

¹ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de décembre 1945, p101.

² *Ibid.*, Rapport d'avril-mai-juin 1946, p203.

³ *Ibid.*, Rapport de décembre 1945, p102.

⁴ *Ibid.*, p101.

⁵ *Ibid.*, Rapport d'avril-mai-juin 1946, Annexe I, p203.

⁶ J.O.R.F/L et D du 31 Décembre 1947. Loi du 30 décembre 1947 relative à l'établissement des forges de la Chaussade à Guérigny.

n'a pu, jusqu'en 1947, être terminée en raison de difficultés pratiques qui avaient retardé le dépôt du projet de loi, jusqu'au 1^{er} septembre 1947, qui visait à annuler par voie judiciaire la convention de cession, du 1^{er} janvier 1945. Le stock ne posait pas de problème car on a retrouvé en nature, en 1945, des réserves équivalentes à celles laissées en 1940. Comme un non-lieu a blanchi la Société lorraine des aciéries de Rombas pour les affaires de bénéficiaires de guerre ou pour collaboration, l'État remboursa, par accord amiable¹, le prix et les droits de mutation payés par la société lors de l'acquisition des immeubles ainsi que d'autres frais².

Toutes ces activités de remise en route permirent aux arsenaux de compter 48 262 ouvriers en 1948³, ce qui fut ramené à 38 000 ouvriers en juillet 1948⁴. Même les forges de Guéringy reprirent leurs 700 travailleurs, fin 1947⁵.

b. La remise en état de marche des infrastructures privées

La Marine ne se préoccupa pas seulement de ses installations propres. Elle fut l'acteur principal des reconstructions de l'univers portuaire civil où se trouvaient ses fournisseurs. Face au nombre d'épaves dans les eaux des ports commerciaux, a été mise en place, au ministère de la Marine, à Paris, la Commission interministérielle des renflouements, coordonnée particulièrement par les ingénieurs de la Marine Cassassoles, chef de la section des renflouements de cette commission et Kahn, directeur central des armes et constructions navales. En octobre 1944, les deux hommes énumérèrent les travaux à effectuer dans les différents ports. Les services de ponts et chaussées devaient, donc, relever des docks flottants et diverses épaves le long des quais du port de Rouen⁶, en plus des quelques 25 grues de 60 t qui empêchaient l'utilisation de 2000 m de quais sur la rive gauche⁷. A Nantes, les ponts et chaussées remplirent bien cette mission en remettant en service les ponts ferroviaires de Pornic et de la Madeleine, en février et avril 1945⁸, et en renflouant en août 1946 le grand dock

¹ J.O.R.F/Débats du 27 décembre 1947. Séance du 26 décembre 1947 du Conseil de la République. Discussion immédiate et adoption d'un avis sur un projet de loi. Intervention du rapporteur de la commission des finances, M. Courrière. Loi du 30 décembre 1947.

² *Ibid.*, Intervention du rapporteur de la commission des finances, M. Courrière. Loi du 26 décembre 1947.

³ Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p33.

⁴ J.O.R.F/Débats du 10 Juillet 1948. Séance du 9 Juillet 1948 de l'Assemblée nationale. Intervention du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), Joannès Dupraz.

⁵ J.O.R.F/Débats du 27 décembre 1947. Séance du 26 décembre 1947 du Conseil de la République. Discussion immédiate et adoption d'un avis sur un projet de loi. Intervention du rapporteur de la commission des finances, M. Courrière.

⁶ SHD MV 2DD1 45. Lettre du 14 octobre 1944, de l'ingénieur Kahn, pour la Commission interministérielle.

⁷ SHD MV 2DD1 45. Le 7 novembre 1944, au port de Rouen.

⁸ Archives municipales de Nantes, *op. cit.*, p48.

flottant, coulé devant le quai de l'Aiguillon¹. Au Havre, Kahn demanda d'effectuer le relevage des divers bateaux-portes et du remorqueur de guerre qui avait coulé près de l'écluse des grands transatlantiques². Dans une période de pénurie comme en cette fin d'année 1944, on fit tout pour faciliter l'approvisionnement de la matière première (charbon, fer, acier) des entreprises chargées de ces travaux, comme les établissements Léautaud³ ou la société Neptune (contrat de renflouement à Nantes)⁴.

Néanmoins, encore en 1945, l'approvisionnement pour les travaux de renflouement restait très difficile pour des raisons de pénurie car au fur et à mesure que les ports étaient conquis par les forces alliées, les besoins se firent plus lourds. En avril 1945, les demandes en acier, bois et ciment de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du port autonome de Bordeaux, ne furent que très partiellement satisfaites par la commission. Au premier semestre 1945, il ne reçut qu'entre 1/10 et 1/2 des quantités dont il avait besoin⁵. Pour les ports de Provence, comme La Ciotat ou Marseille où il y avait 80 grands bâtiments de commerce à relever, la besogne était au-dessus des moyens des administrations françaises, seules. L'ingénieur Kahn et la Commission durent en appeler massivement à l'aide des Américains⁶. Ces derniers qui utilisaient les ports, dont principalement le Havre, furent assez secourables. En décembre 1944 – janvier 1945, ils permirent d'utiliser le bassin de l'Eure et le quai de la Gironde, alors que les bassins à flot pouvaient tout juste être utilisés⁷ et qu'il restait à renflouer bien des épaves⁸. Malgré ces difficultés, les résultats étaient plutôt honorables puisqu'au 24 avril 1945, on avait renfloué à Rouen, au Havre et à Nantes, 16 bateaux allemands et italiens pour un total de 75 500 t⁹, en plus du cargo *Sidi-Aïssa* qui bloquait l'accès du port et de la cale de radoub à La

¹ *Id.*, p46.

² SHD MV 2DD1 45. Lettre du 14 octobre 1944, de l'ingénieur du génie maritime Kahn pour l'ingénieur des ponts et chaussées, directeur du port du Havre.

³ SHD MV 2DD1 45. Documents d'octobre 1944 de la commission interministérielle des renflouements.

⁴ SHD MV 2DD1 45. Attestation du 16 octobre 1944 de l'ingénieur en chef du génie maritime Cassassoles.

⁵ SHD MV 2DD1 45. Lettre du 19 avril 1945 de la commission interministérielle des renflouements pour l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du port autonome de Bordeaux.

⁶ SHD MV 2DD1 45. Note de Kahn au nom de la commission pour le commodore Sullivan.

⁷ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de décembre 1944, p325.

⁸ *Ibid.*, 12 navires et 280 engins de servitude.

⁹ SHD MV 2DD1 45. Statistique de la Commission interministérielle des renflouements.

Ciotat¹. Au mois d'avril 1945, à Nantes, il y eut plus de 70 000 t de navires qui furent remises à flots².

Comme pour les arsenaux, les travaux de dragage ont été massifs dans les ports de commerce, entre mai 1945 et juin 1946. Ils ont concerné le chenal principal du Havre³, la baie de Seine⁴, le chenal côtier de Toulon à la Ciotat, la Gironde, entre Le Verdon et Bordeaux et entre Bordeaux et Blaye⁵, le chenal et le port de Saint-Nazaire⁶, la Loire entre Saint-Nazaire et Nantes⁷. Ces opérations n'étaient pas sans risque car deux hommes périrent dans un accident de drague, le 10 mai 1945⁸. Aussi, parfois on utilisait des dragueurs avec des équipages allemands⁹. Ceci permit l'ouverture progressive des ports : le 15 juin 1945 pour Marseille, la Ciotat et Port-de-Bouc et le 3 septembre 1945 pour Nantes¹⁰. Le port de Dunkerque qui s'était pourtant rendu le 9 mai 1945 aux Britanniques et Tchèques, ne fut rouvert que le 7 août 1946¹¹. En effet, si les Allemands avaient livré les plans des champs de mines, ces dernières étaient si nombreuses et les besoins des autres ports considérés comme tellement prioritaires que les dragueurs ne lui furent envoyés que tardivement¹². Les dragages devaient éliminer les mines, mais il fallait aussi résoudre le problème du très grand nombre d'épaves aux abords des ports. Au Havre, il fallait encore y démolir l'épave du paquebot *Paris*. Entre Nantes et Saint-Nazaire,

¹ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de janvier 1945, p350.

² Archives municipales de Nantes, *op. cit.*, p46.

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de janvier 1945, p352.

⁴ *Ibid.*, Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de décembre 1945, p98. Rapport de janvier-février-mars 1946, p131. Rapport de juillet-août-septembre 1946, p237. Rapport d'avril-mai-juin 1946, p180.

⁵ *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p486-487.

Ibid., Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p12. Rapport de août-septembre 1945, p44. Rapport d'octobre-novembre 1945, p72. Rapport d'avril-mai-juin 1946, p180.

⁶ *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p485-486.

Ibid., Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de août-septembre 1945, p44. Rapport d'octobre-novembre 1945, p72. Rapport d'avril-mai-juin 1946, p180.

⁷ *Ibid.*, Rapport de juin-juillet 1945, p11.

⁸ *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p487.

⁹ *Ibid.*, p486.

¹⁰ *Ibid.*, Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de août-septembre 1945, p44.

¹¹ *Ibid.*, Rapport de juillet-août-septembre 1946, p238.

¹² *Ibid.*, Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p483.

on trouvait encore un barrage de 7 épaves. À Bordeaux à 15 km en aval de la ville, on comptait une dizaine de navires qui avaient été coulés¹.

Alors que la Marine avait pris en charge la réparation des infrastructures, ses fournisseurs ont, eux, naturellement œuvré pour la remise en service de leurs installations industrielles. Ils formèrent des groupements dans ce but : l'Association des sinistrés de guerre de l'industrie de la construction navale (ASCN), en février 1947, et le Groupement pour la reconstruction des entreprises sinistrées de la construction navale qui était une société anonyme d'un million de Fr de capital. Les FCM ont, sans doute, été les plus actifs et efficaces dans ce domaine, avec une reconstruction qui a pris trois années. Contrairement aux bâtiments de l'usine de Gravelle qui furent assez peu endommagés, le chantier de La-Seyne était totalement dévasté. Dès l'automne 1945, le directeur du chantier de la Seyne des FCM, ancien ingénieur du génie maritime, Pierre Chevalier et son adjoint Henri Veyssière entreprirent les travaux de reconstruction pour rebâtir les 250 000 m², dont les 70 000 détruits et 1,5 km de front de mer. Le Conseil d'administration émit un emprunt obligataire de 245 millions de Fr et porta le capital de l'entreprise à 236 millions de Fr. On commença, donc, le déblayage et les travaux de toiture des ateliers qui tenaient encore debout. On répara et remit en service 10 des 12 grues et le ponton mât de 150 t. En 1947, les gros œuvres étaient reconstruits et les équipements modernisés. Le chantier disposait d'un nouveau quai d'armement de 400 m et de deux grues². On avait rétabli 65 000 des 67 000 m² de toitures détruites et on disposait d'un nouveau terrain de 12 000 m²³ et d'un atelier mécanique de 117 de long⁴.

Les ACB, tout en reconstruisant et en modernisant leurs ateliers entre 1945 et 1948⁵, participèrent aux travaux de reconstruction de Nantes et de son port, mirent en service un ponton de 400 t⁶ et réalisèrent les travaux du pont Haudaudine qui fut remis à la circulation, le 17 août 1945⁷. Les usines Schneider du Creusot commencèrent leur reconstruction en 1945. Les CA de la Seine-Maritime devinrent une société anonyme, par acte du 26 juillet 1945⁸, et

¹ *Ibid.*, Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de janvier-février-mars 1946, p141.

² Une de 40/60 t qui pouvait se mouvoir de façon autonome d'une cale à l'autre et une deuxième grue de levage de 40 et 80 t.

³ Jean-Baptiste Gaignebet, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948, p423.

⁴ *Id.*, p424.

⁵ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p91.

⁶ Archives municipales de Nantes, *op. cit.*, p46.

⁷ *Id.*, p48.

⁸ Matthieu Bidaux, « 1945-1959 Renaissance, moderne et apogée », *50 ans de construction navale en bord de Seine. Les ACSM et leur Cité-Jardin (1917-1966)*, p235.

entamèrent une reconstruction qui dura jusqu'en 1950¹. Les ACF furent pratiquement reconstruits en 1947, avec un site total de 344 927 m², comprenant une surface couverte de 89 478 m² (Atelier de fabrication) et six cales de construction². Chez les Chantiers Navals de La Ciotat, la production ne reprit qu'en 1948. Les chantiers Augustin Normand furent, aussi, vite reconstruits. A l'échelle de la branche, les chantiers navals privés effectuèrent 80 % de leurs travaux de reconstruction en deux ans et la totalité en trois³, soit plus rapidement que l'ensemble de l'industrie nationale qui n'arriva à ce résultat qu'en 1950-1952⁴. Cela se traduisait, en 1950, par la disponibilité de 76 cales de lancement⁵, bien que certains chantiers fussent retardataires, comme les Chantiers Navals de La Ciotat⁶.

Ces travaux de reconstruction permirent aux chantiers privés de compter 40 000 travailleurs, dès 1947⁷, et 45 000 autres auxquels il faut ajouter 25 000 personnes chez les sous-traitants, en 1948⁸. En 1950, les plus importants employeurs étaient toujours les mêmes : les CA de Saint-Nazaire avec 7900 personnes (Penhoët et Grand-Quevilly), les ACL avec 6500 personnes dans leurs trois établissements, les FCM avec 4000 ouvriers (Havre et La Seyne) et les ACB avec 3500 employés⁹.

c. La reprise de l'activité grâce aux travaux civils

En 1945, la priorité fut accordée à la reconstruction de la marine marchande qui monopolisa l'activité des chantiers dès que ceux-ci furent en état de produire¹⁰. En plus des navires de commerce, à partir d'avril 1947 et avec la Direction de l'armement de la Défense nationale, les FCM commencèrent à étudier la conception des chars d'assaut AMX 13. L'entreprise en produisit 2000 entre 1951 et 1965.

Cette situation touchait aussi les arsenaux. A partir de 1946, le ministre de la guerre Charles Tillon décida que pour que les arsenaux disposent d'une activité économique, ils

¹ *Id.*, p238.

² Damien Richard. *L'épreuve de la modernité. Histoire des Ateliers et Chantiers de France, à Dunkerque (1945-1973)*. Diplômé d'études approfondies.

³ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945-1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p34.

⁴ Denis Woronoff, *op. cit.*, p538.

Albert Broder. *op. cit.*, p131.

⁵ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945-1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p34.

⁶ La cale n°1 est entièrement reconstruite en 1957, et la cale n°2, reconstruite en 1952.

⁷ J.O.R.F/Débats du 10 Juillet 1948. Séance du 9 Juillet 1948 de l'Assemblée nationale. Intervention du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), Joannès Dupraz.

⁸ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945-1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p33.

⁹ *Id.*, p34.

¹⁰ Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p315.

devaient faire des travaux civils pour la reconstruction¹. Ils effectuèrent, donc, ces travaux de « reconversion ». Pour la marine marchande en 1946-1947, l'ensemble des établissements réparèrent 700 000 t, soit la moitié du tonnage marchand français, et livrèrent 60 000 t neuves. En 1947, ils livrèrent 4500 wagons de chemin de fer à la SNCF (Brest et à Toulon) et des chaudières². De la Libération à la fin de l'année 1949, les seules constructions neuves des navires de commerce ont représenté une valeur de 16 milliards de Fr,³ avec principalement des cargos. Guérigny fabriqua, elle, des pièces de machines agricoles⁴ et la fonderie de Ruelle répara des machines à imprimer et produisit les outils d'emboutissage pour la fabrication des carrosseries et des coques de voitures pour la régie Renault, Ford, Peugeot, Berliet, Panhard. Pour l'industrie du pétrole, elle usina de longs tuyaux forés, utilisés pour les sondages⁵. En 1945, Guérigny réalisa pour 115 millions de Fr pour les industriels privés, dont 30 millions pour des lingots d'acier, alors que Toulon en eut pour 175 millions de travaux et avait déjà enregistré, dans le premier semestre 1947 l'équivalent de 17,8 millions de commandes de trains de chenilles Laffly⁶. Au total, en août 1947, les travaux de reconversion de la marine avaient rapporté pour 1946, la somme d' 1,5 milliard de Fr et pour 1947, 1,86 milliard, soit globalement 3,36 milliards⁷. En 1946, c'était environ 13 000 ouvriers, soit le tiers des effectifs, qui construisaient des équipements civils⁸ et ils devinrent 17 000 en 1947⁹. Après la reprise des constructions navales de guerre, certains de ces travaux annexes continuèrent bien que devenus très minoritaires. On vit encore l'arsenal de Brest lancer le paquebot *Antilles* en 1952 et le cargo *Pierre-Loti* en 1954. La fonderie de Ruelle, elle, en 1958 faisait des réparations et de l'entretien pour Nord-Aviation¹⁰.

Tous ces travaux permirent, donc, aux fournisseurs de la Marine d'arborer une bonne santé, en 1951, lorsque recommencèrent les commandes de navires de guerre. La hausse de leurs bénéfices généraux entre 1945 et 1951, si elle ne leur permettait pas encore d'être tout à fait au niveau de l'année 1939, les en approcha.

¹ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945-1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p35.

² J.O.R.F/Débats du 7 Août 1947. Séance du 6 août 1947 de l'Assemblée nationale. Intervention de Pierre Meunier, rapporteur de la commission des finances.

³ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945-1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p35.

⁴ Philippe Vial, « Chapitre 11. La Marine, un concentré des contradictions nationales » dans (dir. Serge Bernstein), *L'année 1947*, Presses de Sciences Po, « Académique », 1999, p272.

⁵ Patrick Quantin, *op. cit.*, p64.

⁶ J.O.R.F/Débats du 7 août 1947. Séance du 6 août 1947 de l'Assemblée nationale. Intervention de Jean Bartoloni.

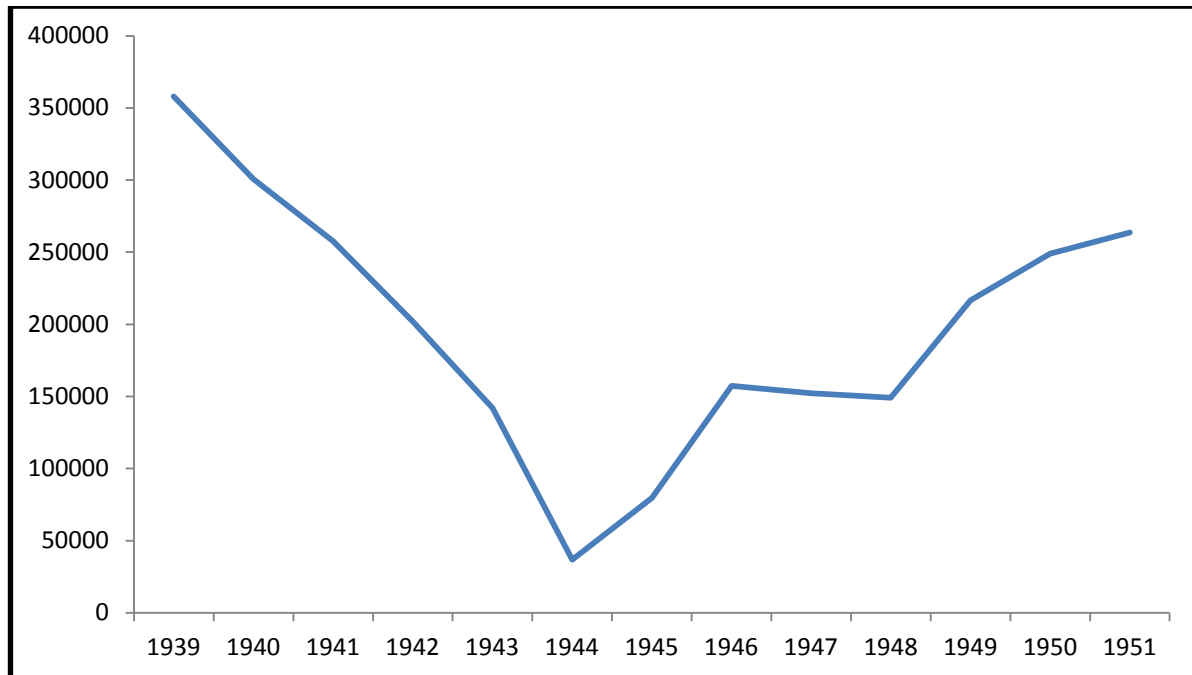
⁷ *Ibid.*, Intervention du ministre de la marine, Louis Jacquinot.

⁸ *Ibid.*, Intervention de Pierre Meunier, rapporteur de la commission des finances.

⁹ J.O.R.F/Débats du 9 août 1947. Séance du 8 août 1947 du Conseil de la République. Intervention du ministre de la marine, Louis Jacquinot.

¹⁰ SHD 2DD1 1027. Lettre du directeur de la société Nord-Aviation pour le directeur central des constructions navales. Le chef du service central des marchés était l'ingénieur général du génie maritime Ziegel.

Graphique n°29. Evolution des bénéfices des principaux fournisseurs de la Marine entre 1939 et 1951 (Milliers de francs constants de 1939)¹



2. Le développement des chantiers dans les années 1950

a. Le développement des chantiers navals

A la fin de la reconstruction, la Marine entreprit des travaux pour développer les infrastructures et outillages de tous les établissements. Au Bassin des Carènes, deux bassins ainsi qu'un tunnel ont été réalisés pendant la période 1948-1959. Cette évolution était, en grande partie, due à la compétence et à la volonté des ingénieurs du génie maritime qui dirigèrent le Bassin, notamment les ingénieurs Barillon et Brard². Les tâches du Laboratoire central de l'Artillerie navale (10 de la rue Sextius-Michel) s'amenuisèrent et une partie de ses locaux fut attribuée à des services centraux. Entre-temps, l'Artillerie navale avait fusionné avec le Génie maritime. L'avènement de l'Informatique dans le domaine militaire donna une nouvelle vie à l'établissement. En 1963, il retrouvait une activité technique notoire en recevant le centre de calcul « Masurca », le centre de calcul – Coelacanthé – et surtout le centre de

¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris (1940-1953)*. E. Desfossés & Fabre frères. FCG, Ca de St-Nazaire, FCM, ACL, ACB, ACF, Forges de Firminy, Schneider et Cie, Marine et Homécourt, Chatillon-Commentry, Commentry-Fourchambault, Forges de St-Etienne, Breguet, Thomson-Houston, Fives-Lille, SFCM, Hotchkiss, La Soudure Autogène, Sulzer, Société Rateau, SGCM, Société d'Optique et de mécanique de haute précision, CGE, Alsthom, Cie Electro-Mécanique, Sté d'Electro-chimie.

² « Le bassin d'essais des carènes », *Cols bleus*, N°1442, 2 octobre 1976, p4.

programmation de la Marine. Le 1^{er} juillet 1964, il fut rebaptisé « Etablissement des Constructions et Armes navales à Paris » pour suivre sa transformation¹.

Un polygone de tir a été équipé au Toulinguet à Brest, fin 1949². A Ruelle, le champ d'épreuves a été équipé de chambres à sable, de ponts roulants et de projecteurs pour les tirs de nuit³. En 1951, le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) André Monteil rejeta le transfert de l'établissement des torpilles de Saint-Tropez à Bizerte. Avec la Commission de contrôle des opérations immobilières, il décida d'acquérir pour la marine et pour des raisons de surveillance la propriété « L'Ancre » à Saint-Tropez qui dominait l'intérieur de l'usine et le champ d'expériences⁴. En 1953, le polygone de Gâvres a été classé parmi les établissements de la marine servant à la conservation et à la manipulation des poudres, munitions, artifices ou explosifs. Ainsi, il fut créé autour de lui un polygone d'isolement⁵. A Indret, on a construit une station d'essais moteurs et turbines en 1954⁶. Après la totale reconstruction, la marine entreprit, en 1955, des achats pour compléter l'outillage industriel, par l'acquisition de quatre treuils électriques avec plusieurs éléments mécaniques, pour un total de 4 millions de Fr⁷.

A partir de janvier 1945, le ministre de la marine mit beaucoup de zèle à appliquer, sur ses fournisseurs, les ordonnances des 18 octobre 1944⁸ et du 6 janvier 1945⁹ sur la confiscation des profits illicites. Le 18 janvier, il coordonna son action avec son homologue des Finances pour clarifier des situations qui connaissaient une certaine complexion sur le plan juridique. Du côté des Finances, on prévoyait de confisquer les bénéfiques, seulement si l'ouvrage avait été réellement remis aux autorités allemandes. Le ministère de la Marine, en revanche, voulut une vraie punition financière pour ces collaborateurs économiques et réclama que, pour les chantiers navals, on confisqua tous les bénéfiques qui avaient été faits dans l'intention de remettre ce navire à l'ennemi, « sans qu'il y ait lieu de considérer si le navire a été ou non, en

¹ Ingénieur Général de l'Armement (génie maritime) Georges Voisin, « L'Établissement des Constructions et armes navales à Paris », *Cols bleus*, N°1179, 24 avril 1971, p4.

² Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1947 et le 1^{er} janvier 1949. Rapport d'octobre-novembre-décembre 1947, p157.

³ Patrick Quantin, *op. cit.*, p64.

⁴ J.O.R.F/Débats du 19 mai 1951. Séance du 18 mai 1951 de l'Assemblée nationale. Intervention du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), André Monteil.

⁵ J.O.R.F/L – D du 15 août 1953. Décret du 11 août 1953.

⁶ DCNS, *op. cit.*, p8.

⁷ SHD 2DD1 879. Marché du 27 décembre 1955, avec la SA des Constructions électro-mécanique de Saint-Étienne. La commande a été ensuite augmentée par des actes additionnels pour atteindre la valeur de 972 000 Fr.

⁸ J.O.R.F/L – D du 19 octobre 1944.

⁹ J.O.R.F/L – D du 7 janvier 1945.

définitive, effectivement remis à l'ennemi »¹. Le lendemain, il ordonna au chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications à Paris de relaxer un entrepreneur bénéficiaire de guerre s'il ignorait la provenance du bénéfice indirect, mais de n'épargner aucune entreprise réellement collaboratrice, mêmes celles qui avaient agi « sous la contrainte de l'ennemi »². De plus, certains services qui avaient été rendus au début de la guerre ne furent liquidés et remboursés qu'au milieu des années 1950. Ce ne fut qu'en mai-juin 1955 que les ACB avaient souscrit un marché par entente directe pour être remboursés des frais d'évacuation, sur ordre de la marine en juin 1940, de matériels en Afrique du Nord pour 4 millions de Fr³.

Malgré cela et échappant, une fois de plus, aux nationalisations qui s'opérèrent en 1946⁴, les chantiers navals et autres grands fournisseurs de la marine purent rétablir leurs capitaux qui furent plus importants que jamais, ce qui leur permit d'investir pour reconstituer leur outil productif. Les chantiers ont été protégés par la loi d'aide à la construction navale, du 24 mai 1951, et aidés par les commandes de navires de guerre. En juin 1957, ils étaient encore au nombre de 14, faisant vivre 36 000 ouvriers, réalisant un chiffre d'affaires de 80 milliards de francs et sous-traitant les 2/3 de la production à un grand nombre d'entreprises qui employaient 300 000 personnes⁵. En effet, la IV^e République considérait qu'il fallait disposer de sa propre industrie de l'armement, donc, elle n'abandonna pas ses chantiers privés⁶. Ainsi, après la reconstruction, les chantiers fournisseurs de l'Etat purent se développer en investissant dans de nouvelles infrastructures, en augmentant leurs capitaux et le nombre de leurs ouvriers. Ils bénéficièrent du soutien du Groupement de la construction navale (GCN) pour faciliter le financement de la reconstruction et de la modernisation des chantiers. Ce GCN se forma comme une société anonyme de 700 millions de Fr de capital qui avait émis des obligations à 4,25 % en 1946 et qui officiait toujours en 1956⁷.

Les chantiers provençaux se développèrent. En 1960, celui de la Seyne des FCM avait une superficie de 250 000 m², comportant 75 000 m² de surface bâtie⁸, un front de mer de 1400 m sur lequel les quais occupaient 800 m, pourvus de voies ferrées pour les grues. La

¹ SHD MV 2DD1 45. Lettre du 18 janvier 1945, du ministre de la marine pour le ministre des finances.

² SHD MV 2DD1 45. Lettre du 19 janvier 1945, du ministre de la marine pour l'ingénieur général, chef du service de la surveillance des travaux et des fabrications à Paris (28, rue Saint-Dominique).

³ SHD 2DD1 879.

⁴ Albert Broder, *op. cit.*, p112.

⁵ J.O.R.F/Débats du 20 juin 1957. Séance du 19 juin 1957 de l'Assemblée nationale. Intervention du rapporteur de la commission des finances, Antoine Mazier.

⁶ Jacques Perget, « L'eupéanisation de l'industrie d'armement », *Topique*, 2009/2 n° 107, p226.

⁷ J.O.R.F/L – D du 15 septembre 1956. Parti non officielle. Siège social au 31, rue Danielle-Casanova, Paris.

⁸ Léon Vasseur, *op. cit.*, p37.

distribution d'air comprimé, d'eau et de moyens de soudure fut assurée pour les trois grandes cales et leurs avant-cales, permettant de construire des navires de 220 m de long. Le tout disposait d'un innombrable outillage¹. Les travailleurs étaient 3680, contre seulement 2266 en 1950. En 1959 on a agrandi deux cales, en 1960 on a acheté la grenailleuse et une grue de 60 t². En 1961, les Chantiers Navals de la Ciotat, eux, occupaient 240 000 m², dont 60 000 étaient couverts avec des magasins rénovés et partiellement mécanisés en 1954. Le chantier disposait de deux cales et d'une forme de radoub³. La cale n° 1, reconstruite en 1957 et desservie par cinq grues, mesurait plus de 200 m, capable d'accueillir des navires de 75 000 t. La cale n° 2, elle, datait de 1952 et mesurait 172 m. Elle était munie de deux grues pour des navires de 32 000 t⁴. Les bâtiments comprenaient deux salles à tracer ; les ateliers de soudure et de préfabrication couvraient, pour un total de 24 000 m², une aire de stockage et de prémontage sur terre-plein de (11 500 m²), 52 ponts-roulants de 2 à 50 t, 2400 m de voies ferrées intérieures et 2600 m de pistes carrossables. Avec l'introduction d'une rationalisation encore plus grande de la production (division du travail, programmes détaillés sous forme de planning et chronométrage), on y mettait à flot 5 navires par an, contre 1 ou 2 en 1954⁵. Les CA de Provence, eux, avec leurs ateliers de Marseille et leurs chantiers de Port-de-Bouc, occupaient une superficie de 110 000 m², avec 6 cales, un chantier d'achèvement à flot (33 000 m², dont 10 000 couverts) qui comprenait 2 quais d'armement, dont le plus long mesurait 280 m avec 4 grues⁶. Fin 1960, le chantier faisait travailler 1 300 ouvriers et employés⁷.

Dans l'embouchure de la Loire, il y eut également un développement. Les ACB retrouvèrent la prospérité grâce à la turbine Rateau dont ils avaient l'exclusivité. L'entreprise se diversifia dans l'industrie de la chimie (appareils de stockage), de l'électricité (turbines pour centrales, échangeurs), du gaz et du pétrole et du génie océanique. Deux chiffres marquent le pic d'activité atteint par les ACB au cours des années 1950. En 1950, l'effectif s'élevait à 3400 personnes, dont 2600 ouvriers⁸. Fin mai-début juin 1955, son capital social était de 500 millions de Fr⁹. Les CA de St-Nazaire qui avaient déclaré des bénéfices nuls pour 1944 mais 80 millions de provisions et amortissements pour masquer leurs chiffres réels, portèrent leur

¹ *Id.*, p38.

² *Id.*, p50.

³ *Id.*, p41.

⁴ *Id.*, p37.

⁵ *Id.*, p43.

⁶ *Id.*, p45.

⁷ *Id.*, p54.

⁸ *Les Ateliers et Chantiers de Bretagne. 1909-1961 : Les ACB, un grand chantier naval*, 05-09-05 Expo ACB, p14.

⁹ SHD 2DD1 879.

capital qui était de 70 millions Fr à 140 millions en 1945, à 525 millions en 1947 et 1949¹ puis à 1,05 milliard en 1953².

Les rapports préfectoraux de 1951, plus fournis que précédemment, permirent de dresser le tableau suivant. Le secteur des constructions navales était très concentré sur la Loire avec les AC de Penhoët (6300 salariés) et les ACL (2 900), à Nantes, les ACL (2400), les ACB (3200) et Dubigeon (1200)³. En 1954, ils étaient 11 000 à Saint-Nazaire et 7600 à Nantes⁴. En Normandie, la situation fut assez comparable. En 1955, les CA Augustin Normand, eux, avaient 785 ouvriers et 282 employés (total de 1067), Duchesne avait 425 ouvriers et 102 employés (total de 527) et les FCM du Havre avaient 1422 ouvriers et 449 employés (total de 1871)⁵. Dès octobre 1946, le conseil d'administration des AC de la Seine-Maritime commença à étudier les modalités pour des emprunts destinés à faciliter la reconstitution des Chantiers du Trait⁶. A cette date, l'entreprise avait un capital de 10 millions de Fr⁷ qu'elle s'évertua à augmenter jusqu'à 79 millions de francs (constants) en 1959.

Tableau n°52. Evolution du capital social de la SA des Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime⁸

Année	Capital
1945	10 000 000 Fr
1949	50 000 000 Fr
1951	100 000 000 Fr
1952	350 000 000 Fr
1959	600 000 000 Fr

En 1954, on peut dire que les chantiers navals privés avaient retrouvé une activité comparable à leurs standards d'avant-guerre. Les vingt chantiers navals français mobilisaient 39 200 personnes⁹.

¹ Pauline Destrem, Dominique Destrem, *op. cit.*, p204.

² *Annuaire Desfossés*. 1953, p969.

³ Richard Gilles, « La Loire-Inférieure sous la IV^e République : un bastion de la droite « modérée » », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 107, n° 4, 2000, p127.

⁴ *Les Ateliers et Chantiers de Bretagne. 1909-1961 : Les ACB, un grand chantier naval*, 05-09-05 Expo ACB, p14.

⁵ Albert Perrot, *op. cit.*, p9.

⁶ Archives Worms. Lettre du 1^{er} octobre 1946 du directeur général Henri Nitot (Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime), pour Robert Labbé.

⁷ Archives Worms. Société anonyme des Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime. Bilan au 30 septembre 1946.

⁸ Archives Worms. 1960.01.05. Des Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime. Traité d'apport et assemblée.

⁹ *Les Ateliers et Chantiers de Bretagne. 1909-1961 : Les ACB, un grand chantier naval*, 05-09-05 Expo ACB, p14.

b. Le développement de l'activité des autres fournisseurs de la Marine

Le phénomène fut le même pour les fournisseurs, non strictement navals. La Sagem, elle, reprit son activité de commande d'armement pour la France en même temps qu'elle devint spécialiste des haveuses et des télécriteurs, au point de passer de 2400 salariés en 1945 à 4200 en 1955. Au début de années 1960, l'entreprise possédait des usines à Argenteuil (90 000 m² dont 40 000 couvert), Montluçon (405 000 m² dont 46 000 couverts), dans l'Allier et à St-Etienne du Rouvray (Seine-Maritime) (175 000 m² dont 53 000 couverts)¹. Le tout disposait de 1800 machines outils². A la fin de la guerre, la CGE se développa avec un chiffre d'affaire en augmentation : 47 milliards de Fr en 1950 à 132 milliards en 1959. En plus de détenir 1/4 du marché mondial des câbles sous-marins, elle investit également dans le secteur des accumulateurs SAFT³. Elle faisait travailler, pour cela, la société des accumulateurs Tudor qui avait un capital de 300 millions de Fr⁴. Le centre de Cagnes-sur-Mer (CSF), spécialisé dans les sonars, créé en 1960 à la demande de la marine nationale pour le guidage des torpilles sous-marines fut rattaché au groupement Détection avec quelque 400 personnes. À partir de 1946, le groupe CSF se structura autour du Centre de recherches techniques, et se consacra à la fabrication de matériel électronique professionnel, notamment dans les domaines de l'armement et des télécommunications. Les effectifs du groupe passèrent de 1839 personnes en 1952 à plus de 20 000 en 1962 (dont 2000 chercheurs). Quant à la production, elle fut constituée au début des années 1960 à 50 % par le matériel professionnel, à 30 % par les composants et à 10 % par les tubes 37. La CSF développa de nombreuses filiales spécialisées dans les pièces détachées et les semi-conducteurs⁵.

Pour Schneider, dès 1951, Charles Schneider orienta le groupe et les bureaux d'études du Creusot vers la recherche dans le domaine nucléaire. La SFAC s'associa, par le CEA, à la construction de toutes les centrales utilisant la filière française à uranium naturel et graphite, d'abord les trois piles de Marcoule, puis la centrale E.D.F. de Chinon et la pile EL3 de Saclay. En 1957, la SFAC créa la Société d'études et de recherches pour l'application industrielle de l'énergie nucléaire, qui s'occupait déjà des problèmes de propulsion des navires, puis en 1958,

¹ Société d'Applications Générales d'Electricité et de Mécanique, *Sagem. Qui êtes-vous ?...* 1963, p10-15.

² *Id.*, p16.

³ Jacques Marseille (Dir.), *Alcatel Alsthom : Histoire de la Compagnie générale d'électricité*. 1992, Larousse, Paris.

⁴ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Lettre du 3 août 1944 de la Sté des accumulateurs Tudor.

⁵ Lydiane Gueit, « Un exemple du partenariat banque/industrie: Paribas et la CSF (1918-1968) », *Histoire, économie et société*. 2001, 20^e année, n°1, p96.

elle fonda la Société franco-américaine de constructions atomiques (Framatome)¹. Début 1954, les Aciéries de Firminy, elles, avaient 4739 employés, dont 75 cadres, 744 agents de maîtrise et employés et 3920 ouvriers². La société fut en mesure de moderniser ses installations et de rembourser, en 1947, sa dette envers la Banque nationale de crédit³. Début 1954, les usines Holtzer comptaient 1927 personnes, dont 33 ingénieurs et 1570 ouvriers⁴. En 1955, les effectifs de la CAFL étaient de 7004⁵. Il n'est qu'à voir le nombre d'emprunts obligataires émis par les fournisseurs de la Marine pour se rendre compte de leur volonté de croissance.

Tableau n°53. Emission d'obligations⁶

Entreprise	Taux et Date
ACF	5,75 % en 1955
ACL	4,25 % en 1947
CAG	4 % en 1945
Chantiers Navals de Caen	4 % en 1945
Chantiers Navals de la Ciotat	4 % en 1945
FCM	3,75 % en 1945/ 25 millions de Fr à 6,5 % en 1953/ 6 % en 1955
SA des anciens chantiers Dubigeon	4 % en 1945/ 5,5 % en 1948
Cie industrielle et financière des Ateliers et Chantiers de la Loire	4,25 % en 1947
Cie industrielle et financière des CA de Saint-Nazaire (Penhoët)	3,75 % en 1945
Batignolles-Châtillon	6 % en 1953
CAFL	6 % en 1947
Marine et Homécourt	4,5 % en 1947
Schneider et Cie	3,75 % en 1945
Alsthom	5 % en 1947
Cie française Thomson-Houston	3,75 % en 1945/ 6,5 % en 1949
Compagnie Electro-Mécanique	4,5 % en 1947
Compagnie des machines Bull	6,5 % en 1952/ 6,5 % en 1954/ 6 % en 1961
Etablissements Japy frères	4 % en 1945
L'Air Liquide	6 % en 1952
Maison Breguet	4,5 % en 1947
SA d'horlogerie Lip	4 % en 1945/ 6,5 % en 1954
SA des Anciens Etablissements Sautter-Harlé	4 % en 1945
Soudure Autogène Française	4 % en 1945
Société Rateau	4,25 % en 1946/ 5,75 % en 1953

¹ Claude Beaud, « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, 1995, 14^e année, n°3, p517.

² René Commere. *Mémoires d'acier en Ondaine: histoire d'un site métallurgique en région stéphanoise. Du martinet à la haute technique*, 2000, Publications de l'Université de Saint-Etienne, Saint-Etienne, p41.

³ Notice des archives du monde du travail. *Société des aciéries et forges de Firminy*.

⁴ René Commere, *op. cit.*, p45.

⁵ *Id.*, p54.

⁶ Parties non officielles des J.O.R.F/L et D des 9 septembre 1948, 13 février et 28 avril 1949, 29 octobre et 4 novembre 1950, 14 août 1951, 23 décembre 1951, 23 juin 1953, 25 février et 9 octobre 1953, 28 janvier et 24 octobre 1954, 16 mars et 12 juillet 1955, 13 juin et 19 septembre 1956, 20 mars 1957, 7 janvier et 28 septembre 1958, 3 avril, 11 et 27 décembre 1959, 8 janvier, 13 février et 29 juillet 1960, 14 avril, 19 mai 23 et 26 juillet et 24 décembre 1961.

Cette situation semblait être la redite, à l'exact identique, de ce qui s'était passé dans les années 1920-1930. Après la guerre et la crise, revint le temps de calme, des investissements et de l'amorce de la croissance, tirée par les commandes de la Marine militaire qui reprenaient encore et toujours. Or si la guerre mis à terre cette belle dynamique en 1940, à la fin des années 1950, ce fut une décision politique qui y mit fin, cette fois, définitivement.

3. Disparition partielle et restructuration de l'outil industriel

a. Les concentrations industrielles chez les fournisseurs de la Marine

Ce qui caractérisa aussi la branche des constructions navales, ce fut le mouvement de concentration. L'embouchure de la Loire en fut le principal lieu. Le 1^{er} janvier 1956, les deux chantiers de Saint-Nazaire (ACL et CA de Saint-Nazaire) fusionnèrent pour créer les « Chantiers de l'Atlantique »¹. Née au même moment par la fusion d'autres installations de cette entreprise, la Sté des Chantiers Réunis Loire-Normandie était sous contrôle d'un holding, la Cie Industrielle et Financière des ACL. Elle comprenait, entre-autres, les chantiers de Grand Quevilly². A Nantes en 1961, ce fut le rapprochement des ACB et des ACL pour former les Ateliers et Chantiers de Nantes (ACN). Plus tard entre 1963 et 1969, Loire-Normandie S.A., filiale à 75 % des ACL, et les ACN fusionnèrent pour devenir Dubigeon-Normandie³. Ce dernier groupe disposait de chantiers de Nantes, de Dieppe, du Havre et du Petit-Quevilly. Ces restructurations obligèrent à des modifications qui ont consisté en l'abandon de la rive droite de la Loire pour ne laisser que les installations de la Prairie au Duc avec deux cales de construction. En 1956, les 7100 ouvriers des trois chantiers nantais : ACB (3400), Chantiers Réunis Loire-Normandie (2400) et Chantiers Dubigeon (1300) étaient dans un espace très réduit⁴. A Nantes, Loire-Normandie regroupa la construction des presses, auparavant, réalisée à Saint-Denis et à Saint-Nazaire. Loire-Atlantique installa, auprès des chantiers dont les cales se vidaient, un atelier de machines-outils⁵. Au Havre, Augustin-Normand et les Ateliers Duchesne et Bossière qui avaient tous les deux des intérêts dans le négoce colonial havrais⁶ ont fusionné en 1964 pour donner les Ateliers et Chantiers du Havre (ACH)⁷. Ces mêmes ACH reprirent les

¹ Claude Cabanne, « L'évolution de la construction navale à l'estuaire de la Loire », *Norois*, n°104, Octobre-Décembre 1979, p501.

² Michel Kerézéon, *op. cit.*, p112.

³ Claude Cabanne, *op. cit.*, p500.

⁴ *Id.*, p501.

⁵ Jean Bienfait, « L'industrie française de la machine-outil », *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 36 n°1, 1961, p36.

⁶ Claude Malon, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*. 2006, PURH, Mont-Saint-Aignan, p270.

⁷ Alain Merckelbagh, *Et si le littoral allait jusqu'à la mer : la politique du littoral sous la V^e République*. 2009, Editions Quae, Versailles, p166.

installations du Havre des FCM en 1966. A Dunkerque, les ACF furent rachetés en 1956 par le groupe Schneider SA qui les fit fusionner, en 1960 avec les CAG. Ainsi, les chantiers navals qui étaient au nombre de 14 en 1947, avec 40 000 ouvriers, ne furent plus que 8 en 1958, avec 30 000 ouvriers.

Les chantiers navals n'étaient pas les seuls à être touchés puisque les sidérurgistes et les industries mécaniques et électroniques connurent le même phénomène. Schneider et Cie qui possédait, depuis 1941 par le biais de la Banque de l'Union Européenne Industrielle et Financière, la Société Nouvelle des Usines de la Chaléassière (Saint-Étienne) créa avec elle, en 1949, la Société des Forges et Ateliers du Creusot (SFAC), avec un énorme capital de 7,3 milliards de Fr¹. En 1957, elle absorba la SCB². D'un autre côté, un autre mouvement de concentration dans la métallurgie était mené par d'autres sociétés. En 1950, Marine et Homécourt apporta ses établissements de l'Est et du Nord à SIDELOR³, concentrant de nouveau son activité dans la Loire. Elle fusionna avec la Compagnie des Aciéries de Saint-Étienne pour donner naissance à la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et Saint-Étienne, en 1952, mais surtout, elle participa à la création de la Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire (CAFL), en 1953-1954, suivant la volonté de M. Macaux, directeur des Aciéries de Firminy. Cela permettait de baisser le prix de revient⁴. La CAFL dirigée par Henri Malcor, ancien directeur de Saint-Chamond, était issue de l'association sans fusion de quatre sociétés parmi lesquelles les Aciéries de Firminy (38%), Marine et St-Etienne (48,4%) et l'aciérie Jacob-Holtzer (14,7%)⁵. Le groupe se vit adjoindre l'usine des Dunes dans le Nord, provenant de la Société dunkerquoise de sidérurgie, l'usine de Saint-Chély d'Apcher de la Société des Aciéries de Firminy (Lozère) et la Société des établissements Seynave-Dubocage⁶. En 1961, Marine et St-Etienne fusionna avec Firminy, devenant la Cie des Forges et Aciéries de la Marine, Firminy et Saint-Etienne, puis « Marine-Firminy » en 1968. En mars 1970, Marine-Firminy, propriétaire de la Compagnie des Forges et Aciéries de la Loire (CAFL)

¹ Claude Beaud, « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, 1995, 14^e année, n°3, p517.

² Jean Bienfait, *op. cit.*, p25-26.

³ Monique Thouvenin, « De Wendel-Sidélor à Sacilor-Sollac : 1968-1980. 13 années de mutations difficiles en Lorraine », *Revue Géographique de l'Est*, tome 21, n°1-2, Janvier-juin 1981. *Evolution industrielle récente de la France de l'Est*, p43.

⁴ René Commere, *op. cit.*, p39.

⁵ *Id.*, p40. La fusion comptable eut lieu en juillet 1953 et la fusion technique début 1954.

⁶ Notice des archives du monde du travail. *Société des aciéries et forges de Firminy*.

s'associa à part égale avec Schneider, propriétaire de la Société des Forges et Ateliers du Creusot (SFAC), pour créer la société Creusot-Loire¹.

Ces fusions étaient nécessaires pour le renouveau du travail avec la Marine. Au milieu des années 1950, les groupes d'influences traditionnels d'avant-guerre purent reprendre leur rôle de captation des commandes, comme depuis la fin du XIX^e siècle. En 1956, c'est directement entre le bureau des ateliers et des approvisionnements et la chambre syndicale des producteurs d'aciers fins et spéciaux que la marine fixait les quantités de nickel à fournir par chacun des grands groupes sidérurgiques².

D'autres fournisseurs en produits mécaniques et électroniques connurent aussi des fusions. En 1946, fut créée de la CIT (Compagnie Industrielle du Téléphone) qui était la concrétisation de l'accord signé en 1942 avec la CSF. En 1953, la CGE absorba les Ateliers de Constructions Electriques de Delle et la société Savoisienne de Constructions Electriques. En 1956, le rapprochement de la CGE et de Alsthom créa, ainsi, le CERDA (Centre d'Essai et de Recherche de Delle Alsthom)³. De même en 1956, la société Hotchkiss et les établissements Brandt formèrent Hotchkiss-Brandt. La SOM a fusionné, en 1964, avec la société d'Optique et de Mécanique de Lavallois : l'OPL pour donner la Société d'Optique, Précision, Electronique et Mécanique. La SOPEM devint plus tard la SOPELEM. Grâce à trois banques : le Crédit Lyonnais, la banque de l'Union parisienne et de la BPPB, en 1958, Cail et Fives-Lille se regroupèrent pour donner naissance à la société Fives Lille-Cail.

b. La disparition progressive des chantiers navals

Cependant, ces concentrations n'étaient qu'en trompe l'œil car aussitôt réalisées, un autre mouvement commença. C'était celui de la disparition de nombreux chantiers navals qui étaient devenus incapables d'avoir une activité économique viable. Ce phénomène trouvait autant sa source dans la baisse de leur activité de constructions civiles que dans le coup de grâce que leur assena, volontairement, l'Etat gaulliste en leur coupant les commandes militaires. Les victimes expiatoires, fermées ou vendues furent nombreuses ; Dyle et Bacalan, les Chantiers Navals

¹ Eric Bussière, « La compagnie des ateliers et forges de la Loire », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. N°21, janvier-mars 1989, p119.

² SHD 2DD1 893. Lettre du 31 mars 1956 du Bureau des ateliers et des approvisionnements pour le directeur de la Chambre syndicale des producteurs d'aciers fins et spéciaux. Providence, Wendel ; SFAC ; Imphy; la Compagnie des Ateliers Forges de la Loire, Montluçon-Commentry, Marrel frères, Bebel et Pamiers.

³ Jacques Marseille (Dir.), *op. cit.*

Français de Blainville en 1955¹, les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-ouest en 1960, les AC de la Seine-Maritime en 1961², les CA de Provence en 1966³, les FCM en 1966, Augustin-Normand en 1963.

L'Etat était un des premiers responsables de cette situation. Dès sa session du 7 novembre 1950, le Conseil économique, en collaboration avec le groupe des travailleurs CFTC, le ministre de la Marine marchande et celui de l'industrie et du Commerce, ainsi que le président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines, se pencha sur la question de « la sauvegarde de l'industrie de la construction navale ». Dans leur séance du 22 février 1951, les commissions dudit conseil attirèrent « l'attention des pouvoirs publics sur l'urgence du problème et la nécessité d'arrêter au plus tôt des mesures susceptibles d'aider l'industrie de la construction navale ». En effet, au 1^{er} janvier 1950, sur les 76 cales dont disposait la construction navale, à peine plus de la moitié étaient occupées. La courbe desancements de navires s'infléchit en 1951 et sa baisse s'accrut en 1952 du fait de la baisse des crédits utilisables pour des commandes des deux ministères de la Marine. La demande privée, elle, était freinée par les prix très élevés des bateaux français, dus au régime protectionniste qui rendait les entreprises moins concurrentielles, au coût élevé des matières premières sidérurgiques et à l'importance des frais généraux et des charges de main-d'œuvre. Ainsi, le Conseil économique donna pour avis, dans le but de conserver et d'aider les chantiers navals français, d'obliger les compagnies d'Etat à leur passer des commandes, d'abroger toute mesure de discrimination à l'égard des clients étrangers susceptibles de leur passer commande, d'arrêter toute aide envers eux, subventions et protections douanières, pour les obliger à améliorer leur prix de revient et de leur accorder des prêts pour l'investissement. En urgence, il demanda de lancer des études de modernisation et de l'aménagement des moyens de production⁴.

Tout ceci, à première vue, semblait assez bien pensé, mais dans les faits, ces mesures n'étaient que des rustines face à l'ampleur des problèmes des chantiers. Durant les années 1950, le marché mondial des navires de commerce devint tellement compétitif, au désavantage des chantiers français, qu'il nécessita la mise en place de la fameuse Commission Merveilleux

¹ Georges Majoux, « 1917-1939 La transformation d'une commune rurale en un centre industriel », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine*, p123.

² Matthieu Bidaux, *op. cit.*

³ Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'exposition. Une ville, des bateaux et des hommes, p14.

⁴ J.O.R.F du 22 mars 1951. Avis et rapports du Conseil économique et social. Session de 1951. Séances des 20 et 21 Mars 1951. Le problème de la construction navale. Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Louis Thoumyre.

du Vignaux, en 1957-1958¹. Dans le Livre blanc du 31 décembre 1959 qui en résulta, les chantiers furent invités à modifier la structure de cette industrie en se concentrant davantage afin de pouvoir concurrencer les chantiers étrangers. Il retira des subventions à certains sites, comme celui de Bordeaux appartenant à la SA Ateliers et Chantiers de Dunkerque et Bordeaux².

De son côté, le Conseil économique et social a abouti, dans son avis du 23 mars 1960, à des conclusions très proches, différant seulement sur le délai. A la fin de l'année 1961, le IV^e Plan précisa les objectifs qu'il convenait d'atteindre d'ici la fin de l'année 1965. Aussitôt, l'Etat réduisit les mesures protectionnistes et son aide baissa de 97 milliards en 1959 à 19 milliards en 1963 sur la base des francs 1959. Les cibles étaient les CA de Provence, les ACSM et les FCM. En 1963, le Conseil économique et social ajouta un avis conforme à ces décisions, d'autant que la crise traversée s'était aggravée en 1961 et en 1962. Avant d'émettre sa recommandation, sa Section chargée de la production industrielle avait auditionné une vingtaine de responsables, membres du complexe militaro-naval, dont MM. Norguet, Puech et Brard, respectivement président, délégué général et membre de la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines³. Le Conseil économique et social incita donc les Chantiers de l'Atlantique, les ACN, les Ateliers et chantiers de Dunkerque-Bordeaux, les AC de Provence et les Chantiers réunis de Loire-Normandie à convertir le tiers de leurs travailleurs dans une activité autre que la construction navale⁴.

Fin 1959 et début 1960, le ministre des armées Pierre Guillaumat⁵ et le sénateur et rapporteur de la Commission des finances du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, André Maroselli, exprimèrent ouvertement que la priorité du travail des constructions navales de guerre était désormais réservée aux arsenaux maritimes et

¹ N° 53 – Sénat – 1^{ère} session ordinaire de 1961-1962. Annexe au procès-verbal de la 1^{ère} séance du 14 novembre 1961. Rapport général fait au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation, sur le projet de loi de finances pour 1962, adopté par l'Assemblée nationale. Annexe N° 28. Marine marchande. Rapporteur spécial : M. Roger Lachèvre, p7.

² Alexandre Fernandez, « Sur la disparition des activités de construction navale à Bordeaux », *Revue d'histoire maritime*. N°7. 2007. Les constructions navales dans l'histoire. PUPS, p265.

³ J.O.R.F du 25 avril 1963. Avis et rapports du Conseil économique et social. Session de 1963 Séance du 26 Mars 1963. Conversion des chantiers navals. Rapport présenté, au nom du Conseil économique et social, par M. René Richard.

⁴ J.O.R.F du 25 avril 1963. Avis et rapports du Conseil économique et social. Session de 1963. Séance du 26 Mars 1963. Conversion des chantiers navals. Rapport présenté, au nom du Conseil économique et social, par M. René Richard.

⁵ J.O.R.F/Débats du 4 décembre 1959. Séance du 3 décembre 1959 du Sénat. Intervention d'André Monteil du ministre des armées, Pierre Guillaumat.

établissements de l'Etat¹. Dans cette perspective, Guillaumat relança la politique d'équipement de ses arsenaux et établissements qui devaient concentrer toute la production. Cette dernière se poursuivait durant toute la période 1957-1959, avec l'achat de dizaines de machines-outils très coûteuses, principalement des fraiseuses et des tours de haute précision². Elles étaient principalement destinées aux établissements méditerranéens de la marine, à savoir la Direction de construction des armes navales de Toulon³, l'établissement des torpilles de Saint-Tropez⁴ et la Direction de construction des armes navales d'Algérie⁵. Le ministère de Guillaumat et de Messmer y rajoutèrent encore des livraisons réellement productives dans les arsenaux et établissements qui se voyaient renvoyer tous les travaux à venir, comme Brest, Ruelle⁶, Indret⁷ et Guérigny⁸ et d'autres grands contrats généraux de machines-outils⁹, de camions et d'engins de traction¹⁰.

Ces grands achats avaient permis de moderniser l'outillage pour l'adapter aux nouvelles embarcations à construire. Après le début des travaux prévus par la loi programme de 1961, et notamment ceux sur le SNLE et sur le *Q244*, la marine entreprit la liquidation de ses dizaines de machines-outils obsolètes dont la majorité avait plusieurs décennies d'âge. Brest¹¹, Toulon¹²,

¹ J.O.R.F/Débats du 9 novembre 1960. Séance du 8 novembre 1960 du Sénat. Intervention du rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, André Maroselli.

² SHD 2DD1 1054. République française-Ministère des armées-Marine-Direction centrale des constructions et armée navale-Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché de 1959 avec la SA de véhicules industriels et d'équipements mécaniques. 26 millions de Fr.

SHD 2DD1 1027. Marché du 3 mars 1958 avec les établissements Gambin et Cie. 49 millions de Fr.

Marché du 10 mars 1958 avec les établissements H. de Valliere. 61 millions de Fr.

Marché du 5 avril 1958 pour les établissements A. Cazeneuve. 38 millions de Fr.

Marché du 20 janvier 1958 avec la société R. S. Stokvis. 8 millions de Fr.

Marché du 2 mai 1958 avec les établissements H. Ernault-Batignolles. 44,3 millions de Fr.

³ SHD 2DD1 1027. Marché du 20 mai 1958 avec la Société d'équipements hydrauliques et à air comprimé (Hydro-Air). Il s'agit de fournir 2 appareils Airhydropompes à la DCAN de Toulon pour 717 000 Fr.

⁴ SHD 2DD1 1027. Marché du 28 mai 1958 avec la SA Aux forges de Vulcain. 4 390 000 Fr.

⁵ SHD 2DD1 1027. Deux marchés du 5 avril 1958 avec les Etablissements Rouchaud et Lamassiaude ; et la Sté de construction de machines-outils. 2,5 et 1,8 millions de Fr.

⁶ SHD 2DD1 1082. Marché du 13 novembre 1958 avec Fenwick. 185 000 nouveaux Fr.

⁷ SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armée navale – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché du 27 octobre 1959 avec la Manufacture belge des lampes et de matériel électronique. 367 000 Fr.

⁸ *Ibid.*, Marché du 30 octobre 1959 avec les établissements Derruppe. 3,7 millions de Fr.

⁹ *Ibid.*, Marché du 28 octobre 1959 avec la SA Léon Hure et Cie. 17 millions de Fr.

Ibid., Marché de 1959, avec la SA Alfred Herbert. 20,6 millions de Fr.

Ibid., Marché du 16 février 1959, et deux actes additionnels des 11 septembre et octobre 1959, avec les établissements Gambin et Cie pour la fournir 15 fraiseuses universelles, pour 45,9 millions de Fr.

Ibid., Marché du 25 septembre 1959 avec la SACM. 46,7 millions de Fr.

¹⁰ *Ibid.*, Marché du 4 juin 1959, pour commander 13 millions de Fr, de camions et de tracteurs à la Saviem.

Ibid., Marché du 4 juin 1959, avec Citroën 14 millions de Fr, pour des camions et engins de traction.

¹¹ SHD 2DD1 1125. Note du 30 mars 1962 de la DCCAN, pour le vice-amiral d'escadre préfet maritime de la 2^e région à Brest, relative au gros outillage sans emploi. Il l'autorisa à effectuer des condamnations de matériel.

¹² *Ibid.*, Note du 30 mars 1962 de la DCCAN, pour le vice-amiral d'escadre préfet maritime de la 3^e région à Toulon, relative au gros outillage sans emploi. Il l'autorisa à effectuer des condamnations de matériel.

Cherbourg¹, Indret², Ruelle³, Saint-Tropez⁴ et Guérigny⁵ durent se délester de dizaines de matériels, dont des tours à charioter et à fileter, des presses hydrauliques, des grues et tout autre outil pour travailler les métaux. Seul l'arsenal de Toulon se voyait définitivement écarté des constructions navales neuves, en entreprenant des travaux pour des installations portuaires faites par la marine française, pour l'OTAN, puis remboursées par les services financiers de ce dernier, ce qui n'était, d'ailleurs, pas sans poser quelques difficultés financières, comme ce fut le cas en 1962, avec les frais de travaux de l'élargissement du bassin Vauban, destiné à accueillir les porte-avions américains⁶.

Cependant, malgré la prépondérance des arsenaux, la Marine avait encore besoin de quelques chantiers navals, plus petits et surtout nouveaux fournisseurs. Le premier fut la Société des chantiers navals de l'Estérel, situés au sud-est de Cannes, tout à l'est du golfe de Napoule et qui avait été créée entre 1944 et 1947 par MM. Jolly et Aulanier, sur des cales qui étaient installées depuis les années 1930. Le second concernait les Constructions mécaniques de Normandie, fondées en 1956 par Félix Amiot, au sud-est de la rade de Cherbourg. Le maire de Cherbourg, René Schmidt et la chambre de commerce, désireux de redonner du travail aux ouvriers de l'arsenal sinistré, rencontrèrent Félix Amiot, à Paris en mai 1945, pour lui proposer de s'installer dans leur ville. L'usine qui était réquisitionnée par les Américains fut libérée en octobre, ce qui permit à Félix Amiot de commencer son labeur⁷, d'abord par des travaux industriels mécaniques⁸. Dès 1948, le chantier lança son premier navire, un chalutier⁹, alors que Félix Amiot devint aussi armateur en 1947¹⁰. Les CMN commencèrent à construire des dragueurs pour la marine, à partir de 1952-1953. Ensuite, l'entreprise fit de véritables constructions militaires, avec une série de neuf vedettes côtières pour le compte de la Marine et de l'administration des douanes. Après un prototype, une commande vint, en décembre 1957,

¹ *Ibid.*, Note du 30 mars 1962 de la DCCAN, pour le préfet maritime de l'arsenal de Cherbourg, relative au gros outillage sans emploi. Il l'autorisa à effectuer des condamnations de matériel.

² *Ibid.*, Note du 30 mars 1962 de la DCCAN, pour le directeur de l'établissement de la marine Indret, relative au gros outillage sans emploi. Il l'autorisa à effectuer des condamnations de matériel.

³ *Ibid.*, Note du 30 mars 1962 de la DCCAN, pour l'ingénieur de l'artillerie navale directeur de la fonderie de Ruelle, relative au gros outillage sans emploi. Il l'autorisa à effectuer des condamnations de matériel.

⁴ *Ibid.*, Note du 30 mars 1962 de la DCCAN, pour le directeur de l'établissement de la marine à Saint-Tropez, relative au gros outillage sans emploi. Il l'autorisa à effectuer des condamnations de matériel.

⁵ *Ibid.*, Note du 30 mars 1962 de la DCCAN, pour le l'ingénieur de l'artillerie navale, directeur des forges de Guérigny, relative au gros outillage sans emploi. Il l'autorisa à effectuer des condamnations de matériel.

⁶ SHD 2DD1 1125. Lettre du 27 février 1962 de l'ingénieur général de l'artillerie navale, directeur central adjoint de la DCCAN, Le Comte, pour la Direction générale des impôts au ministère des finances et des affaires économiques.

⁷ Frédéric Patard, *L'aventure Amiot - CMN. Des hommes, le ciel et la mer*. 1998, Editions des Champs, Bricquebosq, p135.

⁸ *Id.*, p138.

⁹ *Id.*, p140.

¹⁰ *Id.*, p143.

pour six navires similaires pour le compte de la Marine ouest-allemande¹. L'entreprise devint, à la fin des années 1950, une spécialiste de la construction de bateaux chargés de la lutte anti sous-marine pour la Marine nationale et l'OTAN².

On enregistra, même, la création d'un nouveau constructeur de moteurs, la Société d'Etudes des Machines Thermiques (SEMT), qui fut fondée en 1946 grâce à l'impulsion du ministère de la production industrielle, avec cinq entreprises fournisseuses de la Marine : les CA de Saint-Nazaire, la SGCM, les CA Augustin Normand, les ACB et la Société des aciéries du Nord (Denain), détenant chacune 1/5 du capital³. Même après la disparition de beaucoup de chantiers, la coopération entre tous les fournisseurs de la Marine subsista avec la création de la Sofrexan, une société anonyme d'économie mixte, constituée par l'Etat et les entreprises spécialisées en 1969 pour l'aide technique et économique à l'exportation de la DGA, de la direction technique des constructions navales et de l'Etat-major de la marine. Son PDG était Alexandre Sorine et ses actionnaires, pour les navires de surface, étaient Dubigeon-Normandie, les Chantiers navals franco-belges et les Chantiers navals de l'Esterel. Pour les fournisseurs d'armes et d'équipement, on trouvait la CAFL, la SNIAS, et pour l'électronique c'est Thomson-CSF, Hotchkiss-Brandt, la CSF, Alcatel, la CSEE et la Sagem. Les sous-marins étaient de la compétence de la Direction technique des constructions navales et de Dubigeon-Normandie⁴.

Ces regroupements pourraient, à première vue, laisser penser que le complexe militaro-naval français survécut à ses années 1950 et début de la décennie 1960. Pourtant, il n'en fut rien et la production, durant cette ère, le montrait assez bien.

4. Une reprise de la production après onze ans de vacance

a. L'achèvement des navires en cale : 1945-1950

Pour ce qui était des mises en chantier de navires de guerre dans les arsenaux et les chantiers navals privés, la période 1940-1961 s'est divisée en trois phases. La première commença avec la convention d'armistice et s'acheva en 1951. Le document interdisait, tout bonnement, à l'État français de se procurer des navires de guerre quelle que fût leur origine. Ce simple fait stoppa immédiatement les mises en chantier. Les navires qui étaient déjà sur cale subirent un sort qui était très relatif à l'état d'avancement des travaux. Ceux qui venaient à peine

¹ *Id.*, p149.

² *Id.*, p151.

³ Doug Woodyard, *Pounder's Marine Diesel Engines and Gas Turbines*. 2009, Elsevier Ltd, Oxford, p635.

⁴ *Cols bleus : hebdomadaire de la Marine française*, Paris, 26 septembre 1970, p7.

d'être débutés furent en général démantelés et ceux dont les travaux étaient sur le point de se terminer ont été achevés pour le compte de la *Kriegsmarine*. C'est dans l'état déjà décrit que le GPRF trouva les arsenaux et chantiers navals en 1944-1945. La reconstitution d'une flotte de guerre n'était, tout simplement, pas dans ses projets immédiats car le pays et l'État étaient exsangues économiquement et parfaitement dans l'incapacité financière d'allouer des deniers publics pour ses projets onéreux. De plus, la Marine, bien que très atteinte par la guerre n'était pas pauvre en bâtiments puisque subsistait une partie de la flotte toulonnaise, à laquelle furent adjoints des navires ex-américains et ex-britanniques durant le conflit et qui s'enrichit davantage de bateaux ex-allemands et ex-italiens. A la Libération, 44 navires de combat (126 000 t) et 127 navires de servitude (32 400 t) étaient susceptibles d'être achevés¹. Dès septembre-octobre 1944, les services de la Marine firent un inventaire des navires en construction pour déterminer lesquels d'entre eux pouvaient être terminés. Le Conseil supérieur de la Marine, réuni le 28 novembre 1947, examina les conditions d'achèvement des bâtiments récupérés ayant une certaine valeur : les *De Grasse*, *Commandant-Teste*, *Artémis* et *Antigone*². Certains furent immédiatement abandonnés, comme le porte-avions *Joffre*, mis en chantier le 18 novembre 1938 et arrêté en juin 1940 à 28 % d'avancement. La poursuite de sa construction fut abandonnée en juin 1945³ car il fut détruit sur cale en 1942⁴.

Tableau n°54. Etat des navires sur cale à la Libération⁵

Navire	Chantier	Période de travaux nécessaire
<i>Jean-Bart</i> – 35 000 t		3 ans
<i>Aventurier</i> – 1772 t	CAG	2 ans
<i>Opiniâtre</i> – 1772 t	CAG	2 ans
<i>Intrépide</i> – 1172 t	FCM	2,5 ans
<i>Le Téméraire</i> – 1772 t	FCM	2 ans
<i>Le Fier</i> – 1010 t	ACB	2 ans
<i>L'Agile</i> – 1010 t	ACB	2 ans

¹ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p29.

² Ministère de la Marine. Etat-major général. Collection des comptes-rendus d'activité de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1947 et le 1^{er} janvier 1949. Rapport d'octobre-novembre-décembre 1947, p126.

³ Philippe Quérel. *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p87.

⁴ *Bulletin d'études de la Marine*. N°46. *L'aéronautique navale, les ailes de la mer*. Octobre 2009, p44.

⁵ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de septembre-octobre 1944. Annexe I. Tableau récapitulatif au 30 octobre des bateaux en construction dans les chantiers français de l'industrie privée. (Ces tableaux ne comportent pas les bâtiments se trouvant à Lorient), p274.

Annexe II. Tableau récapitulatif au 30 octobre des bâtiments se trouvant à Toulon, p279.

<i>L'Alsacien</i> – 1010 t	ACB	2 ans
<i>Le Corse</i> – 1010 t	ACB	2 ans
<i>Le Farouche</i> – 1010 t	ACB	2 ans
<i>L'Entreprenant</i> – 1010 t	ACB	2 ans
Aviso-dragueur <i>Enseigne-Ballante</i>	CA de Provence	6 mois
Aviso-dragueur <i>E</i> – 630 t	CAG	15 mois sans l'artillerie
Aviso-dragueur <i>H</i>	ACL	1 an sans l'artillerie
Aviso-dragueur <i>I</i>	ACL	1 an sans l'artillerie
Aviso-dragueur <i>P</i>	CA de Saint-Nazaire	80% d'avancement
<i>Archimède</i>	CA Augustin-Normand	65% d'avancement
<i>Africaine</i>	CA de la Seine-Maritime	95% d'avancement
<i>Astrée</i>	Dubigeon	22% d'avancement
<i>Andromède</i>	Dubigeon	16% d'avancement
<i>Antigone</i>	Schneider/Chalon-sur-Saône	43% d'avancement
Pétrolier <i>La Mayenne</i>	CA de la Seine-Maritime	6 mois
Pétrolier <i>La Baïse</i>	CA de la Seine-Maritime	18 mois
Pétrolier <i>La Seine</i>	ACF	Incertain
Pétrolier <i>La Saône</i>	ACF	Incertain
12 vedettes	Chantiers Meulan	Incertain
1 vedette	ACL	Incertain

Par conséquent, durant la seconde moitié des années 1940, les services de la Marine s'attelaient, uniquement, à la remise en l'état de leurs arsenaux. Il pouvait en être ainsi puisque l'essentiel de la défense maritime contre l'URSS revenait à l'*US Navy* et à la *Royal Navy*. C'est fort clair, durant près de 11 ans, aucun navire de guerre n'a été mis en chantier en France, hormis la vedette de surveillance de 260 t *Matelot-Henri*, en 1947 au chantier Beaucaire. En revanche, une partie des navires déjà sur cales a été continuée aussitôt. Les entrées en service se multiplièrent en 1947 avec trois avisos-dragueurs de 609 tW, à Lorient, aux ACL et aux FCG ; les quatre sous-marins de 800 tW chez Augustin-Normand, aux ACSM et chez Dubigeon ; deux vedettes lance-torpilles type 30 bis et deux vedettes de sauvetage (Chantiers de Meulan) et un chasseur *Chas 21* aux Chantiers de Bois-le-Roi en Seine-et-Marne. Le *Jean-Bart* entra en réparation et en achèvement à Brest, à partir de janvier 1946¹. Fin 1947, les études préliminaires sur sa coque se firent au bassin du Homet à Cherbourg² et des tirs d'épreuves de ses six canons de 380 et neufs canons de 152 furent poursuivis à Ruelle, avant leur installation

¹ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juillet-août-septembre 1946, p291.

² *Ibid.*, Rapport de janvier-février-mars 1946, p145.

prévue le 1^{er} mars 1948¹. Quatre pétroliers furent transférés à la marine marchande qui en assurera l'exploitation².

Mais déjà en cette année 1950-1951, ces timides travaux ne suffisaient plus et le besoin du renouveau de la flotte se fit sentir et trouva des conditions adéquates pour s'exprimer. Les graves troubles dans les colonies commençaient à se faire sentir, à la fin des années 1940, nécessitant des moyens de transport et de surveillance navale plus neufs (Maroc, Algérie, Tunisie, Indochine, Cameroun, Madagascar). De plus, les tensions avec l'URSS et ses Etats alliés en Europe et en Asie apparurent et se matérialisèrent (Berlin, guerre de Corée) ; et la IV^e République, malgré des attitudes ambiguës, entendait ne pas être qu'un supplétif maritime des Anglo-américains. Enfin, si la santé économique du pays n'était pas totalement rétablie, tout du moins, les infrastructures industrielles furent fonctionnelles et les transferts d'argent du plan Marshall ainsi que les contrats *offshore* permirent la reprise de l'activité de production des navires de guerre, en 1951.

b. *La reprise des mises en cale*

Cette année ouvrit donc une période de 8 ans durant laquelle la production de ces bateaux retrouva un rythme de production régulier et atteignit, certaines années, un niveau quantitatif qui, s'il ne s'approchait guère des records de l'entre-deux-guerres et de la première décennie du siècle, était tout à fait honorable. Ce fut notamment le cas de l'année 1954 qui avoisina les 25 000 t de mises en chantiers et de 1950, 1953 et 1957 qui les dépassèrent ; 1957 atteignant presque 35 000 t. Dans les années 1951 et 1952 qui ouvraient la période, on y mit en chantier un nombre modeste de bateaux (5 et 7) de taille moyenne pour un tonnage de 11 788 t et 13 429 t. La part belle revint aux arsenaux puisqu'en 1951 Lorient commença le travail sur deux escorteurs et Cherbourg, lui, débuta une série de sous-marins de 1644 t. Les chantiers privés n'eurent qu'un seul navire, l'escorteur d'escadre de 2750 t *Cassard*³ à Nantes par les ACB. La seconde année, Lorient continua sa série avec deux escorteurs rapides de 1550 t, dont *Le Brestois*⁴. Cherbourg en fit de même avec les sous-marins de 1640 t, et Brest leur vint en aide avec l'escorteur d'escadre de 2750 t *Dupetit-Thouard*⁵. Cette année-là, ce furent deux chantiers

¹ *Ibid.*, Rapport d'octobre–novembre–décembre 1947, p157.

² *Ibid.*, Rapport d'avril-mai-juin 1946, p194. Annexe I. L'activité des régions maritimes depuis la Libération

³ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Marché 12 novembre 1952.

⁴ *Ibid.*, Marché 24 décembre 1952 pour l'appareil propulsif.

⁵ *Ibid.*, Marché 11 décembre 1952.

privés qui mirent en chantier des escorteurs : les FCG et les ACL à Nantes avec *Le Boulonnais*¹. L'ère des grands cuirassés était définitivement close.

De 1953 à 1957, on retrouva un rythme de production élevé, intégrant bien davantage les chantiers privés. En 1953, seuls Brest et Lorient mirent en chantier parmi les arsenaux. Dans le Finistère, la Marine continua sur sa lancée en débutant les escorteurs de 2750 t *D'Estrées*² et *Du Chayla*³ ainsi que le croiseur lance-missiles *Colbert*. Dans le Morbihan, on se contenta de l'escorteur d'escadre *Maillet-Brezé*. Les chantiers privés ont été au nombre de 6 et ont mis en chantier 12 825 t des 29 573 t totales de l'année. Ce sont les FCM qui ont eu la meilleure part avec les 3 escorteurs rapides de 1550 t et un petit patrouilleur de 325 t. Les FCG ont eu un escorteur d'escadre, tout comme les ACB qui débutèrent la construction du *Guepratte*⁴. Les ACL, eux, ont eu un escorteur rapide de 1550 t. De plus cette année, on commença une série d'escorteurs côtiers de 400 t, dont un fut dévolu aux chantiers Dubigeon, *Le Fougueux*⁵ et un autre aux CA de Provence. Brest finit enfin sa série d'escorteurs rapides de 2750 t et Lorient mit en chantier les trois escorteurs, dont *Le Breton*⁶ et le *Duperré*⁷. Ces séries furent continuées également dans les chantiers privés qui ont eu un tonnage total de 11 950 t sur les 24 750 t totales de 1954. Les CA de Saint-Nazaire, les FCM et les ACL ont mis en chantier des escorteurs rapides de 1550 t. Seuls les ACB eurent des navires plus grands avec les escorteurs rapides de 2750 t.

L'importance des mises en chantier dans le privé dans ces deux dernières années donna une physionomie particulière aux mises en chantier de l'année 1955. Elles ont, quasi exclusivement, été le fait des arsenaux qui, avec leurs 29 593 t sur 31 037 t, atteignirent un niveau (plus de 25 000 t) tel qu'il n'en avait pas vu depuis plus de 20 ans (plus de 61 000 t en 1935). Ce résultat était dû à 5 bateaux dans les arsenaux de Brest, Lorient et Cherbourg. Ce dernier reprit sa production après deux ans d'arrêt avec une série de sous-marins chasseurs de sous-marins de 543 t. Lorient continua la construction dans laquelle il se spécialisa, après-guerre, d'escorteur rapide de 1550 t, en terminant la série avec trois mises en chantier entre 1955 et 1957, dont *Le Basque*⁸. Cependant, l'acte majeur vint de Brest, avec une mise en chantier spéciale à tout point de vue. L'arsenal finistérien mit en cale un porte-avions de 24 200

¹ *Ibid.*, Marché 24 décembre 1952.

² *Ibid.*, Marché 11 décembre 1952 avec les ACL pour l'appareil propulsif.

³ *Ibid.*, Marché 11 décembre 1952.

⁴ *Ibid.*, Marché 27 mai 1953.

⁵ *Ibid.*, Marché 9 décembre 1954.

⁶ *Ibid.*, Marché 19 juin 1953.

⁷ *Ibid.*, Marché 11 décembre 1952.

⁸ *Ibid.*, Marché 19 juin 1953 pour l'appareil propulsif.

t, le *Clemenceau*, prouvant que les rares grandes unités encore lancées lui étaient dévolues et renouant avec des volumes de navire que l'on n'avait plus vu depuis les 35 000 t du cuirassé *Richelieu* en 1935. Face à ces cinq bateaux dans les arsenaux, les chantiers privés n'ont eu qu'un seul navire et de taille assez modeste, avec les 1644 t du sous-marin océanique *Espadon*¹ aux CA Augustin-Normand, première pour eux depuis 1940.

Après ces trois années fastes qui ont saturé les infrastructures, vint l'année 1956 où l'on mit peu en chantier (7350 t et 9 bateaux), avec 4846 t pour les arsenaux et 1644 t pour les chantiers privés. Ces derniers ne reçurent que 4 bateaux. Les chantiers privés eurent deux petits escorteurs côtiers identiques de 400 t, *L'Effronté*, aux CA Augustin-Normand et *L'Etourdi* au FCM. Les chantiers de l'Esterel à Cannes, pour la première fois de leur histoire, mirent en chantier de petites vedettes de surveillance côtière de 60 t, *VC11* et *VC12* en 1957. Les arsenaux continuèrent des séries, dont celles vues avant (sous-marins chasseurs de sous-marins Cherbourg et escorteur rapide à Lorient et une nouvelle série d'escorteurs côtiers de 400 t à Lorient dont *L'Enjoué*, *L'Adroit* et *L'Alerte*²). Toulon mit en chantier un transport de régions de 610 t, *l'Issole*, chose que l'on ne vit plus dans le Var depuis 1936. Année de latence, 1956 permit à l'outil industriel privé de se désengorger pour l'année 1957, où ce dernier a atteint des niveaux de production qui n'avaient pas été enregistrés depuis l'année 1936 (42 000 t), avec 27 400 t. Étant donné la situation politique, à ce moment-là, on put croire à un renouveau du système mixte des années 1890-1900 et des années 1920-1930, mais 1957 a bien été le point, certes éclatant mais réellement, définitif de cette organisation de production et d'achat, né il y avait de cela 80 ans. Durant cette année 1957, les arsenaux ont dépassé le privé en nombre de bateaux mais n'ont reçu que 6330 t. Dérogeant à son habitude, Cherbourg lança une série de minuscules vedettes de surveillance côtière de 60 t, de *VC3* à *VC10*. Toulon mit en cale deux EDIC de 280 t. Lorient commença des unités un peu plus grandes avec *Le Provençal* et les deux avisos-escorteurs de 1950 t, *Victor-Schœlcher*³ et *Commandant-Rivière*⁴.

Si le bilan global des privés (27 410 t) laissa penser à une reprise, c'est en réalité la fin qui approchait car c'était bien la dernière année où les FCM ont mis en chantier pour la marine, tout comme le fut 1956 pour les CA Augustin-Normand. C'est également le cas pour les CA de Saint-Nazaire. Certes, ses partenaires historiques mirent fin à cette collaboration, mais cette

¹ *Ibid.*, Marché 11 janvier 1955.

² *Ibid.*, Trois marchés 24 juillet 1955.

³ SHD 2DD1 1125. Marché du 13 novembre 1956.

⁴ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Marché 31 juillet 1956 avec les CA de Saint-Nazaire pour l'appareil propulsif.

année vit entrer dans ce système l'un des acteurs majeurs dans ses contrats pour les années à venir, avec les CMN qui eurent trois escorteurs côtiers de 400 t. Les FCM finirent la série d'escorteurs rapides et d'escorteurs côtiers alors que les CA de Saint-Nazaire mirent un terme à cette collaboration historique en posant la quille du porte-avions *Foch* de 24 000 t à Saint-Nazaire¹. Ainsi, cette année clôtura une période de 5 ans qui donna l'illusion de la reprise du système mixte où le partage entre le privé et le public a été traité équitablement pour des types de navires dont ils avaient, à égalité, la maîtrise technique. Cependant, c'est la crise et la modification politique, avec la fin de la IV^e République, et l'arrivée au pouvoir de Charles de Gaulle en 1958, puis l'avènement de la V^e République qui l'empêchèrent de s'épanouir à nouveau. Souhaitant transformer la Marine française en un outil indépendant de l'OTAN, à la double mission de dissuasion et d'intervention néo-impériale rapide en Afrique, Charles de Gaulle décida sciemment de rompre avec ce système et donna un nouveau rythme de mise en chantier entre 1958 et 1964, date du début de la construction du premier SNLE, *Le Redoutable*.

Cette période se compose de 4 années hautes avec des tonnages mis en chantier, dépassant à chaque fois les 15 000 t (1958, 1960, 1962 et 1964) et trois années intercalées basses (1959, 1961 et 1963) avoisinant les 5000 t. 1958 et 1959 donnèrent encore une part importante aux chantiers privés, avec respectivement 6340 t sur 16 700 t et 3500 t sur 5460 t. En 1958, Cherbourg commença une série de 4 séries de sous-marins de 860 t et Lorient finit sa série d'avisos-escorteur de 1960 t, dont le *Commandant-Bory*². De plus, il mit en chantier un grand escorteur d'escadre de 3000 t, *La Galissonnière*. Pour les chantiers privés, les Chantiers Navals Franco-belges débutèrent la construction de quatre EDIC identiques de 280 t. Dubigeon, pour la dernière fois de leur histoire, débutèrent trois sous-marins de 860 t, dont le *Diane*³. Enfin, les ACB, après trois ans sans mise en chantier, commencèrent une série de bâtiments de débarquement, de 1750 t. L'année suivante en 1959, en achevant leurs navires, les ACB furent le dernier acteur historique de ce système à le quitter. Durant cette année 1959-1960, les ACSM au Trait commencèrent des navires analogues.

En 1959 néanmoins, ces deux chantiers suffirent à dépasser les arsenaux. Ces commandes privées, mises en chantier sous Charles de Gaulle, avaient été signées avant son arrivée. Ce n'est qu'en 1960 que la modification drastique se fit ressentir. *Le Bidassoa* était le seul navire privé de l'année alors que le tonnage des arsenaux culminait à près de 14 200 t, notamment

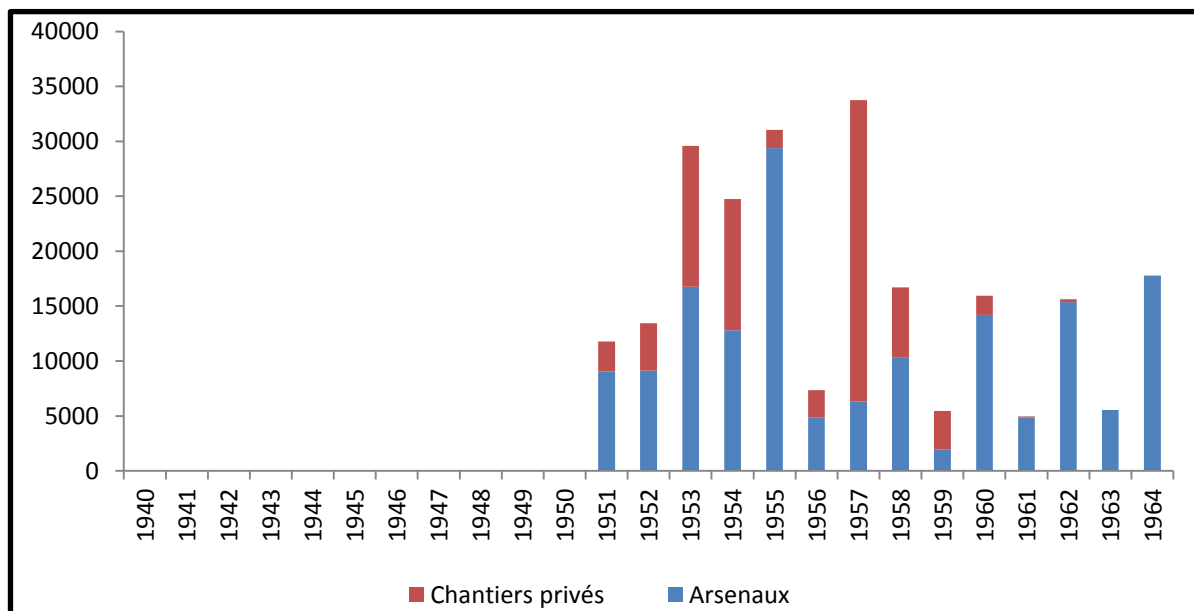
¹ Capitaine de vaisseau Bied-Charreton, « Quatre-vingts ans d'histoire des porte-avions français », *Cols bleus*. N°2259 du 7 mai 1994, p5.

² Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*, Marché 13 novembre 1956.

³ *Ibid.*, Marché 27 septembre 1955.

grâce aux 10 575 t du porte-avions *Jeanne-d'Arc*, mis en chantier à Brest. Cherbourg ne commença la construction que d'une dérisoire vedette de plongeurs-démineurs de 13 t et Lorient entama ces deux avisos-escorteurs de 1960 t, dont le *Balny*¹. Les quatre dernières années de notre période de 1961 à 1964 mirent également fin à un mode de production économique car le privé obtint des parts très dérisoires, voire aucune en 1963 (ce qui n'était pas arrivé en France depuis les années 1860). Elles représentaient seulement 74 t sur 4880 t en 1961, avec une vedette de surveillance côtière aux chantiers de l'Esterel, 254 t sur 15 614 t en 1962 avec la vedette lance-missiles de 180 t, *La Combattante*, au CMN. Enfin, ce furent 56 t sur 15 614 t en 1964 avec un chaland de transport de matériel aux CMN. Pendant ce temps, les arsenaux accaparaient la totalité des mises en chantier pour la formation de la nouvelle flotte. Brest ne mit en chantier qu'en 1962 avec le TCD de 5900 t, *Ouragan*. Lorient a été le plus prolifique en mettant en chantier chaque année, en finissant une série d'avisos-escorteurs de 1960 t et en commençant une autre, faite, celle-ci, de bâtiments de soutien mobile et de santé de 2201 t. Cependant, c'est bien Cherbourg qui a joué le plus grand rôle dans la clôture de ce système. Il innova en 1963 avec le sous-marin expérimental lance-missiles *Gymnote* en 1963, faisant entrer la Marine française dans la voie de la dissuasion avec le commencement des deux SNLE, *Le Terrible* et *Le Redoutable*, qui furent lancés à Cherbourg en 1967².

Graphique n°30. Tonnage annuel mis en chantiers par l'industrie française (1939-1964)³

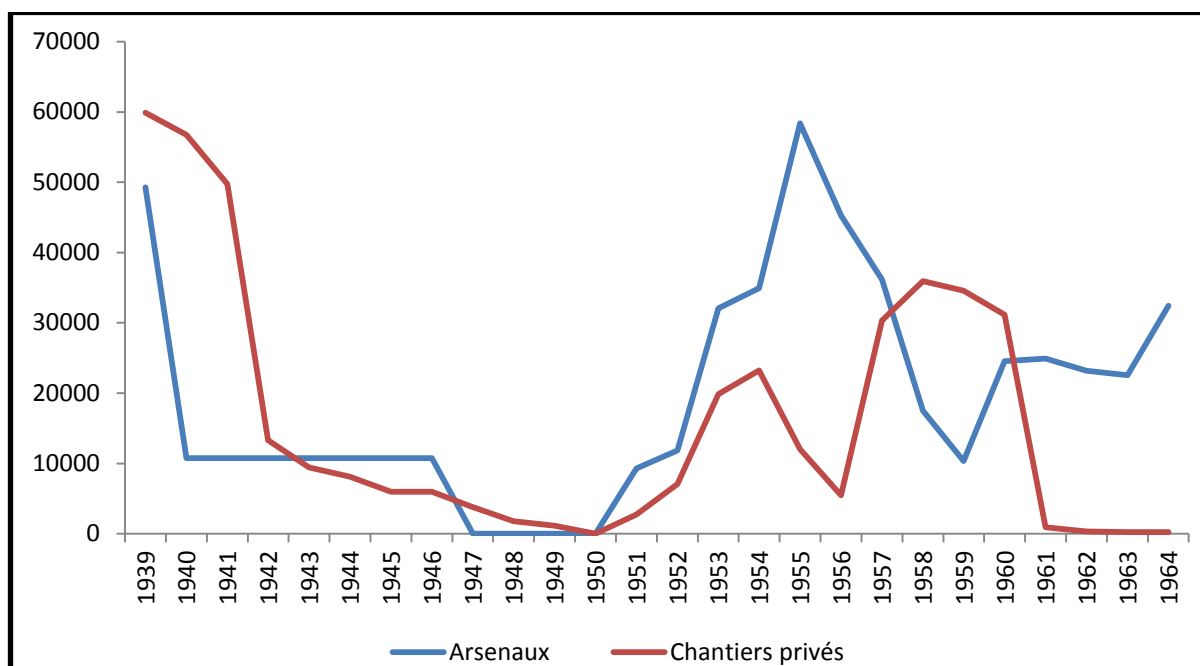


¹ *Ibid.*, Marché 13 novembre 1956 avec CA Augustin-Normand pour l'appareil propulsif.

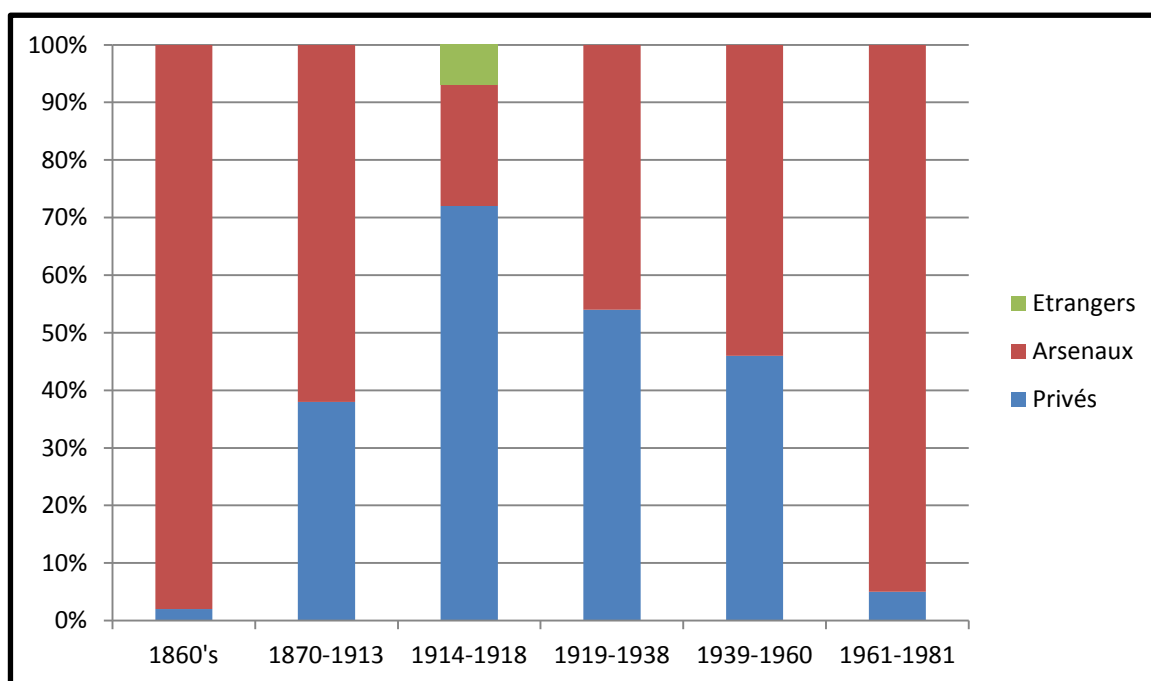
² Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p331.

³ Lieutenant de vaisseau Jean-Michel Roche, *op. cit.*, Nous avons additionné tous les tonnages qu'il présente.

Graphique n°31. Tonnage de navires de guerre sur cale (1939 – 1964)¹



Graphique n°32. Pourcentage tonnage mis en chantier Privé-Public-Etranger²



¹ Id.

² Id.

c. *L'indispensable apport étranger*

Après la guerre, face à la faiblesse des finances, à la destruction des chantiers et l'avance technologique américaine et parfois allemande, la Marine a dû se tourner vers du matériel étranger. Que ce fut par l'achat, le prêt, la location, le don ou la capture, l'ampleur prise par le phénomène était jusque-là inédite. Si les dons et prêts entre la France et les alliés furent régis, principalement, par le prêt bail du 28 février 1945¹ et par le plan Marshall en 1948², les questions de matériel naval de guerre entre les deux pays commencèrent quelques années en amont. Ces préoccupations étaient en réalité au cœur de la coopération et, parfois, des tensions qu'entretenait la France Libre avec le gouvernement et le haut-commandement militaire américain, depuis 1943. Dès août-septembre 1943, le vice-amiral Fenard, accrédité comme représentant de la Marine française auprès du *Combined Chiefs of Staff* de Washington, servait d'intermédiaire entre l'état-major de l'entité rebelle et les officiers américains. Son travail consistait, principalement, en des demandes de cessions de navires³ et des négociations pour avoir accès, pour le *Jean-Bart*, à des réparations aux Etats-Unis, que ces derniers avaient limités aux navires les plus modernes⁴. Au même moment, des croiseurs français étaient en réparation aux Etats-Unis et l'*US Navy* livra aux Forces navales de la France libre, entre septembre 1943 et mai 1944, 8 torpilleurs de 1500 t, 6 escorteurs de 338 t et un certain nombre de chasseurs de sous-marins⁵. Les relations ne furent pas toujours des plus cordiales, avec parfois des allongements de délais de réception⁶ ou le refus des travaux d'installation de l'artillerie du *Jean-Bart*⁷. La Marine britannique, elle, livra, entre octobre et décembre 1943, 4 frégates et 21 vedettes de défense de port⁸ à la place des 3 destroyers, 2 sous-marins et des dragueurs demandés par les marins français⁹. Ils ne livrèrent les frégates que plus tard, en 1944¹⁰.

¹ Albert Broder, *op. cit.*, p105.

² *Id.*, p116.

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de septembre 1943, p12. Lettre du 23 septembre 1943 pour des d'escorteurs neufs.

⁴ *Ibid.*, p21. Mémoire le 2 août 1943 du *Combined Chiefs of staff*, pour le vice-amiral Fenard.

⁵ *Ibid.*, p22.

⁶ *Ibid.*, Rapport d'octobre 1943, p37.

⁷ *Ibid.*, Rapport de novembre 1943, p59.

⁸ *Ibid.*, Rapport de septembre 1943, p22.

⁹ *Ibid.*, Rapport d'octobre 1943, p26. Mémoire du 23 août 1943 de Marine britannique pour le contre-amiral Thierry d'Argenlieu, commandant les forces navales françaises en Grande-Bretagne. Rapport du 25 octobre 1943 du contre-amiral Thierry d'Argenlieu, pour Alger.

¹⁰ *Ibid.*, Rapport de décembre 1943, p78.

Alors même que le GPRF était installé depuis plusieurs mois, en septembre-octobre 1944, le Service Technique des Constructions navales et l'état-major général de la Marine continuèrent à considérer que l'achèvement du *Jean-Bart* était une priorité¹. Le 18 décembre 1944, l'état-major général de la Marine demanda, donc, à l'amiral Fenard de poursuivre les négociations pour l'achèvement rapide du *Jean-Bart* et de demander la cession d'un ou deux porte-avions avec leurs flottilles d'aviation, des torpilleurs d'escadre, des sous-marins et des escorteurs légers et des vedettes². En mars 1944, une fois de plus, le *Combined Chiefs of Staff* rejeta l'achèvement du *Jean-Bart* aux États-Unis, à cause de l'encombrement de ses arsenaux³. Ils eurent plus de réussite avec la *Royal Navy* qui transféra à la marine française, le 9 avril 1945, le porte-avions de 14 500 t *Dixmude* (ex-*Biter*), construit en 1941⁴. Lorsque la guerre maritime fut gagnée dans les eaux européennes, la Marine reçut, plutôt, des navires de servitude, principalement des dragueurs de mines et des chasseurs⁵ et des navires ex-allemands et ex-italiens, comme le sous-marin de 715 t, *Branzo*⁶. En tout, en février 1945, ce furent 276 bateaux qui avaient été cédés à la marine française⁷.

Comme la France n'avait pas été agréée comme partie prenante au cours de négociations relatives au partage de la flotte allemande tel que décidé par la conférence de Postdam, ce furent les alliés qui firent des gestes de sympathie en lui remettant des navires allemands dont ils n'avaient pas besoin. Le Royaume-Uni, en mars 1945, lui a cédé sur la part qui lui est échue quatre contre-torpilleurs, quatre torpilleurs et lui a prêté deux sous-marins⁸. Les États-Unis, eux, lui avaient abandonné un contre-torpilleur et deux torpilleurs, un ravitailleur de sous-marins, une quinzaine de navires de servitude, dont 11 dragueurs⁹.

¹ *Ibid.*, Rapport de septembre-octobre 1944, p259.

² *Ibid.*, Rapport de décembre 1943, p65. Instructions du 18 décembre 1944.

³ *Ibid.*, Rapport de mars 1944, p128.

⁴ *Ibid.*, Rapport d'avril 1945, p454.

⁵ *Ibid.*, Rapport de janvier 1944, p96. 15 dragueurs de mines et des 11 chasseurs type SC.

Rapport de mars 1944, p141-142.

Rapport d'avril 1944, p161. 3 dragueurs de mines britanniques et un chasseur américain SC 1331.

Rapport de novembre 1944, p302-304.

Rapport de janvier 1945, p351.

Rapport de janvier 1945, p355.

Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de août-septembre 1945, p43.

⁶ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de janvier 1944, p85.

⁷ *Ibid.*, Rapport de février 1945, p379.

⁸ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de janvier-février-mars 1946, p118.

⁹ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activité de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1947 et le 1^{er} janvier 1949. Rapport de juillet-août-septembre 1947, p84-85

Dès 1946, la Marine française commença à restituer certains navires à la *Royal Navy*¹, mais depuis que l'Italie ratifia le traité de paix le 15 septembre 1947², la flotte a pu s'enrichir de nouveaux bateaux, anciennement transalpins. Ce fut le cas avec l'avisos *Eritrea* et le pétrolier *Tarvisio*, transférés en février 1947 sous les noms de *Francis-Garnier* et *Garonne*³ et avec 16 autres, transférés durant l'année 1948, principalement des croiseurs légers et des contre-torpilleurs⁴. Lorsque la guerre d'Indochine débuta, les alliés vinrent en aide à la Marine⁵. Le Royaume-Uni acheta beaucoup de matériel naval pour la France en Indochine à la fin des années 1940, grâce à ses missions d'achat à Singapour et en Malaisie, en 1945-1946, qui permirent à la France de posséder 28 LCA, 2 LCS et 8 LCM. Il céda à la marine française 24 VP, 13 LCT, 1 LCG et lui prêta 8 LCI en 1946, ce qui lui permit de faire le blocus serré de 3200 km de côtes indochinoises⁶. Même si les constructions avaient repris depuis assez longtemps, en 1956, les Américains continuaient les transferts vers la France de certains navires comme des dragueurs de mines MSC⁷. Néanmoins, pour certains petits navires comme les vedettes, ils s'adressèrent à des chantiers français, comme la SA des Ateliers Duchesnes et Boissière qui débuta la construction de deux vedettes ravitailleuses d'hydravions⁸.

Le rapport avec les alliés resta très important durant tout le long des années 1950. Désormais, les cessions étaient bien plus rares, mais les modalités de collaboration furent modifiées. En 1954, le ministre de la défense nationale et des forces armées René Pleven décida de créer deux attachés aux inventions venant du monde scientifique, à Londres et à Washington, pour « obtenir des renseignements sur des inventions qui sont couvertes par le secret militaire ». Il augmenta également le personnel des missions d'achat de la Marine dans ces villes et qui devait surtout acheter des pièces de rechange pour leur éviter de passer par de coûteux intermédiaires⁹. Ces missions se montrèrent très efficaces, notamment, dans la passation de commandes pour une douzaine d'éléments électriques et hydrauliques à l'industrie

¹ *Ibid.*, Rapport d'octobre-novembre-décembre 1947, p176. Annexe IX. Bâtiments restitués à la Grande-Bretagne en 1947.

² *Ibid.*, Rapport de juillet-août-septembre 1947, p84-85.

³ *Ibid.*, Rapport de janvier-février-mars 1948, p184.

⁴ *Ibid.*, Rapport de juillet-août-septembre 1948, p296-297. Rapport d'octobre-novembre-décembre 1948, p335.

⁵ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p1.

⁶ Sabine Marie Decup, *France-Angleterre. Les relations militaires de 1945 à 1962*. 1998, Economica et Institut de Stratégie Comparée, Paris, p79.

⁷ SHD 2DD1 893. En mars 1956, l'ingénieur général du génie maritime, directeur des constructions armes navales à Brest reçoit plusieurs notes et plans de la part de l'officier attaché naval à Washington.

Lettre du 30 mars 1956 de l'ingénieur du génie maritime Hervé, chef du bureau des réparations, pour le directeur central des constructions et armes navales, l'ingénieur du génie maritime Balland.

⁸ SHD 2DD1 879. Marché du 6 juin 1955 avec la SA des Ateliers Duchesnes et des Ateliers Boissière.

⁹ J.O.R.F/Débats du 19 mars 1954. Séance du 18 mars 1954 de l'Assemblée nationale. Intervention du ministre de la défense nationale et des forces armées, René Pleven. Il y en avait une troisième de l'armée à Washington.

américaine en 1962¹ ainsi que pour du matériel pour Sonar². Certains matériels restèrent longtemps indispensables pour la marine française car ils servaient à remplacer des éléments présents sur les navires cédés par les alliés, tels des éléments des radars des dragueurs AMC ex-Canadiens³. La collaboration matérielle alla bien plus loin puisque des sociétés françaises et américaines passaient, entre elles, des contrats d'une certaine complexité technique et juridique, à l'image de ce qui fut fait en 1962, entre la Sagem et l'Inductosyn Corporation, une entreprise new-yorkaise d'électronique. Tout ceci était réalisé sous l'égide de la Direction centrale des Constructions et Armes Navales et du directeur général des services étrangers de la Banque de France⁴. La Marine collaborait aussi avec l'*US Navy* sur le plan contractuel, soit pour obtenir son aide auprès de certains fournisseurs américains⁵, soit pour régler les questions de l'entretien du matériel naval américain, présent dans les ports français, puisque c'était la Marine qui passait les contrats avec les entreprises locales pour effectuer les travaux sur les grues flottantes⁶ et sur les bateaux⁷ de l'*US Navy* et de l'*US Army*.

Preuve que l'industrie française des armes navales était remise sur pieds, dès le milieu des années 1950, c'est qu'elle se remit à produire pour l'étranger et que la marine française ne recevait plus de don de bateaux par les alliés. Les chantiers navals, en plus de construire des bateaux sous commande *offshore* pour la marine nationale, en firent de même pour d'autres nations, comme en 1956 pour l'Espagne, le Portugal, l'Allemagne de l'ouest et même la Yougoslavie⁸ qui avait rompu avec l'URSS, en 1948, et refusé d'entrer dans le Pacte de Varsovie, en 1955. La marine continua la construction de petits navires pour l'étranger, comme

¹ SHD 2DD1 1125. Liste de commandes pour la direction des constructions et armes navales, adressée depuis Toulon, le 6 mars 1962, par l'ingénieur général du génie maritime Legras, sous-directeur central de la DCCAN, à l'ingénieur militaire en chef de l'air, chef de la mission technique d'achats aux États-Unis-Section marine.

² SHD 2DD1 1125. Note du 27 février 1962 de l'ingénieur général du génie maritime et sous-directeur central de la DCCAN, Legras, pour le chef de la mission technique d'achats aux États-Unis-Section marine.

³ SHD 2DD1 1082. Note expresse de l'ingénieur en chef du génie maritime Frenay, chef du bureau de l'Entretien Transmissions Ecoute-Radar, pour la mission technique à Washington.

⁴ SHD 2DD1 1125. Lettre du 31 mars 1962 de la DCCAN, pour le président de la Sagem.

Lettre du 8 janvier 1962 du directeur général des services étrangers pour la DCCAN.

⁵ SHD 2DD1 1125. Note express de l'ingénieur général du génie maritime, le sous-directeur central Legras pour la Section marine des autorités françaises à Washington.

⁶ SHD 2DD1 1054. République française-Ministère des armées-Marine-Direction centrale des constructions et armée navale-Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché du 10 juin 1959 signé avec la Société d'exploitation des chantiers de la Garonne.

Marché du 8 juin 1959 signé un contrat avec la Société de peinture et de carénage.

⁷ SHD 2DD1 1054. République française-Ministère des armées-Marine-Direction centrale des constructions et armée navale-Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché de juillet 1959 avec la Société La Caravelle.

Marché du 2 mars 1959 avec la Société navale girondine.

Marché du 19 octobre et acte additionnel du 30 décembre 1959 avec la société anonyme La Caravelle.

⁸ SHD 2DD1 893. Circulaire du 29 mars 1956 de l'ingénieur général du génie maritime Balland, directeur central des constructions navales et de son adjoint, l'ingénieur général de l'artillerie navale Peuch.

le Japon¹ ou le Vietnam, avec deux vedettes construites aux chantiers C. Auroux à Arcachon². Des contrats plus complexes furent passés. Le 20 novembre 1961, les établissements Luchaire souscrivirent un contrat de livraison de 91 600 cartouches de 100 mm au ministère fédéral allemand de la défense qui furent sous-traités par l'arsenal de Raufoss en Norvège³. Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne commanda, aussi, en grand nombre des cartouches, obus, poudres et fusées pour la DCA⁴, après avoir acheté des canons de 100 mm⁵.

Une telle reprise de la production réveilla le système qui reprit ses pratiques habituelles, avec des contrats très détaillés. La Direction centrale des constructions et armes navales reprit son rôle de pivot en collaborant, comme depuis un siècle, avec les entreprises privées et en coordonnant le travail des arsenaux⁶. On vit alors réapparaître des demandes pour avoir une exonération des pénalités appliquées pour des retards de la part des fournisseurs⁷, dont certaines avaient des aboutissements heureux⁸. Quelques conflits apparurent entre la Marine et certains fournisseurs qui réclamaient des droits d'exclusivité sur leurs brevets que la marine s'était appropriée légalement⁹.

Tout ceci se conjugua aussi avec le retour de l'innovation dans toutes les composantes des armes navales.

¹ SHD 2DD1 1125. Lettre du 3 mars 1962 de l'ingénieur général du génie maritime Legras, sous-directeur central de la DCCAN, pour le président des Messageries maritimes.

² SHD 2DD1 1125. Lettre du 31 mars 1962 de l'ingénieur général du génie maritime Gisserot, directeur central des constructions et armes navales ; et de son directeur central adjoint Le Comte pour le directeur des ateliers et chantiers C. Auroux à Arcachon.

³ SHD 2DD1 1125. Note à « Diffusion restreinte » du 1^{er} mars 1962 de l'ingénieur général de l'artillerie navale, directeur central adjoint de la DCCAN, Le Comte pour le lieutenant-colonel attaché militaire et de l'air adjoint en Norvège et au Danemark près l'ambassade de France à Oslo.

⁴ SHD 2DD1 1125. Documents à diffusion restreinte. Contrats de fournitures de travaux et de fusées aux établissements Luchaire, du 1^{er} mars 1962.

Contrat du 17 octobre 1959 entre les établissements Luchaire et le ministère fédéral allemand de la défense.

⁵ Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents. Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine.

⁶ SHD 2DD1 1125. Liste envoyée le 27 février 1962 par le sous-directeur central est ingénieur général du génie maritime Legras) au vice-amiral préfet maritime de Cherbourg.

⁷ SHD 2DD1 1125.

Note du 20 février 1961 du service de la surveillance des travaux et des fabrications du Havre.

Note du 20 septembre 1961 du service de la surveillance des travaux et des fabrications de Paris.

Note du 12 octobre 1961 du le chef du service de la surveillance.

⁸ SHD 2DD1 1125. Note du 7 mars 1962 de l'ingénieur général du génie maritime Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, pour la société des chantiers réunis Loire-Normandie.

⁹ SHD 2DD1 1082. Note le 25 juillet 1960 de la direction des constructions et armes navales pour l'ingénieur principal, chef du groupe d'études T.D.O à Toulon.

C. L'émergence d'un nouveau matériel

1. Le développement des moyens des guerres ASM et anti-aérienne

a. La mise au point de navires antiaériens

Pendant la seconde guerre mondiale, les besoins de la lutte ASM et antiaérienne ont nécessité le développement de flotte d'escorteurs spécialisés pour la protection des convois. Avant eux, cette mission était dévolue aux destroyers, avisos, patrouilleurs, chasseurs et vedettes dont ce n'était pas la mission principale. Dès juillet 1939, la *Royal Navy* commanda 56 escorteurs de 925 t¹. Ce n'est qu'après-guerre que la Marine développa ses propres escorteurs. L'escorteur d'escadre, devait accompagner les forces navales et les protéger contre les dangers aériens et sous-marins. Il s'agissait de la douzaine de T47 *Surcouf* de 1953, avec des pièces de 127 et de 57 pour la DCA. Il y avait également les cinq T57 *Duperré* de 1956, déplaçant 1250 t avec un armement antiaérien purement défensif, composé de quatre à six pièces de 57 mm².

La lutte contre l'aviation qui avait fait tant de dégâts contre les flottes des forces de l'Axe devint primordiale pour la marine. Au départ, elle était assurée par une artillerie simple. Le canon de 40 mm CAS Mle 1951 était adapté du canon suédois 40L60 qui se trouvait sur les navires que la marine française avait reçu des alliés. Sa portée était de 3,6 km, avec un coup par seconde. Le canon de 100 mm Mle 1953, monté sur tourelle³, fut conçu en 1953 à la fonderie de Ruelle grâce à l'impulsion de l'ingénieur de l'artillerie navale Tonnelé, du Service Technique des Constructions et Armes Navales, qui mena les travaux pour disposer d'un canon pouvant agir contre les avions, les cibles au sol et les ennemis flottants. Essayé à la mer sur l'escorteur *Le Brestois*, en 1958, puis sur l'avisos-escorteur *Victor Schœlcher* à partir de 1961, ce canon fit son entrée en service, en 1957. Il donna tellement satisfaction qu'en 1961, tous les bateaux en achèvement en étaient munis et un certain nombre d'anciens bâtiments venaient d'en recevoir⁴.

Les *Richelieu* et *Jean-Bart*, supposés encore être les navires majeurs de la flotte avaient toujours des canons de l'avant-guerre et plus rudimentaires, avec les canons de 152 et de 380 mm⁵ capables de tirer une bordée toutes les 30 secondes⁶. Fin 1947, on a fait davantage d'expériences sur les canons de 380 et 152 pour réduire la dispersion sur les bâtiments qui

¹ Francis Dousset, *op. cit.*, p175.

² *Id.*, p177.

³ SHD 2DD1 879. Marché du 7 juillet 1954 avec la compagnie des ateliers et forges de la Loire.

⁴ Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents. Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine.

⁵ J.O.R.F/Débats du 14 août 1948. Séance du 13 août 1948 du Conseil de la République. Intervention du président de la commission de la défense nationale, le général Delmas.

⁶ J.O.R.F/Débats du 8 juillet 1949. Séance du 7 juillet 1949 du Conseil de la République. Intervention d'Yves Jaouen.

étaient dotés de ces pièces artilleries et pour concevoir et élaborer l'artillerie future¹. Tous les matériels nécessaires pour cette artillerie ont été testés et commandés en masse : des étoupilles², des amorces percutantes³ et des douilles⁴ avec leurs éléments⁵. Le rôle joué par le polygone de Gâvres, les services de pyrotechnie⁶ et de Guérigny fut renforcé avec les recettes de tirs de plusieurs types d'obus, de fusées et de poudres⁷. La poudre marine B qui était le monopole de Pont-de-Buis a été remplacée par la poudre S. D⁸. Dans les années 1950, les ingénieurs militaires utilisaient encore la formule mathématique de la loi de résistance de l'air⁹, « la loi de Gâvres »¹⁰ et les lois de Dupuis¹¹.

Tout ceci n'était, donc, que du classique. Mais dans ce domaine, aussi, une révolution se fit. Ce fut la révolution missilière, accompagnée du guidage des engins propulsés. Les missions d'information, envoyées dans les pays limitrophes par la Section liaison-recherche du 2^e Bureau de l'état-major général de la Marine, jouèrent un rôle primordial dans les connaissances liées à cette technologie. En juin-juillet 1945, plusieurs missions ont été organisées en Angleterre, à Bruxelles, à Bordeaux, La Pallice, Saint-Nazaire, Munich, Heidelberg et Wilhemshafen, à propos du matériel, et elles ont abouti à la rédaction de 160 fiches de visites et 155 notes de renseignements ainsi que du bulletin d'études n°16 sur les armes radioguidées¹². Elles ont permis de recueillir tous les renseignements sur la haute fréquence (Radars Liechtenstein et Berlin, détecteurs Naxos et Athos, télévision des bombes planantes HS 293, études poursuivies par les laboratoires allemands d'Ernst Lacher Institut, de l'usine Funkstrahl

¹ Ministère de la Marine-état-major général-collection des comptes rendus d'activité de la Marine. Pour la période comprise entre le 1er janvier 1947 et le 1er janvier 1949. Rapport d'octobre-novembre-décembre 1947, p157.

² SHD 2DD1 1054. République française-ministère des armées-marine-direction centrale des constructions et armée navale-service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché du 13 mars 1957 avec la Manufacture générale de munitions.

³ *Ibid.*, Marché de 1959 avec la SA La Cartoucherie française.

⁴ SHD 2DD1 1027. Marché du 28 avril 1958 avec la SFAC.

⁵ SHD 2DD1 879. Marché 30 juillet 1954 avec les Etablissements industriels d'Azur.

⁶ SHD 2DD1 1082. Note le 23 juillet 1960 du chef du bureau des munitions, l'ingénieur en chef de l'artillerie navale, Buzin, pour les directeurs des constructions et armes navales de Toulon, Brest et de Lorient.

⁷ SHD 2DD1 893. Note du 29 mars 1956 du chef du bureau des munitions, ingénieur en chef Buzin pour l'ingénieur général de l'artillerie navale, directeur des forges de la Chaussade.

SHD 2DD1 1125. Note du directeur central adjoint de la direction centrale des constructions et armes navales, l'ingénieur général de l'artillerie navale Lecomte pour l'ingénieur général des fabrications d'armement, directeur central des études fabrication d'armement.

Lettre du 30 mars 1962 de la DCCAN pour l'ingénieur général militaire, directeur des poudres.

⁸ J.O.R.F/Débats du 9 juillet 1948. Séance du 8 juillet 1948 de l'Assemblée nationale. Intervention de Gabriel Paul.

⁹ M. L. Besse, *Cours de balistique extérieure*. École nationale supérieure de l'armement. Paris, 1957, imprimerie nationale, p24.

¹⁰ *Id.*, p32.

¹¹ *Id.*, p39.

¹² Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p15.

et des laboratoires de la *Reichpost*), sur l'infrarouge (reconnaissance étendue de l'utilisation militaire de l'infrarouge par les Allemands et remise en route de l'usine Elektrop pour la fabrication de télescopes électroniques) et sur les armes FK (reconnaissance complète du groupe d'usines Hetzel). La Direction Centrale des Constructions et Armes Navales prit le contrôle d'un certain nombre d'usines allemandes¹. Tout ceci remontait directement au capitaine de vaisseau Henri Ballande qui fut muté au secrétariat du Conseil supérieur de la Marine².

La Section, en août et septembre 1945, avait rassemblé le maximum de renseignements sur les armes utilisées par la *Kriegsmarine* et l'aéronautique navale allemande. Elle a continué la prospection des zones françaises d'Allemagne et d'Autriche (Vienne exceptée) ainsi que du Tyrol³. En décembre, ses travaux ont porté sur les recherches sous-marines, l'étude des appareils de propulsion des croiseurs de la classe M et le dépouillement de la bibliothèque de la *Kriegsmarine*. Ils ont obtenu des résultats intéressants sur les projectiles fusés et les engins à réaction, sur les turbines à gaz et les turbines des sous-marins type Walter, sur les télécommandes, le radioguidage et l'infrarouge⁴. Ainsi, elle put découvrir la nature d'une centaine de recherches scientifiques et industrielles effectuées, durant l'Occupation, par les Allemands. Un certain nombre d'entre elles était relatif aux torpilles, aux bombes volantes, à la radio, à l'infrarouge, à la détection sous-marine, au magnétisme, à l'ionosphère et à la télécommande. Encore en fin d'année 1946, il y avait des études qui furent poursuivies, sous la direction de techniciens de la Marine dans 12 usines ou laboratoires de la zone française d'occupation⁵.

Tout ce savoir accumulé fut ingurgité par la Marine qui décida d'en user à son compte. Le capitaine de vaisseau Henri Ballande et l'amiral Lemonnier étaient d'avis, dès février 1946, qu'il fallait remplacer l'artillerie par des fusées⁶. Dès 1947, un atelier appelé « engins spéciaux » fut installé à la fonderie de Ruelle pour étudier et fabriquer des prototypes de missiles. Par la suite, il a pris le nom de « sous-direction études »⁷. Un des premiers missiles à voir le jour en France a été le Maruca (Marine Ruelle, Contre-avions), missile téléguidé et subsonique conçu et produit par l'Etablissement de Ruelle, entre 1948 et 1952, après des essais sur bâtiment

¹ *Ibid.*, p16.

² Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p264.

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p47.

⁴ *Ibid.*, p104.

⁵ *Ibid.*, p215-216.

⁶ Henri Ballande. *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*, p265-266.

⁷ André Nogues, *op. cit.*, p57.

militaire dans les îles du Levant et d'Oléron¹. Cette arme fut un prélude au Masurca, inspiré du *Terrier* américain,² et qui pouvait atteindre Mach 3 pour abattre des avions supersoniques. Mesurant 8,6 m de long et pesant plus de 2 t, dont plus d'une tonne de poudre, il était composé de deux étages qui se détachaient après le lancement. Son fonctionnement interne dépendait d'une pompe hydraulique pour l'alimentation des vérins des gouvernes aérodynamiques, d'un alternateur électrique dont l'énergie venait d'une turbine à gaz de poudre. Il pouvait atteindre des cibles à 55 km et à 23 km d'altitude³. Avec un autoguidage (sans pilote automatique⁴), il avait une probabilité de réussite du tir à 100 %. Cela fut possible grâce à l'aménagement de l'atelier d'électronique à Ruelle, en 1957, qui servit pour fabriquer des postes de calculs électroniques et du composite entrant dans la structure des missiles⁵. Ce calculateur de guidage était le premier calculateur digital dans la défense, à temps réel. Il a été particulièrement difficile à mettre en place car « le gouvernement ne voulait pas traiter avec IBM »⁶. Pour le développement et les tests des engins, on utilisa des cibles commandées à la SECAPEM, en 1959⁷.

L'introduction des missiles dans la DCA navale s'est principalement traduite par la refonte de plusieurs navires auxquels on ajouta des batteries américaines *Tartar*, pendant la préparation du Masurca. Il s'agissait, entre autre, du *Dupetit-Thouars*, de *La Seine*, de *La Recherche* et du *De Grasse*⁸ qui était un croiseur antiaérien, doté de 16 canons de 127 mm et 20 autres de 57 mm en tourelles doubles⁹. Le croiseur antiaérien *Colbert* avait le même armement d'origine que le *De Grasse* et, comme lui, il fut équipé par le Masurca, en 1970-1972,¹⁰ alors que le missile fut lancé la première fois, le 13 décembre 1957¹¹, et équipa la frégate lance-

¹ *Id.*, p246.

² Maurice Brunet, « Les missiles de la Marine de 1958 à 1970 », Maurice Vaïsse (dir.), *Armement et V^e République. Fin des années 1950–fin des années 1960*. 2002, CNRS éditions, Paris, p236.

³ « Le système d'arme Masurca », *Cols Bleus* n°1769 du 17 Septembre 1983, p7.

⁴ André Nogues, *op. cit.*, p248.

⁵ *Id.*, p58-59.

⁶ « Débat », Maurice Vaïsse (dir.), *Armement et V^e République. Fin des années 1950–fin des années 1960*. 2002, CNRS éditions, Paris, p273.

⁷ SHD 2DD1 1054. République française-Ministère des armées-Marine-Direction centrale des constructions et armes navales-Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Lettre du 29 décembre 1959 de la DCCAN pour le directeur de la société SECAPEM.

⁸ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Avis du conseil supérieur de la Marine donnée lors de sa réunion du 14 septembre 1960.

Rapport secret du 19 novembre 1960 du bureau des études générales de l'état-major général de la Marine pour le conseil supérieur de la Marine.

Réunion du conseil supérieur de la Marine du 8 décembre 1960.

⁹ Francis Dousset, *op. cit.*, p81.

¹⁰ *Id.*, p82.

¹¹ André Nogues, *op. cit.*, p248.

missiles *Suffren*, le 6 novembre 1967¹. C'est qu'en effet, l'installation des missiles anti-aériens français fut tardive et la Marine a dû se résoudre à faire, encore, appel à son allié américain.

Au total, cela concerna 12 des 17 escorteurs d'escadre². L'ingénieur général Brunet a été mêlé, personnellement, à une étude de la refonte du Colbert qui a été faite à Brest à la fin de 1957 pour implanter, sur ce bâtiment, des *Terrier* américains. L'étude avait montré que c'était possible sans être tellement coûteux, mais la Marine n'a pas donné suite à cela³. Cependant, face aux retards accumulés, les chefs de la Marine, dans les séances des 14 septembre et 19 novembre 1960, du Conseil supérieur de la Marine, demandèrent au ministre de reprendre les discussions avec les États-Unis « à l'échelon gouvernemental ou à l'échelon de la Marine », cette fois pour déterminer les conditions dans lesquelles ces derniers pourraient livrer trois autres batteries *Tartar* pour la refonte des escorteurs d'escadre *Dupetit-Thouars*⁴. Deux mois plus tard, il apparut, suite aux conversations menées avec les États-Unis, concernant les conditions de fourniture des trois batteries *Tartar* en sus de celles qui étaient destinées pour recouvrir le *Dupetit-Thouars*, qu'elles ne seraient pas livrées gratuitement⁵. La réunion du conseil supérieur de la Marine, du 8 décembre 1960, fut primordiale dans la décision de faire appel à la technologie américaine. Le ministre Messmer, attestant que la France avait tellement besoin d'améliorer l'armement antiaérien de ses escorteurs et prenant acte du retard de trois ans des Masurca et de tous les avis et informations exprimés par les amiraux Bayeux, Cabanier et par l'ingénieur Brunet, décida de commander les batteries américaines *Tartar*⁶. Ainsi, sur les quatre *Tartar* reçus, le premier a été gratuit, mais les trois autres ont été payants⁷ et tous furent installés entre décembre 1961 et la fin 1965⁸.

S'il fallut en passer par là, c'est que la France avait accusé un certain retard dans le domaine de la balistique missilière. En effet, les maîtres de cette technologie, née durant la guerre, étaient les ingénieurs du III^e Reich ; et les puissances qui furent en mesure d'innover

¹ *Id.*, p58.

² Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents. Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine.

³ « Débat », Maurice Vaisse (dir.), Armement et Ve République. Fin des années 1950–fin des années 1960. Paris, 2002, CNRS éditions, p274.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Avis du conseil supérieur de la Marine donnée lors de sa réunion du 14 septembre 1960.

⁵ Rapport secret du 19 novembre 1960 du bureau des études générales de l'état-major général de la Marine pour le conseil supérieur de la Marine SHD MV 3BB 8 CSM 13.

⁶ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Procès-verbal secret de la réunion du 8 décembre 1960 du conseil supérieur de la Marine.

⁷ « Débat », Maurice Vaisse (dir.), Armement et Ve République. Fin des années 1950–fin des années 1960. Paris, 2002, CNRS éditions, p274.

⁸ Maurice Brunet, *op. cit.*, p237.

dans ce domaine furent celles qui mirent la main sur eux. La France fut très distancée durant la guerre car les alliés espionnaient l'Allemagne et se sont partagé sa technologie navale à la fin du conflit. Les Américains eurent accès à ces gens grâce à l'opération *Paperclip*¹ et mirent la main sur l'inventeur viennois, Herbert Wagner, qui avait conçu les missiles air-surface Hs-293 qui pesaient 550 kg, dont une ogive de 295 kg². Les soviétiques, eux, grâce aux ingénieurs allemands qui avaient travaillé sur le V2, mirent au point le R-11, le 16 septembre 1955, premier missile balistique lancé depuis un sous-marin³. En 1947, Ruelle partit, aussi, de modèles allemands V1 et V2 pour développer ses missiles et de l'engin allemand Schmetterling pour lequel la fonderie engagea deux ingénieurs allemands qui en redessinèrent de mémoire les plans en 1958⁴.

Tableau n°55. Armement anti-aérien et anti-sous-marin des navires⁵

Type de navire	Nom du navire	Taille – Déplacement	Armement
Porte-avions	<i>Dixmude</i>	150 m – 8200 tW	12*20 CA, 43*40 CA
Porte-avions	<i>Arromanches</i>	221 m – 14 000 tW	43*40 CA
Porte-avions	<i>Clemenceau</i>	263 m – 22 000 tW	8*100 CA
Porte-avions	<i>PA 58</i>	260 m – 35 000 tW	16*100 CA, 2*Masurca
Porte-hélicoptères	<i>Jeanne-d'Arc</i>	182 m – 10 000 tW	4*100 CA, 4*MM 38
Croiseur antiaérien	<i>Colbert</i>	180 m – 8500 tW	16*127 CA, 20*57 CA
Escorteur côtier US	<i>Sabre</i>	53 m – 325 tW	1*40 CA, 5*20 CA, 24 grd
Escorteur	<i>Le Normand</i>	100 m – 1250 tW	6*57 CA, 12*T550, 1 LR ASM
Escorteur	<i>Surcouf</i>	128 m – 2750 tW	6*127 CA, 6*57 CA, 12*T550
Escorteur	<i>La Galissonnière</i>	132 m – 2750 tW	2*100 CA, 1*Malafon, 6*T550, 1*H
Escorteur	<i>Suffren</i>	158 m – 5100 tW	2*100, 1*Masurca, 1*Malafon, 2*CLT

Tout cet armement n'aurait pu fonctionner sans la mise au point des éléments de détections, au premier plan, le radar, devenu extrêmement performant dans les années 1950, avec le filtrage Doppler et le balayage électronique⁶. Son principe était fondé sur la détection

¹ Alexandre S. Duplaix, Peter Huchthausen, *op. cit.*, p47.

² *Id.*, p41.

³ *Id.*, p44.

⁴ André Nogues, *op. cit.*, p245.

⁵ Francis Dousset, *op. cit.*, p361-362.

⁶ Arnaud Boutroux, « La Marine 4.0 : une révolution industrielle », *Revue Défense Nationale*, 2019/1 (N° 816), p91.

électromagnétique par impulsions et par échos. Un émetteur engendre à intervalles réguliers des signaux très brefs, constitués chacun d'un train d'ondes électromagnétiques. L'antenne concentre l'émission dans une direction de l'espace. Lorsque l'impulsion électromagnétique rencontre un obstacle, celui-ci la réfléchit vers l'antenne. Les signaux reçus sont traités et amplifiés par un récepteur qui mesure le temps écoulé entre l'émission et la réception et en déduit la distance. C'est ainsi que fonctionnaient les radars de veille et les appareils de conduite de tir d'artillerie. L'amélioration qui rendit le plus de service aux missiles était celle des radars de poursuite. Ces derniers, plus complexes, comprenaient un émetteur qui générait des ondes électromagnétiques à haute fréquence, une antenne pour l'émission et la réception, associée à un « duplexeur » chargé de l'aiguillage électronique, assurant alternativement la liaison de l'émetteur vers l'antenne et de l'antenne vers le récepteur et, surtout, un récepteur pour détecter et amplifier les signaux captés et pour les « traiter » afin d'en extraire les signaux « utiles », échos des signaux émis. S'ajoutaient à cela, des dispositifs d'écartométrie et des asservissements pour orienter l'antenne sur une cible déterminée et en assurer la poursuite¹. Les semi-conducteurs et tubes à ondes progressives étaient primordiaux pour amplifier les signaux. Par la suite, on vit apparaître les radars dits « à compression d'impulsion », dont le premier en France fut expérimenté à Brétigny, en 1962, par Thomson-Houston. Ce radar, moins sensible au brouillage adverse, obtenait des échos sur la lune, à 400 000 km, avec une puissance de quelques kW. Il fut, donc, de plus en plus introduit comme radar de surface².

Tableau n°56. Bandes de fréquences des radars dans les années 1950³

Bandes de fréquences	Utilisation
Bande X autour de 10 000 mégahertz (3 cm)	Radars de navigation, de poursuite et d'aéronef
Bande C autour de 5 000 Mhz (5 cm)	Radars de veille combinés
Bande S autour de 3 000 Mhz (10 cm)	Radars de veille air et surface
Bande L autour de 1 000 Mhz (30 cm)	Radars de veille aérienne
Bande : autour de 100 Mhz (3 m)	Radars de veille surface et air à grande portée (radars métriques)

¹ Vice-amiral Roger Vercken, « Le radar et son évolution depuis 1945 », *Cols bleus*. N°1778 du 19 novembre 1983, p5-6.

² *Id.*, p10.

³ *Id.*, p6.

b. Le développement des moyens de la guerre anti-sous-marine

La guerre anti-sous-marine devint, aussi, un des éléments les plus importants de la stratégie navale et l'évolution de l'armement y fut assez radicale au point que l'amiral Nomy, chef d'état-major général, affirma : « nous venons d'avoir connaissance d'une véritable révolution dans la lutte anti-sous-marine »¹. La guerre maritime du Pacifique tendait à faire du porte-avions la pièce maîtresse des batailles aéronavales. Son rôle, selon la définition que lui donna l'amiral Lemonnier lors du Conseil supérieur de la Marine du 22 novembre 1955, devait porter davantage sur la défense contre les forces aériennes ennemies que dans un rôle ASM². Or, il fut également utile pour cette dernière tâche.

Dès juillet 1945, les officiers et les ingénieurs de la Marine commencèrent à comparer les technologies disponibles qui permettraient de s'en doter au plus vite. D'abord, ils envisagèrent de reprendre la construction du *Joffre*, qui se trouvait encore à Saint-Nazaire, en porte-avions type amélioré. La découverte à l'endroit, même, de son appareil moteur et d'une salle des tracés utilisables pouvait laisser quelques espoirs. Cependant, l'état des équipements restants après les passages répétés des bombardiers alliés rendait la faisabilité bien douteuse. L'état qu'en fit le capitaine de corvette Schlumberger était des plus pessimistes. Le moteur a été exposé aux pluies et plusieurs éléments avaient été détruits, dont deux des turbines qui étaient irrécupérables. Ses appareils auxiliaires ont été retrouvés incendiés et seules ses chaudières étaient restées intactes à Indret, faisant que les 3/4 de son équipement ont été perdus. En revanche, les composants du cuirassé *Clemenceau*, aussi à Indret, étaient dans un état bien meilleur, notamment son appareil moteur et toute sa mécanique auxiliaire³.

Finalement, ces deux options ne furent pas reprises et le capitaine de corvette Schlumberger, en collaboration avec les jeunes ingénieurs en chef du génie maritime M. Bureau du Colombier et M. Cisserot, du Service technique central des constructions navales, débutèrent des études pour trouver une solution à la construction d'un porte-avions. Leurs solutions, au choix, étaient de construire un porte-avions, soit basé sur une coque d'un bâtiment de commerce, pour 2,2 milliards de Fr, le projet *PA 25 E*, soit bâti avec une coque purement

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 9 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de l'avant-projet d'escorteur type *Killer*.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Avis du conseil supérieur de la Marine du 22 novembre 1955.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note d'information du 31 juillet 1945 de l'inspecteur général des forces maritimes, le capitaine de corvette Schlumberger, sur la construction des portes avions de combat.

militaire, le *PA 25 A 2*, qui devait coûter 5,4 milliards de Fr¹ ; ou encore de transformer le *Commandant-Teste* ou le *Jean-Bart*, en porte-avions pour 750 millions ou 5 milliards de Fr². L'ingénieur général du génie maritime Kahn, devenu directeur central des constructions et armes navales, y alla aussi de ses études chiffrées et de ses propositions pour obtenir un porte-avions³. Tout ceci, ne satisfaisant ni les amiraux ni le ministre, fut rejeté. On lui préféra, donc, les prêts des porte-avions des alliés, gardant l'option du porte-avions neuf de type paquebot, de 24 000 t, qui donna, plus tard, le nouveau *Clemenceau*.

La Marine française disposa, alors, dans les années 1940 et 1950 de quatre porte-aéronefs. Ceux prêtés par le Royaume-Uni étaient le porte-avions d'escorte *Dixmude* (ex-*Biter*) et le porte-avions léger *Arromanches* (ex-*Colossus*) qui fut définitivement acheté. La Marine américaine, quant à elle, prêta les porte-avions légers *La Fayette* (ex-*Langley*) et *Bois-Belleau* (ex-*Belleau Wood*). Les questions technologiques ne recommencèrent, donc, que lorsque ces navires, ayant bien servi en Indochine et dans les opérations de Suez, il fallut que la Marine produise ses propres porte-avions. Il s'agissait, alors, des deux *sisterships*, *Clemenceau* et *Foch*, entrés en service en 1961 et 1963⁴. Le *Clemenceau* vit son appareil propulsif faire l'objet d'un marché, le 21 mai 1955⁵. Les porte-avions avaient tendance à grandir, mais vu les prix que cela aurait engendrés, le Parlement modéra les envies des ingénieurs. Ces derniers, avec les officiers de Marine, envisagèrent que le *PA 58* ne devrait plus déplacer seulement 22 000 t, mais 35 000 t pour avoir la capacité de porter des avions bimoteurs pour des frappes stratégiques. Suivant le prix estimé à 85 milliards de Fr, le projet fut abandonné, début 1959, au profit du programme d'armement nucléaire et du *PA 59* qui était identique au *Clemenceau*⁶.

Les porte-avions n'étaient, cependant, pas les seuls navires chargés de la guerre anti-sous-marine. Les officiers de Marine, vers 1946-1947, voulurent justement transformer le torpilleur en navire de la lutte anti-sous-marine. Le torpilleur *T 47* devait donc, déplacer 2501 tW, filer 32 nœuds et avoir un diamètre de giration de 20 nœuds à 700 m ; en plus de posséder

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note d'information du capitaine de corvette Schlumberger à propos de la construction de porte-avions.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note d'information du capitaine de corvette Schlumberger sur la transformation de bâtiments existants, en porte-avions.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note secrète du 2 octobre 1945 de l'ingénieur général du génie maritime Kahn, directeur central des constructions et armes navales, pour le ministre de la Marine, à propos de l'achèvement du *Jean-Bart*. Séance du 21 septembre 1945 du Conseil supérieur de la Marine.

16 documents relatifs au dossier de l'achèvement du *Jean-Bart* qui ont été envoyés dans l'administration entre le 25 juillet et le 2 octobre 1945.

⁴ Capitaine de vaisseau Bied-Charreton, *op. cit.*, p5.

⁵ Collection des marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale, *op. cit.*

⁶ *Bulletin d'études de la Marine*. N°46. *L'aéronautique navale, les ailes de la mer*. Octobre 2009, p45.

deux plateformes quadruples lance-torpilles de 550 mm, quatre mortiers lance-grenades, un approvisionnement total de 56 grenades genre Mark VII, pesant 185 kg, et des appareils de détection radar et asdics¹. Ses équipements ont été augmentés par la volonté de l'état-major général de la Marine, avec des grenades Mark lourdes de 253 kg. Pour la détection, les officiers voulaient un radar A/CAR pour chaque affût de 57, un radar SM/VC pour la direction de lancement des torpilles et, également, un asdic de veille et un asdic d'attaque². Les avisos de 1^{ère} classe avaient aussi des moyens de lutte anti-sous-marins, en plus de l'artillerie CA, comme *La Moqueuse* avec une pièce de 40 mm CA, six pièces de 20 mm CA, deux grenadeurs et quatre mortiers³.

Mais assez vite, prenant exemple sur les Anglo-Saxons, la Marine se mit à développer des escorteurs ASM spéciaux, dits type « *Killer* ». Sa conception stratégique et technique n'a pas été chose aisée. Il a fallu trois ans de discussion, de décembre 1952 à novembre 1955, pour se mettre d'accord parmi les amiraux et permettre d'inscrire un tel navire dans la tranche 1956. Le 11 décembre 1952 et le 31 janvier 1953, l'état-major général de la Marine a posé le principe d'un escorteur conçu pour la lutte anti-sous-marine, dérivé des *E 52* mais avec une vitesse augmentée à 30-32 nd, un déplacement de 1600 à 1800 t et un mortier ASM quadruple avec 60 charges⁴. En 1953, l'état-major général demanda au Service Technique des Constructions et Armes Navales d'étudier deux escorteurs, l'un était l'*Érasm II* de 2100 t, d'un type entièrement nouveau et l'autre était un dérivé du *T 53*, présenté sous deux versions, *T 56 A* et *T 56 B*⁵. A l'état-major, les idées se précisèrent, en février 1954, en lui donnant des caractéristiques avec un tonnage avoisinant les 2000 t et une vitesse permettant d'escorter le *Clemenceau*. Comme le Parlement et le secrétaire d'État de la Marine donnèrent la priorité aux avisos-escorteurs

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note [très secret] du 26 septembre 1946 du contre-amiral Deramond, sous-chef d'état-major général de la Marine pour l'ingénieur général du génie maritime, chef du STCAN, à propos de l'avant-projet du torpilleur *T 47*.

Note secrète du 11 octobre 1946 de l'ingénieur général du génie maritime Paoli, chef du service technique des constructions et armes navales, pour l'état-major général (1^{er} bureau-Constructions neuves) à propos de l'avant-projet de torpilleurs.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note secrète du 18 novembre 1946 du contre-amiral Deramond, sous-chef d'état-major général de la Marine pour l'ingénieur général du génie maritime, chef du STCAN, à propos de l'avant-projet du *T 47*.

³ « L'avisos de 1^{ère} classe *La Moqueuse* », Cols bleus, N°1200, 9 octobre 1971, p7.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 7. [Secret – Confidentiel] Notice sommaire sur l'escorteur ASM rapide, ou bâtiments d'escorte ASM de porte-avions. 20 octobre 1955.

⁵ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Avis du conseil supérieur de la Marine du 22 novembre 1955. Avis du conseil supérieur de la Marine sur l'avant-projet d'escorteur type « *Killer* ».

d'Union française, les études au Service Technique des Constructions et Armes Navales furent retardées d'un an¹.

Le nouveau programme ne fut donc précisé, par l'état-major général, que le 8 février 1955. L'escorteur qui était destiné à la lutte anti-sous-marine devait pouvoir collaborer avec les porte-avions de la flotte, c'est-à-dire qu'il devait avoir la capacité de se défendre contre les attaques aériennes, avoir une vitesse de 34 nd pour escorter un corps de bataille et son rayon d'action devait être conforme aux normes OTAN, de 15 nd sur 4500 m. Il devait aussi porter deux radars, des armes ASM comme un mortier quadruple et une DCA comprenant trois ou quatre ACAS de 100 et un ou deux CAD de 30. Il devait aussi avoir une très grande facilité d'évolution. Cependant, les premières études ont obligé l'état-major général et le Service technique des constructions et armes navales à opérer des modifications, décidées en juillet-août 1955. On abaissa donc la vitesse et on réduisit tous les armements, et surtout, on supprima la capacité de porter un hélicoptère ASM². Deux notices et un rapport secrets de l'amiral Nomy avaient été préparés par l'état-major général, en octobre et novembre 1955, pour permettre au Conseil supérieur de la Marine de pouvoir faire un choix entre les deux modèles proposés³ car, justement, ce dernier était encore indécis.

L'opinion des amiraux qui le composaient était assez divisée. Lors de la séance du Conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955, aucun n'était d'accord, mais les points sur lesquels il y avait un consensus étaient de mettre en chantier des navires au caractère ASM très marqué, un porte-hélicoptères et un *killer*. Seuls les avisos-escorteurs type Union Française étaient plus portés sur le combat naval et la DCA⁴. Dans l'affaire de l'escorteur, parmi les présents, seul l'ingénieur Morel était partisan de l'*Érasm II* de 2100 t. Il le pensait plus moderne et plus proche du « *killer* définitif ». Face à lui, tous les autres, l'amiral d'escadre Auboyneau et les vice-amiraux Jourdain, Mariani, Ortoli, Barjot et Nomy préférèrent, ouvertement, la solution technologique la moins radicale, avec un escorteur dérivé de solutions déjà éprouvées. Ils optèrent pour le *T 56 A*, avec quelques modifications comme

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 9 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de l'avant-projet d'escorteur type Killer.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. [Secret – Confidentiel] Notice sommaire sur l'escorteur ASM rapide, ou bâtiments d'escorte ASM de porte-avions. 20 octobre 1955.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. [Secret – Confidentiel] Notice sommaire sur l'escorteur ASM rapide, ou bâtiments d'escorte ASM de porte-avions. 20 octobre 1955.

Notice sommaire [secret/confidentiel] de l'escorteur rapide ASM *Érasm II*.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Procès-verbal très secret du 20 janvier 1956 établi par le secrétaire du conseil supérieur de la Marine, le capitaine de vaisseau Beret (secrétariat permanent du conseil supérieur de la Marine), sur la séance du conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955.

l'accroissement de la protection atomique, une amélioration de l'habitabilité, la mise en place d'une plate-forme porte-hélicoptères au détriment de l'artillerie. Le Conseil supérieur considèrait que ce bâtiment « sera un bâtiment de transition », c'est-à-dire que ses caractéristiques devraient être reconsidérées pour les prochains bâtiments du même type. L'aréopage maritime décida donc de rejeter le type *Érasm II* et le ministre choisit, « en principe de démarrer le *killer 56* en 1956 »¹, qui fut nommé *La Galissonnière*.

Le remplacement du croiseur-école *Jeanne-d'Arc* était la preuve la plus totale de la prise d'importance de la lutte anti-sous-marine. En 1955, l'amiral Lemonnier voulait juste un navire anti-aérien amélioré, comme l'était le croiseur-école qui le précédait et qui portait le même nom, avec une DCA du dernier modèle ainsi que des engins pour des opérations amphibies². Les autres amiraux avaient tous apporté leurs remarques et, finalement, le Conseil décida de rester sur une version équilibrée entre la mission CA et ASM, avec l'installation d'un sonar, quitte à faire passer le déplacement du bateau de 8000 à 10 000 t³. Cependant, après 1956, ce fut, très largement, la version ASM qui l'emporta puisque le « porte-hélicoptères » *Jeanne-d'Arc* porta 8 hélicoptères de combat, était surchargé d'électronique de détection sous-marine et n'avait en revanche qu'une DCA réduite à 4 tourelles de 100 mm Mle 1953 qui côtoyaient 6 missiles Exocet MM 38, exclusivement, pour l'ennemi flottant.

Le sous-marin devint, lui aussi, une des principales embarcations ASM. Ne pouvant disposer d'un grand nombre, en 1951-1952, le gouvernement français demanda et obtint du gouvernement britannique le prêt de quatre sous-marins type S. En juillet 1952, le Conseil Supérieur de la Marine modifia le statut de la flotte pour le mettre en accord avec la politique de l'OTAN et fixa la flotte de sous-marins à 18 000 t, soit entre 16 et 20 unités. Durant cette séance, le Conseil Supérieur approuva la tranche 1953 qui comportait des sous-marins de chasse. En fin d'année, un rapport de la Commission d'enquête sur la perte de la *Sibylle* conclut que le nombre des sous-marins était très faible par rapport aux missions, ce qui créait une surcharge. Le 5 mars 1953, la Marine française demanda à la marine américaine de lui prêter deux sous-marins. Après une année de négociations marquées, le 4 mai 1954, le chef d'état-major de la marine américaine opposa « une fin de non-recevoir définitive » à cette demande.

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Avis du conseil supérieur de la Marine du 22 novembre 1955. Avis du conseil supérieur de la Marine sur l'avant-projet d'escorteur type « Killer ».

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note du 9 juin 1945 de l'état-major général à propos du projet d'ordonnance à soumettre à l'examen du conseil supérieur, relatif au plan d'armement. Avis du conseil supérieur de la Marine du 22 novembre 1955. Avis secret de l'amiral Lemonnier sur le remplacement de la *Jeanne-d'Arc*.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Procès-verbal très secret du 20 janvier 1956 établi par le secrétaire du conseil supérieur de la Marine, le capitaine de vaisseau Beret (secrétariat permanent du conseil supérieur de la Marine), sur la séance du conseil supérieur de la Marine du mardi 22 novembre 1955.

En mars 1954, une Commission, réunissant des officiers généraux et supérieurs spécialistes, étudia les caractéristiques des sous-marins à construire. Ils conclurent qu'il fallait arrêter la construction sur le type de 400 t et construire un grand nombre de sous-marins de 750 t, à partir de la tranche 1955. L'état-major général de la Marine se rangea à cet avis¹. Le problème traina en longueur puisque, fin 1955, le commandant de l'escadre le vice-amiral Barjot dressa un état des lieux assez catastrophiste, démontrant l'insuffisance de la flotte de sous-marins. Selon lui, il faudrait disposer de 40 unités pour 1965². Ainsi, on développa le sous-marin chasseur de sous-marins.

Pour soutenir ces sous-marins en mission ASM très loin de leurs bases, on développa les bâtiments de soutien logistique pour les ravitailler sur la tranche navale 1960³. La décision de construire ce bâtiment spécifiquement destiné à épauler les sous-marins fut prise, le 26 janvier 1960, par le ministre des armées car l'état-major voulait assurer le soutien des deux escadrilles de sous-marins qui, « au début d'une guerre généralisée » devraient opérer en Atlantique Nord et en Méditerranée, « tous deux en mission A.S.M »⁴. Malgré quelques légères divergences de détails⁵, lors de la réunion du Conseil Supérieur de la Marine du 28 avril 1960, les membres, à l'unanimité, ont accepté l'adoption d'un tel bâtiment⁶.

En plus des moyens de lutte ASM par grand large, la Marine développa des navires de combats exclusivement destinés à chasser et couler les sous-marins ennemis, non loin des côtes françaises : le chasseur de sous-marin et les vedettes. Ils étaient aussi intéressants financièrement car les colonies nouvellement indépendantes, notamment, en Afrique

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note secret confidentiel, du 21 octobre 1955, de l'état-major général de la Marine pour le conseil supérieur de la Marine. Reconstitution de la flotte sous-marine française.

² SHD MV 3BB 8 CSM 7. Aide-mémoire secret du 5 novembre 1955, du commandant de l'escadre, le vice-amiral Barjot pour la réunion du conseil supérieur de la Marine du 25 novembre 1955, à propos du Programme naval de sous-marins.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Secret. Décision du 30 mars 1960 du ministre signé par le chef du cabinet militaire le colonel Cazalles. Le conseil supérieur de la Marine fut convoqué, le jeudi 28 avril à 9h30.

Note secret-confidentiel du 24 mars 1960 du capitaine de vaisseau Cagne, Secrétaire du conseil supérieur de la Marine, pour les membres du conseil supérieur de la Marine (Les amiraux Auboyneau et Ortoli ; les vice-amiraux d'escadre Cabanier et Cuverville ; et le vice-amiral Sap).

Note secrète de mars 1960 du chef d'état-major général de la Marine, l'amiral Nomy, au ministre des armées.

Lettre secrète du 18 mars 1960 du vice-amiral d'escadre Cabanier, commandant l'escadre, depuis le Colbert à Abidjan pour le ministre des armées. Annexe-fiche n°2.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Rapport secret du 8 avril 1960 de l'état-major général de la Marine pour le conseil supérieur de la Marine à propos du projet de bâtiment de soutien logistique, version sous-marins.

⁵ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Procès-verbal secret. Réunion du conseil supérieur de la Marine du 28 avril 1960.

Note secrète du 10 juin 1960 depuis Alger, du commandant en chef des forces maritimes françaises en Méditerranée, l'amiral Auboyneau pour le ministre des armées.

Avis secret sur le projet d'un bâtiment logistique destiné au soutien des sous-marins. Le conseil supérieur est favorable au projet qu'il décida de réaliser dans la tranche 1960.

⁶ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 13 mai 1960 depuis Alger, du commandant en chef des forces maritimes françaises en Méditerranée, l'amiral Auboyneau.

équatorienne étaient désireuses de s'en procurer un certain nombre. Le Conseil Supérieur de la Marine a décidé, lors de sa séance du 23 novembre 1959, que le chasseur de sous-marins devait posséder des grenades et une autre arme ASM et un sonar. Très rustique, il devait avoir une coque en bois et en métal léger, pour un déplacement de 180 t¹. Les études continuaient au sein du Service technique et au Bassin d'essai des Carènes, en 1960. Une arme anti-sous-marine était également en étude à la même époque, avec une roquette de 56 kg et d'une portée de 300 à 600 m². La version la plus anti-sous-marine s'imposa car le Conseil Supérieur considérait que pour les simples patrouilles, les navires déjà existants étaient suffisants³.

La petite lutte contre les sous-marins, c'est à dire dans les divers enfoncements de la côte, était assurée par des vedettes de toutes sortes, dont des vedettes-torpilleurs. Dans sa réunion du 23 novembre 1959, le Conseil Supérieur de la Marine demanda que ces vedettes fussent armées et équipées de façon à pouvoir mener la lutte contre les sous-marins de petits fonds, donc, avec un sonar de coque et un sonar de détection de sous-marins posés sur le fond, un grenadeur de sillage et une arme de jet ASM « si possible valable contre la terre »⁴. Le Conseil Supérieur de la Marine en fit un navire principalement ASM⁵. Les nouveaux dragueurs de mines qui devaient, eux, lutter contre les mines sous-marines ne pouvaient plus être de simples chalutiers transformés. Les nouvelles mines développées, durant la guerre, à influences magnétique, acoustique, à dépression ou combinées nécessitaient de nouveaux dragueurs, ayant chacun un puissant groupe électrogène⁶.

Les tranches prévues par le Conseil Supérieur entre 1954 et 1956 étaient à majorité composées de navires ASM avec 1 porte-avions de 22 000 t, 1 escorteur UF 1750 t, 3 escorteurs de 3750 t, 3 sous-marins de deuxième classe de 2250 t, 1 escorteur type *killer* de

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Rapport secret du 9 avril 1960 de l'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la question des chasseurs de sous-marins.

² SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 19 avril 1960 de l'ingénieur du génie maritime Amiot, chef du service technique de la direction centrale des constructions et armes navales. Il répond au chef d'état-major général de la Marine et à sa note du 30 mars 1960.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Annexe II secret. Avis du conseil supérieur de la Marine sur le chasseur de sous-marins. Bordereau secret transmis le 31 mai 1960 par le capitaine de vaisseau Cagne, secrétaire du conseil supérieur de la Marine pour le vice-amiral d'escadre Monaque, major général de la Marine, qui contient les avis du conseil supérieur de la Marine émis lors de la réunion du 28 avril 1960.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Secret. Décision du 30 mars 1960 du ministre signé par le chef du cabinet militaire le colonel Cazalles. Réunion du Conseil supérieur de la Marine du 28 avril à 9h30. Question N°4 : programme proposé par le chef d'état-major général pour la vedette-patrouilleur prototype. Note du 30 mars 1960 contre-amiral Bailleux pour l'ingénieur du génie maritime, chef du service technique des constructions et armes navales.

⁵ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Avis secret sur le programme proposé par le chef d'état-major général pour la vedette-patrouilleur prototype.

⁶ J.O.R.F/Débats du 19 mai 1951. Séance du 18 mai 1951 de l'Assemblée nationale. Dépenses militaires de fonctionnement et d'équipement pour l'exercice 1951. Défense nationale. Suite de la discussion d'un projet de loi. Intervention du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), André Monteil.

2000 t, 6 escorteurs UF de 10 500 t, 6 patrouilleurs de 1950 t, 1 sous-marin de poche de 25 t, 3 sous-marins de deuxième classe de 2250 t, 1 LST de 1800 t, 3 pétroliers caboteurs de 3000 t et 1 ravitailleur d'escadre de 8000 t¹. Pour permettre à ces navires de remplir leurs missions, encore fallait-il développer des armes offensives et défensives pour les en équiper. Dès juillet 1939, la *Royal Navy* commanda des escorteurs équipés d'un sonar (ou asdic)². Le sonar, tel le radar, permettait d'émettre des vibrations, de recevoir leur écho réfléchi par un objet et de traiter ce signal. Lui, utilisait les ondes sonores ou acoustiques³. La Marine française, elle, ne commença pareilles installations que tardivement, encore du fait du dérangement des recherches pendant l'Occupation. Avec l'aide de ses fournisseurs, principalement, elle effectua dans ce domaine aussi une grande remontée. Thomson-Houston joua un rôle important dans les livraisons de matériel⁴, mais ce fut surtout la CSF qui, avec le centre de Cagnes-sur-Mer, se spécialisa dans les sonars. Le fait que la marine ait pu disposer de matériel de détection comme des sondeurs US 425⁵ a permis de produire les ravitailleurs de munitions⁶.

Pour atteindre les cibles sous-marines, les bateaux ASM pouvaient utiliser toutes sortes de torpilles qui, au départ, servaient surtout à couler les bâtiments de surface. Les torpilles lancées par des planeurs devinrent nécessaires, une fois que les sonars avaient fait assez de progrès pour détecter des sous-marins à plusieurs kilomètres⁷. La première de ces torpilles, le Malaface, était un planeur téléguidé qui portait une bombe qu'il devait larguer sur un bâtiment ennemi et qui fut abandonné en 1958. À côté de ce programme, il y en avait un autre techniquement très voisin, le Malafon, conçu conjointement par l'Etablissement de Construction des Armes Navales de Saint-Tropez et de la société d'aéronautique Latécoère depuis de 1956. Il s'agissait d'un planeur volant à 200 m d'altitude, portant une torpille classique type L4 de 533 mm et de 540 kg, équipée d'un autoguidage acoustique pour une portée maximale de 13 000 m et une capacité de plonger à 300 m. Le tout, guidé par radio, pesait 1,3 t et atteignait la vitesse de 828 km/h. Ce missile était conçu pour être installé sur

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 12 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la composition des prochaines tranches navales (en particulier en sous-marins).

² Francis Dousset, *op. cit.*, p175.

³ « La détection sous-marine », *Cols bleus*, N°1508, 18 février 1978, p5.

⁴ SHD 2DD1 1054. République française-Ministère des armées-Marine-Direction centrale des constructions et armes navales-Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché du 21 août 1959.

⁵ SHD 2DD1 1027. Marché du 10 juillet 1957 par la Compagnie de construction de matériel Electro-mécanique.

⁶ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Avis du conseil supérieur de la Marine donnée lors de sa réunion du 14 septembre 1960.

SHD MV 3BB 8 CSM 7. Note schématique concernant les porte-avions par le capitaine de corvette Guérin.

Compte rendu de la réunion du conseil supérieur de la Marine du 14 septembre 1960.

⁷ « La détection sous-marine », *Cols bleus*, N°1508, 18 février 1978, p9.

l'escorteur d'escadre *La Galissonnière* et les cinq escorteurs de la refonte ASM de 1964¹. Il n'entra en service réellement qu'en 1966, mais avant cela, il fut testé longuement au Centre d'essais de la Méditerranée (Ile du Levant) et à bord de l'Ile d'Oléron.

Des armes purement ASM furent développées. L'utilisation des Hedgehog était généralisée pour permettre d'encercler le sous-marin grâce à ce mortier multiple. En plus de l'inévitable amélioration des grenades ASM, la principale arme, purement, confectionnée pour couler les sous-marins était la roquette anti-sous-marin. Les fournisseurs historiques de la Marine se mirent aussi à en construire des éléments, tels les CA de Saint-Nazaire et la fonderie de Ruelle². Souriau et Cie fabriqua, elle, 1400 prises lance-roquettes³. Dans cette période d'effervescence créative, l'amiral Nomy, chef d'état-major général de la Marine pensait que la nouvelle arme ASM serait « la grenade atomique », larguée par hélicoptère⁴.

2. L'introduction massive de l'électronique et l'évolution des matériaux et de la propulsion

a. La révolution électronique

Contrairement à l'entre-deux guerre où la marine ne connut pas d'innovation radicale, les années 1940 et 1950 furent, on ne peut plus, riches de ce point de vue. Le développement des matériels électronique, électrique, magnétique et optique devint indispensable. En 1951, le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), André Monteil, le fit remarquer en énumérant simplement des rapports numériques,

« Si, en 1938, sur un escorteur de 1^{ère} classe, les équipements et les armes représentaient 25 % du poids total, en 1951, ils représentent 35 % du poids total. Le matériel électronique comporte aujourd'hui 25 émetteurs, pour 4 en 1938 ; 43 récepteurs, au lieu de 0 en 1938 ; 9 radars, au lieu de zéro en 1938. Au total pour un escorteur de 1^{ère} classe, 4350 lampes de T. S. F. sont nécessaires aujourd'hui, contre 65 en 1938 »⁵.

¹ Maurice Brunet, *op. cit.*, p236.

² SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Acte additionnel d'août 1959.

³ SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Achat sur factures d'un million. La marine comptait en expédier 900 à la DCAN d'Algérie, et 500 à la DCAN de Casablanca.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 9 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de l'avant-projet d'escorteur type Killer.

⁵ J.O.R.F/Débats du 19 mai 1951. Séance du 18 mai 1951 de l'Assemblée nationale. Intervention du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), André Monteil.

Ce fut, à ce point, vrai que les commandes de la marine explosèrent dans ce domaine et provoquèrent une révolution technologique. Comme l'explique fort bien le vice-amiral Roger Vercken, l'électronique englobe toute l'activité concernant la création, la modulation, la manipulation de flux d'électrons, constituants fondamentaux de l'atome, à charge négative. Le tout, dans les applications électroniques, était d'utiliser les corps chimiques — simples ou composés — qui se divisaient en trois catégories, pour manipuler les électrons et leurs effets, qui consistaient en un traitement d'informations. Ces matériaux étaient des conducteurs (principalement les métaux), les isolants (verre, céramique, plastiques) et les semi-conducteurs (germanium et silicium). Constitués par ces différents matériaux, les composants électroniques sont répartis en deux familles : les composants « actifs » et les composants « passifs ». Les actifs sont les tubes à vide, à base de « semi-conducteurs » et les passifs englobent les autres : résistances, condensateurs, inductances, connecteurs. Les tubes électroniques constituent le groupe de composants actifs le plus ancien, datant du début du XX^e siècle¹. C'est, donc, sur ces types d'éléments que se portaient les commandes de la Marine.

Les principales missions dévolues aux équipements électroniques relevaient de la détection, de la transmission et du guidage. Les moyens rudimentaires comme les jumelles² étaient encore utilisés, mais leur masse devint infinitésimale face aux commandes de composants électroniques. On y trouvait des matériaux comme le quartz³, les cristaux semi-conducteurs, au silicium⁴ ou les cristaux hyperfréquences⁵ de Thomson-Houston, de Westinghouse et de quelques autres⁶. Dans la deuxième moitié des années 1950, les tubes électroniques s'achetaient par des commandes de plusieurs millions de francs à des sociétés, dont certaines étaient nouvelles comme Thomson-Houston⁷, Philips⁸, Néotron¹, la Compagnie

¹ Vice-amiral Roger Vercken, « La saga des composants électroniques », *Cols Bleus* n°1837 du 16 février 1985, p4-5.

² SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché de 1959, avec la Société Générale d'Optique.

³ *Ibid.*, Marché d'octobre 1959 avec la CSF, pour la fourniture de quartz pour émetteur TRT.

⁴ SHD 2DD1 1027. Deux marchés des 17 mars et 16 avril 1958 avec la Cie Française Thomson-Houston.

⁵ SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché de juillet 1959, avec la Cie Française Thomson-Houston.

⁶ *Ibid.*, Plusieurs marchés signés en juin et juillet 1959 avec La Radiotechnique, la Cie française Thomson-Houston, la Compagnie des Freins et Signaux Westinghouse pour la fourniture de cristaux.

⁷ *Ibid.*, Marché du 17 juillet 1959 avec la Cie Française Thomson-Houston.

SHD 2DD1 1027. Deux marchés des 4 février et 20 mai 1958 avec la Cie Française Thomson-Houston.

⁸ SHD 2DD1 1027. Deux marchés des 25 février et 17 mai 1958 avec la SA Philips.

SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché avec la SA Philips.

industrielle française des tubes électroniques², La Radiotechnique³, la Société Alsacienne de Construction mécanique⁴, la Compagnie industrielle française des Tubes électroniques⁵, la CSF⁶, le Laboratoire central de télécommunication⁷, la Compagnie des lampes⁸ et la Société française radioélectrique⁹. On en arriva à ce que la CSF, au 14 janvier 1958, ait 13 marchés souscrits avec la Marine et plusieurs actes additionnels¹⁰. La CSF équipait largement l'électronique des frégates lance-engins *Suffren* et *Duquesne*¹¹.

Cependant, les commandes portaient aussi sur des éléments électroniques bien plus complexes. Hormis les tachymètres¹², projecteurs¹³ et autres compas gyroscopiques¹⁴ qui étaient traditionnels, plusieurs contrats ont été passés pour des systèmes ou objets électroniques complexes, tels des tables traçantes optiques de par la Société d'Optique et de Mécanique de Précision¹⁵, des boîtes de calcul¹⁶, des appareils de contrôle et des lampes de signalisation pour des postes de calcul¹⁷, des tubes compteurs¹⁸, des appareils détecteurs de zéro pour asservissement des postes à calcul¹⁹, un pilote automatique de tenue de plongée pour sous-marins²⁰, des générateurs²¹, des transformateurs d'images²², des intercepteurs²³, des

¹ *Ibid.*, Marché du 17 juillet 1959 avec la SA des lampes Néotron.

² *Ibid.*, Marché du 17 juillet 1959, avec la Cie industrielle française des tubes électroniques (CIFTE).

³ SHD 2DD1 1027. 3^{ème} acte additionnel du 20 mai 1958 au marché du 29 février 1956, et marché du 9 avril 1958 avec la SA La Radiotechnique.

⁴ SHD 2DD1 1027. Marché du 20 mai 1958 avec la SACM.

⁵ *Ibid.*, Marchés des 24 avril et 5 mai 1958, avec la Compagnie industrielle française des Tubes électroniques.

⁶ SHD 2DD1 1027. Trois marchés des 10 février et 3 et 19 mars 1958 avec la CSF.

⁷ SHD 2DD1 1027. Marché du 12 février 1958 avec le Laboratoire central de télécommunication.

⁸ SHD 2DD1 1027. Acte additionnel du 13 février 1958 au marché du 9 avril 1956 avec la Cie des lampes.

⁹ SHD 2DD1 879. Marché du 2 décembre 1955 avec la Société française radioélectrique.

¹⁰ SHD 2DD1 1027.

¹¹ *Cols bleus : hebdomadaire de la Marine française*, Paris, 19 octobre 1968, p27.

¹² SHD 2DD1 879. Marché du 6 décembre 1955, avec les Constructions mécaniques J. Bertin.

¹³ SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché du 25 juin 1958 et actes additionnels en juillet 1959, avec la SA des ateliers Julien et Cie.

¹⁴ *Ibid.*, Marché du 2 mai 1959, avec la SA des ateliers Julien et Cie.

SHD 2DD1 879. Deux marchés des 3 juin et 4 juillet 1955 avec la Sagem.

¹⁵ SHD 2DD1 1027. Marché du 10 avril 1958, avec la Sté d'optique et de mécanique de précision pour fournir des tables traçantes optiques pour 12,4 millions de francs à la DCAN de Toulon.

¹⁶ SHD 2DD1 1054. République française-ministère des armées-marine-direction centrale des constructions et armée navale-service central des marchés : contrats et actes additionnels.

¹⁷ *Ibid.*, Marché du 13 mars 1956, avec la SA Contaves (Zurich).

¹⁸ *Ibid.*, Deux marchés des 15 avril et 22 octobre 1959, avec Le Centre d'études et de réalisations électroniques.

¹⁹ *Ibid.*, Marché du 22 mars 1956 et actes additionnels du 26 novembre 1957 et du 14 janvier 1958 avec la CSF.

²⁰ *Ibid.*, Marché du 16 février 1957 et deux actes additionnels du 10 avril 1958 et du 7 octobre 1959, avec la Société Sexta.

²¹ *Ibid.*, Marché de mai 1959, avec la SA des Constructions radioélectriques et électroniques du centre.

²² *Ibid.*, Marché du 12 mars 1957 et acte additionnel 2 juillet 1959 avec la CSF.

²³ SHD 2DD1 1125. Circulaire « secret/confidentiel » du 16 mars 1962 de la DCCAN.

convertisseurs¹, des relais électromécaniques², un important matériel photographique du porte-avions *Clemenceau*³ et des systèmes de transmission VHF⁴.

Outre ces commandes simples, ces grandes sociétés d'électronique qui avaient encore un certain monopole technologique sur leurs produits signaient avec la marine d'importants contrats pour l'installation, la réparation et l'entretien de leurs fournitures ou autres. Pour ces missions, on trouvait la Sagem⁵, la CSF⁶, la Compagnie pour la fabrication des compteurs et matériels d'usine à gaz⁷, Thomson-Houston⁸ et les Ateliers de montages électriques⁹. La Sagem construisait des équipements de compas gyroscopiques, des traceurs de route, et en a équipé tous les bâtiments de la Marine. Elle construisait aussi des télémètres de conduite de tir, des calculateurs de lancement de torpilles, des projecteurs, etc. Au début des années 1960, les porte-avions étaient équipés par Sagem, en systèmes optiques d'appontage. Elle fut chargée de l'étude d'un système de navigation par inertie pour sous-marins et de leur pilotage centralisé automatique et manuel¹⁰. La CSF montrait aussi sa supériorité technologique, en 1960, exportant vers la *Royal Navy* des tubes qu'aucun britannique ne savait produire¹¹.

L'électronique joua un rôle éminemment important dans le domaine des transmissions. Après la guerre, l'amiral Hennequin, puis le lieutenant-colonel Raffalli tentèrent chacun de concevoir de nouvelles machines ; leurs tentatives se soldèrent par un échec¹². On développa alors au milieu des années 1950 un autre système, étudié par la Marine et mis en œuvre par la

¹ SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Achat sur factures du 2 juillet 1959, aux Etablissements Electro-Pullman de convertisseurs type 1808, pour un total de 231 000 Fr.

² *Ibid.*, Marché du 24 octobre 1959, avec la SA d'Appareillage Electro-Mécanique.

³ *Ibid.*, Marché du 23 octobre 1959, avec M. Jean Arhuero.

Acte additionnel du 29 septembre 1959 au marché du 13 février 1959, avec les Etablissements Schrambach.

⁴ SHD 2DD1 1082. Note du 28 juillet 1960 de l'officier d'administration principal Jung, chef du secrétariat de la DCCAN pour le contre-amiral Commandant la marine à Lorient.

⁵ SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Marché du 24 juillet 1959 avec la Sagem, pour fournir des notices, calques toiles et tirages de plan, pour 36,9 millions de Fr.

⁶ *Ibid.*, Convention d'août 1959, signée avec la CSF.

⁷ *Ibid.*, Convention du 10 août 1957 et deux actes additionnels en août 1959.

SHD 2DD1 893. Convention du 26 juillet 1955.

⁸ SHD 2DD1 1027. Convention du 3 décembre 1957 avec la Cie Française Thomson-Houston.

⁹ SHD 2DD1 1054. République française – Ministère des armées – Marine – Direction centrale des constructions et armes navales – Service central des marchés : contrats et actes additionnels. Deux conventions d'août 1959 avec les Ateliers de montages électriques et la Société d'application industrielle radios électrique.

¹⁰ Société d'Applications Générales d'Electricité et de Mécanique, *op. cit.*, p44.

¹¹ SHD 2DD1 1082. Note restreinte du 30 juillet 1960 de l'ingénieur en chef de l'artillerie navale Buzin, pour le commissaire général chef de la section administrative au bureau des affaires économiques et des relations administratives avec l'étranger.

¹² Association des Réservistes du Chiffre et de la Sécurité des Informations, Xavier Ameil, Jean-Pierre Vasseur et Gilles Ruggiu, « Histoire de la machine Myosotis », *Actes du septième Colloque sur l'Histoire de l'Informatique et des Transmissions*, p 100-101.

Sagem : les TAREC¹. C'est après l'opération de Suez en 1956 qui révéla des insuffisances dans cet équipement que le gouvernement décida de moderniser ses moyens. Il passa par le biais du concours entre les industriels français² qui collaboraient avec chacun des services d'études dans le domaine des Télécommunications, qui étaient propres à chaque armée ; celui de la Marine étant le Service Technique des Transmissions de la Marine. Parallèlement à cela, la CSF avec son Laboratoire de Recherches³ et ceux de ses trois divisions : « Matériels Professionnels, militaires et civils », « Tubes Electroniques » et « Matériaux et Composants », menait ses propres études⁴. En 1957, les armées et les compagnies d'électroniques commencèrent leurs travaux. La machine « Ulysse » de la Marine, ayant été jugée peu fiable⁵, le concours couronna donc la machine Myosotis, première machine à chiffrer entièrement électronique, à base de transistors au germanium⁶ que développa la CSF avec l'armée de terre, et qui fut adoptée par tous, y compris les navires de la flotte⁷. C'était un prélude au regroupement de certains moyens de recherche et d'innovation qui allait de pair avec la mise en place de la DGA.

b. Les innovations dans la métallurgie

Les innovations ne concernaient pas seulement l'électronique. Même les domaines industriels les plus anciens comme la métallurgie étaient concernés. Pour la construction, on recommença les grandes commandes de métaux, du fer chez la société Fives Lille et Cail⁸ ; et des aciers Thomas et Martin⁹ chez De Wendel et Cie¹⁰ et chez Usinor¹¹ et la SA Lorraine-Escaut¹². L'industrie sidérurgique, également en phase de concentration, utilisait ses différents syndicats pour se partager les commandes, comme la chambre syndicale des producteurs d'aciers fins et spéciaux qui attribuait des commandes aux aciéries¹³. Au début de l'été 1945, l'activité de la section de recherche du 2^e Bureau de l'état-major général se développa. En Allemagne, la section T Marine a poursuivi ses recherches avec l'envoi de missions pour la

¹ *Id.*, p101.

² *Id.*, p95.

³ *Id.*, p97.

⁴ *Id.*, p99.

⁵ *Id.*, p116.

⁶ *Id.*, p95.

⁷ *Id.*, p121.

⁸ SHD 2DD1 879. Pour Bizerte, l'État a commandé des fers, par la convention du 5 avril 1961, avec la société Fives Lille et Cail.

⁹ SHD 2DD1 1027. Marché du 13 mars 1958 par la société anonyme Interacier. Marché du 24 février 1958 avec les établissements Ziegeer et Seytre.

¹⁰ SHD 2DD1 1027. Marché du 14 mai 1958 par De Wendel et Cie.

¹¹ SHD 2DD1 1027. Marché des 4 et 9 avril 1958 avec Usinor.

¹² SHD 2DD1 1027. Marché du 13 mars 1958 avec la société anonyme Lorraine Escaut.

¹³ SHD 2DD1 893. Lettre du 31 mars 1956 du bureau des ateliers et des approvisionnements pour le directeur de la chambre syndicale des producteurs d'aciers fins et spéciaux.

collecte d'informations sur la métallurgie des métaux frittés à Reutte dans le Tyrol, à l'usine PlanseeMetalWerke et à la Section magnétique du Kaiser Wilhelm Institut¹. Des progrès dans les alliages furent réalisés. La Marine et ses ingénieurs, utilisaient des lois physico-chimiques fondamentales comme les lois de van 't Hoff² ou de Gibbs³. Les ingénieurs de la Marine étudiaient la solidification des alliages⁴ ainsi que les variations de température au-dessous du solidus sur les métaux et les alliages⁵. Ils cherchaient à connaître pour chacun, la résistance à la corrosion, la densité, la conductibilité, la mise en œuvre par forgeage à chaud ou à froid, la dureté, l'élasticité, l'allongement et la résilience⁶.

Le but des différents essais qu'ils faisaient subir au métal était de vérifier l'absence de fissure. Parmi les tests non destructifs, on trouvait les essais magnétoscopiques, les essais radiographiques et les essais par ultrasons⁷. Pour les essais chimiques, la Marine utilisait l'analyse chimique et les essais d'immersion⁸. Les épreuves macroscopiques consistaient à provoquer des attaques chimiques sur le métal⁹ et les examens micrographiques étaient, tout simplement, une observation de métallographies microscopiques¹⁰. On utilisait, aussi, des essais mécaniques comme les essais par choc¹¹, mais aussi les essais de pliage¹². Le but de tout cela était de vérifier les différents teneurs en métal présentes dans les alliages qui étaient très utilisés. Par électrolyse, suivi d'un affinage par zone fondue, on obtenait le fer pur à plus de 99,95 %. Les alliages fer-carbone qui étaient étudiés étaient ceux dans lesquels les teneurs en carbone ne dépassent pas 5 %¹³. La Marine les classait en trois catégories : les alliages durs et résistants, les alliages durs et fragiles et les alliages ductiles¹⁴. Une bonne part de ces aciers s'obtenait toujours avec les procédés Bessemer et Martin¹⁵.

Le nombre des différents métaux et alliages utilisés par la Marine augmenta de beaucoup. On trouvait les métaux et alliages contenant le cuivre, le nickel, le chrome et le cobalt. Les

¹ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1er juin 1945 et le 1er janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p16.

² *Cours de métaux et d'alliages 1-3*, Ecole nationale du génie maritime, Imprimerie Nationale, Structure et théorie des alliages, p9.

³ *Ibid.*, p10.

⁴ *Ibid.*, p13.

⁵ *Ibid.*, p19.

⁶ *Ibid.*, Propriétés générales des métaux et alliages, p3.

⁷ *Ibid.*, Méthodes d'essais des métaux et alliages, p5.

⁸ *Ibid.*, p15.

⁹ *Ibid.*, p18.

¹⁰ *Ibid.*, p20.

¹¹ *Ibid.*, p28.

¹² *Ibid.*, p33.

¹³ *Ibid.*, Les alliages fer-carbone en général, p3.

¹⁴ *Ibid.*, Les aciers alliés, p53.

¹⁵ *Ibid.*, Notions de sidérurgie, p15.

métaux et alliages légers étaient, eux, constitués de l'aluminium, du magnésium et de titane. Les métaux et alliages blancs étaient faits du plomb, de l'étain et du zinc¹. Pour la construction du premier SNLE, les ingénieurs de la Marine ont dû poursuivre les études et les essais pour substituer à l'acier 60 HLES, un acier plus résistant². Les essais étaient drastiques car pour qu'un lot soit accepté par la Marine, il ne devait pas recevoir moins de 11 différents poinçons d'approbation en fonction de l'avancement de la recette³. Cela était nécessaire car les cassures « par fissuration progressive »⁴ ou par « ruptures semi fragiles »⁵ n'étaient pas chose rare, durant les essais. L'ingénieur de la Marine et professeur à l'École nationale supérieure du génie maritime H. de Leiris qui, dans la lignée de Charles de Fréminville, se fit le spécialiste de ce domaine⁶, rappela que la résilience du métal n'était jamais, seule, cause des ruptures et qu'il fallait donc « reconstituer [...] le processus du phénomène » pour chaque cassure⁷. Selon le type de métal et son utilisation, l'analyse ne se faisait pas dans les mêmes laboratoires de la Marine. La fonte hématite de moulage, le bronze, les alliages cuivreux de robinetterie, les laitons pour hélices et les alliages pour condenseurs étaient tous analysés à Indret alors que les aciers non alliés, le plomb et les alliages pour accumulateurs, l'étaient au Laboratoire des Constructions et Armes Navales⁸.

Les travaux sur le métal ne s'arrêtaient, cependant, pas lorsque le navire était fabriqué. Si le blindage disparut avec la fin des derniers navires de ligne *Richelieu* et *Jean-Bart* qui étaient caparaçonnés à l'ancienne manière⁹, ce fut désormais la démagnétisation des coques, idée qui avait germé dans le brillant esprit du professeur à la faculté des sciences Louis Néel qui avait collaboré au centre d'études de Toulon avant-guerre¹⁰, qui occupa les arsenaux dans les années

¹ *Ibid.*, Généralités sur les métaux et alliages autres que les fers, aciers et fontes. Métaux et alliages lourds, p4-5.

² SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 17 novembre 1960 de l'ingénieur général du génie maritime Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, depuis le service technique de la direction centrale des constructions et armes navales pour le délégué ministériel pour la marine. Annexe II. Études préliminaires nécessaires à la construction du sous-marin lanceur d'engins.

³ Ministère de la Défense nationale. Secrétariat d'État chargé de la Marine. Direction centrale des Constructions et armes navales. *Guide à l'usage exclusif du personnel de la surveillance des travaux et des fabrications*. 1952, Imprimerie nationale, Paris, p57.

⁴ Ingénieur général du génie maritime, professeur H. de Leiris. *L'analyse morphologique des cassures*. Complément au cours de résistance et stabilité des constructions. École nationale supérieure du génie maritime. 1956, Paris, Imprimerie Nationale, p5.

⁵ *Id.*, p25.

⁶ *Id.*, p5.

⁷ *Id.*, p25.

⁸ Ministère de la Défense nationale. Secrétariat d'État chargé de la Marine. Direction centrale des Constructions et armes navales. *Guide à l'usage exclusif du personnel de la surveillance des travaux et des fabrications*. 1952, Imprimerie nationale, Paris, p63.

⁹ J.O.R.F/Débats du 14 août 1948. Séance du 13 août 1948 du Conseil de la République. Intervention du président de la commission de la défense nationale, le général Delmas.

¹⁰ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p67. Note du 19 janvier 1940 du commandant du Centre d'études de Toulon pour le contre-amiral Fenard pour l'état-major.

1950. En 1957, la démagnétisation des grands bâtiments était encore en cours, en les soumettant pendant un temps très court à un puissant champ magnétique de sens contraire¹. Les progrès théoriques enregistrés dans la métallurgie venaient aussi de la conception et de la mise en place de nouvelles méthodes de fabrication des coques. Il s'agissait principalement du développement après-guerre du « nouveau procédé » de préfabrication soudée. Il fut adopté dans les arsenaux, en 1955². En vérité, il commença à être testé dès la fin des années 1940, comme à Lorient sur des navires de commerce³. Ayant donné satisfaction, il fut adopté permettant des gains de temps et de productivité. Par exemple, les *T-47* ont été construits par l'assemblage de 84 éléments préfabriqués⁴.

c. L'évolution de la motorisation des navires

La motorisation fit aussi de grands progrès, et notamment, avec de nouveaux types de moteurs⁵. On trouvait le Sulzer 6QDC 38 des sous-marins *Andromède* et *Artémis*⁶, des moteurs diesels S.E.M.T Pielstick⁷, tous encore plus complexifiés avec un nombre infini de nouvelles pompes⁸. À partir de 1952, l'activité d'Indret fut orientée vers l'étude des moteurs diesels et vers l'étude de l'adaptation des turbines à gaz, au service de la Marine. En 1954, fut mise en service la station d'essais pour groupes moteurs à turbines (SEGMT). Parmi les activités les plus importantes, on peut souligner les essais de groupes turboréacteurs prototypes, entre septembre et décembre 1956⁹. Cependant, ces nouveaux moteurs n'étaient que des améliorations des moteurs diesel et électriques qui se faisaient déjà au début du XX^e siècle et certains avaient, même, été commandés avant 1940¹⁰. La vraie et seule innovation radicale venait de la propulsion nucléaire.

¹ J.O.R.F/Débats du 23 décembre 1956. Séance du 22 décembre 1956 du Conseil de la République. Intervention du secrétaire d'État à la marine, Paul Anxionnaz.

² Fabrice Le Pavic, *op. cit.*, p73.

³ *Id.*, p50.

⁴ Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p111.

⁵ SHD 2DD1 879. Marché du 28 septembre acte additionnel est passé le 24 novembre 1955 avec les CA de Saint-Nazaire.

Marché du 24 juin 1955 des CA de Saint-Nazaire.

⁶ SHD 2DD1 1027. Marché du 8 février 1957 et acte additionnel du 22 mai 1958 avec Sulzer.

⁷ SHD 2DD1 893. Note « secret/confidentiel » du 31 mars 1956 de l'ingénieur général du génie maritime Balland, directeur central des constructions navales pour le secrétaire d'État aux forces armées (marine).

⁸ SHD 2DD1 1082. Note le 25 juillet 1960 de l'ingénieur en chef du génie maritime Billat pour l'ingénieur général du génie maritime directeur de l'établissement de la marine à Indret.

SHD 2DD1 1125. Note du 28 février 1962 du sous-directeur central de la DCCAN, Legras pour le préfet maritime de Cherbourg.

SHD 2DD1 879. Marché du 25 juillet 1955 avec la société Rateau.

⁹ DCNS, *op. cit.*, p74-75.

¹⁰ SHD 2DD1 879. Marché du 28 juin 1939 avec les ACL.

Le domaine de la navigation sous-marine avait, aussi, subi de grandes modifications. Les sous-marins allemands, réellement à la pointe, étaient à l'origine de nombre de nouveautés intégrées dans les sous-marins français. En mai 1945, la Marine trouva, à Lorient, deux sous-marins de 900 t type IX B¹. Ainsi, dès juin-juillet, les ingénieurs de la Marine avaient une bonne connaissance des sous-marins type 7 C et XXI et avaient pris connaissance des sous-marins à moteur unique Walter et des sous-marins mixtes XXI et XXVI. Dans les poches de l'Atlantique, une mission envoyée par la section de recherche du 2^e Bureau de l'état-major avait récupéré des éléments à bord d'un sous-marin allemand de 5 t². Les sous-marins français de l'après-guerre étaient donc inspirés des submersibles allemands. Ce fut le cas du sous-marin torpilleur de 2^e classe de 700-750 t, conçu en 1952. *Le Narval* de 1954 était directement inspiré des sous-marins allemands type XXI, avec ses formes fuselées, sa coque extérieure enveloppante, sa coque entièrement soudée avec couples extérieurs, calculée pour une immersion de 200 mètres et son schnorchel³. Même la motorisation des sous-marins subit l'influence allemande par le biais de l'ingénieur motoriste allemand Gustav Pielstick et de son adjoint Leonard Geislinger qui prirent en main la SEMT et y développèrent des moteurs de sous-marins intégrant des licences MAN, des composantes d'Hispano-Suiza et des technologies présentes dans les *U-Boote*⁴.

La coque du SNLE, en revanche, ne devait pas grand-chose aux modes de travail des ingénieurs germaniques car il s'agissait d'un navire inédit. Il ne devait pas avoir « une flottabilité excessive » car ce devrait être un « sous-marin total », or une bonne flottabilité nuirait à sa vitesse sous-marine. Comme il fallait adopter des formes nouvelles « du genre albacore », il fallait pour cela déterminer « l'expression littérale des équations du mouvement du sous-marin »⁵.

¹ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de mai 1945, p484.

² Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p16.

³ Reprise de la construction des Sous-marins après 1945. Extrait de l'ouvrage qui regroupe l'intégralité des conférences présentées lors du colloque "1899 / 1999, un siècle de construction sous-marine" qui s'est tenu les 25 et 26 octobre 1999 à Cherbourg.

⁴ Doug Woodyard, *op. cit.*, p635.

⁵ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 17 novembre 1960 de l'ingénieur général du génie maritime Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, depuis le service technique de la direction centrale des constructions et armes navales pour le délégué ministériel pour la marine. Annexe II. Études préliminaires nécessaires à la construction du sous-marin lanceur d'engins.

Tableau n°57. Evolution des sous-marins et de leurs armements¹

Date de lancement	Nom	Taille – Déplacement	Armement
1954	<i>Narval</i>	78 m	8*T550 (20 torpilles)
1957	<i>Aréthuse</i>	50 m	4*T550 (8 torpilles)
1959	<i>Daphné</i>	58 m	12*T550
1967	<i>Redoutable</i>	128 m	4*T550 (18 torpilles), 16*MSBS

d. L'augmentation des prix

L'introduction de toutes ces nouvelles technologies dans les navires ne fit qu'augmenter davantage le prix de la tonne. Les projectiles, eux-mêmes, subirent cette augmentation. En 1961, on estimait que le développement de l'engin antiaérien Masurca coûterait 30 milliards². En 1960, on prévoyait que le sous-marin plate-forme expérimental coûterait 60 millions de nouveaux Fr et le système de lancement également 60 millions de nouveaux Fr. Le sous-marin lanceur d'engins, en lui-même, est estimé à 350 millions de nouveaux francs : 10 millions pour l'exécution des études et expérimentation dès janvier 1961, 240 millions de Fr dès janvier 1963 et 100 millions de Fr en janvier 1965. Le programme MSBS devait coûter, en tout, 700 millions de Fr : 10 millions en 1961, 40 millions en 1962, 90 millions en 1964 et 445 millions après 1965³.

Les prix de la tonne des navires, de quasi toutes les sortes, ont connu une augmentation au-delà de tout ce qui avait été vu jusque-là. Si les ravitailleurs de l'avant-guerre étaient à peu près du même prix que ceux de 1955, les navires de combats à proprement parlé, eux, ont vu leurs prix grimper. Les porte-avions entre le premier, le *Béarn* de 1921 et *Foch*, mis en cale en 1957, ont vu les prix de la tonne multipliée par presque 74. Cet accroissement, pour fulgurant qu'il était, semblait encore peu de chose par rapport à d'autres types de navires qui avaient intégré des technologies nouvelles, contrairement aux porte-avions qui, par exemple, avaient encore une propulsion conventionnelle. Très certainement, les sous-marins et les croiseurs-escorteurs montraient une « explosion » des prix. Les sous-marins firent d'abord un bond dans les années 1950 grâce aux innovations venues de *U-Boote*, ce qui fit multiplier les prix par trois. Cependant, dès qu'il s'est agi d'introduire le nucléaire pour le premier SNLE, *Le Redoutable*, il

¹ Francis Dousset, *op. cit.*, p363.

² Hervé Coutau-Bégarie, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2010/2 (n° 238), p127.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 17 novembre 1960 de l'ingénieur général du génie maritime Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, depuis le service technique de la direction centrale des constructions et armes navales pour le délégué ministériel pour la marine.

a fallu multiplier le prix de la tonne par dix. Pour les croiseurs-escorteurs, ce qui fit grimper les prix, ce fut d'abord l'introduction de l'électronique de détection qui multiplia les prix par plus de huit fois, puis l'introduction des missiles anti-aériens qui multiplia les prix par presque treize fois.

Tableau n°58. Prix des différents types de navires (En francs constants)¹

Type de navire	Année	Prix	Prix de la tonne
Porte-avions ex- <i>Béarn</i>	1921	60 millions de Fr	2400 Fr
Porte-avions	1947-1949	248 millions Fr	13 405 Fr
Porte-hélicoptères (<i>École</i>)	1955	237 millions Fr	29 625 Fr
Porte-avions	1955	532 millions Fr	33 670 Fr
Porte-avions	1960-1964	5,8 milliards Fr	176 829 Fr
Croiseur <i>Colbert</i>	1928	142 millions de Fr	11 833 Fr
Escorteur d'escadre	1955	237 millions Fr	86 181 Fr
Escorteur UF	1955	140 millions Fr	80 000 Fr
Escorteur <i>La Galissonnière</i>	1960-1964	4,3 milliards Fr	1 102 564 Fr
Sous-marin <i>Persée</i>	1931	53,3 millions de Fr	34 387 Fr
Sous-marin de 2 ^{ème} classe	1955	79 millions Fr	105 333 Fr
SNLE	1960-1964	9,2 milliards Fr	1 034 000 Fr
Ravitailleur de sous-marin <i>Jules-Verne</i>	1931	98,8 millions de Fr	15 615 Fr
Ravitailleur d'escadre	1955	108 millions de Fr	13 500 Fr

Avec pareils prix qui obligeaient la Marine à ne commander que des quantités réduites de chaque type de navire et qui contraignaient le maître d'œuvre à effectuer de plus grands investissements, il semblait de plus en plus flagrant que seul l'Etat pourrait se charger de la construction de tels vaisseaux.

3. La Marine et le nucléaire : MSMB, SNLE et sous-marin d'attaque

a. La mise au point de la propulsion nucléaire

Il est absolument indéniable que la plus grande transformation technologique qui toucha la Marine était celle liée à l'introduction de la technologie atomique. Les chercheurs du Collège de France, Frédéric Joliot, Hans Halban, Lew Kowarski et Francis Perrin avaient déposé trois brevets secrets relatifs à la production d'énergie à partir de la fission des noyaux de l'atome

¹ J.O.R.F/Débats du 9 août 1947. Séance du 8 août 1947 du Conseil de la République. Budget extraordinaire de l'exercice 1947 (dépenses militaires). — Discussion immédiate d'un avis sur un projet de loi. Intervention de René Rosset.

J.O.R.F/Débats du 6 juillet 1949. Séance du 5 juillet 1949 du Conseil de la République. Dépenses militaires pour l'exercice 1949 — Discussion d'un avis sur un projet de loi. Intervention de Jean-Eric Bousch.

SHD MV 3BB 8 CSM 7. Annexe N°5. Nouveau prix des navires établis en novembre 1955.

SHD MV 3BB 8 CSM 13. Questions diverses posées lors de la réunion du conseil supérieur de la Marine du jeudi 28 avril 1960.

d'uranium, en mai 1939¹. Plus précisément, il s'agissait d'obtenir une réaction en chaîne, par l'utilisation des neutrons de l'atome d'uranium qui provoqueraient une fission et, *in fine*, une émission de neutrons dont résulterait un dégagement de chaleur². Chaque fission produisait de deux à trois neutrons qui pouvaient, à leur tour, provoquer d'autres fissions³. Le réacteur nucléaire était justement un dispositif dans lequel on pouvait entretenir une réaction en chaîne de fissions⁴. Pour fonctionner, il lui fallait donc le combustible, l'uranium enrichi en isotope 235U et « le fluide caloporteur », circulant à grande vitesse au contact des éléments de combustible. Le fluide caloporteur, contenu dans un premier circuit (circuit primaire) s'échauffait dans le cœur et cédait sa chaleur à un autre fluide, souvent de l'eau ordinaire, qui circulait dans un deuxième circuit (circuit secondaire) et actionnait une turbine à vapeur. L'eau lourde, possédait les meilleures qualités, avec une absorption faible et un pouvoir de modération élevé, contrairement à l'eau ordinaire⁵.

Les navires trouvaient tous les avantages à la propulsion par l'énergie nucléaire. Cette dernière ne nécessitait pas d'air, ce qui était « un avantage sans prix pour la propulsion des navires sous-marins ». Elle était, aussi, plus économique car « la concentration de l'énergie libérable par fission donne aux navires un rayon d'action quasi illimitée »⁶. Si les avantages étaient indéniables, il fallut tout de même que les ingénieurs de la Marine règlent des difficultés techniques, non négligeables. Le mouvement permanent des bateaux causait des vibrations transmises par la coque à l'appareil de propulsion⁷ et il fallait protéger le personnel à bord contre les rayonnements des réacteurs embarqués, notamment contre les neutrons et contre les rayons gamma⁸. La possibilité de rester en plongée durant un temps très long et la disponibilité immédiate de la puissance de propulsion venaient rendre obsolète les technologies, encore utilisées du snorkel et des piles électriques qui avaient besoin d'une période de charge⁹. La double motorisation diesel et électrique rendait impossible la marche en plongée plus d'une heure environ à vitesse maximale (8 à 12 nœuds). Le sous-marin devait refaire surface pour recharger ses batteries électriques et ainsi être à la merci de ces deux chasseurs qu'étaient

¹ Carlier Claude, « La France face à trois révolutions technologiques : le moteur à réaction, le missile balistique et la bombe atomique », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010/2 (n° 238), p71.

² Jean Bussac, Frank Carré, Robert Dautray, Jules Horowitz, Jean Teillac, « Réacteurs nucléaires », Universalis.fr, p1.

³ « Marine et Atome », *Cols bleus*, N°1218, 12 février 1972, p5.

⁴ Jean Bussac, Frank Carré, Robert Dautray, Jules Horowitz, Jean Teillac, *op. cit.*, p2.

⁵ *Id.*, p5.

⁶ J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau. *Cours de propulsion nucléaire. Application à la propulsion navale. Tome III*. École nationale supérieure de techniques avancées. 1970, p1.

⁷ *Id.*, p3.

⁸ *Id.*, p7.

⁹ *Id.*, p29.

l'avion et l'escorteur¹. Ce qui intéressait le plus les officiers de marine comme l'amiral Nomy², le capitaine de vaisseau Henri Ballande³ ou les observateurs comme René Théry était la possibilité d'« un rayon d'action pratiquement indéfini »⁴. Pour les porte-avions, la propulsion nucléaire permettait une plus grande sécurité pour les pilotes en approche pour l'appontage qui n'avaient plus à craindre les gaz chauds et fumées rejetés à l'extérieur⁵.

Cette technologie nouvelle n'eut de traduction politique et institutionnelle que lorsque Charles de Gaulle signa l'ordonnance du 18 octobre 1945 qui créa le Commissariat à l'énergie atomique⁶. Malgré cela, la Marine française accusa un petit retard sur l'URSS et sur ses alliés anglo-saxons qui décidèrent de n'en point diffuser les secrets⁷. Ce ne fut qu'en janvier 1946 que le nucléaire commença à être envisagé dans la Marine du futur, au sein des institutions. Le capitaine de corvette Marraud et le capitaine de frégate Ballande du Secrétariat du Conseil Supérieur de la Marine percevaient « les effets de la révolution atomique sur la science militaire », mais d'après eux, l'abandon du matériel classique ne se ferait pas dans l'immédiat⁸. Ils n'eurent pas tout à fait tort. Les Etats-Unis ont commencé à travailler sur la propulsion nucléaire des sous-marins dès 1948, mais la Marine française accusait un retard de cinq ans sur eux⁹. Si la loi du 24 juillet 1952 mis à la disposition du gouvernement d'Antoine Pinay, un crédit de 45,4 milliards de Fr pour réaliser un plan de développement de l'énergie atomique en cinq ans, ce ne fut que plus tard que la Marine commença à travailler dans le domaine¹⁰. Ce fut en 1954, année où le *Nautilus* américain fut lancé¹¹, que tout s'accéléra. En janvier de la même année, le chef d'état-major général de la marine demanda à mettre en place des bureaux spéciaux au sein de l'état-major et à la Direction centrale des Constructions et Armes Navales

¹ Capitaine de corvette P. Gueirard, « Le sous-marin et la propulsion nucléaire », *Revue de Défense nationale*. 1954, p202.

² Patrick Boureille, *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008. Rapport du 20 octobre 1956 de l'amiral Nomy au ministre de la Défense et des forces armées infléchissant le statut naval.

³ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p265-266.

⁴ René Théry, *op. cit.*, p486.

⁵ Contre-amiral, A. Guilhem-Ducléon, sous-chef d'état-major "matériel" à l'état-major de la Marine, « Pourquoi la Propulsion Nucléaire ? ».

⁶ Claude Carlier, *op. cit.*, p70.

⁷ *Id.*, p71.

⁸ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Étude d'un plan d'armement pour les premières années d'après-guerre. Capitaine de corvette Marraud et capitaine de frégate Ballande du secrétariat du conseil supérieur de la Marine. 11 janvier 1946. Annexe III.

⁹ J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau, *op. cit.*, p29.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 25 juillet 1952. Loi du 24 juillet 1952.

¹¹ Capitaine de corvette P. Gueirard, « Le sous-marin et la propulsion nucléaire », *Revue de Défense nationale*. 1954, p201.

pour mener des travaux communs avec la CEA, à propos de la propulsion atomique¹. De ceci découla la décision du 27 avril 1954 de créer, au Service Technique des Constructions et Armes Navales, un Groupe des bâtiments à propulsion atomique dont le chef était l'ingénieur du génie maritime Brard. De plus, la Commission supérieure des applications militaires de l'énergie atomique fut créée le 26 octobre 1954². Au sein du CEA, le Bureau d'études générales était un « véritable embryon d'une division militaire de l'énergie atomique », dirigé par le colonel Albert Buchalet. Il fut créé, le 28 décembre 1954³. Dès son exposé sur le Moteur Atomique, du 2 novembre 1954, l'ingénieur Brard annonça clairement que l'objectif, historiquement inéluctable, était que le moteur à énergie nucléaire remplacerait, à terme, toute autre forme de motorisation pour les sous-marins, tant ses avantages étaient nombreux⁴. Cette même année, les travaux de la première pile plutonigène, G-1, débutèrent⁵.

Dès 1955, l'amiral Nomy, chef d'état-major général et le conseil supérieur de la Marine commencèrent, réellement, à s'intéresser de près au processus utilisé par la *Royal Navy* qui a entrepris des études pour construire un sous-marin atomique et, notamment, à la collaboration avec les Américains⁶. Ce fut également le cas pour Lemonnier pour qui la Marine devait impérativement disposer d'équipements sous-marins nucléaires, autant pour l'armement que pour la propulsion⁷. Par une instruction personnelle et secrète du 30 septembre 1955, le ministre de la Défense nationale, Pierre Kœnig, donna pour mission et priorité à la Marine d'être « capable de véhiculer l'arme atomique » et « d'étudier, pour certains bâtiments de nos prochaines tranches navales, l'adaptation éventuelle à ce mode d'action »⁸. Comme le rappela bien son successeur à ce poste et continuateur en cette matière, Pierre Guillaumat, ce furent

¹ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p772. Rapport sur l'organisation d'un groupement de travail pour l'étude de la propulsion par l'énergie nucléaire ou GEPN du 22 Janvier 1954, du chef d'état-major général de la marine pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (Marine).

² *Id.*

³ Dominique Mongin, *op. cit.*, p16.

⁴ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. 2008, p787. « Le Moteur Atomique » (2 Novembre 1954), exposé par l'ingénieur en chef du Génie maritime Brard, chef du Groupe des bâtiments à propulsion atomique du service technique des Constructions et armes navales.

⁵ Camille Rougeron, « Les essais nucléaires français : pollution radioactive et capacité de production », *Revue de Défense nationale*. Mars 1960, p430.

⁶ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Rapport secret du 12 novembre 1955 de l'amiral Nomy, chef d'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine à propos de la composition des prochaines tranches navales (en particulier en sous-marins). Annexe N°2. Fiche adressée par l'amiral Jubelin le 3 novembre 1955. Visite de l'amiral Mountbatten à Saclan.

⁷ SHD MV 3BB 8 CSM 7. A propos des prochaines tranches navales, l'amiral Lemonnier.

⁸ SHD MV 3BB 8 CSM 7. Annexe N°4. Instruction personnelle et secrète du 30 septembre 1955, du ministre de la Défense nationale et des forces armées sur l'organisation des forces armées (1957-1958).

bien les ordres clairs de Kœnig qui lancèrent concrètement l'aventure de l'armement atomique¹.

Ainsi, les équipes d'ingénieurs de la Marine commencèrent leurs études avec un projet de réacteur qui n'aurait pas utilisé de l'uranium enrichi mais seulement les matières fissibles produites par le CEA². Avec la signature, le 20 novembre 1955, du protocole entre le secrétariat d'Etat à la Défense et aux forces armées (Marine) et le Commissariat à l'énergie atomique, il fut créé au CEA un Comité directeur des navires à propulsion atomique, se réunissant chez le haut-commissaire à l'énergie atomique et qui comprenait l'ingénieur de la Marine, Paul Morel, le chef du département des Etudes de piles au CEA et le chef du groupe des Bâtiments à propulsion atomique à la Direction centrale des Constructions et Armes Navales³. Un an plus tard, le président du Conseil des ministres Guy Mollet et le Ministre de la Défense nationale et des forces armées Maurice Bourgès-Maunoury créèrent le Comité des applications militaires au Commissariat à l'énergie atomique, par le décret secret du 5 décembre 1956⁴, dans la foulée d'une crise de Suez qui accéléra la prise de conscience de la nécessité de posséder l'arme atomique⁵. Le 23 juillet 1957, un deuxième plan quinquennal nucléaire fut adopté, engageant 500 milliards de Fr, dont 25 pour les études de la future usine de séparation isotopique, devant produire l'uranium 235⁶. Il était désormais trop tard pour l'amiral américain Strauss qui, le 25 décembre 1957, tenta de dissuader Pierre Guillaumat, alors administrateur général du CEA, de construire une usine de séparation isotopique⁷. Le président du Conseil Félix Gaillard, par décision du 11 avril 1958, rendit le programme nucléaire impératif⁸.

Tout ceci se traduisit donc par le développement du SNLE français qui ne fut, en réalité, que l'aboutissement de toutes ces nouvelles technologies que l'on y concentra. Au début, on a pensé employer du plutonium, mais on s'est finalement tourné vers l'uranium naturel ou l'uranium naturel légèrement enrichi⁹. Dès 1954, l'ingénieur Brard considérait que les piles à uranium naturel ou faiblement enrichi étaient suffisantes pour déclasser les sous-marins

¹ Georg Blume et Mycle Schneider, *op. cit.*

² J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau, *op. cit.*, p43.

³ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p772. Protocole entre le secrétariat d'Etat à la Défense et aux forces armées (Marine) et le Commissariat à l'énergie atomique (20 novembre 1955).

⁴ *Id.*, p833. Décret secret du 5 décembre 1956 de création d'un Comité des applications militaires au Commissariat à l'énergie atomique.

⁵ Claude Carlier, *op. cit.*, p72.

⁶ *Id.*, p73.

⁷ Dominique Mongin, *op. cit.*, p19.

⁸ Claude Carlier, *op. cit.*, p74.

⁹ J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau, *op. cit.*, p43.

classiques¹. L'uranium naturel est un mélange de deux isotopes, à savoir U238 et U235. Ce dernier seul est fissible, mais il y existe en très faible proportion : 0,7 %. Il est nécessaire d'enrichir l'ensemble à la proportion de 1,5%². Selon l'ingénieur Brard, « l'intérêt de l'enrichissement d'un combustible fissible, même faible, est de permettre un accroissement considérable de la réactivité et, par conséquent, une énorme diminution de la masse critique. Les réacteurs deviennent beaucoup plus petits, la puissance spécifique est considérablement accrue et les matériaux nucléaires peuvent absorber un plus grand pourcentage de neutrons »³. Ainsi, la Marine avait un avant-projet, établi le 6 juillet 1954. L'idée principale était d'adapter les sous-marins du type *Narval* à la propulsion atomique, avec le choix entre quatre types de réacteurs. La Marine décida, en novembre 1954, de choisir celui à uranium naturel et eau lourde, d'une valeur de 45 milliards de Fr⁴, destiné à équiper le sous-marin *Q 244* qui devait être mis en cale en 1958⁵. Lancée par une dépêche de mise en étude et en chantier du 2 juillet 1955⁶, toute la programmation des études et travaux fut élaborée le 3 janvier 1956, par le Comité de liaison Marine-CEA⁷, puis revue le 26 octobre suivant⁸. Son appareil moteur devait utiliser la filière uranium naturelle-eau lourde car les États-Unis ne voulaient pas livrer de l'uranium enrichi. En cours de cette étude, cette filière se révéla trop lourde et trop encombrante, donc, on arrêta la construction du *Q244*, en 1959⁹. C'est qu'en effet, le projet du *Q244* qui devait coûter 27 milliards de Fr¹⁰ souffrait de beaucoup de problèmes techniques. Le manque d'eau lourde et la non maîtrise de la métallurgie de pointe lui firent accumuler 18 mois de retard. Pour sortir de l'impasse, en 1956-1957, le chef d'état-major de la Marine l'amiral Nomy demanda trois fois aux Américains des livraisons d'uranium 235, mais ce fut sans

¹ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p789. « Le Moteur Atomique » (2 Novembre 1954), exposé par l'ingénieur en chef du Génie maritime Brard, chef du Groupe des bâtiments à propulsion atomique du service technique des Constructions et armes navales.

² Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p381.

³ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p800. « Evolution des possibilités et des perspectives quant au moteur atomique » par l'IGM Brard, chef du groupe des BPA. DCCAN, ST, Groupe des Bâtiments à propulsion atomique.

⁴ Patrick Boureille, « La Marine et le fait nucléaire (1945-1972) », Centre d'études supérieures de la Marine. *Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, p19.

⁵ J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau, *op. cit.*, p43.

⁶ Patrick Boureille, « La Marine et le fait nucléaire (1945-1972) », Centre d'études supérieures de la Marine. *Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, p20.

⁷ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p822. Séances du Comité directeur et des réunions du Comité de liaison Marine-CEA (Nov 1955-1959).

⁸ *Id.*, p823. Séances du Comité directeur et des réunions du Comité de liaison Marine-CEA (Nov 1955-1959).

⁹ Francis Dousset, *op. cit.*, p250.

J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau, *op. cit.*, p43.

¹⁰ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p840. Note pour le Monsieur le ministre.

succès¹. Malgré cela, au sein de la Marine, on n'abandonna pas cette idée. Dans la fiche secrète de l'avancement des travaux du sous-marin *Q244* du 11 juillet 1958, il était affirmé qu'il était préférable d'obtenir un réacteur américain, ce qui éviterait de passer par l'intermédiaire du flotteur d'essai et ferait gagner environ 14 mois². De janvier à avril 1959, il était question que la Marine puisse acheter un réacteur atomique naval, avec même l'envoi de deux missions aux Etats-Unis, dirigées respectivement par le vice-amiral Barthélemy et Jean Renou du CEA. Cependant, les Américains mirent fin au processus³.

A sa place, on démarra le programme d'un réacteur à eau sous pression et uranium enrichi du type du réacteur américain S5W⁴. Le 20 mai 1959, le Pr Yvon proposa à la Direction centrale des Constructions et Armes Navales de détacher un ingénieur au CEA, comme responsable de la construction du Prototype à terre (PAT). Ce fut, alors, l'ingénieur de la Marine Jacques Chevallier qui forma le groupe « Propulsion nucléaire marine nationale », intégré au CEA⁵. Ce nouveau programme a commencé par la réalisation, au centre d'études nucléaires de Cadarache, d'un prototype à terre, sur lequel ont travaillé les ingénieurs Roger Brard puis Jacques Yvon⁶. En octobre 1961, sous l'égide du CEA, la réalisation à terre de l'appareil moteur nucléaire a été activement poursuivie⁷. Pour le développement de ces travaux, le 12 mars 1962, le technicien d'études et de fabrication des constructions et armes navales Jean Noël fut détaché près du premier ministre au CEA⁸. Globalement, encore au début des années 1960, dans la Marine, les personnes s'occupant de l'application militaire de l'atome étaient rares, regroupant trois populations : des ingénieurs du CEA, ceux de la Direction des constructions navales et des officiers de Marine, dont le vice-amiral Nougé⁹. D'après le compte rendu, du 4 octobre 1960 du Comité directeur de navires à propulsion nucléaire, l'état des études et le déroulement du programme de réalisation du réacteur PAT devaient permettre de fournir, début 1961, les éléments nécessaires à la définition de l'appareil propulsif du sous-marin lanceur d'engins et de commander, début 1963, les appareils du compartiment du

¹ Patrick Boureille, « La Marine et le fait nucléaire (1945-1972) », Centre d'études supérieures de la Marine. *Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, p22.

² Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p853. Fiche de l'avancement des travaux du sous-marin Q. 244 (11 juillet 1958). Secret.

³ Patrick Boureille, « La Marine et le fait nucléaire (1945-1972) », Centre d'études supérieures de la Marine. *Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, p23.

⁴ J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau, *op. cit.*, p43.

⁵ Patrick Boureille. *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Annexes. 2008, p826. Séances du Comité directeur et des réunions du Comité de liaison Marine-CEA (Nov 1955-1959).

⁶ Robert Dautray, *Mémoire. Du Vel' d'Hiv à la bombe H*. 2007, Paris, Odile Jacob, p116.

⁷ Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents. Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine.

⁸ SHD 2DD1 1125. Arrêté du ministre des armées du 12 mars 1962.

⁹ Vice-amiral Nougé, Inspecteur du matériel naval, « Vingt chaudières nucléaires, pour une marine d'avenir ».

réacteur de ce sous-marin. Ces conclusions furent entérinées par le Comité de liaison Marine-CEA dans sa séance du 5 octobre 1960. En outre, le cœur du réacteur devait être fourni, début 1968, à partir d'uranium enrichi de provenance française¹. Le ministre Messmer assura au Parlement, lors des discussions des crédits en novembre 1960, que le PAT divergerait en 1963². Il pensait, en outre, que l'usine de séparation d'isotopes ne fournirait l'uranium enrichi qu'en 1965. Il était appuyé par l'ingénieur de la Marine, Gisserot, qui rappela que la Marine ne disposait, en 1960, que de l'uranium américain qu'il était interdit d'enrichir et d'utiliser à bord d'un sous-marin, d'après les conventions passées entre les deux pays³.

Finalement, le PAT divergea en août 1964. L'établissement d'Indret était intégré dans ce travail car il fournit, d'après ses plans, et mit au point les échangeurs eau primaire-vapeur, assurant les fabrications délicates de la cuve de réacteur et des tuyautages primaires du PAT. Cette installation entra en service en 1964. Grâce à elle, la construction du SNLE *Redoutable* a bénéficié d'une chaufferie nucléaire dérivée du PAT de Cadarache⁴. L'usine de séparation isotopique de Pierrelatte a permis de réaliser les éléments combustibles à uranium enrichi du premier sous-marin nucléaire français, le *Redoutable*⁵. Ce navire mis sur cale, en 1963⁶, qui entra en essais le 26 avril 1968, ne reçut le « cœur du réacteur » nucléaire qu'en début d'année 1969, ce dernier divergeant, le 26 février. Continuant les installations électriques, il ne fit sa première plongée statique que le 25 juin. Bref, ses essais durèrent jusqu'en 1971⁷. Là encore, la Marine et, en l'occurrence, le contre-amiral Bailleux, rapporteur au Conseil supérieur de la Marine⁸ et l'état-major général, en 1960, étaient trop optimistes car ils avaient prévu la commande du réacteur en 1964 et l'entrée en service en 1969⁹.

¹ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 17 novembre 1960 de l'ingénieur Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, depuis le service technique de la direction centrale des constructions et armes navales pour le délégué ministériel pour la marine.

² J.O.R.F/Débats du 8 novembre 1960. Séance du 7 novembre 1960 de l'Assemblée. Intervention du ministre des armées, Pierre Messmer.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Compte-rendu secret de la réunion du 14 septembre 1960 du conseil supérieur de la Marine. Traitement de la question sur l'utilisation éventuelle de la coque du Q. 244 comme plate-forme sous-marine d'essais de lancement d'engins.

⁴ DCNS, *op. cit.*, p76.

⁵ J. de Ladonchamps et J.-J. Verdeau, *op. cit.*, p43.

⁶ Jean Touffait, « La construction du Redoutable », Maurice Vaïsse (dir.), *Armement et V^e République. Fin des années 1950–fin des années 1960*. 2002, CNRS éditions, Paris, p337.

⁷ Amiral Bernard Louzeau, Premier commandant du Redoutable, Ancien chef d'état-major de la Marine, « L'armement et les essais du Redoutable ».

⁸ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Compte-rendu secret de la réunion du 14 septembre 1960 du conseil supérieur de la Marine. Traitement de la question sur l'utilisation éventuelle de la coque du Q. 244 comme plate-forme sous-marine d'essais de lancement d'engins.

⁹ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Rapport très secret du 17 août 1960 de l'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine, à propos du sous-marin expérimental lanceur d'engins, à propulsion classique.

La Marine française accusait, donc, un retard de plus de 10 ans sur les Etats-Unis qui avaient équipé le *Nautilus*, en 1953, avec un réacteur nucléaire¹. Ce décalage dans le temps permit à la Marine de bénéficier de l'expérience de l'*US Navy* qui adopta deux filières différentes : le réacteur à neutrons rapides dont le cœur était refroidi par un métal liquide (en principe du sodium) et le réacteur à eau sous pression dans lequel l'eau servait à la fois à ralentir les neutrons pour faciliter la réaction en chaîne et à évacuer la puissance. Les Américains choisirent finalement celui à eau lourde. La Marine française suivit la même voie avec un réacteur à boucle pour ses SNLE. Ils étaient dits « à boucles » car les principaux composants (cuve, générateurs de vapeur, pressuriseur) étaient réunis par des tuyauteries formant des boucles dans lesquelles la circulation d'eau de réfrigération du cœur était forcée par des pompes. Dans les réacteurs développés dans la Marine française, pour la propulsion, le liquide passait ensuite dans un échangeur de chaleur où les calories étaient transférées à des tubes d'eau. La vapeur ainsi produite allait travailler dans les turbines².

b. Le développement de l'armement nucléaire offensif

A côté de la propulsion, l'énergie nucléaire servait évidemment à produire l'arme explosive. L'arme nucléaire tirait son énergie des noyaux des atomes. Son processus consistait en celui d'un « amplificateur d'énergie ». A partir d'un explosif classique appelé « implosor » ou « dispositif de concentration », on mettait dans un état d'explosion la matière fissile appelée « cœur » qui fournissait une puissance gigantesque grâce au processus de la fission ou de la fission-fusion³. Comme pour la propulsion, dans l'arme atomique, on utilisait de l'uranium 235 ou du plutonium 239. La matière fissile était dite en état « surcritique » lorsqu'elle se trouvait en état d'entraîner le déclenchement d'une réaction de fission en chaîne et « sous-critique » dans le cas contraire. Comme le cœur était en général sphérique, l'implosor qui était constitué d'explosifs très puissants était chargé de transformer les « ondes de détonation » provenant des détonateurs en une seule onde de détonation sphérique, se déplaçant vers le centre G de l'arme. Cette onde créait, dans la matière traversée, des pressions énormes et mettait en mouvement vers le centre après son passage les particules de matière. Le tamper qui recouvrait le cœur était en général une sphère creuse d'uranium 238 dont les noyaux subissaient, plus difficilement, la fission que l'uranium 235. Son rôle était de s'opposer à la dispersion du cœur. D'autre part, comme ses noyaux subissaient la fission sous l'impact des neutrons de grande énergie nés

¹ Jean Bussac, Frank Carré, Robert Dautray, Jules Horowitz, Jean Teillac, *op. cit.*, p10.

² Vice-amiral Pierre Barjot, *Vers la Marine de l'âge atomique*. 1955, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, Paris, p381.

³ « Marine et Atome », *Cols bleus*, N°1218, 12 février 1972, p5.

pendant la fission, ils donnaient à l'arme un supplément de puissance¹. L'horloge électronique permettait de régler toutes ces opérations avec une précision extrême puisque la durée de l'explosion nucléaire n'excédait pas quelques millièmes de seconde².

Le travail d'élaboration de pareille arme débuta lorsque le 26 octobre 1954, par un décret secret, Pierre Mendès France institua la Commission supérieure des applications militaires de l'énergie atomique (CSAMEA), chargée de coordonner le futur programme nucléaire militaire. A peine une semaine plus tard, par un arrêté secret du 4 novembre, le Comité des explosifs nucléaires (CEN) fut mis en place, avec à sa tête le général Jean Crépin, également secrétaire général permanent de la Défense nationale. Pour le compte du comité mixte armées-CEA, Yves Rocard (pour le CEA) et l'ingénieur Chanson (pour les armées) furent chargés d'étudier le problème du fonctionnement de l'arme nucléaire au plutonium. Le Comité des explosifs nucléaires remit un projet au président du Conseil le 24 décembre 1954, en expliquant que la réalisation d'un tel programme dépendait notamment des mesures suivantes : la réalisation de deux réacteurs nucléaires susceptibles de produire 70 à 80 kg de plutonium par an. Dès le 26 décembre, Pierre Mendès France convoqua une réunion rassemblant une quarantaine d'experts où l'on décida de prendre la décision de lancer un programme de fabrication d'armes nucléaires et de sous-marins nucléaires³.

Dans le gouvernement d'Edgar Faure, le ministre délégué à la présidence du Conseil, Gaston Palewski et le ministre de la Défense, le général Pierre Kœnig, se mirent d'accord pour charger le CEA d'étudier et de développer un programme d'arme nucléaire⁴. On signa, alors, le protocole du 20 mai 1955 par Gaston Palewski, le général Kœnig et le ministre des Finances, qui intégra les recherches et réalisations militarisées dans le plan quinquennal de 1952. Il prévoyait la construction d'une troisième pile atomique à graphite, d'une usine de traitement chimique du plutonium et d'un navire à propulsion atomique⁵. Un autre protocole fut signé, le 30 novembre 1956, entre le ministre de la Défense Maurice Bourgès-Maunoury et Georges Guille, alors secrétaire d'État à la présidence du Conseil chargé de l'énergie atomique, afin de répartir les tâches entre le CEA et les armées (pour la période 1957-1961). L'objectif était, désormais, de produire de l'uranium 235 enrichi à haute concentration et pour cela, on créa, par le décret secret du 5 décembre 1956, le Comité des applications militaires de l'énergie

¹ *Id.*, p6.

² *Id.*, p7.

³ Dominique Mongin, « Genèse de l'armement nucléaire français », *Revue historique des armées*, 262, 2011, p8.

⁴ *Id.*, p9.

⁵ *Id.*, p10.

atomique (CAMEA), présidé par le chef d'état-major général de la Défense nationale qui remplaça le CSAMEA et le CEN. Le 18 mars 1957, une décision commune du ministre des Armées et du CEA crée un groupe mixte armées-CEA des expérimentations nucléaires¹. Dès le 22 juillet 1958, de Gaulle confirme l'ordre d'expérimenter l'arme nucléaire pendant le premier trimestre 1960. Ceci eut pour aboutissement l'explosion, le 13 février 1960, du premier engin atomique français². Précisément les MSBS de la Marine portaient l'ogive MR 41, composée d'uranium enrichi, de tritium et de deutérium. Elle pesait 500 kg et disposait d'une puissance de 500 kt.

A côté du mécanisme particulier de la bombe atomique, il fallut que la Marine développât ses propres vecteurs pour lancer l'ogive nucléaire sur les cibles ennemies. Il s'agissait, donc, de produire un missile balistique mer-terre sous l'appellation « MSBS », capable d'être tiré depuis le SNLE. Au départ, cette balistique missilière stratégique trouvait son origine dans une source commune avec ses cousines terrestre et aérienne. Le programme débuta, le 15 mars 1948, lorsque la Direction des études et fabrications d'armement (DEFA) décida de lancer un programme expérimental de fusée-sonde qui poursuivait l'étude d'un moteur chimique à ergols liquides, l'étude de la haute atmosphère (au-delà de 150 km) et la possibilité d'élever à cette altitude une charge scientifique de 60 kg. Son moteur disposait d'une chambre refroidie par les propergols et elle avait un système de guidage qui permit d'atteindre les 2000 m d'altitude. Ces éléments venaient du V2 allemand car une quarantaine de techniciens allemands avaient travaillé sur le projet. Confié au Laboratoire de recherches balistiques et aérodynamiques (LRBA), le projet fut baptisé 4213, puis Véronique. Si les résultats furent d'abord modestes, le Laboratoire conçut et réalisa toute une série de fusées de plus en plus lourdes. L'étude des moteurs à propergols liquides, quant à elle, fut entièrement reprise par la Société pour l'Etude de la Propulsion par Réaction (SEPR). Ainsi, entre 1950 et 1960, on en arriva à plusieurs versions de Véronique (R, N N3, NA14, AGI, AGI 25 et 61)³.

Lorsque l'on décida de construire les missiles balistiques, d'abord par Guy Mollet⁴ et ensuite par Charles de Gaulle⁵, les travaux furent confiés à la SEREB⁶ qui fut créée en septembre 1959. En effet, la directive générale du 4 août 1958 de De Gaulle décida que les

¹ *Id.*, p12.

² *Id.*, p15.

³ Claude Carlier, *op. cit.*, p76.

Gérard Hartmann. *De Véronique à Ariane. Les quinze années décisives*, p3.

⁴ *Id.*, p3.

⁵ *Id.*, p6-7.

⁶ *Id.*, p4.

études d'engins stratégiques seraient prioritaires¹. La Poudrerie Nationale créa à Saint-Médard en Jalles, fin 1960, un centre d'essais des propulseurs². En 1961, on a orienté les études de missiles vers l'application MSBS³. Ainsi, la SEREB développa les fusées dites « pierres précieuses » pour expérimenter le pilotage d'un engin, la séparation des étages, le guidage inertiel et la rentrée de l'ogive dans l'atmosphère⁴. Pour suivre cette dernière mission, la Marine avait, dès 1961, un représentant au sein de la direction de la SEREB⁵. Le système de lancement comprenait un système de navigation par inertie ainsi que des calculateurs. L'étude d'un système de navigation par inertie en vue de son expérimentation sur un bâtiment de surface était déjà commencée, en 1960, dans le but d'une construction pour 1964-1965. Il devait permettre une précision variant selon un écart probablement inférieur à 3 km⁶. De tout cela, il résulta deux missiles, le SSBS bi-étage qui devait porter une charge nucléaire de 1 500 kg à 3 500 km de distance, tandis que le MSBS mono-étage avait une portée limitée à 2 500 km⁷. Le MSBS, étudié par le Service Technique des Constructions et Armes Navales et la SEREB⁸ posa, en plus, les problèmes d'uniformisation de la pression sur les énormes tubes⁹, de la chasse du tube du sous-marin, du franchissement de l'eau et de l'allumage du premier étage en surface. Ainsi, le premier missile stratégique installé sur le SNLE *Le Redoutable*, le M1, lorsqu'il entra en service en 1971, pesait 20 t, mesurait 10,7 m et portait la bombe A¹⁰. Toutes ces dates et caractéristiques ne correspondaient pas forcément aux espérances des ingénieurs et des officiers de Marine. Fin 1960, l'ingénieur Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, pensait que le MSBS pèserait 16,5 t, avec une charge nucléaire d'un poids maximum de 700 kg et d'une puissance de 100, 300 et peut-être 500 kT et aurait une portée de 1900 km. Il espérait que le missile serait prêt pour l'entrée en service du *Redoutable*, en 1969¹¹. Avec le recul, on peut affirmer qu'il se trompa singulièrement. D'une part, il sous-estima les

¹ Maurice Brunet, *op. cit.*, p238.

² Gérard Hartmann, *op. cit.*, p8.

³ Jean Touffait, *op. cit.*, p337.

⁴ Claude Carlier, *op. cit.*, p78.

⁵ J.O.R.F./Débats du 8 novembre 1960. Séance du 7 novembre 1960 de l'Assemblée. Intervention du ministre des armées, Pierre Messmer.

⁶ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 17 novembre 1960 de l'ingénieur Gisserot, directeur central des constructions et armes navales pour le délégué ministériel pour la marine.

⁷ Gérard Hartmann, *op. cit.*, p8.

⁸ Capitaine de corvette Francis Dousset, « Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins français. La genèse: du Q244 à L'Inflexible », *Cols Bleus* N° 1725 du 2 octobre 1982, p10.

⁹ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 17 novembre 1960 de l'ingénieur général du génie maritime Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, depuis le service technique de la direction centrale des constructions et armes navales pour le délégué ministériel pour la marine. Annexe II. Études préliminaires nécessaires à la construction du sous-marin lanceur d'engins.

¹⁰ Gérard Hartmann, *op. cit.*, p2.

¹¹ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note secrète du 17 novembre 1960 de l'ingénieur Gisserot, directeur central des constructions et armes navales pour le délégué ministériel pour la marine.

capacités futures de cet armement, et d'autre part, il s'illusionna sur les délais. Là aussi, la Marine accusa un certain retard dans ce domaine car les Soviétiques, grâce aux ingénieurs allemands qui avaient travaillé sur le V2, mirent au point le R-11, le 16 septembre 1955, premier missile balistique lancé depuis un sous-marin¹.

Les retards sur le missile venaient de deux questions qui taraudaient les officiers de Marine, le ministre Messmer et les ingénieurs durant le programme. Il s'agissait de savoir s'il fallait construire un sous-marin expérimental basé sur la coque du *Q244* avant le SNLE et s'il fallait développer ses propres engins balistiques alors que les *Polaris* américains étaient déjà opérationnels. Et pour cause, si le programme du *Q 244* avait été définitivement arrêté en 1959, on conserva sa coque dans le but d'en faire « une plate-forme mobile permettant l'expérimentation des conditions réelles de lancement d'engins balistiques, armement d'une force de frappe de sous-marins atomiques ». L'estimation du coût de ce sous-marin était aux alentours de 70 à 90 millions de Fr, avec un délai de trois ans et demi de construction². Cette construction était voulue par l'état-major général qui avait, au départ, voulu l'achat des *Polaris* qui ne pouvait avoir lieu pour des raisons diplomatiques³.

Certains officiers en dehors du Conseil Supérieur de la Marine, notamment l'amiral Rosset, suggérèrent au délégué ministériel Le Bigot d'abandonner cette coque pour accélérer les travaux du vrai sous-marin nucléaire lanceur d'engins et l'utiliser, lui-même, comme sous-marin expérimental. Le Conseil Supérieur de la Marine se pencha sur le problème le lendemain, le 14 septembre 1960, afin de trancher. Le contre-amiral Bailleux, partisan de la construction de cette plateforme, présenta trois versions possibles. Tous les membres du Conseil étaient d'accord avec lui. Seuls les amiraux Auboyneau et Ortolini hésitèrent, légèrement, pour des raisons financières ; hésitations que le ministre Messmer balaya avec fermeté. Messmer, homme réaliste, subordonna tout à la constitution dans les plus brefs délais d'une force stratégique opérationnelle. Il considéra même la possibilité d'acheter les *Polaris*, si d'aventure, les Etats-Unis consentaient à les vendre. Le Conseil émit l'avis de construire ce sous-marin expérimental basé sur la coque du *Q 244*⁴.

¹ Alexandre S. Duplaix, Peter Huchthausen, *op. cit.*, p44.

² SHD MV 3BB 8 CSM 13. Note [secret/confidentiel] du 7 juillet 1960 de l'ingénieur de l'artillerie navale Aubry, directeur central adjoint des constructions navales, pour l'amiral, chef d'état-major général de la Marine.

³ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Rapport très secret du 17 août 1960 de l'état-major général pour le conseil supérieur de la Marine, à propos du sous-marin expérimental lanceur d'engins, à propulsion classique.

⁴ SHD MV 3BB 8 CSM 13. Compte-rendu secret de la réunion du 14 septembre 1960 du conseil supérieur de la Marine. Traitement de la question sur l'utilisation éventuelle de la coque du Q. 244 comme plate-forme sous-marine d'essais de lancement d'engins. L'ingénieur mécanicien général Le Puth, les ingénieurs de la marine

Globalement, il ressortait de l'observation de l'innovation dans les armements de la Marine que les chantiers navals privés n'avaient plus rien à proposer. Cette activité était désormais partagée entre la Marine et les entreprises d'électronique.

Gisserot et Amiot, les vice-amiraux d'escadre Sap et Monaque et les amiraux Auboyneau, Cabanier et Ortolini étaient présents.

Conclusions du Chapitre VIII

Peut-on affirmer que la composante purement économique du complexe militaro-naval s'était rétablie dans son état initial après la guerre ? Nous gageons, pour notre part, qu'il n'en fut rien. Il est évident que ce système connut un arrêt de 1940 à 1944, sans pour autant disparaître car les institutions et leur appareil de production existaient encore. Même avec les dégâts de guerre et l'impécuniosité de la Marine qui s'en suivit, il connut six années entre 1945 et 1950 très difficiles, durant lesquelles la question de sa disparition restait en suspens. Certes, il ne connut point de mises en chantiers et une part importante des installations fut tout bonnement détruite, mais d'un autre côté, les institutions économiques étaient toujours là et la finalisation des unités en cale avait encore cours. Disons qu'il était fortement endommagé mais non détruit. En revanche, ce qui ne fait pas de doute, c'est que le complexe militaro-naval retrouva un fonctionnement économique normal à partir de 1950, et ce, jusqu'à la fin de la décennie, grâce à la reconstruction des chantiers, arsenaux et usines et aux commandes qui reprirent. A la fin de la décade 1950, on vit la baisse globale des besoins en tonnage, la fin des commandes pour les grands chantiers, la disparition des blindages, la captation des travaux d'artillerie, de balistique, de détonique et du nucléaire par les scientifiques de la Marine qui lui ôtèrent des pièces maîtresses du fonctionnement public/privé, ce qui en transforma radicalement la nature. Le complexe militaro-naval était bel et bien mort avec l'abandon des chantiers navals privés, mais les éléments valables qui surnageaient, principalement les entreprises d'électroniques furent recyclés dans un autre système de production. Paradoxe très significatif du fonctionnement de la V^e République : ceux qui le mirent délibérément à mort en étaient issus ou, du moins, le connaissaient fort bien. Le conseiller à la Cour des Comptes, Charles Merveilleux du Vignaux, qui réclama et obtint la liquidation des chantiers navals n'avait-il pas été, en 1951, conseiller technique du ministre de la Défense nationale, Georges Bidault¹ ? N'était-il pas cousin des amiraux Jean et Gabriel Merveilleux du Vignaux ? Charles de Gaulle, lui, connaissait parfaitement le phénomène de « complexe militaro-industriel » qu'il avait beaucoup étudié dans les années 1920 et 1930². Leur décision d'y mettre fin au début des années 1960 illustre la volonté d'indépendance de l'exécutif, non seulement vis-à-vis des puissances économiques mais aussi par rapport au Parlement. Seule une telle liberté d'action pouvait acter un tel choix qui fut impossible à prendre dans les régimes parlementaires qui, parfois, l'envisagèrent sans oser suivre cette voie.

¹ J.O.R.F/L – D du 26 août 1951. Arrêté du 11 août 1951 du vice-président du conseil, ministre de la Défense nationale, Georges Bidault.

² Charles de Gaulle, « Mobilisation économique à l'étranger », *Revue militaire française*, 1^{er} janvier 1934.

Chapitre IX. Une Marine technocratique et des chefs d'entreprises marginalisés

Le fonctionnement des institutions politico-administratives et de l'ensemble économique qui lui était accolé s'était à tel point modifié qu'il causa proprement la fin du complexe militaro-naval. Or, ce dernier fonctionnait, aussi, grâce aux hommes qui lui donnaient vie. Lorsque débuta la seconde guerre mondiale, cette structure humaine subjacente au complexe était alors très cohérente et bien plus homogène qu'en 1914. Les divergences sociologiques, idéologiques et culturelles entre les officiers de marine et les hommes politiques étaient assez largement apaisées. La marine avait pris un virage technocratique comme l'ensemble des élites nationales et les officiers les plus réactionnaires se faisaient plus discrets, se sachant sous représentés dans les institutions politiques. De leur côté, les fournisseurs de la Marine étaient plus que jamais liés à ses deux groupes, avec un nombre importants d'hommes, à eux, dans les comités de l'Etat et au Parlement et avec les dizaines de transferts reçus de la part du ministère de la Marine. Cependant, aussi solide que semblait être ce milieu, comme les institutions, il ne fut pas épargné par les chocs successifs de l'Occupation, de la guerre et de la Libération/Epuration. Il nous faut, alors, nous interroger sur la trajectoire prise par ce sous-ensemble des élites françaises. A-t-il, comme dans l'entre-deux-guerres suivi une voie différente des institutions politiques et économiques ? A-t-il par son évolution participé à faire vaciller ces dernières jusqu'à leur profonde redéfinition de 1960 ? Les éléments de réponse constituent les principaux axes des réflexions qui suivent.

A. La relative perte d'identité dans le milieu de la Marine de guerre

1. La nouvelle sociologie des officiers de marine

a. Les officiers de Marine, fils de la modernité

Les plus hauts chefs de la marine, ceux qui avaient précisément le pouvoir décisionnaire en matière de constructions navales, virent leur sociologie se transformer drastiquement. C'est bien simple, sur les 23 officiers de marine qui intégrèrent le Conseil Supérieur de la marine entre 1940 et 1961, seulement six étaient nés aux alentours d'un arsenal de la marine, en Bretagne ou en Provence ; et pas un seul n'était noble. Leur écrasante majorité n'avait aucun lien familial avec la marine, comme les amiraux Henri Nomy¹, André Lemonnier, Louis Sablé²,

¹ J.O.R.F/L – D du 14-15 avril 1952. Décret du 9 avril 1952. J.O.R.F/L – D du 14 avril 1960. Décret du 13 avril 1960.

² J.O.R.F/L – D du 24 mars 1945. Décret du 17 février 1945 du général de Gaulle et du ministre de la marine Louis Jacquinot. Il est nommé membre du conseil supérieur de la marine.

Raymond Fenard¹, Gabriel Lambert², Léon Sala³, Paul Ortoli⁴, Pierre Barjot⁵, Noël Mariani⁶, François Jourdain⁷, Albert Jozan⁸, Georges Cabanier⁹, René Sap¹⁰, Jean Querville¹¹, et Robert Barthélémy. Seuls trois avaient des pères qui venaient de la marine, Georges Thierry d'Argenlieu¹², Louis Pothuau¹³, Paul Monaque¹⁴ et seuls deux, les vice-amiraux Marcel Deramond¹⁵ et Jules Le Bigot¹⁶, virent leur progéniture suivre leur voie. Il n'y avait qu'un fils de militaire, le vice-amiral Robert Battet¹⁷, fils du général Battet¹⁸. La majorité venait de la petite et moyenne bourgeoisie comme Paul Ortoli, fils d'un sous-préfet ; Pierre Barjot, fils d'un commissaire de police ; Georges Cabanier, fils d'un employé de la Cie des Chemins de fer de l'Ouest ; Jean-Marie Querville, fils d'un architecte ; Jules Le Bigot, fils d'un négociant ou

¹ J.O.R.F/L – D du 19 octobre 1945. Décret du 13 octobre 1945, du général de Gaulle et du ministre de la marine Louis Jacquinot. Il est membre permanent du conseil supérieur de la marine.

² J.O.R.F/L – D du 14 janvier 1949. Décret du 12 janvier 1949. JO du 10 février 1957. Décret du 1^{er} février 1957.

³ J.O.R.F/L – D du 14-15 avril 1952. Décret du 9 avril 1952. JO du 30 janvier 1954. Décret du 28 janvier 1954.

⁴ J.O.R.F/L – D du 30 janvier 1954. Décret du 28 janvier 1954. JO du 27 janvier 1961. Décret du 26 janvier 1961.

⁵ J.O.R.F/L – D du 9 février 1955. Décret du 3 février 1955. JO du 10 février 1957. Décret du 1^{er} février 1957.

⁶ J.O.R.F/L – D du 30 janvier 1954. Décret du 28 janvier 1954. JO du 10 février 1957. Décret du 1^{er} février 1957.

⁷ J.O.R.F/L – D du 30 janvier 1954. Décret du 28 janvier 1954. JO du 10 février 1957. Décret du 1^{er} février 1957.

⁸ J.O.R.F/L – D du 10 février 1957. Décret du 1^{er} février 1957. JO du 13 mai 1959. Par un décret du 12 mai 1959.

⁹ J.O.R.F/L – D du 13 mai 1959. Décret du 12 mai 1959. JO du 27 janvier 1961. Décret du 26 janvier 1961.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 13 mai 1959. Par un décret du 12 mai 1959. JO du 27 janvier 1961. Décret du 26 janvier 1961.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 14 avril 1960. Décret du 13 avril 1960. JO du 27 janvier 1961. Décret du 26 janvier 1961.

¹² SHD BB8 996. Délégation des ports. Ruelle. 44e séance du 20 septembre 1895 sous la présidence du président Bouchard.

J.O.R.F/L – D du 24 mars 1945. Décret du 17 février 1945, du général de Gaulle et du ministre de la marine Louis Jacquinot

J.O.R.F/L – D des 26-27-28 Mai 1947. Décret du 20 mai 1947 de Paul Ramadier et Louis Jacquinot. Il est nommé vice-président du conseil supérieur de la marine et inspecteur général de forces maritimes.

L'inspecteur adjoint des services administratifs de la marine O. d'Argenlieu, depuis Ruelle, le 20 juin 1895, *De l'utilité d'une la réorganisation méthodique de l'établissement naval*, Revue maritime et coloniale. Tome 126. 1895. Fils du commissaire de la Marine Olivier Thierry d'Argenlieu ; le vice-amiral était également frère du capitaine de frégate René Victor Marie Thierry d'Argenlieu qui épousa la fille de l'amiral et député Guépratte.

¹³ J.O.R.F/L – D du 14-15 avril 1952. Décret du 9 avril 1952. Il est nommé membre du Conseil supérieur de la marine. Fils du capitaine d'infanterie de marine Alexis Pothuau qui était le frère du vice-amiral amiral Louis Pothuau.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 14 juillet 1960. Décret du 20 juillet 1960, du général de Gaulle, Michel Debré et Pierre Messmer.

J.O.R.F/L – D du 27 janvier 1961. Décret du 26 janvier 1961. Il est nommé membre du Conseil supérieur de la marine. Né à Toulon, il est le fils du capitaine de vaisseau Léon Félix Joseph Monarque.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 21 mai 1948. Décret du 19 mai 1948. Le contre-amiral Marcel-Paul-Jacques Deramond est nommé major général de la marine.

J.O.R.F/L – D du 14-15 avril 1952. Décret du 9 avril 1952. . Il est nommé membre du Conseil supérieur de la marine. Son fils était le vice-amiral d'escadre François Deramond, né à Lorient.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 27 janvier 1961. Décret du 26 janvier 1961. Il est nommé membre du Conseil supérieur de la marine. Il était le père du commissaire de la marine Guillaume Charles René Jean Le Bigot.

¹⁷ J.O.R.F/L – D du 6 janvier 1950. Décret du 4 janvier 1950. Il est nommé membre permanent du Conseil supérieur de la marine.

¹⁸ René Michel, « Le capitaine de vaisseau Battet, promu contre-amiral est un ancien élève du Lycée Dupuy-de-Lôme », *Le Nouvelliste du Morbihan*. 28 août 1941.

l'amiral Philippe Auboyneau¹ et le vice-amiral Marcel Gensoul². Ce qui était nouveau et qui était absolument inexistant, jadis, était la présence d'officiers d'extraction sociale modeste, avec le vice-amiral Raymond Albert Fenard qui était fils d'un pâtissier. Il n'était pas rare de trouver des officiers et des ingénieurs de la Marine qui venaient de milieux paysans³. La sociologie des ingénieurs du génie maritime se modifia moins. On y trouvait toujours des enfants de la bourgeoisie, comme Louis Kahn⁴. Guy Michelat et Jean-Pierre Thomas déterminèrent qu'entre 1945 et 1960, seulement 31 % des pères des officiers de Marine étaient des militaires, 33% étaient des cadres supérieurs ou exerçaient des professions libérales, 15 % des patrons de l'industrie et du commerce, 8% des cadres moyens, 8% des ouvriers et employés, 4% des agriculteurs et 1% divers⁵. Avec des évolutions, sociologiquement, le corps des officiers de Marine devenait encore plus proche de celui des élites politiques.

Cependant, comme le montra Odile Girardin-Thibeaud dans sa thèse sur les amiraux de Vichy, ce phénomène existait avant même la Libération. Ainsi, pas plus que sous la IV^e République, les hauts cadres de la marine vichyste ne correspondaient vraiment plus au prototype de l'officier de marine historique. Beaucoup avaient bénéficié de la démocratisation du recrutement de la marine que la III^e République accéléra. C'est d'ailleurs le dernier gouvernement de la République qui les confirma au Conseil Supérieur de la marine, le 23 décembre 1939, et aucun n'était issu du milieu maritime⁶. Darlan était le fils d'un ministre radical, le comte Jean de Laborde était fils d'un archiviste et petit-fils d'un parlementaire orléaniste, Léon-Henri Devin était le fils d'un avocat administrateur de la Cie du Canal de Suez⁷, Gensoul était le fils d'un magistrat. Le contre-amiral Pierre Gouton qui fut nommé

¹ J.O.R.F/L – D du 14 janvier 1949. Décret du 12 janvier 1949. Il est nommé membre du Conseil supérieur de la marine.

J.O.R.F/L – D du 14 avril 1960. Décret du 13 avril 1960. Il est nommé membre du Conseil supérieur de la marine. Il était le fils du directeur de la Banque Ottomane, Gaston Auboyneau.

² Fils d'un magistrat 1^{er} président de la Cour d'Appel de Rouen, Louis Alexis Gensoul. La fille du vice-amiral, Blanche Gensoul épousa le capitaine de frégate Robert Bourgeois.

³ Amiral Jean Hourcade, *Marin et gentilhomme. Mémoire posthume I 1899-1936*. 2007, Via Romana, Versailles, p11.

Pierre Jamin, *Souvenirs d'un ingénieur du génie maritime 1939 à 2017*. 2017, Éditions Pierre Jamin, Paris, p21.

Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958, p28. Ingénieur du génie maritime Georges Raclot.

⁴ J.O.R.F/L – D du 14-15 avril 1952. Décret du 9 avril 1952. Il est nommé membre du Conseil supérieur de la marine. Fils de Salomon Kahn, chargé des offices à la synagogue. Juif alsacien, il avait deux sœurs, Marthe (futur épouse de Robert Weill, ingénieur chimiste et président de l'Association culturelle israélite de Versailles) et Renée (future épouse de Joseph Darmon et mère de l'ingénieur du génie maritime Michel Darmon).

⁵ Michelat Guy, Thomas Jean-Pierre, « Contribution à l'étude du recrutement des écoles d'Officiers de la Marine (1945-1960) », *Revue française de sociologie*. 1968, p54.

⁶ J.O.R.F/L – D du 24 décembre 1939. Décret du 23 décembre 1939. Sont nommés membres du conseil supérieur de la marine pour l'année 1940 ; l'amiral de la flotte Darlan, vice-président ; les amiraux Jean de Laborde, Esteva, Abrial ; et les vice-amiraux d'escadre Devin et Gensoul.

⁷ Prosper Georges Devin (1838-1938).

commandant de la division navale du Levant était le fils d'un ingénieur des ponts et chaussées¹. L'amiral Esteva était le fils d'un fabricant de bouchons² et le contre-amiral Marcel Landriau³ était le fils d'un négociant de Charente-Inférieure. Le vice-amiral Edmond Derrien avait pour père un voyageur de commerce finistérien⁴ et le vice-amiral d'escadre Le Luc⁵ était le fils d'un commerçant lorientais.

Seulement cinq se rapprochaient du modèle traditionnel de l'officier de marine. L'amiral Charles Platon⁶ était le père de l'enseigne de vaisseau Jean Platon. Comme lui, l'amiral comte romain Abrial⁷ avait un fils, Loïc Abrial, qui était capitaine de vaisseau et une fille, Colette Abrial, qui épousa le capitaine de frégate Jean de Buretel de Chassey. L'amiral Bléhaut était le père du lieutenant de vaisseau Jacques Bléhaut et du capitaine de corvette Bernard Bléhaut⁸. L'amiral Emile Ollive⁹ était le seul à venir d'une famille de tradition maritime car il était le fils d'un capitaine au long court, et en même temps père du capitaine de frégate Robert Ollive et du commissaire de la marine François Ollive. Dans le cabinet d'Abrial, en 1942, sur les cinq membres, un seul était noble avec des antécédents marins dans sa famille, le lieutenant de vaisseau Jean de Pasquier de Franclieu¹⁰. Dans le cabinet de Bléhaut, il y en avait également un sur cinq¹¹.

Ceux qui étaient aux plus hauts postes de la Marine de l'Etat français étaient très peu nombreux à avoir des pères dans la Marine. Cela concernait seulement les amiraux Motet, Rouyer, Barnaud, Bouxin, Marquis, Moreau, Négadelle et Penfentenyo de Kervéreguin auxquels on pouvait ajouter ceux qui avaient des oncles ou des ancêtres plus lointains dans la

¹ J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1940. Décret du 8 juillet 1940 de Pétain et Darlan.

² J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1940. Décret du 27 juin 1940 de Pétain et Darlan. Il est nommé inspecteur des forces maritimes, et commandant en chef, préfet maritime de la 4e région maritime.

³ J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1940. Arrêté du 31 juillet 1940 de Darlan. Il est nommé commandant de la division navale de l'Afrique occidentale française et de la marine en Afrique occidentale française.

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 août 1940. Arrêté du 5 août 1940. Il est nommé commandant de la marine en Tunisie.

⁵ J.O.R.F/L – D du 26 novembre 1942. Arrêté du 20 novembre 1942, de l'amiral Abrial, secrétaire d'Etat à la marine. Le vice-amiral d'escadre Le Luc est nommé chef d'état-major des forces maritimes françaises.

⁶ J.O.R.F/L – D du 18 septembre 1940. Décret du 17 septembre 1940. Il est nommé secrétaire d'Etat aux colonies.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 novembre 1942. Décret du 24 novembre 1942, de Pétain. L'amiral Abrial est nommé secrétaire d'Etat à la marine a été nommé commandant en chef des forces maritimes françaises.

⁸ Bernard Bléhaut, *op. cit.*, Avant-propos.

⁹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} décembre 1940. Décrète du 29 novembre 1940 de Pétain et Darlan. Il est promu amiral.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 22 novembre 1942. Le 21 novembre 1942, il est nommé officier d'ordonnance.

Jean-Marie Mayeur, Alain Corbin et Arlette Schweitz, *Les immortels du Sénat, 1875-1918 : Les cent seize inamovibles de la Troisième République*. 1995, Publications de la Sorbonne, Paris, p330. Arrière-petit-fils de l'officier de marine, député et sénateur inamovible légitimiste président du groupe des cheveau-légers.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 7 avril 1943. 6 avril 1943. Il est nommé chef du cabinet. Il était le beau-frère du contre-amiral Caron (1937-...), fils du capitaine de frégate Michel Marie Edouard Caron (1899-1954), chef de cabinet de l'amiral Platon ; et petit-fils du capitaine de frégate Joseph Robert Lequerré (1870-1954).

Marine, comme les amiraux Chomel de Jarnieu, Michelier¹, Auphan² et de Laborde. Au total, ils étaient quatorze officiers dans ce cas de figure. Mais comme ces officiers de Vichy étaient, à peu de choses près, les mêmes que ceux de la fin de la III^e République, ils en avaient les mêmes caractéristiques sociologiques. Cela se traduisait par la quasi disparition des « dynasties » d'officiers dont seules subsistaient celles des amiraux Motet, Penfentenyo de Kervéreguin et Merveilleux du Vignaux³, mais avec un maintien de l'« endogamie maritime » qui concernait le frère de l'amiral de Chomel de Jarnieu qui épousa la fille l'amiral Daveluy ; Penfentenyo de Kervéreguin dont la sœur se maria avec le comte Exelmans ou encore le vice-amiral Platon dont l'épouse était la petite-fille du vice-amiral Prouhet⁴.

En 1941, la marine attirait de jeunes nobles conservateurs désireux de se mettre au service du régime, comme Henri-Hubert de Maistre, descendant direct de Joseph de Maistre⁵. Malgré la très large démocratisation de la marine, après-guerre, on trouvait encore des familles de notables ruraux ou nobles catholiques de l'Ouest qui envoyaient leurs fils vers la carrière d'officier de marine comme la famille normande des Quentin de Gromard⁶ avec Pierre⁷ et son frère Yves, ou les Portes de La Fosse avec Henri⁸. De vraies dynasties d'officiers subsistaient, mais elles étaient pour la plupart loin des postes de commandement et de gestion des constructions navales. Le capitaine de vaisseau Guy Darrieus, né en 1934, était le frère du vice-amiral Henri Darrieus. Ils étaient les fils du capitaine de vaisseau Paul Darrieus⁹ et petits-fils du vice-amiral Gabriel Darrieus. A la fin des années 1940 et dans les années 1950, on trouvait encore des nobles comme l'amiral Philippe de Scitivaux de Greische¹⁰, l'amiral Guillaume de Toulouse-Lautrec Monfa¹¹, le capitaine de vaisseau comte Charles de Pechpeyrou de Comminges de Guitaut¹², le capitaine de frégate Jacques du Garreau de La Méchenie¹, Chaillou

¹ Son oncle était l'amiral ministre Boué de Lapeyrère.

² Son arrière-grand-père était le contre-amiral François Joachim Martin de Roquebrune.

³ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1er juin 1945 et le 1er janvier 1947. Rapport d'octobre–novembre 1945, p63.

⁴ Odile Girardin-Thibeaud. *Des amiraux au service de Vichy (1940-1944)*. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2014, p120-121.

⁵ J.O.R.F/L – D du 15 août 1941. Il faisait partie des candidats admissibles pour le concours de l'Ecole navale en 1941.

⁶ Archives nationales d'outre-mer FR ANOM COL E 213 et Elle avait compté deux officiers coloniaux à la fin du XVIII^e siècle. Le lieutenant Laurent (1769-An II) et le lieutenant d'artillerie des colonies Louis (1766-1789)

⁷ J.O.R.F/L – D 4 Juin 1947. Décret du 2 juin 1947 de Paul Ramadier et Louis Jacquinot. Il est nommé au grade d'enseigne de vaisseau.

⁸ *Ibid.* Noblesse de robe.

⁹ J.O.R.F/L – D du 9 septembre 1941. Directeur adjoint des services de la marine marchande ayant reçu délégation de signature dans ses services.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 2-3 février 1948. Membre des FNFL.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 2-3 février 1948. Il n'a rejoint les alliés qu'en 1944.

¹² J.O.R.F/L – D du 2-3 février 1948. Famille de noblesse chevaleresque du XIV^e siècle qui a compté un officier de marine au XVI^e siècle.

de Fougerolle², Mahé de Villeglé³, Blois de la Calande⁴, Lesquen du Plessis-Casso⁵, l'enseigne de vaisseau Yvan-Robert Fleuriot de Langle⁶ et le lieutenant de vaisseau Georges Lavelaine de Maubeuge⁷. Il existait encore ce genre de profils chez les futurs officiers de marine de l'École navale, mais ils restèrent minoritaires. Ils étaient 6 des 75 élèves admis à l'École navale en 1948⁸, 3 nobles sur 88 élèves en 1952⁹, 6 nobles sur 74 élèves en 1959¹⁰ et en 1960, 9 nobles sur 68 élèves¹¹. Parmi les ingénieurs du génie maritime, il y avait bien moins de nobles, comme

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1948. Arrêté du président du conseil des ministres André Marie.

Louis de la Roque, *Le bulletin héraldique de France ou revue historique de la noblesse, IXe volume*.1890, Paris, Administration du bulletin héraldique de France, p588.

² J.O.R.F/L – D du 28 août 1948. Capitaine de vaisseau Xavier Pierre Yves Marie-Joseph Chaillou de Fougerolle. Il avait un frère, le capitaine de vaisseau Hubert Marie Joseph Jacques Chaillou de Fougerolle. C'était une famille de la noblesse du Comtat Venaissin.

³ J.O.R.F/L – D du 28 août 1948. Capitaine de vaisseau Alain Yves Marie Mahé de Villeglé (1928-2016) né à Saint-Malo. Il s'agissait d'une famille de petite noblesse bretonne.

⁴ J.O.R.F/L – D du 28 août 1948. Capitaine de vaisseau Hubert-Bertrand-Marie de Blois de la Calande (1930-1983) et son frère jumeau le futur capitaine de frégate Gérard Antoine Marie (1930-2011).

⁵ J.O.R.F/L – D du 14 juillet 1949. Jean Thibault Alain Marie de Lesquen du Plessis-Casso, de famille noble chevaleresque bretonne, passait le concours oral de l'École navale. Il était le fils du capitaine de vaisseau Paul (Pierre Jean) de Lesquen du Plessis-Casso (1899-1975), fils du lieutenant Constant de Lesquen du Plessis-Casso (1865-1959). Il était également cousin du contre-amiral Jacques de Lesquen du Plessis-Casso (1903-1976), fils de Léopold Athanase Marie de Lesquen du Plessis-Casso (1868-1916), frère de Constant Léopold Marie de Lesquen du Plessis-Casso (1865-1959) qui était le père du capitaine de frégate André Marie Joseph de Lesquen du Plessis-Casso (1900-1986) et de Paul (Marie Pierre Jehan) de Lesquen du Plessis-Casso (1899-1975).

⁶ J.O.R.F/L – D du 14 octobre 1950.

⁷ J.O.R.F/L – D du 8 juillet 1954. Il était le fils du contre-amiral François (Auguste Marcel Henri) Lavelaine de Maubeuge (1873-1930), frère du lieutenant de vaisseau Philippe (Casimir Charles Joseph) Lavelaine de Maubeuge (1878-1958) et fils du lieutenant de vaisseau Henri (Gustave) Lavelaine de Maubeuge (1843-1900) (Détaché aux Messageries maritimes en 1882) frère du lieutenant de vaisseau François (Gaston) Lavelaine de Maubeuge .

⁸ J.O.R.F/L – D du 28 août 1948. Le futur capitaine de corvette Didier Laurent Paul Lévêque de Vilmorin (1928-2008), fils du lieutenant de vaisseau Henri Marie Louis Gabriel Lévêque de Vilmorin (1883-1944), lui-même petit-neveu du capitaine de frégate Pierre-Charles Lévêque de Vilmorin (1917-1884).

Le futur contre-amiral François Louis Marie Ferdinand de Larminat (1930-2013), petit-neveu du lieutenant Joseph de Larminat (1852-1885).

Le futur capitaine de vaisseau Hubert-Bertrand-Marie de Blois de la Calande (1930-1983) et son frère jumeau le futur capitaine de frégate Gérard Antoine Marie (1930-2011). Ils venaient d'une famille de noblesse bretonne qui a compté des officiers de marine fameux, Timothée de Blois (mort en 1719), écuyer du roi et officier de marine, le capitaine de vaisseau du roi François Julien de Blois, l'officier de marine Aymar de Blois de La Calande (1760-1852), et l'officier de marine et sénateur Louis de Blois (1880-1954). Elle a aussi compté le député du Finistère de 1919 à 1928, Aymar de Blois de La Calande (1804-1874). Elle a été alliée aux Clermont-Tonnerre, Penfentenyo, Bonnin de La Bonnière de Beaumont et Grimaudet de Rochbouët.

Le futur capitaine de vaisseau Alain Yves Marie Mahé de Villeglé (1928-2016) né à Saint-Malo. Il s'agissait d'une famille de petite noblesse bretonne.

Le futur capitaine de vaisseau Guy Gervais de Lafond cousin éloigné du capitaine de vaisseau Raymond Emile Gervais de Lafond (1890-1968) et du capitaine de vaisseau Alain Gervais de Lafond (1927-2002).

Le futur capitaine de vaisseau Xavier Pierre Yves Marie Joseph Chaillou de Fougerolle. Il avait un frère, le capitaine de vaisseau Hubert Marie Joseph Jacques Chaillou de Fougerolle. C'était une famille de la noblesse du Comtat Venaissin.

⁹ J.O.R.F/L – D du 13 août 1952. On y trouvait un Bosquillon de Frescheville, un De Vivie de Régie, et un Jodon de Villeroche.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 28 juillet 1959. On y trouvait un O'Neill, un D'Hauteville et un Krebs.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 27 juillet 1960. Il y avait un D'Estienne d'Orves ; un De Kersauson de Pennendreff ; un Burin des Roziers.

Michel de Crevoisier d'Hurbache¹ ou de noms fameux dans la marine, comme Louis Guieysse² ou le résistant André Pelabon³. Il s'agissait à peu près des mêmes pourcentages qu'à la fin de la première guerre mondiale.

Pour saisir avec plus de clarté ces évolutions, observons quelques données statistiques relatives à la deuxième moitié de l'entre-deux-guerres et la IV^e République. Ainsi, comme les fonctions du Comité technique avaient disparu en 1940, nous avons remplacé ses membres par ceux de l'état-major général qui se sont accaparé, dans les faits, une bonne partie de ses anciennes prérogatives, en matière de choix des armes.

Tableau n°59. Origine sociale et géographie des officiers de marine chargés des constructions navales entre 1939 et 1960(CSM, Comité Technique, Etat-major)⁴

	1927-1940 (58)	1940-1960 (47)
Nobles	10%	0,02%
Réseau familial dans la Marine	41%	32%
Origine côtière	51%	30%
Naissance dans une ville-arsenal	15%	13%
En lien avec les hommes politiques	0,01%	0,02%
En lien avec les fournisseurs de la Marine	0,50%	0,04%

Ce que nous pouvons constater après 1940, à ses postes d'importances, c'est d'abord une certaine continuité avec la période précédente. Les liens personnels entre ces chefs avec, d'une part, les politiciens et, d'autre part, les fournisseurs de la Marine étaient définitivement rompus. Seul le capitaine de frégate Jean Régnier, en poste à l'état-major général en 1940, avait un lien avec le monde parlementaire, étant le petit-fils de l'amiral député Jaurès ; et le capitaine de frégate Georges Jacquinet de Presle avait des liens chez les fournisseurs de la Marine, étant cousin par alliance des Heurteau (Marine et Homécourt) et des Solacroup (Cail). Ces liens étaient d'autant plus faibles que le politicien et les chefs économiques en question avaient cessé leurs activités avant 1940. Les autres continuités observées, après 1940, étaient la baisse de

¹ J.O.R.F/L – D du 23 octobre 1946. Décret du président du gouvernement provisoire de la française, Georges Bidault, et du ministre de l'armement Charles Tillon. Il est nommé ingénieur du génie maritime de 3^{ème} classe.

² J.O.R.F/L – D du 23 octobre 1946. Décret du président du gouvernement provisoire de la française, Georges Bidault, et du ministre de l'armement Charles Tillon. Il est nommé ingénieur du génie maritime de 3^{ème} classe.

³ J.O.R.F/L – D du 25 février 1948.

⁴ *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1882, Paris, 1939 à 1948, Berger-Levrault/Imprimerie nationale. Société amicale du génie Maritime. Annuaire. 1955 à 1961.

l'origine côtière des officiers de Marine. Si la naissance dans une ville arsenal ne baissa que faiblement, ceux qui étaient nés dans un département côtier étaient désormais, minoritaires, sans doute pour la première fois depuis que le corps des officiers de marine existait, montrant le recul des familles de marins. Dans la même logique d'ouverture sociologique, le pourcentage de nobles à ces postes à responsabilité s'effondra. C'est bien simple, sur les 47 hommes étudiés, il n'y avait plus qu'un seul noble, le capitaine de frégate Jacques de Lesquen du Plessis-Casso, qui était chef du Service Central des Documents secrets de l'état-major, en 1955, et qui avait derrière lui toute une famille de marins bretons.

b. Les effets de l'épuration sur le corps des officiers

Ainsi, sur le plan purement sociologique, la Seconde guerre mondiale, comme la première, fit surtout reculer, dans les hautes sphères décisionnaires, les groupes d'officiers venant des milieux les plus réactionnaires ou conservateurs. Ce fut surtout par volonté politique traduite par des nominations car qu'il s'agisse de l'épuration menée au niveau du ministère, par le vice-amiral Sablé et sa Commission d'épuration de la Marine¹ ou des pertes humaines dues au conflit, ni les officiers ni les ingénieurs de la Marine n'ont subi de saignées. Au total, la Marine élimina 104 officiers de ses rangs,² après examen de 2978 dossiers³. Le corps ne commença à régénérer ses forces qu'avec la réouverture en 1947 de l'École de guerre navale⁴. Entre 1936 et 1949, le nombre d'amiraux déclina, passant certes, de 43 à 36⁵. Alors qu'en 1945, il y avait 3126 officiers de marine actifs⁶, ils n'étaient plus que 2616 en 1947⁷. Cette diminution peut sembler procéder d'une épuration massive du corps, mais il faut nuancer cela en mettant en perspective ces chiffres avec la baisse du tonnage de la flotte, la difficulté de traitement due à des finances fragiles et la disparition des missions de constructions navales. Finalement, pour le plus grand nombre, l'épuration fut assez magnanime.

¹ Philippe Sturb, *op. cit.*, p7.

² Claude d'Abzac-Epezy, « Épuration, dégagements, exclusions. Les réductions d'effectifs dans l'armée française (1940-1947) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. N°59, juillet-septembre 1998, p70.

³ Lars Hellwinkel, « Les arsenaux de la Marine française à la Libération : l'impact de l'épuration et ses conséquences pour les personnels », dans Bergère (dir.), *L'épuration économique en France*, p279.

⁴ Philippe Vial, « Chapitre 11. La Marine, un concentré des contradictions nationales », dans Serge Bernstein et al., *L'année 1947*, Presses de Sciences Po, « Académique », 1999, p267.

⁵ J.O.R.F/Débats du 7 juillet 1949. Séance du 6 juillet 1949 du Conseil de la République. Dépenses militaires pour l'exercice 1949. Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi. Intervention d'Yves Jaouen.

⁶ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de janvier 1945, p354.

⁷ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine. Pour la période comprise entre le 1er juin 1945 et le 1er janvier 1947. Rapport de janvier-février-mars 1946, p141.

Certes, Vichy fut frappé de nullité par l'ordonnance du 9 août 1944, le CNR décida l'épuration et le Comité français de Libération nationale du 26 juin 1944 constitua le délit de collaboration¹, mais seuls les officiers de marine les plus hauts placés et les plus réactionnaires eurent à subir le courroux de la République vengeresse qui les fit passer devant la Haute-Cour. L'amiral Abrial fut mis aux arrêts à la Libération, révoqué sans pension, écopa d'une peine de dix années de travaux forcés et de l'indignité nationale². Les amiraux Esteva³, Robert⁴, Derrien⁵, Auphan⁶, Marquis⁷, de Laborde⁸, Bléhaut⁹, Decoux¹⁰, Le Luc et Gervais de Lafond¹¹ eurent à peu près les mêmes peines. Seul Laborde qui saborda la flotte à Toulon fut condamné à mort, avant que Vincent Auriol commuât cette peine en détention à perpétuité¹².

Rarissimes ont été ceux qui furent supprimés physiquement. L'amiral Platon, collaborationniste assumé qui considérait que la « dissidence », c'est-à-dire la résistance était un crime et qui s'en prenait publiquement au « traître de Gaulle »¹³ fut de ceux-ci. Avec le retour de Laval qui signa « la fin de la réaction » et de la chasse aux francs-maçons¹⁴, Platon entra en disgrâce¹⁵, ce qui lui valut d'être assigné à résidence par Laval, en Dordogne, là où il tomba entre les mains des FTP qui le mirent à mort,¹⁶ après un jugement rapide¹⁷. Le contre-amiral Le Normand, chargé des constructions navales à Brest¹⁸, fut abattu avec son frère à son domicile, le 26 mars 1944¹⁹. L'amiral Decoux, lui, passa près du même sort, mais il réussit à survivre aux deux jours de torture que lui firent subir des FFI républicains espagnols²⁰. Cependant, ces derniers cas ne furent pas du fait du GPRF, mais de groupes idéologiques fanatiques. En effet,

¹ Pascal Cauchy, *La IV^e République*, 2004, PUF, Paris, p10-14.

² André Figueras, *Onze amiraux dans l'ouragan*. Paris, Publications André Figueras, p34-38.

³ *Id.*, p61-65.

⁴ *Id.*, p126-133.

⁵ *Id.*, p152.

⁶ *Id.*, p156. Il a été jugé par contumace, mais restant caché jusqu'en 1955, lorsqu'il se dévoila, il ne fut frappé que d'une condamnation de principe.

⁷ André Figueras, *op. cit.*, p167-168.

⁸ *Id.*, p174-175.

⁹ *Id.*, p182.

¹⁰ *Id.*, p185.

¹¹ *Id.*, p192.

¹² Philippe Vial, « Chapitre 11. La Marine, un concentré des contradictions nationales », dans Serge Bernstein et al., *L'année 1947*, Presses de Sciences Po, « Académique », 1999, p269.

¹³ Emile Condroyer, « L'amiral Platon nous dit », *Le Journal*, 9 janvier 1941, N°17613, p1.

¹⁴ Jean-Paul Cointet, *op. cit.*, p235.

¹⁵ Jean-Marc Van Hille, *Le vice-amiral Platon ou les risques d'un mauvais choix*. 2003, PyrÉGraph, Estadens, p152.

¹⁶ André Figueras, *op. cit.*, p146.

¹⁷ Annie Lacroix-Ritz, *La non-épuration en France de 1943 à 1950*. 2019, Armand Colin, Paris, p83.

¹⁸ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Document du secrétariat d'État la Marine. Direction centrale des industries navales.

¹⁹ François Péron, *op. cit.*, p51.

²⁰ Robert Aron, *Histoire de l'épuration, I, De l'indulgence aux massacres, novembre 1942-septembre 1944*. 1967, Fayard, Paris.

la République ne fut pas si sévère car, hormis des conditions de détentions dures et humiliantes pour ces amiraux qui déjà d'un certain âge, le traitement de leurs cas fut revu favorablement avec le temps. Le Conseil d'Etat annula les décrets de révocation et les peines, dans les années 1950, pour la majorité des amiraux jugés. En 1951, l'amiral Gensoul a été interrogé par la Commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France, de 1933 à 1945, qui lui a demandé de s'expliquer sur les raisons qui l'ont poussé à mal communiquer l'ultimatum qu'il a reçu à Mers et Kebir¹. Il ne fut pas inquiété pour cela. Seul Paul Chack, officier de Marine, sorti du service, fut condamné à mort pour collaborationnisme² par la Cour de justice³, avec exécution effective de la peine.

A côté de cette grande épuration judiciaire, l'épuration administrative n'éteignit pas l'esprit de vengeance contre le corps des officiers de marine qui était encore ardent chez certains parlementaires ; du fait que beaucoup d'officiers furent blanchis car la Marine avait besoin d'eux pour ses travaux⁴. En avril 1946, le député communiste Roger Roucaute, ancien commandant des FTP de la zone Sud, réclama que l'on détruise, ni plus ni moins, les officiers de marine. Pour lui, dans ce corps « dans lequel la haine de la République est de tradition », il faut « éliminer les créatures de Darlan », en confiant « les principales responsabilités à des hommes de caractère éprouvé, dévoués à la nation ». Sa solution était de mener des purges beaucoup plus drastiques, quitte à réduire dangereusement les effectifs, et de « former les jeunes officiers dans l'esprit républicain »⁵. En 1948, le député Manceau a même présenté un amendement tendant à réduire, de 150 millions de Fr, le crédit du chapitre des soldes des officiers dont il voulait voir diminuer le nombre qu'il trouvait trop élevé. Il voulait à la fois les punir pour leur collaboration et mettre leurs effectifs en adéquation avec le tonnage de la flotte qui avait chuté depuis le sabordage de Toulon en 1942. Sa proposition fut largement rejetée à 410 voix contre 183⁶, montrant que les élus adoptaient un esprit de modération. C'est que la

¹ N° 2344. Assemblée nationale. Première législature. Session 1947. Rapport fait au nom de la Commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 par M. Charles Serre, Rapporteur général, Député. Annexes. Dépôts. Tome VI. Paris. Imprimerie de l'Assemblée Nationale. 1951, p1897. Séance du mardi 28 juin 1949. Audition de M. l'amiral Gensoul. La présidence de l'audition est assurée par le vice-président Louis Marin.

² *Le Matin*. 60^e année – N°21517. Mardi 22 juin 1943.

³ *L'Echo d'Alger*. Mardi 19 Décembre 1944. 33^e année. N° 12504, p1.

⁴ Lars Hellwinkel, *op. cit.*, p286.

⁵ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1946. Assemblée nationale constituante. Séance du 3 avril 1946. Dépenses militaires de l'exercice 1946. Discussion d'un projet de loi. Intervention du député Roger Roucaute.

⁶ J.O.R.F/Débats du 10 Juillet 1948. Séance du 9 Juillet 1948 de l'Assemblée nationale. Budget des dépenses militaires pour l'exercice 1948. Suite de la discussion d'un projet de loi.

majorité des parlementaires et le gouvernement savaient, comme Jacquinet, qu'une épuration excessive entraverait le processus de reconstruction de la Marine¹.

L'épuration fut en revanche très laxiste avec les ingénieurs qui, *de facto*, ont collaboré industriellement avec l'ennemi. Leur rôle d'exécutant et leur concours aux travaux de reconstruction étant primordiaux, ils ne furent pas inquiétés. Des hommes comme René Genon ou André Lamouche ne furent reversés, dans le cadre de réserve, que le 1^{er} janvier 1951, alors que de fait, ils restèrent sous les ordres de Vichy. René Genon qui était affecté à la direction des constructions navales de Rochefort, dans les années 1920², ne revint dans l'administration centrale qu'en 1930, en qualité d'adjoint au directeur du Service de la surveillance³. Nommé chef du Bureau des ateliers à la Direction centrale des constructions navales, à partir du 11 janvier 1936⁴, il revint à la Surveillance des travaux en septembre 1939, mais cette fois comme chef du Service⁵. Il conserva ce poste durant toute l'Occupation, restant en poste à Paris⁶. Il resta en service, même, après la Libération et ne fut reversé dans le cadre de réserve qu'en 1951, après même avoir rempli des missions importantes, comme représenter l'ingénieur du génie maritime de la France Libre, Louis Kahn, lors du lancement de *L'Africaine* aux ACSM, le 7 décembre 1946⁷. André Lamouche eut aussi un parcours similaire, d'abord chef du secrétariat du directeur central dans les années 1920⁸, il devint directeur des constructions navales à l'arsenal de Saïgon⁹, puis revint dans l'administration centrale en 1936, comme sous-directeur¹⁰. Devenant directeur central des constructions navales à toute fin de la III^e République¹¹, il fut maintenu dans ce poste, en novembre 1940, par Pétain et Darlan¹².

Jean-Jacques Balland qui devint inspecteur général des fabrications et programmes, en 1950¹³, avait pourtant été chef des services de la Direction centrale des industries navales qui

¹ Odile Girardin-Thibeaud, *op. cit.*, p620.

² J.O.R.F/L – D du 6 juin 1926.

³ J.O.R.F/L – D du 18 avril 1930. Décision du 17 avril 1930.

⁴ J.O.R.F/L – D du 4 décembre 1935. Décision du 3 décembre 1935. JO du 12 janvier 1936. Décision du 11 janvier 1936.

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 septembre 1939. Décision du ministre du 17 septembre 1939. A partir du 15 septembre 1939.

⁶ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941–1942. Marchés. Document du secrétariat d'État la Marine. Direction centrale des industries navales.

⁷ Mathieu Bidaux, « 1945-1959 Renaissance, moderne et apogée », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine. Les ACSM et leur Cité-Jardin (1917-1966)*, p293.

⁸ J.O.R.F/L – D du 27 novembre 1927. Décision du ministre de la Marine.

⁹ J.O.R.F/L – D du 11 octobre 1930. Décision du 10 octobre 1930.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 8 avril 1936. Décret du 6 avril 1936.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 16 mars 1940. Séance de la Chambre des députés du 15 mars 1940.

¹² J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1940. Décret de Pétain et Darlan.

¹³ J.O.R.F/L – D du 6 janvier 1950. Décret du 4 janvier 1950.

étaient restés à Paris¹. Roger Brard qui était chargé du Bassin des carènes² devint, par la suite, un éminent professeur de l'École du génie maritime et de l'École Polytechnique³. R. Norguet qui était chef du Service technique des constructions navales à partir de novembre 1938⁴ et qui fut nommé, avec l'accord de Darlan, directeur général des industries mécaniques et électriques⁵ continua une brillante carrière après la guerre. L'ingénieur de l'artillerie navale Maurice Brunet qui était à la direction de l'artillerie navale de Brest fut désigné pour continuer ses services à la direction centrale de l'artillerie navale, à partir du 16 octobre 1939⁶. Il resta en service pendant l'Occupation et fut, même, promu au grade d'ingénieur principal, le 3 juillet 1943. A la Libération, il continua une bonne carrière en étant promu au grade d'ingénieur en chef de 2^{ème} classe, le 1^{er} octobre 1947, devint chef de la Section Matériel à Brest puis intégra le Service Technique des Constructions et armes navales, dans le groupe des engins spéciaux. Ces hommes étaient trop précieux pour être inquiétés.

c. Les pertes humaines chez les officiers et les ingénieurs de la Marine

La majorité des pertes humaines, que ce fut pour les officiers ou les ingénieurs, venait de la répression de la résistance par les autorités allemandes. Et encore, beaucoup avaient quitté le service de la Marine. Les ingénieurs du génie maritime Lavrut, Bobert et Seeuws ont été faits prisonniers et exécutés d'une balle dans la nuque en 1944 à Toulon, par les Allemands, alors qu'ils étaient en train de chercher un appontement valable pour des débarquements anglais⁷. L'ingénieur du génie maritime Jacques Stosskoff fut arrêté par la Gestapo et déporté au camp de Struthof⁸ pour y être fusillé, le 2 septembre 1944, en même temps que 100 autres membres du réseau « Alliance »⁹, puis brûlé au four crématoire¹⁰. Il faisait la liaison avec les ingénieurs du génie maritime qui étaient en dehors du département de la Marine, comme Joseph Camaret¹¹

¹ SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Document du secrétariat d'État la Marine. Direction centrale des industries navales.

² SHD MV 2DD1 17. Collections 1941-1942. Marchés. Document du secrétariat d'État la Marine. Direction centrale des industries navales.

³ R. Dautray, « Roger Brard 1907-1977 », *La Jaune et la Rouge, Revue mensuelle de la société amicale des anciens élèves de l'École Polytechnique*, Décembre 1978/N°336, p33.

⁴ J.O.R.F/L – D du 9 novembre 1938. Décision ministérielle du 7 novembre 1938.

⁵ Jean-François Grevet, « Des turbines au Plan, la Marine au service de l'économie dirigée ou les ambitions des ingénieurs du Génie maritime à la Direction des industries mécaniques et électriques (1940-1944) », dans *Aéronautique, marchés, entreprises*, dir Jean-Paul Barrière, Marc de Ferrière, p482.

⁶ J.O.R.F/L – D du 30 septembre 1939. Décision du 29 septembre 1939.

⁷ Société amicale du génie Maritime. Annuaire. 1955, p38. *À la mémoire des ingénieurs du génie maritime Lavrut, Bobert et Seeuws, fusillés en 1944 à Toulon par les Allemands.*

⁸ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p141.

⁹ Jean Le Berd, *op. cit.*, p71.

¹⁰ François Stosskopf et Elisabeth Meysembourg-Stosskopf, *Jacques Camille Louis Stosskopf, 1898 – 1944*, 2000, É. Meysembourg-Stosskopf, p81.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1919. Le tableau d'avancement des officiers du génie maritime.

qui était aussi dans le réseau « Alliance », passé par la direction des constructions navales de Brest et qui était en service chez la société Delmas-Vieljeux à La Pallice. Il fut déporté, exécuté et incinéré avec Stosskoff. L'ingénieur du génie maritime Henri Stroh, devenu directeur chez Schneider et qui organisait des contacts et des passages avec la zone libre fut raflé, avec 116 résistants de la région¹, et mourut en déportation en 1944². L'ingénieur du génie maritime René Norguet qui entra en service chez les ACL puis devint secrétaire général à la production industrielle a été déporté, le 10 août 1943, pour avoir fait soustraire des matières premières aux Allemands³. Il eut plus de fortune que son ancien collègue puisqu'il fut libéré après la guerre et reprit ses activités. L'ingénieur du génie maritime Roland Boris, ingénieur-conseil chez Thomson-Houston⁴, fut arrêté par la Gestapo, en 1942, pour appartenance à un mouvement de résistance, mais il ne fut pas déporté⁵.

L'ancien ingénieur du génie maritime Eugène Deloncle, cagoulard⁶, proche de Darlan⁷ et comploteur antihitlérien⁸, fut assassiné avec son fils par des tueurs de la Gestapo, à son domicile⁹. L'ingénieur du génie maritime André Haarbleicher qui est mort en déportation était au service de la Marine marchande¹⁰. Le lieutenant de vaisseau Philippon fut arrêté par la Gestapo et exécuté, le 24 octobre 1941¹¹. L'amiral Jacques Trolley de Prévaux fut fusillé à Lublin, le 25 mars 1944. Le lieutenant de vaisseau Honoré d'Estienne d'Orves fut exécuté, le 29 août 1941, par les Allemands pour « cause d'espionnage »¹², avec neuf de ses compagnons¹³. Hormis quelques pertes de quelques officiers de vaisseau, les combats, en eux-mêmes, ne firent que peu de victimes chez les chefs de la Marine.

Bref, on peut dire que la guerre et l'Occupation, si elles endommagèrent profondément l'outil industriel de la Marine, n'ont que très légèrement touché le personnel de cadres chargés de le piloter. Les officiers de marine et les ingénieurs du génie maritime ne subirent que très peu de pertes humaines. L'épuration ne toucha, chez les premiers, que quelques officiers trop

¹ André Prost, « Le Creusot 1939-1948 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 8 – Février, 2007, p6.

² Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961, p49.

³ Daniel Amson, Jean-Gaston Moore, Charles Amson, *Les grands procès*. 2015, Paris, PUF.

⁴ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958, p37.

⁵ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958, p38.

⁶ Jean-Raymond Tournoux, *L'Histoire secrète*. 1962, Plon, Paris, p173.

⁷ *Id.*, p48.

⁸ *Id.*, p175-177.

⁹ *Id.*, p179-180.

¹⁰ Patrice Castel, Pierre Coll, Pierre Léoutre, Lucien Sabah, *Antimaçonnie, franc-maçon et résistance dans le Midi toulousain. De la persécution à la reconstruction des loges (1940-1945)*, 2009, les 2 Encres, Cholet, p12.

¹¹ François Péron, *op. cit.*, p53.

¹² Etienne de Montety. *Honoré d'Estienne d'Orves*. Paris, 2005, Editions Perrin.

¹³ « Marins de la dernière guerre », *Cols Bleus* n°1271 du 10 mars 1973, p15.

engagés politiquement et militairement, soit une infime minorité, et épargna totalement les autres, quelque fut leur degré de collaboration.

d. Les évolutions culturelles chez les officiers de Marine

Ainsi, du fait de cette épuration relative, le corps des officiers de Marine et même celui des ingénieurs de la Marine conservèrent certaines caractéristiques. Il n'empêche que même si ces mesures radicales ne furent pas adoptées, les républicains avaient toujours à cœur d'effacer le « particularisme » encore proverbial de ce corps¹. Aussi, au début des années 1960, ils faisaient subir une grande pression à la Marine afin qu'elle recrute des officiers sortis des rangs, ce qu'elle refusait toujours de faire pour garder « un recrutement homogène »². Tous ceux qui en faisaient partie étaient passés par les classes préparatoires des grands lycées parisiens dont Buffon³, Janson-de-Sailly⁴, Charlemagne⁵ ou Saint-Louis⁶. De ce fait et malgré la diversité des origines du recrutement, la Marine conserva, notamment, chez les plus anciens des officiers un culte du passé qui fut, même, critiqué à l'Assemblée nationale par un membre de l'institution, Jacques Raphael-Leygues, qui jugeait que plus les officiers gagnaient en âge, plus « ils se racornissent »⁷, contrairement aux jeunes officiers qui « sont beaucoup plus cultivés que ne l'étaient jadis leurs devanciers ». Malgré la fierté d'appartenance à une élite, et d'une culture imaginaire commune, autour de certaines figures culturelles et historiques centrales, certains reprochaient à leur corps d'origine d'être « rétracté sur son passé » et « sans ouvertures vers l'extérieur »⁸.

Cette critique était excessive car les officiers de Marine qui étaient aux affaires dans les années 1950 et au début des années 1960 ne correspondaient plus au profil sociologique majeur qui était traditionnellement le leur. La nature du corps des officiers de Marine se modifia, nous dirons, anthropologiquement. Ce dernier cessa de chérir les valeurs morales du christianisme et les valeurs aristocratiques d'honneur pour ressembler de plus en plus au reste de la société et

¹ J.O.R.F/L – D du 31 décembre 1948. Séance du 30 décembre 1948 du Conseil de la République. Intervention du général Petit.

² Vice-amiral d'escadre Marcel Duval. *Marin sous trois républiques (1931–1995)*. 2011, Economica, Paris, p172.

³ Amiral Jean Hourcade, *op. cit.*, p16.

⁴ *Id.*, p21.

Pierre Jamin, *op. cit.*, p72

⁵ Vice-amiral d'escadre Marcel Duval, *op. cit.*, p17.

⁶ Amiral Jean Hourcade, *op. cit.*, p28.

Pierre Jamin, *op. cit.*, p76.

⁷ J.O.R.F/Débats du 19 novembre 1959. Séance du 18 novembre 1959 de l'Assemblée nationale. Loi de finances pour 1960 (2^{ème} partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi. Intervention de Jacques Raphael-Leygues.

⁸ J.O.R.F/Débats 10 novembre 1961. Séance du 9 novembre 1961 de l'Assemblée nationale. Loi de finances, pour 1962 (2^{ème} partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi. Intervention de Jacques Raphaël-Leygues.

des élites françaises qui se modernisaient. Bien que la plupart des officiers d'après 1945 recevaient encore une éducation chrétienne¹, désormais, la moralité individuelle qui était, alors, nécessaire pour faire partie des officiers de Marine devint toute relative. Même si la Marine était toujours soucieuse de « la réputation »², de la « moralité et l'honorabilité »³ de ses hommes et de leurs familles et qu'elle diligentait des enquêtes pour connaître les détails de leurs comportements, un certain nombre d'officiers qui, faut-il le rappeler, avaient grandi durant les années folles, commettaient et se glorifiaient d'actes qui, cinquante ans plus tôt, leur auraient valu la radiation⁴. Trouver dans les écrits de certains des insultes envers leurs collègues⁵, des critiques du catholicisme⁶ ou la glorification de certaines de leurs turpitudes démontrait assez la nouvelle mentalité qui pouvait exister dans le corps et qui le rapprochait, plus que jamais, sociologiquement et culturellement des élites parlementaires.

2. Elites politiques et officiers

a. Une collaboration par contrainte et par nécessité

Les chefs de la marine, sous l'Occupation, avaient une attitude bien plus ambiguë qu'il ne pouvait y paraître à première vue. Leurs relations personnelles avec Pétain étaient anciennes. Le maréchal Pétain avait une haute opinion de la Marine, de son rôle militaire et de ses officiers⁷ qu'il avait fréquentés à partir du 15 décembre 1931, en la personne du capitaine de frégate Latham qui était détaché à son état-major, comme membre du Conseil Supérieur de la guerre⁸. Aussi, lors de son allocution à bord du bâtiment de ligne *Strasbourg*, le 4 décembre 1940, le maréchal Pétain a affirmé que le redressement français concernait également la Marine⁹. Si les quatre secrétaires d'Etat à la marine de Vichy collaborèrent tous par nécessité politique, aucun ne fut collaborationniste. L'amiral de la flotte, Darlan, le contre-amiral Gabriel Auphan et le contre-amiral Henri Bléhaut ne vinrent à la collaboration que pour éviter une situation encore plus funeste, mais les autres cadres étaient plus idéologiquement marqués. L'amiral Jean Abrial collabora surtout par loyauté au gouvernement jugé légitime et l'amiral

¹ Amiral Jean Hourcade, *op. cit.*, p25.

Pierre Jamin, *op. cit.*, p53.

² SHD 2DD1 1082. Note « secret/confidentiel » du 29 juillet 1960 de l'officier d'administration principal et chef du secrétariat de la DCCAN Jung (pour le compte du directeur central Gisserot et du sous-directeur central Mathis) au commandant de la gendarmerie nationale de Seine-et-Oise à Versailles.

³ SHD 2DD1 1125. Note « secret-confidentiel » du 21 février 1962 de la DCCAN.

⁴ Amiral Jean Hourcade, *op. cit.*, p11 et 109.

⁵ Contre-amiral Jean Cornuault, *op. cit.*, p176. Il affirme que pour lui Thierry d'Argenlieu était « un sectaire de la pire espèce ».

⁶ *Id.*, p193. Fait prisonnier en Espagne, ou il avait fui, il trouvait pénibles les messes franquistes à genou et au garde à vous.

⁷ Philippe Pétain, « Le devoir des élites dans la Défense nationale », *Revue de Défense nationale*, mai 1939, p27.

⁸ J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1931.

⁹ *La marine française depuis l'armistice*. L'amirauté française. 1942, p53.

Esteva resta au service de Vichy pour ne pas « désertier », « en filant comme un lâche [...] à Alger, à Londres, à Washington »¹.

Le plus important d'entre eux, Joseph Darlan, était même initialement un officier tout à fait républicain, proche des ministres de la Marine radicaux des années 1930 qui le nommèrent pendant neuf ans dans leurs cabinets : Georges Leygues, Albert Sarraut, Jacques-Louis Dumesnil, Charles Dumont, François Piétri, Alphonse Gasnier-Duparc. Il était particulièrement proche de Georges Leygues² qui venait, comme son père, dont il était l'ami du Lot-et-Garonne. Philippe Masson ne sut pas déterminer si Darlan était franc-maçon³, comme son père l'avait été⁴, en revanche, il est certain qu'il était agnostique et sûrement pas un catholique convaincu⁵, donc peu compatible avec l'idéologie de la Révolution Nationale qui, d'ailleurs, n'était pas monolithique⁶. On peut réellement soupçonner que sa politique de collaboration, bien qu'elle ait pris parfois des aspects volontaristes, voire idéologiques, n'était qu'une tactique pour arracher de meilleures conditions à l'Allemagne. Ses biographes Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan vont jusqu'à dire que, du 14 novembre au 24 décembre 1942, il organisa les structures qui servirent à la libération de la France⁷.

Les actions de Darlan et des officiers de Marine étaient à replacer dans un contexte général qui poussait à faire ce genre de calcul. Par exemple, René Bousquet qui était un radical-socialiste, qui cultivait ses amitiés maçonniques⁸, dans les années 1930, se retrouva être un implacable vichyste sous l'Occupation. Le 30 septembre 1940, Darlan demanda par une directive aux directeurs des arsenaux d'accéder aux demandes des Allemands « en cherchant à obtenir d'eux des contreparties aussi substantielles que possible »⁹. Dès octobre 1940, il expliqua cette stratégie qui ne pouvait se mettre en place que « par conversation directe du chef de l'État français avec le *führer* et le *duce* », tant la survie de la France en dépendait¹⁰. Par exemple, en mai 1941, en même temps qu'il proposait à l'état-major de la *Kriegsmarine* en

¹ André Figueras, *op. cit.*, p48-53. Lettre du 23 avril 1945 de l'amiral Esteva.

² Hervé Coutau-Bégarie, Claude Huan, *Darlan*. 1989, Fayard, Paris, p55.

³ Philippe Masson, *La Marine française et la guerre (1939-1945)*. 2000, le Grand livre du mois, Paris, p291-299.

⁴ Hervé Coutau-Bégarie, « Le regard vide ou la vision politique de l'amiral Darlan », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. *Marine, État et politique*. PUPS, p139.

Hervé Coutau-Bégarie, Claude Huan, *Darlan*, Paris, 1989, Fayard, p29.

⁵ Philippe Masson, *La Marine française et la guerre (1939-1945)*. 2000, le Grand livre du mois, Paris, p293.

⁶ Jean-Paul Cointet, *op. cit.*, p135.

⁷ Hervé Coutau-Bégarie, Claude Huan, *Darlan*. 1989, Fayard, Paris, p624.

⁸ Simon Epstein. *Un paradoxe français. Antiracistes dans la Collaboration, antisémites dans la Résistance*. 2008, Albin-Michel, Paris, p44.

⁹ Lars Hellwinkel, *op. cit.*, p274.

¹⁰ Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan. *Lettres et notes de l'amiral Darlan*. 1992, Economica, Paris. Document n°133. Note de François Darlan datant très probablement d'octobre 1940.

France de lui fournir des informations sur les mouvements de la flotte britannique¹, il tentait, en vain, d'obtenir la grâce pour le lieutenant de vaisseau d'Estienne d'Orves, arrêté par la Gestapo pour espionnage²; et s'entourait d'antiallemands tels que le commandant Guichard et le contre-amiral Battet et même du général Revers qui devint le chef secret de l'Organisation de résistance de l'armée³. De même, Darlan, tout en demandant la lutte « serrée contre les communistes (gaullistes), les juifs et les maçons », la création d'une police d'État et l'organisation sociale et corporative⁴, il critiquait ceux qui voulaient purger l'administration des fonctionnaires qui n'étaient pas de droite⁵. Son retournement en faveur des alliés, à Alger en 1942, prouvait bien que ses décisions n'étaient que de circonstances.

Les plus réactionnaires des amiraux n'ont jamais été ni nationaux-socialistes ni des admirateurs de l'Allemagne. Ils venaient, tout simplement, de la tradition catholique antirévolutionnaire et antirépublicaine des franges les plus traditionnellement conservatrices de la société française qui enfanta la Révolution Nationale. Odile Girardin-Thibeaud détermina que sur les 49 amiraux de Vichy, 45 étaient des catholiques⁶.

Le contre-amiral Auphan, sous-chef d'état-major, était un catholique habité par sa foi en Dieu, dans les Écritures⁷ et pénétré par la théologie thomiste⁸. Invoquant les valeurs de la chevalerie médiévale⁹, il était antiprométhéen¹⁰, hostile à « l'infiltration » des juifs¹¹, mais aussi ennemi « des matérialistes et des rationalistes »¹², de la « révolution de 1789 »¹³, du capitalisme libéral, de l'occulte franc-maçonnerie¹⁴ alliée de la résistance¹⁵, et de ses « penseurs mécréants »¹⁶, du marxisme¹⁷ et de la démocratie¹⁸. Il n'en était pas moins adversaire du national-

¹ Raymond Tournoux, « Un traître ou un patriote : L'amiral Darlan », *Revue des Deux Mondes*, novembre 1980, p296-297.

² *Id.*, p298. Ceci fut accepté mais avec l'exécution de l'aspirant de la marine allemande Moser par le résistant Fabien, le résistant est exécuté.

³ *Id.*, p301.

⁴ Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan. *Lettres et notes de l'amiral Darlan*. 1992, Economica, Paris. Document n°165. Note sur la collaboration du 30 janvier 1941.

⁵ *Ibid.*, Document n°257. Note manuscrite sans référence.

⁶ Odile Girardin-Thibeaud, *op. cit.*, p130.

⁷ Amiral Auphan, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*. 1949, Editions Self, Paris, p15-17.

⁸ Amiral Auphan, *L'honneur de servir. Mémoires*. 1978, Éditions France-Empire. Paris, p127.

⁹ Amiral Auphan, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*. 1949, Editions Self, Paris, p190.

¹⁰ *Id.*, p17.

¹¹ Amiral Auphan. *Histoire élémentaire de Vichy*. 1971, Editions France-Empire, Paris, p149.

¹² Amiral Auphan, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*. 1949, Editions Self, Paris, p22.

¹³ *Id.*, p43.

¹⁴ Amiral Auphan. *Histoire élémentaire de Vichy*. 1971, Editions France-Empire, Paris, p143.

¹⁵ Amiral Auphan, *L'honneur de servir. Mémoires*. 1978, Éditions France-Empire. Paris, p196.

¹⁶ Amiral Auphan, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*. 1949, Editions Self, Paris, p46.

¹⁷ *Id.*, p48.

¹⁸ *Id.*, p49.

socialisme qui divinise la race et du fascisme qui vouait un culte exclusif de l'État¹. Il était aussi très antigauilliste, accusant sans cesse le « gaullo-communisme »², le « terrorisme » de la résistance³ et « la haine et le mensonge prêchés de Londres pendant quatre ans »⁴. Bref, il rejetait ce qu'il appelait le « virus démocratique révolutionnaire »⁵ et ses réminiscences tel le Front populaire qui, selon lui et conformément à la thèse fausse mais néanmoins chère aux vichystes, aurait désarmé la France devant Hitler⁶.

Dans cette logique, il introduisit le système des corporations dans les arsenaux⁷ mais il adopta une attitude modérée dans le conflit, voulant la suspension des combats entre Français et Américains, lors du débarquement anglo-américain du 8 novembre 1942 en Afrique du Nord. L'amiral Henri Bléhaut, lui, qui fut le dernier des maréchalistes, emmené avec Pétain à Sigmaringen comme otage, n'en fut pas moins un résistant à sa façon⁸. Son fils, le capitaine de corvette Bernard Bléhaut, soucieux de réhabiliter l'honneur de son père qui avait été acquitté par le tribunal, mais dont l'image avait été salie par la propagande médiatique, selon lui, rappela ces faits⁹. Certes, l'amiral eut une éducation chrétienne chez les Jésuites et les Oratoriens¹⁰ et il fut un ami de longue date de l'amiral Auphan¹¹, mais il ne céda rien aux occupants. Adversaire de toutes les demandes en hommes, en matériel et en secrets scientifiques des commissions allemandes et italiennes d'armistice¹², il réclama des sabotages dans les arsenaux sur les travaux pour le compte de l'ennemi, faisant en sorte que les forces de l'Axe n'aient jamais pu bénéficier de la totalité de la capacité de production de la Marine¹³. L'amiral Abrial, lui, fut même fait prisonnier par les Allemands, avant que Darlan réussisse à obtenir sa libération¹⁴.

L'amiral Fernet qui, à la veille de la guerre de 1939, était secrétaire général adjoint du Conseil Supérieur de la Défense nationale, fut appelé en juillet 1940, auprès du maréchal Pétain, jusqu'à la fin de février 1941¹⁵. Pensant que le maréchal Pétain était arrivé au pouvoir

¹ *Id.*, p62.

² Amiral Auphan, *L'honneur de servir. Mémoires*. 1978, Éditions France-Empire. Paris, p513.

³ *Id.*, p458.

⁴ *Id.*, p473.

⁵ Amiral Auphan, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*. 1949, Editions Self, Paris, p77.

⁶ Amiral Auphan, *Histoire élémentaire de Vichy*. 1971, Editions France-Empire, Paris, p14.

⁷ Odile Girardin-Thibeaud, *op. cit.*, p66.

⁸ Bernard Bléhaut, *op. cit.*, p139.

⁹ *Id.*, Avant-propos.

¹⁰ *Id.*, p15-17.

¹¹ *Id.*, p26.

¹² *Id.*, p76.

¹³ *Id.*, p83.

¹⁴ André Figueras, *op. cit.*, p31.

¹⁵ Albert Rivaud, « Les souvenirs du vice-amiral Fernet », *La revue des Deux Mondes*, janvier 1953, p22.

dans la plus pure légalité¹, il demeura près de lui jusqu'à son enlèvement par les Allemands, le 20 août 1944². Il était totalement convaincu par la grandeur de la tâche qu'avait à accomplir le chef de l'Etat français, c'est-à-dire de préserver les Français et leur territoire des difficultés de la guerre et de l'Occupation et de préparer un redressement de la France³. Le capitaine de vaisseau Jean Tracou qui a été chef du cabinet de Pétain en 1944, était totalement contre les actes d'une certaine résistance et, particulièrement, celle de De Gaulle, ce « porte-drapeau d'un nouveau Front populaire »⁴, avec « les assassins de paysans, les embusqués de Londres et les résistants de brasserie qui ont formé les cadres politiques de la libération »⁵.

Le vice-amiral Hervé de Penfentenyo, nommé par Pétain vice-président du Comité consultatif de la famille, en était, en tant que noble breton et fervent chrétien. Pourtant, il commanda lui-même le « réduit breton » de Lorient face à l'avancée allemande et fut emprisonné et jugé par deux fois par l'armée allemande⁶. Il est vrai, cependant, que beaucoup d'officiers ont été dans l'administration de l'Etat français, notamment, les amiraux Belot, Hamon⁷, Gouton, Ven, Michelier⁸, Herr⁹, Docteur¹⁰, Motet¹¹. Rares étaient ceux qui, comme l'amiral Lacaze, refusèrent les sollicitations qui leur avaient été faites par le maréchal Pétain. Lacaze était en opposition avec sa famille qui était toute pétainiste¹². Encore plus rares étaient ceux de la trempe de l'amiral Penfentenyo qui osa douter, publiquement, de la victoire allemande, ce qui lui valut l'arrestation et la déportation en 1943¹³. L'amiral Marquis a été incarcéré par les Allemands le 27 novembre 1942 car ils étaient « mécontents de son attitude » lors de l'invasion de Toulon¹⁴. Comme lui, l'ingénieur du génie maritime Roquebert, directeur des constructions navales à Brest, qui fit accélérer l'achèvement du *Richelieu* et s'opposa aux exigences allemandes en 1939 fut arrêté, puis, libéré après intervention du gouvernement¹⁵.

¹ Vice-amiral Fernet, *Aux côtés du maréchal Pétain. Souvenirs (1940–1943)*. 1953, Plon, Paris, p1.

² Albert Rivaud, *op. cit.*, p23.

³ *Id.*, p24.

⁴ Jean Tracou, *Le Maréchal aux liens. Le temps du sacrifice*. 1946, Éditions André Bonne, Paris, p13.

⁵ *Id.*, pIII.

⁶ Erwan Le Gall

⁷ Odile Girardin-Thibeaud, *op. cit.*, p70.

⁸ *Id.*, p71.

⁹ *Id.*, p72.

¹⁰ *Id.*, p73.

¹¹ *Id.*, p74.

¹² Bertrand Larrera de Morel, *op. cit.*, p147.

¹³ Jean Le Berd, *op. cit.*, p20.

¹⁴ André Figueras, *op. cit.*, p167.

¹⁵ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p140.

b. Les persécutions menées par la Marine

Alors que l'antirépublicanisme, le rejet de la démocratie, de la laïcité et de la gauche étaient plutôt bien installés chez des amiraux comme Chomel de Jarnieu¹, Rouyer², Decoux³, Penfentenyo de Kervéreguin⁴ et Esteva⁵, il y eut peu de vrais extrémistes. Le vice-amiral Platon était sans doute le seul, si haut placé, à être à ce point pénétré par les idéologies les plus radicales. Bien que protestant⁶, il n'en était pas moins un anglophobe convaincu⁷ et « défenseur zélé de toutes les valeurs morales de la révolution nationale »⁸. Il en fut jugé par les officiers de marine dévoués à la personne du maréchal ou à Darlan, tels les capitaines de vaisseau Jean Tracou ou Henri Ballande, comme « un insensé », un « sectaire »⁹ et un fanatique de l'antigaullisme et l'antimaçonisme¹⁰, alors même que tous admiraient son professionnalisme, son intelligence et sa moralité absolument supérieure. Il fit donner la chasse aux francs-maçons, en tant que chef du service des sociétés secrètes¹¹, demanda la suppression des partis¹² et soutint publiquement la LVF¹³. Certains officiers de marine l'épaulèrent dans cette chasse aux francs-maçons comme le capitaine de frégate Brunet, chef de cabinet du secrétaire d'Etat aux colonies et secrétaire de la Commission spéciale des sociétés secrètes¹⁴. L'amiral Lafargue, lui, a été vice-président de la Légion française des combattants¹⁵. L'ancien officier de Marine Paul Chack, antisémite fanatique¹⁶, qui conserva une influence morale sur les officiers avec ses différents tomes de *Marins à la bataille* et ses articles de stratégies¹⁷, favorisa le développement de la LVF¹⁸ en tant que président du Comité d'action antibolchévique.

¹ Odile Girardin-Thibeaud, *op. cit.*, p270.

² *Id.*, p277.

³ *Id.*, p286.

⁴ *Id.*, p289.

⁵ André Figueras, *op. cit.*, p45 et p87. Lettre du 2 août 1946 de l'amiral Esteva. Il affirme que les communistes dont « une bande malfaisante, qui a séduit les masses ouvrières, et qui les tient bien ».

⁶ André Figueras, *op. cit.*, p145.

⁷ Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p115.

⁸ Odile Girardin-Thibeaud, « Un marin en politique : l'amiral Platon », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. Marine, État et politique. PUPS, p119.

⁹ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p153.

¹⁰ Jean Tracou, *Le Maréchal aux liens. Le temps du sacrifice*. 1946, Éditions André Bonne, Paris, p35.

¹¹ Association ponantaise d'histoire maritime sous la direction de Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p235.

¹² Odile Girardin-Thibeaud. *Des amiraux au service de Vichy (1940-1944)*. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2014, p277.

¹³ Jean-Marc Van Hille, *op. cit.*, p182.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 3 décembre 1941. Décret du maréchal Pétain.

¹⁵ Odile Girardin-Thibeaud. *Des amiraux au service de Vichy (1940-1944)*. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2014, p75.

¹⁶ *L'Ouest-Eclair*. Jeudi 4 Mai. 1944, p1.

¹⁷ Paul Chack, « Quatre mois de guerre navale. 4 août-8 décembre 1914 », *Revue de Défense nationale*. Février 1940, p208.

¹⁸ *Id.*, p207.

L'Etat français, avec Darlan comme exécutant, créa le Commissariat général aux Questions Juives, promulgua le Second Statut des Juifs en juin 1941, participa au listage des francs-maçons et fit collaborer la police française avec la Gestapo. Beaucoup d'amiraux tels Auphan, Belot¹, Platon et Gouton², participèrent directement à ces persécutions, qui touchèrent aussi le ministère de la Marine. Suite à la loi du 13 août 1940 qui interdit les sociétés secrètes³ et au décret du 18, le maréchal Pétain avait dissous les deux grandes obédiences maçonniques, la Grande loge de France et le Grand Orient de France⁴, puis décréta le 3 octobre 1940 la loi sur le statut des juifs, interdisant à ces derniers l'accès à la fonction publique⁵. Par la suite, la loi du 2 juin 1941 pour le statut des juifs, le gouvernement rendit leur condition encore plus précaire.

Devenu vice-président du Conseil des ministres le 9 février 1941, Darlan mit du zèle à l'exécution de ses normes dans l'administration. Le 11 août 1941, il décida, avec le maréchal Pétain de rendre publics les noms des fonctionnaires coupables d'appartenance à la franc-maçonnerie et de les exclure du service de l'Etat⁶ ; l'amiral de la flotte les accusant d'avoir été dans les faveurs de la III^e République pour avoir de tels postes⁷. En même temps, il exécuta les articles 2 et 3 de la loi du 2 juin 1941 pour le statut des Juifs, en démissionnant d'office tous ceux qui étaient des fonctionnaires⁸. Cependant, la mise en œuvre de ces décisions n'avait certainement pas la portée de ce qu'annonçait le ministre, et particulièrement, sur les constructions navales. En novembre 1941, l'amiral Darlan ouvrit le numéro *Documents maçonniques*, par une note qui condamnait toutes les organisations secrètes et il demandait leur disparition⁹. L'Etat vichyste faisait grand bruit de ses actions antimaçonniques dans le journal officiel en publiant les mises sous séquestre des biens, meubles et immeubles des loges

¹ Odile Girardin-Thibeaud. *Des amiraux au service de Vichy (1940-1944)*. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2014, p491.

² *Id.*, p498.

³ Jean-Paul Cointet, *op. cit.*, p131.

⁴ J.O.R.F/L – D du 20 août 1940. Décret du 19 août 1940 de Philippe Pétain.

⁵ J.O.R.F/L – D du 18 octobre 1940. Loi du 3 octobre 1940, Philippe Pétain.

⁶ J.O.R.F/L – D du 12 août 1941. Loi du 11 août 1941 du maréchal Pétain et François Darlan, ministre, vice-président du conseil.

⁷ J.O.R.F/L – D du 12 août 1941. Loi du 11 août 1941 du maréchal Pétain et François Darlan, ministre, vice-président du conseil. Rapport du 5 août 1941 de François Darlan, ministre, vice-président du conseil pour Pétain.

⁸ J.O.R.F/L – D du 12 août 1941. Loi du 11 août 1941 du maréchal Pétain et François Darlan, ministre, vice-président du conseil.

⁹ *Les documents maçonniques*. N°2. Novembre 1941.

maçonniques dans les ports où étaient présents les agents de la marine comme Rochefort¹, Brest², la Seyne-sur-Mer³, Nantes⁴ et le Havre⁵.

Fin 1941, l'amiral Darlan radia, par des arrêtés signés de sa propre main, une quinzaine de fonctionnaires du ministère de la marine. La manière dont furent exécutées ses exclusions montrait qu'elles ont été faites avec le souci de ne pas trop entraver les difficiles travaux de la marine. Certes, les interminables listes de francs-maçons qui furent publiées montraient bien que les officiers de marine et les ingénieurs du génie maritime maçons étaient rarissimes. Cependant ces proscriptions ont principalement touché des médecins de la marine⁶, des administrateurs⁷ et des ingénieurs des travaux⁸. Les quelques travailleurs des constructions navales qui furent exclus étaient tous facilement remplaçables, comme les ingénieurs mécaniciens Alphonse-Louis Dol⁹ et René Arburger¹⁰ ou le capitaine de corvette Camille Blot¹¹.

Le cas des juifs était plus problématique. Les ingénieurs du génie maritime, à la fois juifs et francs-maçons, David de Majo et André Haarblicher¹² ont été radiés le 31 octobre

¹ J.O.R.F/L – D du 15 janvier 1941. Ordonnances du président du tribunal civil de Rochefort-sur-Mer du 10 décembre 1940 contre les loges maçonniques La Démocratie, du GOF et L'Accord parfait.

² J.O.R.F/L – D du 21 janvier 1941. Ordonnance du 7 janvier 1941, du président du tribunal de première instance de Brest, contre les loges Le Club philosophique, L'Heureuse Rencontre et Les Amis de Sully.

³ J.O.R.F/L – D du 6 février 1941. Ordonnance du 15 janvier 1941 du président du tribunal civil de Toulon contre la loge Le Triomphe de la concorde.

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 mars 1941. Ordonnance du 13 décembre 1940 du président du tribunal de Nantes contre la loge Paix et Union et Mars et les Arts réunis du Grand-Orient de France.

⁵ J.O.R.F/L – D du 10 mai 1941. Ordonnance du 9 avril 1941 du président du tribunal civil du Havre contre la loge Progrès et Lumière.

⁶ J.O.R.F/L – D du 24 octobre 1941. Arrêté du 21 octobre 1941 de l'amiral Darlan. Le médecin en chef de 2^{ème} classe de la marine, Martin Le Cann est rayé des cadres.

J.O.R.F/L – D du 24 août 1941. Arrêté du 16 août 1941 de l'amiral Darlan. Le médecin en chef de 2^{ème} classe Pierre-Georges-Marcel Parcellier est rayé des cadres.

⁷ J.O.R.F/L – D du 26 octobre 1941. Décret du 24 octobre 1941 de l'amiral Darlan. Les commissaires généraux de 2^{ème} classe Charles-Victorin-Antonin Fayal et Louis-Léon-Marie-André Buisson sont admis à la retraite d'office.

J.O.R.F/L – D du 17 octobre 1941. Arrêté du 14 octobre 1941 de l'amiral Darlan. L'adjoint d'administration principal comptable des matières Marcel-Julien-Marie Million est rayé des cadres.

J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1941. Arrêté du 14 décembre 1941 de l'amiral Darlan. L'administrateur principal de l'inscription maritime Marcel-Yves Le Bras est déclaré démissionnaire d'office pour avoir souscrit une fausse déclaration.

J.O.R.F/L – D du 6 novembre 1941. Arrêté du 4 novembre 1941 de l'amiral Darlan. L'adjoint principal d'administration Louis-Marie-Léon Le Coq est radié.

⁸ J.O.R.F/L – D du 17 octobre 1941. Arrêtés du 15 octobre 1941 de l'amiral Darlan. Les ingénieurs des directions de travaux de 2^{ème} classe des constructions navales, Victor-Albert Courqueux et Gaston-Edouard-Alexandre Delaunay sont déclarés démissionnaires d'office.

⁹ J.O.R.F/L – D du 6 novembre 1941. Arrête du 4 novembre 1941 de l'amiral Darlan.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 31 août 1941. Arrêté du 26 août 1941 de l'amiral Darlan.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 16 décembre 1941. Arrêté du 13 décembre 1941 de l'amiral Darlan. Il est démissionné, puis réintégré en 1945.

¹² Patrice Castel, Pierre Coll, Pierre Léoutre, Lucien Sabah, *op. cit.*, p483. Il faisait partie de la Loge France et Colonies.

1941, par Darlan. Le premier survécut mais le second mourut en déportation¹, faute d'avoir pu bénéficier de la protection de son ministère². L'ingénieur Louis Kahn, lui, bénéficia au contraire d'une étonnante protection du ministère de la marine. La haute compétence qu'il avait acquise lors de ses missions aux ministères de la Guerre³, de l'Air⁴ et au Service technique des constructions navales, en février 1931⁵, était clairement la cause de son maintien dans l'administration, tout autant que la présence de certains juifs vichyssois⁶ qui étaient en contact avec le maréchal Pétain et avec la Gestapo⁷. En septembre 1942, on lui confia encore une mission de la plus haute importance en l'envoyant liquider les marchés de guerre à la Direction des constructions navales de Toulon, alors port de guerre concentrant toute la puissance navale⁸. Après l'invasion de la zone sud, il s'enfuit à Alger par l'Espagne⁹.

c. *Les officiers de Marine dans la Résistance*

Ainsi, lorsque le Reich allemand fut chassé de France par les forces alliées, le GPRF vint avec ses propres amiraux pour remplacer ceux de Vichy. Qui étaient donc ces hommes ? Quels étaient les raisons de leur engagement dans la France Libre ? Quels furent leurs rapports avec Vichy, son idéologie et son action ? Si des amiraux officièrent allègrement au sein de l'Etat français, beaucoup d'autres officiers et ingénieurs de la marine décidèrent de s'opposer à l'occupant, qui dans la résistance intérieure, qui avec Charles de Gaulle. Ils s'engagèrent à Londres et à Alger dans les Forces Navales Françaises Libres, créées par l'amiral Émile Muselier¹⁰, comme le fit le capitaine de corvette Robert Detroyat¹¹. Ceux qui résistèrent en France formèrent des réseaux ou intégrèrent d'autres déjà existants, principalement autour des arsenaux et des villes côtières. Dans le Cotentin, il y avait quelques 40 groupes de résistants, dont un qui s'appelait Marine F-2¹². L'amiral Jacques Trolley de Prévaux devint chef du réseau de résistance franco-polonais F.2 dans la région de Nice, en raison de la judéité de son épouse.

¹ Arrêté en 1944 à Paris, avec sa femme, sa fille et sa belle-mère, il succomba entre Drancy et Auschwitz-Birkenau.

² Jean Marie, *André Haarbleicher 1873-1944*, 1946, Editions transatlantique. Lettre du contre-amiral Blehaut pour le général Brécard, qui tenta de la faire libérer.

³ J.O.R.F/L – D du 23 août 1928. Décision du 16 août 1928.

⁴ J.O.R.F/L – D du 29 novembre 1928. Décision du 27 novembre 1928.

⁵ J.O.R.F/L – D du 17 février 1931. Décision du 14 février 1931.

⁶ Maurice Rajsfus, *Des juifs dans la collaboration. L'UGIF 1941-1944*. 1880, EDI, Paris. Préface par Pierre Vidal-Naquet. La corde et le pendu, p16 et 50. Me Edmond Bloch ou Emmanuel Berl.

⁷ *Id.*, p19. Léon Israëlowitz était, le chef, à l'UGIF, du bureau de liaison avec la Gestapo.

⁸ SHD MV 2DD1 1. Télégramme normal du 28 septembre 1942 l'amirauté française (Marine – Constructions navales) pour la marine à Toulon.

⁹ Pierre Louis Kahn. *Essai sur les méthodes de pensée et d'action de l'ingénieur général du génie maritime Louis Kahn*. 1973, Académie de marine, Paris. Texte publié en 1973, mais rédigé en juillet 1967–1968, p23.

¹⁰ Amiral Muselier, *op. cit.*, p31.

¹¹ « Marins de la dernière guerre », *Cols Bleus* n°1271 du 10 mars 1973, p15.

¹² André Picquenot, *op. cit.*, p71-73.

Charles Bonnal fut mis en congés par la Marine en avril 1943, date à laquelle il entra en contact, à Paris, avec les responsables de la branche Marine de l'ORA, le commandant Pothuau et le capitaine Pimodan. Il mit sur pied un efficace service de passage clandestin en Afrique du Nord, via l'Espagne¹. Jacques du Garreau de la Méchénie (ORA), Emmanuel d'Astier de la Vigerie (MUR et CFLN) et Jean Eynaud de Faÿ (ORA, OCM et FFI) furent aussi des marins résistants. Il existait une petite cellule de résistance de la Marine française à Brest². Le lieutenant de vaisseau Philippon, alias *Hilarion*, faisait partie du réseau de la confrérie Notre-Dame. Il informait la direction du port de tous les mouvements des navires allemands³. Après l'invasion de la zone libre, le capitaine de frégate Boulat a été chargé par l'amiral Barnaud d'organiser, clandestinement, la conservation des secrets de la recherche en armement de la Marine⁴.

Le Groupe X-Libre comprenait dans sa section de Londres, au 1^{er} Juin 1943, 16 fonctionnaires du ministère de la Marine, 11 officiers et 5 ingénieurs : les capitaines de corvette d'Estiennes d'Orves, Vallon, Franck, R. Lazard, Combaux, Crémieu, Chambaudoin, le lieutenant de vaisseau Schlumberger ; les aspirants Mantoux et Rouget, Perineau. Il y avait aussi les ingénieurs d'artillerie navale Lozachmeur, Fribourg et M. de Pellegars et les ingénieurs du génie maritime Audren et Citroën⁵. Le capitaine Honoré d'Estienne d'Orves et son réseau de résistance « Nemrod » était actif à Nantes⁶. Il eut d'autres cadres de la Marine, cette fois, dans le réseau « Alliance ». L'ingénieur du génie maritime Strosskopf, pourtant catholique pratiquant⁷ avait rejeté l'Etat français. Il avait mis un système de collecte d'informations dans le bureau de fabrication de l'atelier des machines de Lorient⁸, à Brest et à Saint-Nazaire⁹ afin de les transmettre à Londres¹⁰. Joseph Camaret, lui aussi, ingénieur du génie maritime¹¹ qui entra à la société Delmas-Vieljeux à La Pallice, intégra le réseau « Alliance » et devint informateur maritime à la région Sud-ouest sur le secteur Bordeaux-La Rochelle pour les FFL à Londres. Il organisait, également, des filières d'évasion. D'autres agents de la Marine, certes, plus modestes entrèrent aussi dans le réseau « Alliance », comme

¹ Etienne de Montety, *op. cit.*

² François Péron, *op. cit.*, p46.

³ *Id.*, p68.

⁴ Bernard Bléhaut, *op. cit.*, p76.

⁵ « Une racine d'X-Résistance, le groupe "X-Libre" (1941-1944) », *La Jaune et la Rouge* - Janvier 2005, p53.

⁶ Christophe Belser, *La Collaboration en Loire-inférieure 1940-1944*, 2005, Geste éditions, La Crèche.

⁷ François Strosskopf et Elisabeth Meysembourg-Strosskopf, *op. cit.*, p62.

⁸ *Id.*, p67.

⁹ *Id.*, p68.

¹⁰ Jean Le Berd, *op. cit.*, p71.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 20 novembre 1919. Le tableau d'avancement des officiers du génie maritime

l'aspirant mécanicien Henri Schaerrer. L'ingénieur du génie maritime Jean-Bernard Zang qui entra à l'École d'application à la fin de la guerre avait été un agent du réseau « Jade Fitzroy »¹. L'ingénieur du génie maritime Henri Veyssière, devenu sous-directeur des FCM, était membre des réseaux de la résistance, sous le nom de « Lieutenant Robert »². Régis Lavrut s'efforçait à diminuer « les exactions allemandes sur le matériel »³. Même l'avocat de la Marine à Alger, nommé à l'été 1939, M^e Jean Colonna d'Ornano était un résistant⁴.

d. La proximité des officiers de Marine et des cadres de la IV^e République

La guerre modifia les accointances politiques des officiers de marine importants. L'épuration qui a eu lieu en 1945 favorisa principalement les officiers les moins nationalistes et les moins réactionnaires, et qui avaient opté pour les FNFL. « Les officiers ralliés aux forces navales françaises libres (FNFL) occupent une place importante au sein de la Marine d'après-guerre », affirme à raison Philippe Quérel⁵. On y comptait le vice-amiral Claude Burin des Rozières, ancien des FNFL et qui devint préfet maritime de Cherbourg en 1961 puis président de la Commission permanente des essais des bâtiments de la flotte en 1963-1964 ; le vice-amiral Antoine Sanguinetti qui poursuivit une carrière de gaulliste de gauche puis dans le parti socialiste ; l'amiral Cabanier qui rallia les forces navales françaises libres en juin 1940⁶ ou encore l'amiral Paul Ortoli, un gaulliste en amour, véritable hagiographe de son chef qu'il plaçait dans la lignée des César⁷, Auguste, Richelieu et Napoléon⁸.

Ce furent ces officiers ralliés à la résistance qui occupèrent les postes de commandement, d'abord en Afrique comme Lemonnier qui devint chef de l'état-major général des FNFL à Alger, le 4 août 1943⁹, où il transféra l'administration depuis Casablanca¹⁰, ainsi que les attributions de la préfecture maritime de la 4^e région (Algérie-Tunisie) qui fut supprimée¹¹. Le vice-amiral Fenard devint, lui, représentant de la Marine française auprès du conseil des chefs

¹ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961, p76.

² Louis Puccini, *op. cit.*

³ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1955, p37. *À la mémoire des ingénieurs du génie maritime Lavrut, Robert et Seeuws, fusillés en 1944 à Toulon par les Allemands.*

⁴ J.O.R.F/L – D du 17 août 1939. Arrêté du ministre de la marine du 12 août 1939.

⁵ Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p18.

⁶ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *op. cit.*, p135.

⁷ Amiral Paul Ortoli, « Le général De Gaulle. Soldat, écrivain, homme d'État », *Revue de Défense nationale*. Avril 1959, p579.

⁸ *Id.*, p582.

⁹ Amiral Lemonnier, *Les cent jours de Normandie*. 1961, Editions France-Empire, Paris, p59.

¹⁰ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Le document est publié par le vice-amiral Lemonnier, le 25 octobre 1945, chef d'état-major général de la Marine, commandant des forces maritimes et aéronavales, p3.

¹¹ *Ibid.*, p4.

d'état-major de Washington (*Combined Chiefs of Staff*)¹. L'amiral Thierry d'Argenlieu fut, pour sa part, commandant des forces navales françaises en Grande-Bretagne². La France Libre avait même eu comme premier commissaire de la marine, entre septembre 1941 et avril 1942, l'amiral Émile Muselier, radical et ami de Mendès France. Créateur des Forces navales françaises libres, ceci lui valut une condamnation à mort, par le régime de Vichy, ainsi que la confiscation de ses biens et la déchéance de la nationalité française. Ces peines ont été frappées de non-droit à la Libération. Après avoir été nommé par le général de Gaulle, en septembre 1944, chef de la délégation navale à la Mission militaire pour les affaires allemandes, il fut définitivement admis à la retraite, le 1^{er} février 1945³. A Alger, il était secondé par un autre officier de Marine de gauche, le capitaine de vaisseau Raymond Moullec, qui devint son chef d'état-major, après avoir gagné Londres⁴. Les deux marins bénéficiaient de la protection de l'ancien mutin communiste André Marty. Ainsi, lorsque Raymond Moullec revint à la vie civile en 1948, il milita ouvertement au PCF, témoigna au procès Henri Martin et collabora avec Maurice Thorez et André Marty⁵.

A la fin de la guerre, ce furent donc eux qui furent promus aux grades les plus élevés et furent nommés aux postes de décisions en matière de constructions navales. Dès juin 1944 et durant toute l'année 1945, l'administration centrale et le Conseil Supérieur de la Marine se remplit d'officiers qui avaient décidé de désobéir à Vichy. En juin 1944, les nominations ont même été faites : le contre-amiral Missoffe devint directeur de cabinet militaire ; le capitaine de vaisseau Mariani, chef de cabinet militaire ; le contre-amiral Lemonnier, chef d'état-major général de la Marine ; le contre-amiral Auboyneau, major général de la Marine ; le capitaine de vaisseau Nomy, commandant de l'aéronautique navale ; l'ingénieur du génie maritime Kahn, directeur central des constructions et arme navale⁶. Ce dernier qui a été le président du consistoire des israélites de France et d'Algérie⁷, obtint même la délégation de signature du ministre pour les constructions navales en 1947⁸, sans que cela ne relève aucun commentaire de type antisémite comme cela se produisit avant la guerre. Même lorsqu'il eut des conflits avec

¹ *Ibid.*, Rapport de septembre 1943, p12.

² *Ibid.*, Rapport d'octobre 1943, p26.

³ Renaud Muselier, *L'amiral Muselier. Le créateur de la croix de Lorraine*. 2000, Perrin, Paris.

⁴ Jean-Paul Eyrard, « Un ennemi du général de Gaulle au temps de la France libre : le capitaine de vaisseau Raymond Moullec », *Revue historique des armées*, 270 | 2013, p2.

⁵ *Id.*, p10.

⁶ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de juin 1944, p191.

⁷ Pierre Louis Kahn, *op. cit.*, p39.

⁸ J.O.R.F/L – D 24-25 février 1947. Arrêté du 19 février 1947 du ministre de la marine Louis Jacquinot.

d'autres ingénieurs du génie maritime, on lui reprocha son hégémonie dans le département, sans jamais faire porter la polémique au niveau personnel ou politique¹.

Ce fut là, une vraie césure avec les cadres de la Marine de Vichy qui, non seulement considéraient avoir subi des « agressions » de la part des alliés et des FNFL², mais en plus, ils considéraient qu'avoir comme frère d'armes le « déserteur » Maurice Thorez³, les anciens mutins, Charles Tillon et André Marty et les terroristes étrangers dont les Espagnols rouges⁴ et Joseph Epstein (colonel Gilles)⁵ était le comble du déshonneur. A la Libération, Charles Tillon fut même chargé des arsenaux de la Marine, en tant que ministre de l'Armement⁶. La lettre envoyée par l'amiral Decoux à l'amiral Thierry d'Argenlieu, son successeur en Indochine, montre assez clairement les sentiments de détestation, peut-être même de haine, qui pouvaient exister entre ces deux groupes d'officiers⁷. Cette expulsion des officiers les plus réactionnaires eut des effets à plus long terme.

Lorsque l'Occupation prit fin, les officiers de marine, tout comme les cadres politiques, étaient issus de l'opposition au vichyste. Ce fut pour cette raison qu'à partir de 1945, les débats sur les constructions navales entre les deux groupes restèrent techniques et ne devinrent jamais politiques. Parmi les ministres de la défense et les ministres ou secrétaires d'Etat à la Marine militaire, tous correspondaient à ce profil, et ce, malgré de fortes divergences idéologiques et de parti ; le centriste Louis Jacquinot⁸, les démocrates-chrétiens André Monteil¹, Jean

¹ SHD GG3 239. Lettre du 3 novembre 1970, de l'ingénieur du génie maritime Mercier pour le président de l'Académie de marine,

² *La marine française depuis l'armistice*. L'amirauté française. 1942, p21, 32 et 55.

³ André Figueras, *op. cit.*, p157. Lettre du 28 juillet 1946 de l'amiral Auphan pour le président de la Haute Cour de justice.

⁴ Amiral Auphan, *L'honneur de servir. Mémoires*. 1978, Éditions France-empire. Paris, p506.

⁵ Amiral Auphan, *Histoire élémentaire de Vichy*. 1971, Edition France-empire, Paris, p286.

⁶ Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset, « Un redressement, des limites (entre-deux-guerres) » ; dans Direction de Philippe Vial, L'Histoire d'une révolution. *La Marine depuis 1870* dans *Études marines*, N°4 - Mars 2013, Centre d'études supérieures de la Marine, p56.

⁷ André Figueras, *op. cit.*, p186-187. Decoux écrit une lettre d'une rare violence à Thierry d'Argenlieu (Lettre du 24 octobre 1950 de l'amiral Decoux pour l'amiral Thierry d'Argenlieu). « Vous faisant assister d'un franc-maçon dans l'accomplissement de cette basse besogne, et en vous appuyant pour cela sur les loges, sur la IIe et la IIIe internationale », et « au moment même où vous faisiez incarcérer et frappé d'infamie les meilleurs serviteurs de la France en Indochine, vous donniez le baiser de paix, et vous accordiez des honneurs souverains, au rebelle Ho Chi Minh qui est votre création », « je vous attends, Monsieur, au tribunal de Dieu. Mais au fait, croyez-vous en Dieu ? Il est permis d'en douter, de la part d'un homme qui depuis dix ans, a souillé sa robe de faux moine, et sa défroque d'amiral de carnaval, dans la boue et dans le sang. Trouvez ici, Monsieur, l'expression des sentiments qui vous sont dus ».

⁸ Ministère de la Marine. État-major général. Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées. Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945. Rapport de décembre 1943, p64. Il entra dans le réseau de résistance Alliance, il réussit à rejoindre Londres en janvier 1943. Il fréquenta et collabora avec les officiers des FNFL activement. Avec le contre-amiral Lemonnier, il inspecta les forces navales et les organisations de la Marine en Corse, le 16 et le 17

Raymond-Laurent², Pierre-Henri Teitgen³, Georges Bidault⁴ et Alain Poher⁵ ; les socialistes Paul Ramadier⁶, René Pleven⁷, Jules Moch⁸, Franck Arnal⁹ et Félix Gouin¹⁰ ; les radicaux et radicaux-socialistes René Mayer¹¹, Maurice Bourgès-Maunoury¹², Paul Anxionnaz¹³ ; et les généraux gaullistes Marie-Pierre Koenig¹⁴, Pierre Billotte¹⁵ et Jacques Chaban-Delmas¹⁶, mais aussi Pierre Guillaumat¹⁷ et Pierre Messmer¹⁸. Tous ces hommes qui devinrent les chefs de la Marine étaient d'anciens résistants. Le mouvement républicain populaire était même né sous l'Occupation et dans la résistance. Au cours du premier trimestre 1943, trois réunions

décembre 1944. Louis Jacquinot, le contre-amiral Lemonnier et le contre-amiral Auboyneau se sont rendus à Casablanca le 19 décembre.

¹ Il entra dans la résistance au sein du mouvement Libération Nord, et commanda, en 1944, les FFI de Quimper. Par la suite, il devint député du Finistère de 1946 à 1958, puis sénateur de 1958 à 1971.

² Bien qu'il reçût la francisque, il faisait partie de la résistance au sein du Groupe de la rue de Lille. De 1945 à 1958, il a été député de la Manche.

Raymond-Laurent. *Le parti démocrate populaire 1924-1944. La politique intérieure extérieure de la France : 1919-1939*. 1965, Impr. commerciale, Le Mans, p11 et 69. Il affirme que le parti démocrate populaire qui a été fondé en 1924 et auquel succéda, en 1944 le mouvement républicain populaire a été fondé pour se rattacher à une tradition du bas clergé révolutionnaire qui voulait conjuguer le respect des valeurs morales religieuses et l'attachement « à la République démocratique ».

³ Il est l'un des créateurs du groupe de résistance Combat, avec Georges Bidault et François de Menthon. Arrêté par la Gestapo, torturé et envoyé en Allemagne, il arrive à s'évader. En tant que ministre de la Justice, c'est lui qui devait exécuter l'épuration administrative.

⁴ Il entra dans le comité directeur du groupe de résistance Combat.

⁵ Bien que fonctionnaire au ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, durant la guerre, il entra en contact avec le réseau de résistance Libération-Nord. Ensuite, il présida un comité d'épuration.

⁶ Il refusa de voter les pleins pouvoirs à Pétain et intégra la résistance.

⁷ Député des Cotes-du-Nord de 1945 à 1969. Il fut un des premiers à rejoindre la France Libre. Sa fille Nicole épousa un Worms de Romilly.

⁸ Philippe Vial, « Chapitre 11. La Marine, un concentré des contradictions nationales », dans *L'année 1947*, (dir. Serge Bernstein), Presses de Sciences Po, « Académique » 1999, p273. Ancien ingénieur de l'artillerie navale où il avait commencé sa carrière au début des années vingt, juif et antifasciste, Jules Moch refusa de voter les pleins pouvoirs à Pétain. Il fut incarcéré puis libéré grâce à l'action de Darlan. Il entra dans la résistance en intégrant l'X-Libre et créa le mouvement de sabotage « 1793 ». Il rejoignit la France Libre par l'Espagne.

Georges Ollivier, « La ligue de droits de l'Homme », *Les documents maçonniques*. N°5. Février 1942. Il était également franc-maçon.

⁹ Résistant au sein du réseau F2 puis du groupe Combat.

¹⁰ Initié franc-maçon à la loge Les Arts et l'Amitié au GOF d'Aix-en-Provence, il refusa de voter les pleins pouvoirs au maréchal Pétain et défendit son ami intime, Léon Blum. Il rejoignit Londres puis Alger où il fut élu président de l'Assemblée consultative provisoire en 1943.

¹¹ Juif, il participa à la formation de l'UGIF en zone libre, avant de rejoindre Giroud à Alger en 1943.

¹² Fils de l'IGM Georges Bourgès (1887-1974) et petit-fils du ministre radical et franc-maçon de la III^e République, Maurice Maunoury. Il intégra l'X-Libre.

¹³ Franc-maçon depuis 1926, au sein de la loge parisienne Liberté, du GOF dont il devint Grand Maître en 1964. Il faisait partie de l'X-Libre et rejoignit la France Libre. Il fut Secrétaire d'État aux Forces armées (Marine) du gouvernement Guy Mollet (31 janvier 1956-11 juin 1957).

¹⁴ Colonel de la France Libre.

¹⁵ Général de la France Libre.

¹⁶ Bien qu'il ait conservé son poste de haut fonctionnaire sous Pétain, au ministère de la Production Industrielle, il fut un cadre des réseaux de résistance, notamment en étant membre du Comité financier de la Résistance.

¹⁷ Il entra dans la clandestinité au sein du Bureau central de renseignements et d'action qui était le service de renseignement et d'actions clandestines de la France Libre.

¹⁸ Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris. Bien que très conservateur, il rejoignit la France Libre dès 1940, pour l'honneur et par haine des Allemands.

clandestines avaient déjà eu lieu à Lyon, autour de Georges Bidault¹. Félix Gouin et Louis Jacquinet furent même de l'assemblée consultative d'Alger qui débarqua à Cherbourg, le 1^{er} septembre 1944².

Seuls le radical André Morice³, le centriste Jean Crouzier et le démocrate-chrétien Joannes Dupraz n'eurent pas d'activité politique durant la guerre. Rappelons que ce dernier qui devint secrétaire d'Etat des Forces armées (Marine), entre 1947 et 1949, n'était pas un antifasciste depuis toujours convaincu car, lorsqu'il visita l'Italie en 1935, il porta un regard équilibré sur le parti et sur les institutions corporatistes⁴ et se montra, même, élogieux pour Mussolini auquel il rendit « hommage » pour ses vertus dont « sa froide, courageuse et critique raison »⁵. D'autres représentaient, seulement, le retour aux affaires des anciennes élites parlementaires des années 1930, tels les secrétaires d'Etat à la Marine militaire, Jacques Gavini, secrétaire d'État à la Marine entre 1952 et 1954, neveu de l'ancien député franc-maçon Antoine Gavini⁶ ou Robert Bruyneel, attaché au cabinet du ministre de la Marine militaire, Charles Dumont, en 1931. A la Libération en 1944, il revint au ministère, après son engagement chez les FFI comme directeur de cabinet du ministre de la marine, Louis Jacquinet.

Pour se convaincre de la modification de changement d'idées politiques au sommet de la marine, il n'est qu'à observer de plus près les membres du cabinet du ministre de la marine. Louis Jacquinet, le 7 novembre 1944⁷, en formant le sien choisit clairement des collaborateurs anti-conservateurs : le directeur adjoint du cabinet civil Georges Pâques, agrégé de l'Université et surtout espion pour l'URSS depuis 1944⁸. Tous les marins de son cabinet militaire étaient des combattants des FNFL : le directeur de cabinet militaire le contre-amiral Jacques Missoffe qui avait plusieurs fils résistants et les chefs de cabinet, le capitaine de vaisseau Noël Mariani, le capitaine de frégate André Jubelin, le capitaine de corvette Paul Marraud, le lieutenant de vaisseau Robert Girardon, résistant et marié à une israélite. En 1947, la composition n'a pas été

¹ Raymond-Laurent, *op. cit.*, p92.

² André Picquenot, *op. cit.*, p103.

³ Bien que franc-maçon depuis 1924, au sein de la loge Libre-Conscience de la GLF, il ne fut pas résistant et son entreprise participa à la construction du mur de l'Atlantique.

⁴ Joannès Dupraz, *Regards sur le fascisme. Corporatisme d'aujourd'hui*. 1935, Editions de la nouvelle revue critique, Paris.

⁵ *Id.*, 124-125.

⁶ J.-A. Faucher et A. Ricker, *op. cit.*, p387.

⁷ J.O.R.F/L – D du 25 novembre 1944. Arrêté du 7 novembre 1944 du ministre de la marine, Louis Jacquinet. Composition du cabinet du ministre de la marine, Louis Jacquinet.

⁸ Il transmet des informations aux Soviétiques entre 1944 et 1963, par antiaméricanisme et pacifisme.

fondamentalement changée. Le 7 Février 1947¹, en formant son deuxième cabinet, Louis Jacquinot choisit encore clairement quatre collaborateurs anti-conservateurs : Georges Pâques fut encore nommé directeur adjoint ; le chef de cabinet François Schleiter était un cadre du parlementarisme de centre-droit et François Luchaire, un juriste et ancien résistant dans les FFL. Le chef de cabinet militaire, le capitaine de frégate Pierre Baudouin avait, lui aussi, intégré la résistance à partir de novembre 1942². En 1948, le secrétaire d'État chargé de la marine, Joannès Dupraz, se choisit comme chef de cabinet militaire le capitaine de frégate Jean Philippon, membre du réseau de Résistance, « Confrérie Notre-Dame »³. Le capitaine de frégate Jacques du Garreau de La Méchenie, ancien chef de secteur de l'Organisation de Résistance de l'Armée (O.R.A.) intégra le cabinet militaire du président du conseil des ministres⁴. André Jubelin, devenu contre-amiral, était encore le chef de l'état-major particulier du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Frank Arnal⁵.

Dans les commissions parlementaires qui discutaient des budgets avec les officiers de Marine, on trouvait, également, exactement le même type de profils. Dans l'Assemblée nationale constituante, en 1946, on trouvait dans la Commission de la Défense nationale François Reille-Soult⁶ et, pour défendre les dépenses de la marine, il y avait un officier de marine et un ingénieur du génie maritime rallié à la France Libre, le contre-amiral Mathieu Pothuau de l'état-major général de la marine et Louis Kahn, désormais, directeur central des constructions et armes navales⁷. En 1948, il y avait dans la Commission de la Défense nationale du Conseil de la République le général gaulliste et compagnon de la Libération, Edouard Corniglion-Molinier, Philippe Fransechi de la France Combattante, le résistant Joseph Gaspard, Paul-Jacques Kalb qui a rejoint Londres en 1942, le maquisard François Labrousse qui avait

¹ J.O.R.F/L – D du 8 février 1947. Arrêté du 7 février 1947 du ministre de la marine, Louis Jacquinot. Composition du cabinet du ministre de la marine, Louis Jacquinot.

² Au sein du groupe SAMPAN avec les lieutenants de vaisseau de la Ménardière et Midoux et l'enseigne de vaisseau Sanguinetti.

³ J.O.R.F/L – D du 3 juin 1948. Par un arrêté du secrétaire d'État chargé de la marine, Joannès Dupraz, il nomme le capitaine de frégate Jean Philippon comme chef de son cabinet militaire.

⁴ J.O.R.F/L – D du 1^{er} août 1948. Arrêté du président du conseil des ministres André Marie.

⁵ J.O.R.F/L – D du 14 juillet 1957. Arrêté du 9 juillet 1957 du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Frank Arnal.

⁶ J.O.R.F/Débats du 16 janvier 1946. Assemblée nationale constituante. Séance du 15 janvier 1946. Nomination de membres de commissions générales. Bien qu'ayant voté les pleins pouvoirs à Pétain, il devint chef des Mouvements unis de la Résistance.

⁷ J.O.R.F/Débats du 4 avril 1946. Assemblée nationale constituante. Séance du 3 avril 1946. Dépenses militaires de l'exercice. Discussion d'un projet de loi.

J.O.R.F/L – D 24-25 Février 1947. Arrêté du 19 février 1947 du ministre de la marine Louis Jacquinot. Il a obtenu la délégation de signature du ministre pour les constructions navales.

J.O.R.F/L – D du 9-10 juin 1952. Décret du 7 juin 1952. Il est nommé conseiller scientifique de la Défense nationale.

refusé de voter les pleins pouvoirs, les résistants Bernard Lafay et Jean Lionel-Pèlerin¹, le général Ernest Petit rallié à la France Libre en 1940, et les résistants Emile Roux et Robert Sené. Ils représentaient le 1/3 des effectifs de la commission qui avait, aussi, pour membre l'ancien officier de marine, Jean de Gouyon².

Plus tard, cette commission du Conseil de la République continua d'accueillir d'autres personnages aux parcours similaires comme, en 1951, Robert Aubé qui réussit à fuir en Afrique du Nord et à participer au débarquement en Provence, Léon David, le communiste qui organisa la Résistance dans les Bouches-du-Rhône, Camille Héline, André Maroselli qui rejoignit Londres en 1943 et Marcel Boulangé, chargé de la cellule NAP (Noyautage de l'administration publique) de la Résistance. Soit 12 résistants sur 30 membres³. En 1956, ce furent de nouveau résistants qui y entrèrent avec Jacques Augarde qui rejoignit l'Afrique du Nord et participa à la conquête de l'Italie, Henri Barré qui fut incarcéré par l'Etat Français, Yves Jaouen, le maire de Brest révoqué par Vichy pour des faits de résistance, Robert Le Guyon qui a travaillé à l'*Intelligence Service* durant la guerre, Jacques Masteau qui prêta main forte aux alliés lorsqu'ils débarquèrent, Edmond Michelet commandant au sein de Combat et du MUR (Mouvements unis de la Résistance), le communiste Joanny Berlioz, libéré en Algérie par les alliés, le résistant Gaston Chazette, le compagnon de la Libération Jean Coupigny, Marcel Delrieu qui participa aux combats en 1943 et 1944, Yves Jézéquel, père d'un fils et une fille résistants tués, Claude Lemaître membre de Libération-Nord qui fut arrêté et torturé par la Gestapo, André Méric le résistant déporté, Charles Morel qui fut arrêté pour faits de Résistance, et le maquisard Edgard Pisani. Sur 54 membres, titulaires et suppléants, ils étaient désormais 22 anciens résistants⁴ à négocier avec les commissaires du gouvernement sur la politique choisie pour la marine nationale, dont le contre-amiral Cabanier, ancien membre des FNFL, en sa qualité de chef de l'état-major particulier du secrétaire d'État aux forces armées (marine)⁵.

Dix ans plus tard, au début des années 1960, ce personnel politique était encore issu, pour une bonne part, de la résistance. En 1959, il y avait à la Commission du Conseil de la

¹ Il entra, sous le GPRF, dans le cabinet du ministre de la marine, Louis Jacquinot.

² J.O.R.F/Débats du 31 novembre 1948. Séance du 30 novembre 1948 du Conseil de la République. Nomination de membres de commissions générales.

³ J.O.R.F/Débats du 12 janvier 1951. Séance du 11 janvier 1951 du Conseil de la République. Nomination de membres de commissions générales.

⁴ J.O.R.F/Débats du 14 janvier 1956. Séance du 13 janvier 1956 du Conseil de la République. Nomination de membres de commissions générales.

⁵ J.O.R.F/Débats du 4 mai 1956. Séance du 3 mai 1956 du Conseil de la République.

République 23 anciens résistants sur 52¹. En 1961, ils étaient toujours 23 sur 51 membres². Dans la Commission de la Défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale, la proportion était un peu moindre, mais toujours importante. En 1960, ils étaient 36 anciens résistants sur 82 membres³. Grâce à cette fraternité d'armes passée et au partage très large de certains idéaux politiques, les officiers de marine avaient une certaine influence sur les parlementaires quand ceux-ci devaient faire leur « éducation » en matière de stratégie maritime. Par exemple, Yves Jaouen se référait au *Vers la marine de l'âge atomique* du vice-amiral Barjot⁴ et Alfred Chupin qui était un lecteur attentif de la *Revue maritime* reprenait mot pour mot des doctrines tirées de cette revue : « Sans armée, la France meurt, sans marine elle n'est plus une grande puissance. C'est une autre façon de mourir »⁵. Tout ceci était sans compter que les deux groupes étaient annuellement obligés de travailler ensemble puisque les ministres de la Défense ou de la marine étaient secondés par des officiers pour les discussions des lois de finances, tels Pierre Guillaumat qui disposait d'une petite escouade d'amiraux, Deroo, Monaque, Sap, Rosset et de l'ingénieur du génie maritime, Paul Gisserot, directeur des constructions et armes navales en 1958, pour la discussion de son projet de loi⁶. Cette expérience commune dans la résistance était un fait sans précédent entre les deux groupes. Pour la première fois, les officiers de Marine et les parlementaires républicains avaient été

¹ J.O.R.F/Débats du 21 janvier 1959. Séance du 22 janvier 1959 du Conseil de la République. Nomination de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Georges Aguesse, Philippe d'Argenlieu, le frère de l'amiral, Jacques Augarde, le général Antoine Béthouart, Marcel Boulangé, Roger Carcassonne, Maurice Charpentier, Gaston Chazette, Marcel Delrieu, René Dubois, Jean-Baptiste Dufeu, Yvonne Dumont, Yves Jaouen, Joseph-Pierre Lanet, Charles Laurent-Thouverey, Jean Léonetti, le général Ernest Petit, Ernest Pezet, Auguste Pinton, Edgard Pisani, Jean-Louis Rolland, Vincent Rotinat, Emile Roux.

² J.O.R.F/Débats du 6 octobre 1961. Séance du 5 octobre 1961 du Sénat. Nomination des membres de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Philippe d'Argenlieu, Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, le général Antoine Béthouart, Roger Carcassonne, Pierre de Chevigny, Jean Clerc, Gaston Defferre, Edgar Faure, Jean Ganeval, Georges Guille, Bernard Lafay, Guy de La Vasselais, Edouard Le Bellegou², Jean Lecanuet, Raymond Marcellin, André Monteil, Roger Morève, Marius Moutet, le général Ernest Petit, Alain Poher, Vincent Rotinat.

³ J.O.R.F/Débats du 7 octobre 1960. Séance du 6 octobre 1960 de l'Assemblée nationale. Proclamation des membres de la Commission de la défense nationale et des forces armées. En 1960, dans la commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale, on trouvait les résistants Jean Bayot, Paul Béchar, Camille Bégue, Pierre de Bénouville (Résistant issu de l'Action Française), Charles Bignon, Pierre Bourgoïn, le général Gabriel Bourgund, Henri Colonna, Charles Colonna d'Anfrani, Jean-Pierre David, Jean Drouot-L'Hermine, Henri Duterne, Charles Dutheil, Pierre Forest, François Valentin, Edouard Frédéric-Dupont, Joseph Frys, Raymond Gernez, André Jarrot, René Leduc, Louis Le Montagner, Jean Médecin, Jean Montalat, Pierre de Montesquiou, André Moynet, le général Roger Noiret, Narcisse Pavot, Olivier de Pierrebourg, Pierre Puech-Samson, René Quantier, Arthur Richards, Edouard Rieunaud, René Schmitt, le colonel Jean-Robert Thomazo, Frédéric Champierre de Villeneuve, et Albert Voilquin.

⁴ J.O.R.F/Débats du 4 mai 1956. Séance du 3 mai 1956 du Conseil de la République. Politique du Gouvernement pour la marine nationale. - Discussion d'une question orale avec débat. Intervention d'Yves Jaouen.

⁵ J.O.R.F/Débats du 27 janvier 1953. Séance du 26 janvier 1953 de l'Assemblée nationale. Dépenses de fonctionnement et d'équipement des services militaires pour l'exercice 1953: Défense nationale. — Suite de la discussion d'un projet de loi. Intervention d'Alfred Chupin.

⁶ J.O.R.F/Débats du 13 mars 1958. Séance du 12 mars 1958 du Conseil de la République. Loi de finances – Crédits militaires. Discussion d'urgence d'un projet de loi.

intimement mêlés dans une mission de combat commune. En témoignait, par exemple, la rencontre à Barcelone, en février 1943, entre le capitaine de vaisseau Ballande et Jacques Raphaël-Leygues, suite à quoi, ils rejoignirent ensemble la résistance à Casablanca¹.

e. Les paradoxes du corps des officiers de Marine

Cependant, là encore comme depuis un siècle, le corps des officiers de Marine connaissait beaucoup de nuances. Les rapports à Vichy et à la résistance étaient moins tranchés pour certains officiers des années 1950 et 1960 car les FNFL avaient, aussi, intégré des officiers qui avaient d'abord servi l'Etat français. Les amiraux darlanistes qui se rallièrent à Alger furent très nombreux et poursuivirent des carrières brillantes dans la Marine, dans les années 1950. Parmi eux, se trouvaient Raymond-Albert Fenard² ; Robert Battet qui devint chef de l'état-major général en juin 1950, alors qu'il avait dirigé le cabinet de l'amiral Darlan, en 1942, avant de prendre la tête de l'organisation de résistance de l'armée au cours de l'automne 1943³. De même, André Lemonnier, directeur de cabinet de Darlan qui l'accompagna à Alger, le 5 novembre 1942, devint chef d'état-major général de la marine de la France combattante⁴. Lemonnier parlait de « l'invasion alliée » en Normandie⁵, mais pensait que le but de la France Libre, avec les alliés, était de rendre sa liberté à la France⁶. L'enseigne de vaisseau Raymond Dequet ne rejoignit la résistance qu'après avoir été capturé par les Anglais⁷, tout en continuant de penser que Pétain était de bonne foi⁸.

Le capitaine de vaisseau Henri Ballande qui devint secrétaire du Conseil Supérieur de la Marine à la Libération avait, aussi, un parcours et des opinions tout à fait ambigus qu'il n'exprima publiquement qu'à la fin de sa carrière. En effet, lui qui avait été un collaborateur quotidien de Darlan et un admirateur d'Auphan⁹ tenta de réhabiliter l'action de ses deux hommes contre les calomnies¹⁰ de la résistance londonienne¹¹ et, notamment, leur volonté de ne

¹ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p191.

² J.O.R.F/L – D du 10 juillet 1940. Décret du 27 juin 1940 de Pétain et Darlan. Nommé au commandement de la marine en Algérie et des secteurs de défense du littoral de l'Algérie, le 10 juillet 1940

³ Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. 1996, Bruylant, Bruxelles, p19.

⁴ Emmanuel Boulard, « Lemonnier (1896-1963) », dans *Etudes Marines. Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...*N°6-Mai 2014. Centre d'études stratégiques de la Marine, p157.

⁵ Amiral Lemonnier, *Les cent jours de Normandie*. 1961, Editions France-Empire, Paris, p256.

⁶ *Id.*, p9.

⁷ Raymond Dequet, *op. cit.*, p200.

⁸ *Id.*, p263.

⁹ Henri Ballande, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. 1972, Presses de la Cité, Paris, p9.

¹⁰ *Id.*, p184

¹¹ *Id.*, p104.

livrer ni la flotte¹ ni la technologie navale françaises², face aux demande des négociateurs allemands et italiens³. Bien qu'il considérât De Gaulle comme un éminent chef d'État⁴, il lui reprochait d'avoir cautionné l'attaque de mers el-Kébir⁵, d'avoir retourné la logique en affirmant que tous ceux qui obéissaient à l'État français étaient des séditionnaires pour justifier sa propre rébellion⁶. En revanche, il n'avait pas de mots assez durs pour dénoncer l'épuration, sauvage et officielle⁷. L'argumentaire de ce rallié à la résistance n'avait pas de grande différence avec les officiers vichystes⁸. L'amiral Castex montra aussi de la défiance envers les excès de la Libération⁹. Selon Annie Lacroix-Ritz, l'amiral Ortoli qui pourtant chantait les louanges des maquisards¹⁰ avait fait montre de magnanimité envers des collaborationnistes, lorsqu'il était en poste au cabinet militaire de Charles de Gaulle¹¹. L'amiral Pierre Barjot, lui, passa du cabinet de l'amiral Darlan en décembre 1942 à celui du général de Gaulle en juillet 1943¹². Il ne renia pas Darlan, commençant en 1955 son livre en le citant¹³. Même le vice-amiral Muselier, commandant les forces navales et aériennes françaises libres, pourtant premier officier général à rejoindre de Gaulle, condamné à la peine de mort par Vichy, radical et ennemi déclaré du national-socialisme¹⁴ et de « la France collaboratrice »¹⁵ refusa, en pleine guerre, de, ne serait-ce que, médire sur Darlan, son « camarade à l'école navale [et] à l'école d'application » qui le nomma vice-amiral et l'assura « de sa vieille amitié »¹⁶.

Pour d'autres officiers, le choix de la résistance semblait relever d'une apparente contradiction avec leur foi. Les amiraux Missoffe¹⁷ et Thierry d'Argenlieu étaient d'ardents chrétiens, mais pourtant ils choisirent de combattre la Révolution nationale, par patriotisme.

¹ *Id.*, p140.

² *Id.*, p143

³ *Id.*, p96.

⁴ *Id.*, p7.

⁵ *Id.*, p104.

⁶ *Id.*, p109.

⁷ *Id.*, p255.

⁸ Jean Tracou, *op. cit.*, pIII.

Amiral Auphan, *L'honneur de servir. Mémoires*. 1978, Éditions France-Empire. Paris, p458.

Amiral Auphan, *Histoire élémentaire de Vichy*. 1971, Éditions France-Empire. Paris, p67.

⁹ Hervé Coutau-Bégarie. *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. 1885, Fayard, Paris, p81.

¹⁰ Juliette Gaubry. *Tricornes et bérets*. Préface de l'amiral Pierre Ortoli, Paris, 1954, Editions Pierre Horay, p12.

¹¹ Annie Lacroix-Ritz, *La non-épuration en France de 1943 à 1950*, Paris, 2019, Armand Colin, p402-403. Il s'agissait d'Alain de Kergorlay qui avait été arrêté le 10 septembre 1944.

¹² Mehdi Bouzoumita, « Barjot (1899-1960) », dans *Études Marines. Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...N°6-Mai 2014*. Centre d'études stratégiques de la Marine, p148.

¹³ Vice-amiral Barjot. *Vers la Marine de l'âge atomique*. Paris, 1955, Le Livre Contemporain–Amiot-Dumont, p43.

¹⁴ Amiral Muselier, *op. cit.*, p23.

¹⁵ *Conférence du vice-amiral Muselier, commandant les forces navales et aériennes françaises libres*. Westminster. Londres. 1^{er} mai 1941, p11.

¹⁶ *Id.*, p3.

¹⁷ Il écrivit *Approche et présence de la Bible* et *La règle de Saint-Benoît appliquée à la conduite d'une famille*.

Thierry d'Argenlieu, issu d'un milieu d'officiers et de religieux¹, d'un père très catholique et très nationaliste², lui-même, lecteur convaincu de l'*Histoire de France* de Jacques Bainville³, critiqua vertement les nationalistes maurrassiens qui acceptaient la soumission de la France⁴, mais ne trouvait pas de contradiction à se rallier à « la libre Angleterre »⁵. Fait prisonnier le 19 juin 1940 à Cherbourg, il s'en évada pour rejoindre Londres⁶. Ce calcul qui mettait en contradiction la foi, l'idéologie et le patriotisme toucha, aussi, ceux qui devaient arriver à la tête du ministère.

Pierre Messmer qui fut, donc, ministre de la Défense avait le même parcours que certains des amiraux qu'il eut sous ses ordres. Fils de la moyenne bourgeoisie conservatrice et ancien élève des Oratoriens et du lycée Charlemagne⁷ comme beaucoup d'amiraux⁸, il fréquenta durant sa jeunesse les Camelots du roi⁹ et conserva toute sa vie des conceptions très conservatrices de la théologie catholique¹⁰. Cependant, venant d'une famille alsacienne très patriotique, il refusa d'obéir au maréchal Pétain en rejoignant Londres et acceptant de combattre, coude à coude, avec d'anciens spartakistes et d'anciens républicains espagnols¹¹. Après-guerre, il intégra les milieux républicains et gaullistes qu'il honnissait dans sa jeunesse¹², se faisant l'ami du baron Guy de Rothschild¹³, grand chef du clan bancaire¹⁴ qui avait vu ses biens mis sous séquestre par Vichy, en 1941¹⁵. Ce sont des hommes comme lui qui créaient des

¹ Thomas Vaisset, *L'Amiral d'Argenlieu. Le moine soldat du gaullisme*. 2017, Belin, Paris.

Thomas Vaisset, « La cité idéale de l'amiral Thierry d'Argenlieu à l'épreuve des tumultes du siècle », *Revue d'histoire maritime*, n°14, 2011, p166. Devenu lui-même carmélite en 1919, ses deux frères aînés étaient officiers et ses deux frères cadets étaient des dominicains. Ses deux jeunes sœurs appartiennent à la congrégation de Notre-Dame de Sion.

² *Id.*, p167.

³ Amiral Thierry d'Argenlieu, *Souvenirs de guerre. Juin 1940–janvier 1941*. 1973, Plon, Paris, p13.

⁴ *Id.*, p121.

⁵ *Id.*, p103.

⁶ François Rosset, *op. cit.*

⁷ François-Xavier de Guibert, Pierre Messmer, *Ma part de France, entretiens avec Philippe de Saint-Robert*, Paris, 2003, p14-15.

⁸ Bernard Bléhaut, *op. cit.*, p15-17. Jésuites et Oratoriens.

⁹ Simon Epstein, *op. cit.*, p464.

¹⁰ Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p373.

¹¹ *De Gaulle en direct par Pierre Messmer. Une séance de l'Académie des sciences morales et politiques*. Communication de Monsieur le chancelier de l'Institut de France, Pierre Messmer (1916-2007), présentée en séance publique devant l'Académie des sciences morales et politiques, le lundi 20 octobre 2003.

¹² Simon Epstein, *op. cit.*, p21.

¹³ Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p246.

¹⁴ Jean Bouvier, *Rothschild: histoire d'un capitalisme familial*, 1992, Éd. Complexe, Paris, p314.

Pierre Bourdieu, Monique de Saint Martin Monique, « Le patronat », *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 20-21, mars/avril 1978, p13.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 8 janvier 1941.

ponts entre les milieux militaires conservateurs, où ils étaient respectés¹, et les milieux républicains et cosmopolites qui disposaient de la réalité du pouvoir. Ce sont des personnalités de ce genre qui permirent la fusion, d'abord, entre les officiers qui avaient été ralliés à Vichy et ceux qui s'étaient ralliés à la résistance dès le début², ensuite avec ceux qui étaient des milliers à avoir servi l'Etat français durant toute la guerre³. Même les administrateurs du ministère eurent droit à cette clémence, comme Jacques Auboyneau, frère cadet de l'amiral et inspecteur général des finances qui devint membre titulaire de la Commission consultative des marchés d'armement, en 1957⁴, alors même qu'il était revenu délibérément en France pour continuer son travail dans l'administration vichyste⁵.

La notion d'élitisme est très importante pour comprendre cette meilleure entente. Cet élitisme était à la fois un héritage sociologique qui avait, de lui-même, créé les institutions et les hommes qui les faisaient vivre, et un principe moral, conscient et explicitement exprimé. Les milieux gaullistes partageaient avec les officiers de Marine plusieurs traits de pensée. Autant Charles de Gaulle, Pierre Guillaumat que Messmer avaient une conception plutôt autoritaire et élitiste du pouvoir, avec une grande importance accordée à la loyauté personnelle. Parmi les membres politiques, c'était surtout de Gaulle qui était le plus acquis à cette vision. Il l'appliqua autant à lui-même qu'au complexe militaro-industriel qu'il construisait, sciemment, selon ces principes. Sa manière de nommer aux postes clés dans les affaires militaires en attestait⁶. A plusieurs reprises et depuis sa jeunesse jusqu'à sa mort, il dit, de lui-même, que « la nation a besoin d'un régime où le pouvoir soit fort et continu »⁷, avec une autorité qui « n'était pas partagée »⁸. Pour de Gaulle, il fallait « résoudre de manière autoritaire les problèmes »⁹, avec sa constitution ouvertement « présidentielisme »¹⁰. Pour lui, la vision hiérarchique devait aussi s'appliquer à la conduite des affaires administratives. Il poursuivit

¹ *De Gaulle en direct par Pierre Messmer. Une séance de l'Académie des sciences morales et politiques.* Communication de Monsieur le chancelier de l'Institut de France, Pierre Messmer (1916-2007), présentée en séance publique devant l'Académie des sciences morales et politiques, le lundi 20 octobre 2003.

Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires.* 1992, Albin Michel, Paris, p373 et p403.

² Philippe Quérel, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945-1958).* 1996, Bruylant, Bruxelles, p19.

³ Philippe Vial et Patrick Boureille, *op. cit.*, p83.

⁴ J.O.R.F/L – D du 31 janvier 1957. Arrêté du 15 janvier 1957.

⁵ Nathalie Carré de Malberg, *Le grand état-major financier : les inspecteurs des Finances.* 2011, Institut de la gestion publique et du développement économique Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, p452.

⁶ *De Gaulle en direct par Pierre Messmer. Une séance de l'Académie des sciences morales et politiques.* Communication de Monsieur le chancelier de l'Institut de France, Pierre Messmer (1916-2007), présentée en séance publique devant l'Académie des sciences morales et politiques, le lundi 20 octobre 2003.

⁷ Charles de Gaulle, *Mémoires. Mémoires de guerre. L'appel 1940-1942.* 1952, Plon, Paris, p824.

⁸ *Id.*, p831.

⁹ Henri d'Orléans, *Dialogue sur la France : Correspondance et entretiens, 1953-1970,* Paris, Fayard, 1994, p47.

¹⁰ *Ibid.*, p. 137.

donc la même logique dans la construction du nouvel outil militaire. Pour de Gaulle, les valeurs morales et matérielles d'une armée n'existaient qu'en vertu de celles des chefs¹, et c'est pour cela qu'il fallait réaliser une armée d'élite, basée sur la supériorité matérielle². Il était, en cela, conforme à toutes les aspirations historiques des officiers de Marine.

Parmi les hommes politiques, les gaullistes historiques étaient les partisans de ces modes d'exercice du pouvoir. Ils adhéraient à la conception d'armée, constituée d'un corps professionnel supérieurement équipé³. Les deux ministres de la défense, en poste entre 1959 et 1961, étaient imprégnés idéologiquement par cet élitisme antidémocratique. Messmer se sentait tout à fait proche de la version salazariste de l'exercice du pouvoir⁴ et n'avait pas, franchement, une opinion favorable sur les qualités civiques⁵ et morales⁶ des Français. Pierre Guillaumat était encore plus clair. Cet ingénieur des mines, fils d'un général qui fut aussi ministre de la Guerre, revendiquait les principes élitistes puisqu'il affirmait clairement que les affaires de technologie militaires, en premier lieu le nucléaire militaire, ne regardaient pas la masse. Une seule de ses citations suffit à comprendre ses sentiments vis-à-vis de la démocratie parlementaire : « Mais à quoi ça sert ces discussions parlementaires ? [...] Dès que vous faites quelque chose de nouveau, tout le monde est contre. Et si vous laissez faire la démocratie, quel est celui qui va plaider la cause pour cinq ans ? [...] Aux enfers il y a l'opinion publique, ailleurs, je ne l'ai jamais vue ». Il affichait clairement des prétentions technocratiques en précisant : « Vous présentez un texte au Parlement, si vous avez besoin du Parlement. Il vote pour ou il vote contre. Ça, c'est l'opinion de la majorité. Mais nous n'avons pas besoin du Parlement »⁷.

Ces conceptions de la politique et du mode de décisions relatif aux armements accommodaient parfaitement les amiraux qui contrôlaient les cellules administratives de la Marine et qui étaient beaucoup plus acquis au principe d'arme d'élite. Ils étaient, en effet, moins soucieux de l'opinion des masses car ils n'avaient pas à se charger du contingent. D'ailleurs, Messmer, savait les amiraux loyaux, puisque lorsqu'il arriva au ministère il fit

¹ Charles de Gaulle, « Préparer la guerre, c'est préparer les chefs », 1921, *Revue ou édition inconnue*.

² Charles de Gaulle, « Comment faire une armée de métier », *Revue hebdomadaire*, 1^{er} juin 1935.

³ Jacques Chaban-Delmas, *Mémoires pour demain*. 1997, Flammarion, Paris, p. 325.

⁴ Pierre Messmer. *Après tant de batailles. Mémoires*. 1992, Albin Michel, Paris, p294.

⁵ *Id.*, p352.

⁶ *Id.*, p265.

⁷ Georg Blume et Mycle Schneider, *op. cit.*

changer le chef d'état-major de l'armée de terre en qui il n'avait pas confiance¹. En revanche, les officiers de Marine bénéficiaient de sa confiance, et ils ne la trahirent pas, lors du putsch d'Alger du 22 avril 1960. Le préfet maritime du 4^e arrondissement maritime, le vice-amiral Querville ainsi que les officiers commandant des navires en Algérie choisirent la loyauté envers de Gaulle et prirent leurs distances avec les généraux².

Cette proximité de mentalité vint heureusement compenser la nouvelle distance administrative mise en place par la création du ministère des Armées ou de la Défense. La composition des cabinets ministériels montrait que les officiers de marine furent, totalement, marginalisés dans le nouveau ministère de la Défense nationale ou des Forces armées. Ils ont complètement disparu de l'entourage proche du ministre où, même, les officiers de l'armée de terre étaient concurrencés par les administrateurs civils. Ils furent les victimes de l'élite du pouvoir de la V^e République qui prétendait s'émanciper autant du contrôle parlementaire que du reste des corps constitués, au profit de l'exécutif et de l'administration³. L'exemple le plus frappant de cette marginalisation administrative était donné en 1949 par la Composition de la Commission de réorganisation de l'administration centrale du ministère de la Défense nationale. Son président était un Conseiller d'État, M. Toutée, et sur ses neuf autres membres, on trouvait un général et huit civils ; le représentant de la Marine étant un modeste contrôleur général de l'administration de la marine⁴.

3. Une marine technocratique - Académie de Marine

a. La prépondérance de l'élément scientifique

Dans le sillage des technocrates qui avaient eu une grande influence sur Darlan à Vichy⁵ et avec l'innovation technologique, la Marine, ses officiers et ses ingénieurs devinrent plus que jamais des corps avant tout scientifiques. Assez paradoxalement, le manque d'activité en matière de constructions navales, durant la guerre, poussa dans ce sens. En effet, sous Vichy, les ingénieurs de la marine qui avaient pris le nom d'ingénieurs des industries navales, justement pour se confondre avec ceux de l'artillerie navale⁶ et de la construction civile¹,

¹ *De Gaulle en direct par Pierre Messmer. Une séance de l'Académie des sciences morales et politiques.* Communication de Monsieur le chancelier de l'Institut de France, Pierre Messmer (1916-2007), présentée en séance publique devant l'Académie des sciences morales et politiques, le lundi 20 octobre 2003.

² Contre-amiral Bernard Estival, *La Marine française dans la guerre d'Algérie.* 2001, Marines Editions, Nantes, p348.

³ Pierre Birnbaum, *Les sommets de l'État. Essai sur l'élite du pouvoir en France.* 1977, Seuil, Paris, p13.

⁴ J.O.R.F/L – D du 27 janvier 1949. Nominations du 25 janvier 1949 du ministre de la Défense nationale.

⁵ Jean-François Grevet, *op. cit.*, p482.

⁶ François Chesnais et Claude Serfati. *L'armement en France. Genèse, ampleur et coût d'une industrie.* 1992, Nathan, Paris, p16.

collaborèrent en assez grand nombre avec le secrétariat d'État à la production industrielle où ils furent détachés. Ce fut le cas des ingénieurs du génie maritime Cuny, Capdeville², Paul-Marie Pons³, Pierre Bellier, André Lamouche⁴ et quelques autres⁵, dont René Norguet qui fut nommé directeur général des Industries mécaniques et électriques⁶. Ceci les fit rencontrer, justement, des ingénieurs plus modernistes, passés par l'École des mines, et les mit en contact avec les grands problèmes de planifications qui étaient les sujets de travaux favoris des technocrates dirigistes⁷. Ernest Mercier, ingénieur du génie maritime, passé au service des fournisseurs de la Marine depuis longue date, était un des hommes centraux de ces influences. Il a dirigé les *Cahiers du redressement français*⁸, de 1925 à 1932, défendant une vision technocratique et corporatiste de l'Etat et de l'économie. L'ingénieur du génie maritime Yvon Bonnard, son chef des Métaux, lui, devint inspecteur général à EDF lors de la réalisation du premier grand programme électronucléaire français⁹.

Ce brassage scientifique ne cessa pas à la sortie de la guerre. En 1947, on nomma membres du Comité scientifique des poudres et explosifs, le médecin général Gostedoat, les professeurs Cordier, Laffitte et Ribaud et un représentant de la Direction centrale des constructions et armes navales¹⁰. En 1951, parmi les membres de la Commission d'études des poudres et explosifs, on trouvait le directeur de la poudrerie nationale de Sevran-Livry¹¹. En janvier 1952, plusieurs scientifiques ont reçu le titre de conseiller scientifique de la marine pour cinq ans. On trouvait parmi eux le professeur titulaire de la chaire des sciences de l'université de Paris, Yves Rocard (également chef du service des études et recherches scientifiques de la Direction centrale des constructions et armes navales), le professeur à l'École polytechnique André Léauté, le professeur titulaire de chaire à la faculté des sciences de l'université, Jacques Bourcart et l'agrégé et astronome adjoint de l'observatoire de Paris, André Lallemand¹².

¹ Jean-François Grevet, *op. cit.*, p481.

² SHD MV 2DD1 34. Note du 9 mars 1943 pour l'ingénieur général, directeur central des industries navales. Compte rendu d'activité sur la période du 1^{er} au 28 février 1943.

³ Jean-François Grevet, *op. cit.*, p475.

⁴ *Id.*, p483.

⁵ *Id.*, p480.

⁶ *Id.*, p478.

⁷ *Id.*, p491.

⁸ Albert Broder, *op. cit.*, p88.

⁹ Académie de marine. *Séance du 25 janvier 2017. Eloge de l'ingénieur en chef du génie maritime Jean Alleaume par Jacques Dhellemmes*. https://www.academiedemarine.com/aff_eloge.php?num=10

¹⁰ J.O.R.F/L – D 26 Avril 1947. Arrêté du directeur du cabinet civil, Marcel Clicques pour le ministre de la défense nationale et par sa délégation.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 13 juin 1951. Arrêté du 30 mai 1951 du ministre de la Défense nationale, Jules Moch.

¹² J.O.R.F/L – D du 21 janvier 1952. Décision du ministre du 3 janvier 1952.

Un grand nombre d'autres comités et commissions permettaient de créer des passerelles entre les hommes de la marine avec le reste de l'Etat. On trouvait, donc, le Comité d'action scientifique de Défense nationale, créé par le décret du 24 mai 1948, qui avait pour membre le directeur du CNRS, le professeur Gaston Dupouy¹ ; la Commission supérieure de contrôle et de protection du rendement et du secret des fabrications ou des études qui intéressent la Défense nationale² ; la Commission consultative centrale des marchés instituée auprès du ministre de la Défense avec son rapporteur, le maître des requêtes au conseil d'État, Jean de Broglie³ et la Commission des travaux mixtes avec un quart de membres venus de la marine, l'ingénieur du génie maritime Pierre Bellier⁴, le vice-amiral Adolphe Conge⁵ et l'ingénieur général des travaux maritimes Gabriel Guy⁶. En janvier 1949, il fut créé un institut des hautes études de Défense nationale pour préparer les hauts fonctionnaires, les officiers généraux ou supérieurs et les personnes particulièrement qualifiées à la préparation et à la conduite de la guerre, chacun dans ses fonctions⁷. En 1952, l'ingénieur du génie maritime Bron fut nommé chef du service central des programmes, des fabrications et des matériels de guerre qui venait d'être institué la veille par le décret, du 4 février 1952, pour centraliser les programmes de fabrication des matériels de guerre⁸.

Le programme d'admission à l'École navale fut modifié pour 1947-1948. La modernisation des savoirs enseignés en était le but. Ces quelques transformations dénotaient bien de l'évolution du monde des officiers de Marine et plus globalement de la Marine en entier. Le ministre Louis Jacquinot fit supprimer l'épreuve de dessin d'imitation et modifia le programme de physique. Globalement, tout ce qui avait un rapport avec les chaudières à vapeur fut rayé, comme les résultats des expériences d'Amogat, les réseaux d'isothermes, les formules de Régnault pour l'eau, l'influence d'un corps dissous sur le point de fusion et sur le point d'ébullition et les lois de Raoult. On y substitua encore plus de connaissances électrodynamiques⁹. Et surtout, pour pouvoir coopérer avec la Marine américaine au sein de l'OTAN, à partir du concours de 1950, l'anglais devint la langue principale obligatoire¹.

¹ J.O.R.F/L – D du 4 avril 1951. Arrêté du 31 mars 1951.

² J.O.R.F/L – D du 27 avril 1951. Décret du 20 avril 1951.

³ J.O.R.F/L – D du 27 mars 1954. Arrêté du 18 mars 1954.

⁴ Il était le fils de l'inspecteur général de la Cie des Chemins de fer de Paris-Orléans, Pierre Marie Anselme Jean Baptiste Bellier (1869-1955).

⁵ Il devint chef d'état-major particulier du ministre de la marine.

⁶ J.O.R.F/L – D du 30 mars 1957. Décret du 28 mars 1957.

⁷ J.O.R.F/L – D du 30 février 1949. Décret du 30 janvier 1949.

⁸ J.O.R.F/L – D du 15 février 1952. Décret du 5 février 1952.

⁹ Théorème de Thévenin du courant continu. Notions sur les courants alternatifs. Fonctions périodiques, fonctions sinusoïdales, leurs représentations. Grandeurs électriques alternatives. Loi de Joule en courant alternatif.

b. L'émergence d'ingénieurs de premier ordre

Les ingénieurs de la Marine surent se remettre très vite à niveau, après une guerre où ils furent le plus souvent sevrés de travaux de haute qualité et, surtout, de possibilités d'expérimentation et d'application. L'ingénieur du génie maritime Jean Alleaume qui intégra, justement, l'École d'application du génie maritime, en 1948, fut parmi ses excellents éléments. Il travailla au service « Métallurgie et contrôle des fabrications », avec Henri de Leiris, Yvon Bonnard et Pommelet, pionnier de la propulsion navale. Jean Alleaume s'inspira de ses esprits de pointe pour concevoir la méthode de soudage de la cuve du réacteur nucléaire du *Q 244* et une nuance d'acier plus simple à utiliser sur les réacteurs à eau pressurisée de propulsion navale². Emile Georges Barrillon était un autre de ces grands ingénieurs du génie maritime qui eurent une influence scientifique prépondérante. Elu par l'Académie des Sciences membre en 1938, puis président en 1960, membre de l'Académie de Marine depuis 1945, il fut chargé à Lorient, de 1906 à 1912, de la construction de trois cuirassés. Ayant réussi avec succès ces travaux de construction, il passa à la recherche, avec la création du Centre d'Études de la Marine à Toulon où il mena des recherches sur l'optique, la télémétrie et la TSF. En 1920, il prit la Direction du Bassin d'Essais des Carènes de la Marine qu'il conserva jusqu'en 1940³. De 1939 à l'armistice de 1940, Barrillon exerça les fonctions de directeur du Service des Recherches Scientifiques et Techniques du Ministère de l'Armement que venait de créer Raoul Dautry. Longtemps, il fut membre, puis vice-président du Conseil de l'Association Technique Maritime et Aéronautique. Il fut l'un des fondateurs et président du Comité Technique de la Société Hydrotechnique de France. A partir de 1922, il prit une part déterminante dans la conception et la réalisation des programmes navals qui se succédèrent jusqu'en 1939⁴. Il était, également, un spécialiste de l'aérodynamique⁵.

Puissance transportée par un courant alternatif. Courant watté et déwatté. Généralisation de la loi d'Ohm. Impédance. Notion imaginaire. Théorème de Thévenin. Applications : circuit bouchon, pont de Wheatstone en courant alternatif. Notion de filtre.

¹ J.O.R.F/L – D du 27 Septembre 1947. Circulaire relative aux modifications au programme d'admission à l'école navale du 18 septembre 1947, du ministre de la Marine, Louis Jacquinot.

² Académie de marine. *Séance du 25 janvier 2017. Eloge de l'ingénieur en chef du génie maritime Jean Alleaume par Jacques Dhellemmes*. https://www.academiedemarine.com/aff_eloque.php?num=10

³ « Discours de Roger Brard, Membre de l'Académie des sciences », dans *Funérailles d'Emile Georges Barillon Membre de la Section de Géographie et Navigation*. En l'Église réformée Saint-Jean à Paris le jeudi 20 juillet 1967. *Notices et Discours*, Académie des Sciences, Volume 55, p433.

⁴ *Id.*, p434.

⁵ *Id.*, p435.

Il eut une influence certaine sur un autre ingénieur du génie maritime, Roger Brard, qui fut non seulement son élève, son assistant, puis son successeur au Bassin d'Essais des Carènes¹, mais devint aussi son ami intime². Brard passa aussi des postes d'exécution à Brest, à la conception, le 4 décembre 1937, au Service technique des constructions navales³, avant de débarquer dans les unités de recherches, le 7 novembre 1939, au Service des recherches scientifiques et techniques à Paris⁴. Egalement inspiré par les travaux de l'ingénieur des mines, Paul Levy, sur le calcul des probabilités⁵, Roger Brard devint, après-guerre, un scientifique particulièrement prolifique en publications. Une grande partie de ces dernières concernait ses Cours de mathématiques appliquées qu'il avait enseignés à l'École polytechnique entre 1944 et 1948, puis entre 1956 et 1964. Il publia aussi ses cours de calcul numérique de 1961 et ses cours de calcul des probabilités qu'il professa entre 1965 et 1968. Loin de rester cantonné dans les formulations théoriques, il en fit usage dans le summum technologique de l'innovation de la Marine, en travaillant au sein de l'équipe du centre de Saclay pour la construction de la chaudière nucléaire et de son prototype à terre pour l'utilisation de l'uranium enrichi⁶. Il fut internationalement reconnu pour ses recherches⁷.

Assurément, les ingénieurs du génie maritime participèrent massivement aux travaux nucléaires, preuve, que ce corps avait retrouvé sa très grande compétence. Certains officiers de Marine leur vinrent aussi en aide. En dehors de certains ingénieurs du génie maritime, tel Gilbert-Moïse Cahen qui vulgarisait le savoir sur la technologie atomique⁸, d'autres furent des plus actifs, et ce, dès la fin des années 1940, autour de l'ingénieur du génie maritime André Ertaud qui était initialement spécialisé dans la construction de bâtiments de surface et de sous-marins et qui fut envoyé en mission au Commissariat à l'Energie atomique, avant de devenir chef du service de la Pile de Châtillon, entre 1947 et 1955. Il fut, donc, rejoint par les capitaines de frégate Pierre Théréne et André Goua et par l'ingénieur du génie maritime René Lescop qui était détaché à la direction des études et fabrication d'armement jusqu'en 1946. À partir du 1^{er} avril 1948, Pierre Théréne fut détaché auprès du laboratoire de synthèse atomique de Pierre

¹ « Le bassin d'essais des carènes », *Cols bleus*, N°1442, 2 octobre 1976, p4.

² « Discours de Roger Brard, Membre de l'Académie des sciences », dans Funérailles d'Emile Georges Barillon Membre de la Section de Géographie et Navigation. En l'Église réformée Saint-Jean à Paris le jeudi 20 juillet 1967. *Notices et Discours*, Académie des Sciences, Volume 55, p433.

³ J.O.R.F/L – D du 5 décembre 1937. Décision du 4 décembre 1937.

⁴ J.O.R.F/L – D du 10 novembre 1939. Décision du ministre du 7 novembre 1939.

⁵ M. Roger Brard, « Sur les travaux de Paul Lévy », *La Jaune et la Rouge*, septembre 1964.

⁶ Robert Dautray, *Mémoire. Du Vel' d'Hiv à la bombe H*. 2007, Odile Jacob, Paris, p116.

⁷ « Une récompense britannique pour un chercheur français », *Cols Bleus* n°1404 du 6 décembre 1975, p15. En 1975, il a reçu de la part de l'*American Society of Naval Architects and Marine Engineers*, la « David Taylor Gold Medal, une première pour un non américaine.

⁸ En 1957 et 1958, il publia le *Précis d'énergie nucléaire*.

Joliot-Curie et il exerça, à partir du 1^{er} octobre 1950, les fonctions de chef de mission de Madagascar, puis de l'ensemble du groupement des recherches minières du CEA en Afrique, en 1956. André Goua qui était capitaine de frégate de réserve, à partir du 1^{er} février 1952, dirigea la mission de protection en Afrique équatoriale française pour le compte de la DREM jusqu'en 1955. Il prit la relève de Pierre Théréne à Tananarive jusqu'en 1963. L'ingénieur du génie maritime René Lescop succéda à Léon Denivelle à la tête du secrétariat général du CEA, le 21 août 1948¹, et assura l'intérim de Raoul Dautry en 1951. Toute cette équipe fonctionnait aussi correctement car tous étaient issus de la résistance².

A partir de la fin des années 1940, les officiers de la Marine commençaient à subir la très grande influence d'ingénieurs, encore plus qu'avant. Cela venait de sauts qualitatifs, dans l'innovation technologique, tellement grands qu'ils plaçaient les officiers dans une sorte d'infériorité intellectuelle. A l'École de guerre navale, en 1947–1948, Joliot-Curie qui venait d'être nommé à la tête du CEA, Goldschmidt, Kowalski et Halban vinrent donner une conférence sur l'énergie atomique, seulement dans son application à la propulsion³. Beaucoup d'officiers voyaient le directeur central des constructions et armes navales l'ingénieur Kahn⁴ comme « le tout-puissant »⁵, tant il avait la main sur la reconstruction, la conception et les innovations qui intéressaient le programme naval. C'est qu'en effet, Louis Kahn, dans les années 1920, avait rapproché les « techniques de construction navale avec les techniques naissantes de l'aéronautique »⁶, grâce à l'élaboration d'une théorie générale de la propulsion dans les fluides et à un brevet de « propulseurs cycloïdaux »⁷. Sa fuite de France ne tarit pas son talent puisqu'à Londres et à Alger, il servit la Marine en trouvant une solution technique pour la lutte ASM (réduction du temps entre la détection et le grenadage) et en inventant une torpille, la TLK⁸. Son savoir fut même utilisé politiquement par Charles de Gaulle qui lui fit négocier, avec le ministre britannique Stanford Cripps, puis avec Churchill, le 11 mai 1943, ses inventions contre la reconnaissance du Comité français de Libération nationale, comme le seul représentant du gouvernement de la France⁹.

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} juillet 1949. Décret du 21 août 1948. Il a été prolongé dans cette fonction jusqu'au 2 janvier 1951 par le décret du 30 juin 1949.

² Céline Jurgensen et Dominique Mongin (dir.). *Résistance et dissuasion. Des origines du programme nucléaire français à nos jours*. 2018, Odile Jacob, Paris.

³ Vice-amiral d'escadre Marcel Duval, *op. cit.*, p180.

⁴ Pierre Louis Kahn, *op. cit.*, p26.

⁵ Vice-amiral d'escadre Marcel Duval, *op. cit.*, p181.

⁶ Pierre Louis Kahn, *op. cit.*, p4-5.

⁷ *Id.*, p19.

⁸ *Id.*, p23.

⁹ *Id.*, p24-25.

c. *L'abandon du conservatisme dans l'Académie de Marine*

Durant la guerre et sous l'Occupation, autant que faire se pouvait¹, toujours dans sa fibre historique traditionnelle, l'Académie de marine continua ses réunions et ses travaux concernant autant l'histoire de la guerre que l'évolution technique des navires. Lors de la séance du 14 février 1941, le commandant Tomazi fit une conférence sur la protection des communications maritimes et les pertes de la marine marchande française pendant la guerre de 1939-1940² et, en 1943, l'ingénieur général Jauch a fait une communication sur l'augmentation du tonnage et de la vitesse des torpilleurs et des raisons militaires de cela³. Le cercle resta aussi le lieu du lien social du milieu de la marine et de promotion de sa culture, avec les nombreux travaux hagiographiques pour ses grandes figures, comme ceux exposés par le vice-amiral Lacaze sur Augustin-Normand⁴ ; de Jean Marie sur Armand Béhic⁵ ainsi que l'éloge funèbre de Charles de La Roncière, prononcé par le vice-amiral Durand Viel⁶. Seulement, l'Académie ne put pas rester à l'écart des événements politiques. Elle devint aussi quelque peu un lieu de promotion de doctrines économiques conformes à la politique vichyste. Paul Augustin Normand, aidé par son collègue au conseil d'administration des CA Normand, le vice-amiral Lacaze, publia et présenta son travail sur l'organisation corporatiste dans l'optique clairement annoncée, d'être utile à l'Etat français⁷. Les travaux de l'Académie n'en demeurèrent pas moins sous surveillance et soumis à l'approbation de l'occupant¹.

¹ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 10 janvier 1941. Séance du 25 avril 1941. Le vice-amiral Durand-Viel s'est excusé de n'avoir pas été présent ces derniers temps car « des circonstances m'obligèrent de rester hors de Paris ». Les difficultés du temps empêchèrent les membres les plus importants, Augustin Normand, Rio, de la Roncière et Durand-Viel, d'être présents à Paris pour le début de l'année 1941.

² SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 14 février 1941. Communication du commandant Tomazi.

³ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 12 février 1943.

⁴ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 13 mars 1942. Il affirma « M. Normand : c'était un ingénieur extraordinaire, il voulait travailler avec les utilisateurs, officier de marine, mécaniciens [...] j'ai vu les essais que l'on a faits de la chaudière Normand en opposition avec une chaudière d'un ingénieur nommé Godard [...] J'ai une grande admiration pour le talent de M. Normand et pour son caractère d'hommes. Dans sa famille, ils ont tous une conscience extraordinaire et sont parfaitement désintéressés. Avant tout, ils voulaient donner ce qu'il y avait de meilleur comme matériel à la France. La chaudière Normand est devenue la chaudière à mazout du monde entier ». M. Béart du Désert lui a répondu « Il y a un personnage qu'on pourrait ajouter : c'est Mademoiselle Normand. Elle lui rendait de très grands services comme ingénieur et se déplacer quelquefois pour des essais ».

⁵ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 27 juin 1941.

⁶ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 27 juin 1941.

⁷ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 27 juin 1941. Paul Augustin Normand a dit : « l'étude sur les corporations était une première ébauche de ce que pourraient être les corporations nouvelles ». Le vice-amiral Lacaze affirma qu'« Il est certain que le corporatisme nécessitera

Si les membres de l'Académie n'étaient pas des partisans des forces allemandes, ils étaient clairement conservateurs et s'évertuaient à diffuser cette culture dans le monde marin. En vérité pendant l'Occupation, l'Académie avait aussi beaucoup inclus le savoir scientifique au point que son président, en 1940, était l'ingénieur du génie maritime, Georges Fortant², expert en aéronautique navale³, alors spécialité la plus moderne et la plus technique de la Marine. Pas franchement collaborationniste, l'Académie, dès que Paris fut reconquise sur la Wehrmacht, se déclara, à cor et à cri, partisane des forces alliées et françaises, lors de sa séance du 8 septembre 1944. Les discours les plus engagés étaient ceux de Gilbert Gidel et du vice-amiral Lacaze. Dans un des deux communiqués exprimés à la presse par le vice-amiral Lacaze, il était dit : « L'Académie de marine, au cours de sa première séance tenue après la libération de Paris, et à l'unanimité de ses membres présents, a décidé d'exclure de son sein le capitaine de vaisseau Paul Chack dont l'activité a été antinationale pendant l'occupation ennemie »⁴.

L'affaire était évidemment plus complexe car les travaux de la marine ont été financés durant toute la guerre par le secrétariat de la marine de Darlan et par des entreprises pleinement intégrées dans la collaboration⁵. De plus, il était de notoriété publique que Paul Augustin-Normand qui était membre de la section administrative de l'Académie depuis 1932⁶ et qui a tenu une place de premier ordre dans l'Académie était un penseur conservateur qui, dès 1937, avait publié un article dans le *Génie civil*, sur le corporatisme. Mais ce fut en juin 1941, au sein de l'Académie de la Marine, qu'il donna des conférences sur ce sujet, dans la droite ligne de l'idéologie de la Révolution nationale. Pourfendant à la fois « l'économie libérale »⁷ et le

à côté de lui un État fort et surtout indépendant. En tout cas, ce qui est de nature à éclairer le Gouvernement est extrêmement utile. On demande à connaître l'état d'esprit des Français, par conséquent, c'est tout à fait le moment de publier ce travail »

¹ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 9 juin 1944. Henri Le Masson qui a fait une communication sur la nouvelle édition des Flottes de combat affirma « nous avons été autorisé à parler de la situation de la marine française après Toulon, en novembre 1942 ».

² J.O.R.F/L – D du 16 janvier 1940. Partie non officielle : Académie de marine : Séance du 12 janvier 1940.

³ Emile Leroux, *Cours d'aéronautique professé à l'École d'application du génie maritime*, Préface de Georges Fortant, 1927, Librairie polytechnique Ch. Béranger, Paris.

⁴ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Séance du 27 juin 1941. Séance du 8 septembre 1944.

⁵ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945. Au 31 décembre 1941, l'Académie de marine avait un solde en banque de 63 400 Fr., un bon du Trésor 1936 de 15 000 Fr., 30 obligations Est de 5 % de 1000 Fr., 25 obligations de PLM de 1000 Fr. et un livret de caisse d'épargne de 50 000 Fr. Elle était subventionnée par le ministère de la marine et par des constructeurs privés : 35 000 Fr. par la marine militaire ; 5000 Fr. par la chambre syndicale des constructeurs de navires ; 1000 Fr. par la compagnie générale transatlantique, 1000 Fr. par les messageries maritimes, 1000 Fr. par la compagnie Paquet, 1000 Fr. par la compagnie Freyssinet et 3000 Fr. par les chantiers Augustin–Normand. C'était des donations annuelles qui ont duré durant toute la guerre.

⁶ SHD GG3 164

⁷ Paul-Augustin Normand, *L'organisation corporative. Son application particulière à l'industrie des constructions navales*. Juin 1941, Académie de marine (3, avenue Octave-Gréard, Paris-VIIe), p10.

collectivisme totalitaire¹, il leur opposait « une conception spiritualiste de l'économie »², inspirée par La Tour du Pin³, Salazar, Maurras⁴, sur le modèle de la monarchie d'Ancien Régime⁵. Il voulait, donc, une charte des corporations avec chacune son propre statut et ses droits. Il pensait qu'on pourrait les faire dépendre d'un ministère des corporations, comme dans l'Italie fasciste⁶.

Aucunement inquiété après-guerre pour ses opinions, il continua ses conférences à l'Académie, désormais tournées vers l'histoire des constructions navales, la critique du communisme et l'organisation du monde libre. Il devint, même, président de l'Académie en 1952-1953⁷. En 1947, toujours dans une ligne de moralité chrétienne⁸, il souhaitait désormais, pour éviter les guerres, une organisation politique fédérale internationale ou au moins européenne, avec un Etat fédéral⁹ et une monnaie unifiée¹⁰. Hors ses discours politiques, il présenta à l'Académie, en 1960, une intervention intitulée « *Genèse de l'hélice propulsive : la période des réalisations décisives (1836-1843)* »¹¹ qu'il fit publier dans un ouvrage de 120 pages en 1962¹².

Quoiqu'il en fût, à la fin de la guerre, l'Académie conserva ses membres comme le vice-amiral Durand-Viel¹³, mais elle commença à intégrer les partisans de la Libération, René Fould¹⁴; les ingénieurs du génie maritime Henri Charpentier et Emile Barrillon¹⁵; Emile Girardeau, le président de la CSF¹⁶; le vice-amiral Joubert¹⁷ et le vice-amiral Thierry

¹ *Id.*, p57.

² *Id.*, p10.

³ *Id.*, p57.

⁴ *Id.*, p11.

⁵ *Id.*, p12.

⁶ *Id.*, p14.

⁷ SHD GG3 164. Liste chronologique de tous les présidents de l'Académie de marine.

⁸ Paul-Augustin Normand, *Comment mettre fin à l'anarchie internationale. (Communication présentée à la séance du 14 mars 1947)*. Académie de marine (3, avenue Octave-Gréard, Paris-VIIe), p2.

⁹ *Id.*, p5.

¹⁰ *Id.*, p10.

¹¹ SHD GG3 238

¹² Paul Augustin-Normand, publie *La genèse de l'hélice propulsive*, Paris, Académie de Marine, 1962, 120 p.

¹³ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941-juin 1945. Séance du 27 juin 1941. Séance du 23 mars 1945.

¹⁴ SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941-juin 1945. Séance du 27 juin 1941. Séance du 23 mars 1945.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 16 mars 1945. Décret du 15 mars 1945 du général de Gaulle et du ministre de la marine Louis Jacquinot.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 4 avril 1945. Décret du 31 mars 1945 du général de Gaulle et du ministre de la marine, Louis Jacquinot.

¹⁷ J.O.R.F/L – D du 20 juillet 1945. Décret du 10 juillet 1945 du général de Gaulle et du ministre de la marine Louis Jacquinot.

d'Argenlieu qui se présenta en janvier¹ et fut élu en février 1945, à la place de l'amiral Guépratte qui venait de décéder². En 1950, elle intégra le président des Messageries maritimes, Gustave Anduze-Faris³. Le vice-amiral Lemonnier en devint le secrétaire perpétuel, entre 1955 et 1959, et l'ingénieur général du génie maritime Louis Kahn en devint même président⁴, montrant le tournant culturel pris par l'Académie, qui était celui de l'élitisme scientifique et de la domination du personnel de la résistance. Ainsi, à la fin de la guerre, l'Académie de marine continua d'être le lieu de sociabilité de l'élite maritime, organisant périodiquement des colloques où des scientifiques, des universitaires et des hauts officiers de la Marine faisaient des interventions, principalement sur l'histoire technique et maritime globale⁵. Après sa réorganisation en 1947⁶, l'Académie retrouva un rayonnement scientifique⁷, continuant à intégrer les meilleurs ingénieurs de la Marine, comme Paul Gisserot, président de la section du matériel naval, directeur des constructions et armes navales, en 1958, spécialiste des grands bâtiments de la marine nationale, dont les porte-avions et les sous-marins nucléaires ; Henri de Leiris membre depuis 1953, théoricien et spécialiste des métaux⁸ qui professait à l'École du génie maritime⁹ ; et Roger Brard en 1958¹⁰.

¹ J.O.R.F/L – D du 13 février 1945. Décret du 12 février 1945 du général de Gaulle et du ministre de la marine Jacquinot.

² SHD GG3 180. Procès-verbaux des séances de l'Académie de marine : janvier 1941–juin 1945². Séance du 12 janvier 1945

³ J.O.R.F/L – D du 21 juin 1950. Décret du 19 juin 1950 qui approuva l'élection du 27 janvier 1950.

⁴ SHD GG3 238

⁵ SHD GG3 238. Lors du 19^e colloque, du 17 mai 1956, le commandant Denoix a fait une intervention sur l'histoire des bâtiments de commerce.

Lors du 20^e colloque du 17 et 18 mai 1957, le professeur Jacques Heers a fait une intervention sur l'histoire de la navigation et des navires en Méditerranée à la fin du Moyen Âge. Ce colloque avait été organisé conjointement par l'Académie de marine et par l'école pratique des hautes études et sous la présidence entre autres de Fernand Braudel.

En 1960, l'Académie de marine, conjointement avec le comité de documentation historique de la Marine ont organisé les journées historiques de la Marine. Plusieurs universitaires ainsi que des anciens membres de l'académie de marine ont acceptés de faire des communications lors de ces journées parmi eux il y avait l'ancien président de l'Académie de marine, Paul Augustin-Normand (sur l'histoire des origines de l'hélice propulsive, qui a été conjointement inventé par son ancêtre) et l'IGM Paul Gille. Ce colloque a été mené par le président de l'Académie de marine l'ingénieur du génie maritime Louis Kahn en collaboration étroite avec le professeur en Sorbonne Michel Mollat, secrétaire général du groupe international d'histoires maritimes.

⁶ J.O.R.F/L – D 17 Avril 1947. Décret du 9 mars 1947 du président du conseil des ministres, Paul Ramadier ; du ministre de la marine, Louis Jacquinot ; du ministre de l'éducation nationale, Naegelen ; et du ministre de la jeunesse, des arts et des lettres, Pierre Bourdan ; relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'académie de marine. Le nombre des membres titulaires est fixé à soixante-trois dispersés en 9 sections de 7 membres : historique, législative et administrative, matériel naval, navigation, militaire, économique, marine marchande, et marine de plaisance et des arts marins.

⁷ SHD GG3 164. Rapport du membre de la section historique André Vovard.

⁸ Académie de marine. *Séance du 25 janvier 2017. Eloge de l'ingénieur en chef du génie maritime Jean Alleaume par Jacques Dhellemmes*. https://www.academiedemarine.com/aff_eloge.php?num=10

⁹ Pierre Jamin, *op. cit.*, p93.

¹⁰ SHD GG3 164

L'histoire romantique très prisée par les marins disparut pour laisser la place à une histoire désormais scientifique. La quasi inexistence de mémoires écrits par les membres du Conseil Supérieur de la Marine, après 1945, atteste grandement de cela, alors que pourtant, dans leurs parcours dans la résistance, il y avait matière à conter leurs vies aventureuses. Même dans les années 1960, lorsque l'Académie de Marine fit appel à des historiens conservateurs, tel que Michel Mollat du Jourdin¹, il s'agissait de scientifiques avec les gages de sérieux, on ne pouvait plus solides², avec des œuvres connus pour leur scientificité comme *Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècles* en 1956³. Autre recul de la culture traditionnelle de la Marine, ainsi que le relevait Hervé Couteau-Bégarie, après 1945, la pensée navale française entre en léthargie. Il n'y avait à cela que quelques exceptions comme l'amiral Barjot, avec son *Vers la marine de l'âge atomique* en 1954 ; le contre-amiral de Belot en 1958, avec *La mer dans un conflit futur* ou l'amiral Lepotier, avec ses conférences à l'IHEDN, ses articles de la *Revue de la Défense nationale* et ses livres, *Mer contre Terre* et *La guerre dans les trois dimensions*⁴. L'amiral Lemonnier, pourtant, auteur prolifique, ne produisit jamais d'œuvre théorique, mais seulement des études de cas élargis sur la tactique et la stratégie. Une certaine mise au pas de la pensée stratégique navale s'en fit ressentir à partir de 1945. D'abord, ce fut au SHM qui, dans le but de ne pas diviser⁵, se concentra surtout sur la nature opérationnelle⁶. Dans le même sens, la Marine fonda en son sein le magazine *Cols bleus*, le 23 février 1945, qui en plus de la traditionnelle et très complète *Revue Maritime*, était un organe d'information et de simplification, avec des articles atteignant difficilement la dizaine de pages.

Les officiers de Marine devinrent à peu près comme le reste des élites nationales : origines civiles, petite et moyenne bourgeoises ; largement déchristianisées, antinationalistes, assez dépendantes vis-à-vis de l'expertise scientifique des ingénieurs, et sans particularisme culturel. Cela les rapprocha beaucoup des élites politiques de la République.

¹ Bernard Barbiche, Marc Venard, André Vauchez, « Michel Mollat du Jourdin (1911-1996) », *Revue d'histoire de l'Église de France*, tome 83, n°210, 1997. Livres et culture du clergé à l'époque moderne, p7. Il était un convaincu chrétien, avec une grande fidélité à l'Église.

² *Id.*, p6. Membre de l'École pratique des Hautes Études, il dirigea longtemps le Laboratoire d'histoire maritime du CNRS, fut secrétaire du Comité français des sciences historiques (de 1948 à 1969).

³ *Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècles*. Travaux du Colloque d'histoire maritime tenu, le 17 mai 1956, à l'Académie de Marine, présentés par Michel Mollat, avec la collaboration d'Olivier de Prat. Paris, S. E. V. P. E. N., 1957, in-8°, 135 p., 16 planches (Bibliothèque générale de l'École pratique des hautes études, VI^e section).

⁴ Hervé Couteau-Bégarie, « Réflexions sur l'École française de stratégie », dans Hervé Couteau-Bégarie (dir.). *L'évolution de la pensée navale*. 1990, FEDN, Paris.

⁵ Martin Motte et Jean de Préneuf, *op. cit.*, p7.

⁶ *Id.*, p8.

A. La marginalisation des élites maritimes

1. Des élites économiques toujours présentes mais plus inefficaces

a. Les élites économiques à travers l'Occupation et la Libération

Quiconque sait la trajectoire finale des rapports entre les chantiers navals privés et la Marine peut se demander s'il n'en faut point trouver la cause parmi l'évolution dans le personnel de ces dits chantiers. En effet, nous vîmes assez clairement que les rapports privilégiés entre les administrateurs des entreprises fournisseuses de la Marine avec la grande bourgeoisie nationale et avec l'Etat étaient une des causes de la réussite de ces échanges. Or l'arrêt quasi-total subi par ces derniers, à la fin des années 1950, peut laisser instinctivement supputer une certaine dégradation de ces relations. C'est ici l'objet de ces paragraphes, que de chercher à comprendre si de telles modifications eurent de tels effets.

Voyons d'abord ce personnel à travers la guerre et l'épuration. Comme pour les officiers de marine et les ingénieurs du génie maritime, la guerre ne tua qu'assez peu de responsables chez les fournisseurs de la Marine. Comme nous l'avons mentionné plus avant, la répression des nationaux-socialistes emporta le directeur des usines du Creusot, Henri Stroh, qui, après interrogation par la Gestapo, fut déporté vers Oranienburg pour n'en jamais revenir¹. Augustin Augustin-Normand, pourtant conservateur montra de la mauvaise volonté à collaborer et c'est pour cela qu'il a été emprisonné par les Allemands en juin 1940². Léonce Vieljeux, maire de La Rochelle, organisateur du réseau de résistance Alliance, et qui s'était déjà fait remarquer pour insubordination, en 1940, fut exécuté, le 2 septembre 1944, dans le camp de concentration du Struthof-Natzwiller. Deux de ses neveux, Frank Delmas et Yann Rouillet, ainsi que Joseph Camaret, directeur technique de la Compagnie subirent le même sort que lui³. Delmas-Vieljeux fut la seule entreprise à avoir autant pâti de la brutalité de l'occupant. Cependant, son bilan n'eut pas de grands effets sur les rapports de la Marine et de ses fournisseurs car les commandes en navires de guerre, pour cette entreprise, ne se renouvelèrent pas après 1945. Le survivant de la famille, Pierre Vieljeux, devint administrateur des CA de Provence dans les années 1950⁴.

¹ André Prost, « Henri Charles Stroh : Ingénieur, patriote », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 4 janvier 2003, p10.

² Jean de La Varende, *op. cit.*, p187.

³ Académie de marine. Séance du 28 janvier 2015. Éloge de M. Tristan Vieljeux prononcé par M. Bernard Datcharry, successeur de M. Vieljeux dans la section Marine marchande, pêche et plaisance. https://www.academiedemarine.com/aff_eloge.php?num=4

⁴ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p564-567.

Certains administrateurs israélites eurent, aussi, à subir la politique antisémite d'aryanisation des entreprises, sans pour autant que cela n'entraîna leur mort. Les entreprises qui furent les plus touchés étaient probablement les deux grands chantiers nantais et nazairiens, les ACL et les CA de Saint-Nazaire qui étaient entre les mains de groupes familiaux de financiers juifs. Aux CA de Saint-Nazaire, le directeur général André Lévy et le président René Fould furent écartés ; ce dernier ayant même été arrêté par la Gestapo, le 27 janvier 1941, détenu trois jours et son appartement pillé. Ces vexations avaient pour but de l'obliger à vendre ses titres relatifs aux ACL et aux ACF dont il était respectivement vice-président et administrateur. Il fut remplacé, d'abord, par Lucien Lefol comme administrateur provisoire, le 25 octobre 1940¹, puis au poste de PDG par l'ancien ingénieur du génie maritime, Fernand Coqueret, déjà administrateur de l'entreprise. Vichy, Jean Bichelonne en tête, tenta de protéger ce personnel israélite pour éviter la mainmise allemande et pour garder « la bonne marche de l'entreprise », assurée par ces hommes de qualité. Fould put, donc, rester conseiller financier, Lévy, ingénieur-conseil, et André Sée, secrétaire général. Cependant, après 1942, ces deux derniers furent chassés car l'Etat français ne pouvait plus s'opposer à la volonté de l'occupant². Aussi, lorsque les forces allemandes furent défaites, René Fould et André Lévy revinrent à leurs postes sans que les administrateurs qui étaient restés pendant l'Occupation ne fussent inquiétés pour cela. Coqueret qui avait dirigé l'entreprise reçut même une fonction spéciale, celle d'« administrateur inspecteur général »³.

Pour d'autres entreprises, la judéité ne signifiait pas la mise à l'écart systématique. La famille Goüin qui contrôlait la SCB fut aussi persécutée. Bien que non juive à l'origine, son alliance avec les Rodrigues donnait, aux yeux des nationaux-socialistes, à ses membres un sang partiellement juif et, donc, les élisait à une possible déportation. Cette épée de Damoclès qu'ils placèrent sur la tête d'Ernest Goüin finit par le convaincre, contre son gré, de faire travailler son entreprise pour la construction du mur de l'Atlantique. Par ailleurs, ces menaces n'étaient pas que de vaines paroles car le conseil d'administration de l'entreprise souffrit quand même de mesures punitives allemandes. Hervé Michel, neveu par alliance d'Ernest Goüin, et Henry Goüin, son vrai neveu, furent déportés, mais Ernest Goüin réussit à les faire libérer en 1943. Pierre David-Weill, lui, pleinement juif, descendant qui plus est d'Alexandre Weill de la

¹ Philippe Verheyde, *op. cit.*

² Danièle Fraboulet, « René Fould », dans Jean-Claude Daumas (dir.). *Dictionnaire historique des patrons français*. 2010, Flammarion, Paris.

³ Hervé Joly, « Un grand patronat français peu renouvelé à la Libération ». <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00191162>

maison Lazard Frères et Cie¹, préféra fuir aux Etats-Unis. La libération ne fut certainement pas la fin de la tourmente de ces hommes car Ernest Göüin fut mis en geôles pendant l'enquête sur sa collaboration économique. Trois présidents se succédèrent alors à la tête de la SCB, du 30 septembre 1944 au 25 octobre 1946. Jules Aubrun assura l'intérim de la présidence jusqu'au 4 mai 1945. Henry Göüin² lui succéda le 24 mai 1945, mais démissionna en 1946 en raison d'un désaccord avec son conseil. L'ingénieur des ponts et chaussées C. Candelier prit la présidence le 15 février 1946. Fin 1945, le commissaire du gouvernement rendait une décision de classement dans l'instruction ouverte contre Ernest Göüin qui retrouva son poste de PDG, le 25 octobre 1946³.

Les ACSM et le groupe Worms furent également inquiétés par les persécutions antisémites. Dès octobre 1940, Michel Goudchaux qui possédait 7 millions, soit près de 18 % du capital de la banque Worms, fut obligé de se retirer et céder ses parts à ses enfants considérés, eux, comme « demi aryens »⁴. Les Worms qui possédaient 27 millions sur les 40 millions de francs de capital⁵ furent, contre toute attente, traités avec un peu moins de brutalité et, notamment, Hyppolite Worms qui dirigeait les ACSM. Certes, la presse collaborationniste s'en prit à lui, en 1941, et à sa « bande judéo-anglophile » qui administrait les chantiers (Jacques Barnaud, Labbé et Meynial)⁶, mais cela ne l'empêcha pas de collaborer avec Vichy au point d'en être inquiété à la Libération. Hyppolite Worms et Gabriel Le Roy Ladurie, banquier du groupe Worms et sympathisant du PPF de Jacques Doriot, ont été arrêtés par l'autorité administrative le 7 septembre 1944. Après un séjour d'une semaine au commissariat de police, ils furent transférés à Fresnes et inculpés d'atteinte à la sûreté extérieure de l'État. Ils furent inculpés pour la livraison de sous-marins à l'ennemi et pour avoir entretenu des relations entre leurs services bancaires avec des banques allemandes. Après deux mois d'enquêtes, le juge d'instruction estima que l'accusation était non fondée. La Commission de justice du CNR refusa ses conclusions, en novembre et le juge a dû refaire une enquête sur l'activité de 10 autres

¹ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p338-342.

² *Id.*, p279-280.

³ Jean Monville (Collaboration de Xavier Bezançon), *op. cit.*, p114.

⁴ Annie Lacroix-Ritz. *Industriels et banquiers. Français sous l'occupation*. 1999, Armand Colin, Paris.

⁵ Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera, *op. cit.*, p582.

⁶ *Au Piloni*, 1941/02/28.

filiales du groupe¹. Hippolyte Worms passa quatre mois de prison entre septembre 1944 et janvier 1945 et Raymond Meynal y resta 22 mois et obtint un non-lieu le 27 janvier 1949². Le juge Thirion fut convaincu par les explications de Gabriel Le Roy Ladurie qui lui expliqua que le groupe Worms n'avait jamais financé le PPF et qu'il n'avait eu de « relations avec les milieux de la Wehrmacht, d'une part, et les milieux de la Gestapo, et des SS, d'autre part [...] que dans le but exclusif soit de sauver des compatriotes de la déportation et de la mort », soit de sauver les sociétés de Worms des « visées du Trust Goering »³.

D'ailleurs, ce chantier des ACSM et, plus globalement, le groupe bancaire Worms qui le possédait, avait été très impliqué dans la collaboration économique, voire politique, principalement à cause des technocrates qui s'y trouvaient⁴. On y trouvait Jean Bichelonne, François Lehideux, Yves Bouthillier et Pierre Pucheu⁵. Jacques Guérard qui fut secrétaire général de Pierre Laval avait été, jusqu'au 1^{er} septembre 1939, président de la compagnie d'assurances La Préservatrice, dont la maison Worms détenait une partie du capital⁶. Jacques Barnaud qui était administrateur de Worms et qui, accessoirement, était le fils du vice-amiral Léon Barnaud⁷, devint délégué général aux Relations économiques franco-allemandes, du 25 février 1941 au 15 novembre 1942⁸. Il fut inculpé pour intelligence avec l'ennemi mais relaxé après 22 mois de détention⁹. Les cadres dirigeants du groupe Worms et des ACSM, dont Robert Labbé, purent donc reprendre leurs fonctions dans l'entreprise, sauf Pierre Pucheu qui était aussi directeur de l'usine Japy et qui était secrétaire d'Etat à la Production industrielle puis à

¹ Archives Worms. 1945.01.02. De Worms et Cie. Note

Rapport d'expert sur les Ateliers & Chantiers de la Seine-Maritime - Le Trait [Rapport de Gaston Bernard au juge Thirion du 13 octobre 1944].

Dépositions des ingénieurs des services techniques de la Marine nationale, chargés de la surveillance des chantiers français [Rapport de Jean Dieudonné et Jean-Jacques Balland du 20 octobre 1944].

Note du 6 décembre 1944 et 11 janvier 1945.

Rapport sur les activités bancaires de la Maison [note du 16 décembre 1944]. Note sur le Molybdène [13 novembre 1944].

² Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera, *op. cit.*, p602.

³ Archives Worms. 1944.10.18. Interrogatoire de Gabriel Le Roy Ladurie, assisté de Maître Bizos, par le juge d'instruction au Tribunal de première instance de la Seine, Thirion, assisté de Lombard, greffier.

⁴ Jean-Paul Cointet, *op. cit.*, p49.

⁵ *Id.*, p143.

⁶ Archives Worms. Extraits des interrogatoires par le juge Georges Thirion d'Hippolyte Worms en date du 17 octobre 1944 et de Gabriel Le Roy Ladurie en date du 18 octobre 1944.

⁷ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p41-42.

⁸ Jean-Paul Cointet. *op. cit.*, p49.

⁹ Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera, *op. cit.*, p602.

l'Intérieur à Vichy¹. Il fut fusillé en 1944 en Algérie, du fait de son action au sein de l'Etat français qui lui valut cinq chefs d'accusation².

Cette entreprise et ces chefs ne furent pas les seuls fournisseurs de la Marine à s'être impliqués de si près dans la politique économique de Vichy ou des Allemands. Par une loi du 16 août 1940, le gouvernement mit en place les comités d'organisation. Georges Painvin, administrateur délégué de la Compagnie générale d'Electro-métallurgie, devint président de celui des industries du caoutchouc et François Lehideux, administrateur de la CGE, dirigea celui de l'automobile et du cycle³. Si François Lehideux a eu à subir une procédure d'épuration⁴, Georges Painvin ne fut point trop tracassé, devenant même président de sa société. La fille de Charles Schneider et son mari, le duc Pierre de Cossé-Brissac, qui était directeur général de la société Le Matériel électrique SW, fréquentèrent le fonctionnaire allemand chargé de cette entreprise. Elle fut arrêtée, moins d'un mois et internée à Drancy, en septembre 1944, mais aucune poursuite ne fut engagée contre elle⁵. Son mari, lui, n'eut point de problème de cette sorte puisqu'il continua sa carrière dans le groupe Schneider, comme administrateur de la Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision jusqu'en 1953 et des FCG jusqu'en 1960.

De même, durant toute la guerre, la structure corporatiste de la sidérurgie mise en place par Vichy, le Comité d'organisation de la sidérurgie (Corsid), intégra les entreprises fournisseuses de la Marine : Marine-Homécourt, Longwy, Chatillon-Commentry et Marrel. Les chefs de ces sociétés y jouèrent un rôle de premier plan, sans que cela ne les empêche de continuer à occuper leurs postes, après la fin du conflit. Jules Aubrun, alors administrateur de la SCB devint président du Corsid, nommé par le gouvernement⁶. Malgré cela, à la Libération, il continua d'occuper son poste chez la SCB, devint même administrateur de la SACM en 1948 ; et administrateur en 1944, puis vice-président en 1950 de la BPPB. Il resta même à la tête de la Chambre syndicale de la sidérurgie française, institution qui succéda au Corsid. Justement, ses collaborateurs au Corsid, dont certains venaient aussi de chez des fournisseurs de la Marine ne

¹ Jean-Paul Cointet, *op. cit.*, p193.

Renault de Rochebrune, Jean-Claude Hazera, *op. cit.*, p588.

² Annie Lacroix-Ritz, *La non-épuration en France de 1943 à 1950*, Paris, 2019, Armand Colin, p138.

³ « Industriels, banquiers, profiteurs de l'économie de guerre », *Le fil rouge Revue trimestrielle départementale d'histoire sociale*, Juin 2015, p16.

⁴ Jean-François Grevet, « René Norguet (1888-1968) », dans Jean-Claude Daumas (dir.). *Dictionnaire historique des patrons français*. 2010, Flammarion, Paris.

⁵ Annie Lacroix-Ritz, *La non-épuration en France de 1943 à 1950*, Paris, 2019, Armand Colin, p400-401.

⁶ Luc-André Brunet, *Forging Europe : Industrial Organisation in France, 1940-1952*. 2017, Palgrave Mac Milan, Londres.

subirent pas plus que lui les procédures de l'épuration. Eugène Roy, vice-président délégué général du Corsid qui passa à la Résistance, présida en 1946 la Commission de la sidérurgie du Plan Monnet¹. Il resta jusqu'en 1948, administrateur directeur général des Aciéries de Longwy. Léon Daum, directeur général de Marine et Homécourt travailla aussi pendant toute la guerre au Corsid. Cela ne l'empêcha aucunement de continuer à occuper ses autres postes chez d'autres fournisseurs de la Marine à la fin du conflit, notamment comme administrateur des Etablissements Saint-Chamond-Granat et des Aciéries de Saint-Etienne². Jean Dupuis devint directeur général de Chatillon-Commentry de 1946 à 1951 et membre du bureau de l'UIMM en 1950.

Ceux qui intégrèrent le Comité central corporatif de la marine de commerce, en 1943³, continuèrent à occuper des postes importants chez les fournisseurs de la Marine, même après la Libération : Yves Desprez (ACB), Jean Fraissinet (ACB, FCM et CA de Provence), Georges Hecquet (CA de Provence), Hippolyte Worms⁴ (ACSM), André Daher (SA Philips Eclairage et Radio), Laurent Schiaffino (Chantiers Navals de la Ciotat). René Norguet qui fut secrétaire général de l'industrie et du commerce intérieur, sous l'autorité de Jean Bichelonne, échappa à l'épuration car il avait tenté de résister aux demandes allemandes⁵. Il put, donc, devenir encore plus important chez les fournisseurs de la Marine, en étant administrateur des FCM entre 1947 et 1950, directeur général des ACL de 1950 à 1955, administrateur des ACF en 1953, directeur général de Dubigeon de 1947 à 1955, administrateur de Rateau de 1948 à 1960, président du Comité de liaison Marine-CEA entre 1954 et 1959, membre du Comité de l'équipement industriel au sein du CEA, entre 1960 et 1964, et membre du Comité exécutif puis président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines en 1960.

La commission nationale et les comités régionaux interprofessionnels d'épuration furent mis en place par l'ordonnance sur « l'épuration dans les entreprises » du 16 octobre 1944. Le bilan global est dès lors assez faible, même s'il n'est pas négligeable car il épargna des branches entières comme la sidérurgie ou la construction électrique⁶. Les chantiers navals

¹ Philippe Mioche, « Les entreprises sidérurgiques sous l'Occupation », *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°3. Stratégies industrielles sous l'occupation. p403.

² « In Memoriam », *La Jaune et la Rouge*, août-septembre 1966.

³ J.O.R.F/L – D du 22 juin 1943. Arrêté du 21 juin 1943 l'amiral Bléhaut.

J.O.R.F/L – D du 23 juin 1943. Décret du 21 juin 1943, Louis Nicol est nommé président du Comité.

⁴ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p593-597.

⁵ Jean-François Grevet, « René Norguet (1888-1968) », dans Jean-Claude Daumas (dir.). *Dictionnaire historique des patrons français*. 2010, Flammarion, Paris.

⁶ Hervé Joly, « Un grand patronat français peu renouvelé à la Libération ». <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00191162>

furent aussi très largement oubliés par les épurateurs. Evidemment, le fait qu'aucun des chefs de ces entreprises n'ait été emprisonné, exproprié, voire pire encore, condamné à mort, ne signifiait pas leur rejet de Vichy. Nous vîmes plus haut que les Augustin-Normand étaient plutôt des sympathisants de l'idéologie du régime de Pétain. On peut en dire autant des Guillet de La Brosse. Alain de La Brosse, généalogiste de la famille, en 1945, reprenait les mêmes explications pétainistes pour les souffrances de la France : l'abandon de la transmission des valeurs traditionnelles familiales et morales¹ à cause de « la Révolution, qui fit table rase de tout et bouleversa nos coutumes comme elle saccagea tous les hauts sentiments d'ordre, de mesure et de hiérarchie qui faisaient la force de l'ancienne société »².

b. Le maintien des structures et continuité sociologique chez les fournisseurs

Les fournisseurs de la Marine avaient toujours leurs puissants syndicats de défense de leurs intérêts comme l'UIMM qui, en 1950, comptait comme membres à la fois d'anciens cadres de Vichy et d'anciens persécutés : Roland Labbé³ (Longwy et SA Lorraine Escaut), Jules Aubrun (SACM et SCB), Léon Daum (Marine-Homécourt et Etablissements Saint-Chamond-Granat), François et Maurice de Wendel (SA Lorraine Escaut et Wendel et Cie), René Fould (ACL, CA de Saint-Nazaire, ACF), Jules Lange (SFCM et Cail), Jean Dupuis (Chatillon-Commentry), Théodore Laurent (Sulzer, ACF, Marine-Homécourt, Aciéries de la Marine et Saint-Etienne), Louis de Mijolla (Commentry-Fourchambault et Decazeville), Jacques de Nervo (Fonderies de Pontgibaud, ACF), André Vicaire (Schneider et Cie, SFCM, Le Matériel Electrique S-W), René Holtzer (Directeur secrétaire général des Et. Jacob Holtzer) et Louis Vergniaud (Directeur secrétaire général des Et. Jacob Holtzer). Ils avaient aussi la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines où les administrateurs des chantiers privés se comptaient par dizaines. Ainsi que l'affirmait Danièle Fraboulet, des réseaux de sociabilité s'y tissaient toujours entre les agents de l'Etat et l'industrie privée⁴.

Cette épuration très peu efficace permit, donc, une continuité sociologique chez les dirigeants des entreprises fournisseuses de la Marine, et ce, bien plus que ce fut le cas pour le corps des officiers de Marine. De cette assertion, nous serions, naturellement, tenté de conclure que le fait de n'avoir été que très peu lésé par les pertes de guerre et par l'épuration a permis à

¹ Alain de La Brosse, *op. cit.*, p9.

² *Id.*, p11.

³ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p327-329.

⁴ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent : Stratégies et pratiques de l'UIMM 1901-1950*. 2007, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, p284.

cette oligarchie économique de se reproduire encore à l'identique. Pour éviter cet écueil, il faut regarder dans le détail les compositions des chefs de ces entreprises, entre 1940 et 1961, et ce que nous voyons semble assez clair.

La transmission familiale était, encore, d'actualité dans certains groupes, même si l'on peut clairement affirmer qu'elle recula relativement. Par exemple, dans certains chantiers navals tels les FCM, les CNF, les ACSM et les CMN on ne trouvait pas de liens familiaux entre les administrateurs. En revanche, on en retrouvait encore dans la Société provençale de constructions navales, avec le président Georges Philippiar et son fils, l'administrateur Paul ; la famille Terrin (Jean-Marie, Augustin et Maurice) aux Chantiers Navals de la Ciotat ; Augustin, François, Paul et Augustin fils Augustin-Normand aux CA Normand ; Henri Polo chez les Anciens Chantiers Dubigeon, fondés par ses cousins. On retrouvait aussi toujours René Fould et son fils Emile¹ aux CA de Saint-Nazaire, ainsi que les Guillet de la Brosse (Michel et Jean) aux ACB et le Comte Armand de Saint-Sauveur et le duc Pierre de Cossé Brissac, tous les deux liés aux propriétaires Schneider². Le seul vrai *homo novus* était Félix Amiot, fondateur des CMN. Certes, il était le fils d'un commerçant épicier relativement aisé de Cherbourg³, mais les difficultés financières de son père le firent redescendre assez bas dans l'échelle sociale. Il fut obligé de travailler dès son adolescence⁴. Ayant déjà été entrepreneur dans l'aéronautique et exproprié par les lois de nationalisations⁵, il se lança, en 1945, dans la construction navale et fonda son chantier prospère dans sa ville natale, en ayant eu la bonne idée de le spécialiser dans les dragueurs⁶ et dans les bateaux de lutte anti sous-marine⁷.

Pour les autres branches, on trouvait à peu près la même configuration avec quelques entreprises sans liens familiaux internes, mais une majorité était encore aux mains de familles, telle Schneider et Cie, chez qui Charles Schneider devint seul gérant après la disparition de son père Eugène II, en 1942, et de son frère Jean, en 1944⁸. D'ailleurs dans les entreprises du groupe, on trouvait plusieurs membres de la famille⁹ avec Charles Schneider (Schneider et Cie

¹ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p239-248.

² *Id.*, p500-512.

Monique De Saint Martin, *op. cit.*, p6.

³ Frédéric Patard, *op. cit.*, p15.

⁴ *Id.*, p17.

⁵ *Id.*, p135.

⁶ *Id.*, p149.

⁷ *Id.*, p151.

⁸ Claude Beaud, « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, 1995, 14^e année, n°3, p516.

⁹ Monique de Saint Martin, *op. cit.*, p7.

et la Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision), le comte Armand de Saint-Sauveur (FCG, Schneider et Cie, Le Matériel Electrique), le comte Charles-Albert de Boissieu¹ (Schneider et Cie et Le Matériel Electrique) et Pierre de Cossé-Brissac (FCG, la Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision et Le Matériel Electrique). Wendel et Cie était encore une société totalement familiale, avec une gérance qui se transmet aux quatre porteurs du nom, François, Humbert, Maurice et Henri². Le conseil de surveillance intégra aussi, en très grand nombre, d'autres membres de la famille, tels que le comte Emmanuel de Mitry, cousin et époux de la fille de François de Wendel ; Louis de Curel ou le comte Hubert de Montaigu. Chez les Forges et Ateliers de Commentry-Oissel, le président Louis Perchot laissa ce poste à son frère Claude qui, lui-même, installa son épouse au conseil d'administration, comme vice-président suppléant. Chez les aciéries de Longwy, la famille Raty occupait encore de bons postes avec le président Jean et son frère, François, qui était vice-président. Le fils de Jean, Daniel Raty, devint administrateur à partir de 1948³. Chez Marine et Homécourt, Théodore Laurent avait toujours à ses côtés son fils Jacques. Chez Chatillon-Commentry, le gendre du baron Georges Brincard⁴, président de la société, le marquis Melchior de Vogüe, devint administrateur. Les Darcy, eux, y avaient encore Maurice Darcy, puis le colonel Robert Darcy. Chez Denain et Anzin, on retrouvait le baron Jean de Nervo et son frère, le président Léon de Nervo, qui abandonna son poste à son fils Jacques⁵.

Au sein des conseils d'administration des fournisseurs appartenant aux branches mécaniques et électriques, on trouvait une diversité de configurations familiales. Chez les fournisseurs historiques de la Marine, il y avait toujours des familles, mais dans les directoires des entreprises les plus modernes, le modèle de recrutement managérial faisait parfois disparaître tout lien filial entre les dirigeants. Chez Sulzer, Théodore Laurent, en plus d'être accompagné de son autre fils, l'ingénieur du génie maritime Daniel Laurent, côtoyait trois administrateurs, tous descendants du fondateur de l'entreprise : Henri, Robert et Georges Sulzer. Au sein de la Société Rateau, on trouvait deux représentants de la famille Margot-Noblemaire, dont René qui présidait le conseil d'administration de l'entreprise où siégeait également son beau-frère, Alexis Rateau, fils du fondateur. Chez Breguet, le conseil d'administration était principalement confié aux deux familles alliées qu'étaient les Breguet et

¹ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p92-93.

² *Id.*, p577-590.

³ *Id.*, p451-452.

⁴ *Id.*, p111-113.

⁵ *Id.*, p407-409.

les Girardet. Louis Breguet qui resta président de l'entreprise jusqu'au milieu des années 1950, avait épousé Nelly Girardet dont deux membres de la famille étaient des administrateurs. Il fallait y ajouter l'entrée au conseil d'administration du fils de Louis Breguet, Pierre, et de son gendre, Robert Fenwick. La SACM/Alsthom conserva pour beaucoup le même personnel qu'avant 1940, constitué des familles d'industriels et banquiers alsaciens et protestants toutes apparentées : les Dollfus,¹ avec le président Emile et son gendre Paul Schlumberger. Ernest Mercier qui était vice-président installa son gendre, Wilfried Baumgartner, pour devenir administrateur dans les années 1950. Aux SFCM, on trouvait les frères Jacques et Robert Le Chatelier et chez Sagem, Marcel Môme succéda à son beau-père, Félix Verny, à la présidence. La Compagnie Bull, était totalement entre les mains des fils de l'ingénieur du génie maritime Jacques Callies. Jacques fils et Joseph se succédèrent à la présidence, tandis que Jean remplissait les fonctions de vice-président. La relève familiale apparut au début des années 1950 avec Paul Callies, fils de Jacques, qui devint administrateur.

D'autres entreprises de la branche, et des plus importantes, comme Thomson-Houston, la Société Centrale pour l'Industrie Electrique, la Compagnie Générale d'Electro-Métallurgie, la Compagnie générale d'électro-métallurgie, La Radiotechnique, la SAT, la Société française Radio-Electrique et la CSF ne présentaient aucun lien familial entre leurs membres.

La composition des conseils d'administration et les directions méritent une attention particulière, notamment pour les ingénieurs et les financiers qui firent de ces fournisseurs des entreprises capables de s'insérer dans un marché de pointe et dans une relation durable et solide avec la Marine.

Au sein des chantiers navals qui fournissaient la marine dans les années 1940-1950, la compétence purement technique était encore là. Jamais ils n'avaient eu autant d'ingénieurs en proportion (43%) et en chiffre absolu (85) parmi leurs dirigeants. Tous les chantiers, même les plus petits, en avaient dans leurs conseils d'administration. Il s'agissait toujours des meilleurs ingénieurs du pays, avec ceux du corps des mines, tels André Vicaire et Pierre Lion aux FCG, Victor de Metz et Henri Lafond aux CA de Saint-Nazaire, Henry de Nanteuil de la Norville et Théodore Laurent aux ACF et ceux du corps des ponts et chaussées comme Gilbert Hersent des CA de Saint-Nazaire, Robert Huet aux ACL, Louis Homolle aux ACB, ou Paul-Émile Javary aux FCM. Les ingénieurs du génie maritime qui y étaient présents par dizaines rajoutaient encore à cette excellence technique. On y trouvait aussi quelques polytechniciens, sortis de

¹ *Id.*, p188-191.

l'École supérieure d'électricité, comme Henri Chrétien qui était administrateur des Chantiers Navals Français ou Louis Breguet des CA de Saint-Nazaire. Les centraliens demeuraient les plus rares, avec Gaston Lehman qui était administrateur aux ACB. Cette prépondérance des ingénieurs polytechniciens témoigne, aussi, d'un rapprochement sociologique avec les officiers de Marine, car désormais, ces deux corps étaient principalement recrutés dans la petite et moyenne bourgeoisie¹.

Il est donc possible de penser que les chantiers se maintenaient à un bon niveau technologique, capable de leur conserver leurs liens avec la Marine. Cependant, l'affaire n'était pas aussi simple car sur d'autres critères, ces chantiers navals ont connu une régression, parfois assez nette. D'abord, leurs administrateurs furent moins largement impliqués dans la vie économique nationale qu'ils l'avaient été avant 1940. La part des multi-administrateurs passa de 71 à 63 % et leur nombre recula de 162 à 125 individus. Cependant, le plus net recul intéressait, surtout, la présence de financiers dans les conseils d'administration. Il avait été évident que ces activités de constructions navales, par nature très capitalistiques, avaient connu une part importante de leur prospérité et de leurs liens privilégiés avec la Marine, grâce au financement apporté par des groupes bancaires qui s'y firent une place. Or, après la guerre, les difficultés économiques que connurent les chantiers navals étaient parfaitement corrélées au retrait massif des banquiers. Ces derniers, s'ils représentaient entre 21% et 26% des décideurs (39 à 49 personnes) entre 1880 et 1940, étaient tombés à 6,5% des conseils d'administration, soit seulement 13 individus pour 15 entreprises. Il s'agissait de Paul Philippar à la Société provençale de constructions navales, d'Hyppolite Worms aux ACSM, de S. Zarifi et Edouard de Cazalet aux CA de Provence, Robert Decroix et Joseph Naud aux ACF, Pierre Cauboué aux ACB et de Paul Ernest-Picard aux FCM. Les difficultés économiques connues par ces chantiers ne firent qu'accentuer le phénomène.

Les autres branches de l'industrie qui fournissaient la Marine connurent des évolutions sociologiques qui expliquaient assez bien le chemin qui fut le leur. Pour les fournisseurs en produits métallurgiques et ceux en produits mécaniques, électriques et électroniques, la proportion d'ingénieurs se maintint à des niveaux comparables à ceux des années 1920-1930. Si chez les métallurgistes la proportion chuta de 31% à 27%, le nombre d'individus, lui, resta immuable. On trouvait, comme depuis 70 ans, toujours plusieurs ingénieurs des mines chez

¹ Pierre Bourdieu, Monique de Saint Martin, *op.cit.*, p13.

Commentry-Fourchambault (Henri Fayol fils¹, P. Chevenard), Chatillon-Commentry (Jacques Aguillon, Jacques Taffanel, Claude Laplace), Denain & Anzin (Léopold Pralon, R. Jordan), Schneider (Marquis Thibaut de Solages) et surtout Marine et Homécourt (Théodore Laurent, Henri Malcor, Léon Daum, Georges Charpy). Dans cette branche industrielle, les ingénieurs des ponts et chaussées, les centraliens et les autres polytechniciens étaient en plus petit nombre.

Mieux encore, chez les entreprises de mécanique et d'électronique, le nombre d'administrateurs et directeurs qui étaient des ingénieurs conserva sa proportion de 35%-36%, mais passa de 143 à 150 personnes, ce qui était une nécessité, avec l'arrivée en masse des produits électroniques. Dans cette branche, bien qu'on trouvait un nombre non négligeable d'ingénieurs des mines, de centraliens et de polytechniciens, sortis des écoles supérieures d'électricité et des télécommunications, ce furent indéniablement ceux des ponts et chaussées qu'on rencontrait en masse dans les conseils d'administration : la Société Rateau (Louis Cambournac), Thomson-Houston (Ernest Cordier, Auguste Detoef, L. de Goury de Roslan), la Société Centrale pour l'Industrie Electrique (André Jarnet), la SCB (C. Candelier, Gaston Haelling), Hotchkiss et Cie (Héranger), Alsthom (Georges Glasser, Henry Laborde-Milaa, Alfred Monnier), Fives-Lille-Cail (Louis Marlio), Sautter-Harlé (Louis Jaudeau), la Compagnie Electro-Mécanique (E. du Castel), la CGE (Pierre Azaria, Ambroise Roux, Maurice d'Ocagne, Alfred Oppermann), la CSF (Emile Girardeau, Louis Wibratte).

On observait également que dans ces deux branches industrielles, contrairement aux chantiers navals, les dirigeants étaient plus insérés dans le capitalisme national. Chez les métallurgistes, on passa de 64% et 96 personnes avant 1940 à 77% et 134 individus qui avaient d'autres postes d'administration ou de direction chez d'autres entreprises. Chez les fournisseurs de produits électriques, mécaniques et/ou électroniques, on arriva à 80% pour 348 personnes après 1940, contre 75% et 297 individus avant cette date.

¹ Henri Coston, *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. 1975, Editions Alain Moreau, Paris, p220-221.

Tableau n°59. Données sociologiques relatives aux administrateurs des entreprises fournisseuses de la Marine de 1940 à 1961¹

	Chantiers navals (198)	Metall (174)	Méca-Elec (434)
Liens avec l'Etat	9% (18)	19% (34)	6% (28)
Liens avec la Marine	41% (81)	21% (36)	11% (47)
Financiers	6,5% (13)	8% (14)	8% (34)
Ingénieurs	43% (85)	27% (47)	35% (150)
Négociant/Entrepreneur	12% (24)	9% (16)	2% (11)
Multiadministrateurs	63% (125)	77% (134)	80% (348)

Cela montrait assez bien que globalement, les chantiers navals, contrairement aux deux autres branches industrielles, avaient une assise sociologique moins solide, ce qui était en adéquation avec les trajectoires de chacune de ces branches.

2. Les transferts et les survivances de l'ancien système

a. Les très nombreux transferts d'ingénieurs du génie maritime

A la déclaration de guerre en 1939, il y eut un flot de transferts d'ingénieurs du génie maritime, comme Jean Barthélémy², Jacques Delacour³ et Raymond Satger⁴ ainsi que de beaucoup d'autres agents techniques pour surveiller et accélérer les travaux d'achèvement de commandes, dans toutes les circonscriptions du pays⁵. Le régime de Vichy accrut ces transferts, au profit d'introduction de ses éléments au sein des entreprises de transport maritime. Il prit, même, l'initiative de composer les conseils d'administration des grandes compagnies en relation étroite avec les chantiers navals. Fin novembre 1940, l'amiral Darlan le fit avec la Cie

¹ Annuaire Desfossés. *Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris* (1940-1956). E. Desfossés & Fabre frères.

Société amicale du génie Maritime. Annuaire. 1955 à 1961.

² J.O.R.F/L – D du 5 octobre 1939. Décision du 3 octobre 1939. Il est affecté au service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie dans la circonscription de Paris.

³ J.O.R.F/L – D du 10 novembre 1939. Décision du ministre du 7 novembre 1939. Il a été désigné pour continuer ses services au service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie dans la circonscription de la Seyne-sur-Mer.

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1940. Décision du 5 avril 1940. Etant en service à la direction des constructions navales du port de Cherbourg, il a été désigné pour continuer ses services au service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie dans circonscription du Havre, à partir du 8 mai 1940.

⁵ J.O.R.F/L – D du 9 janvier 1940. Décision du 4 janvier 1940.

J.O.R.F/L – D du 16 janvier 1940. Décision du 12 janvier 1940.

J.O.R.F/L – D du 2 mars 1940. Décision du 1^{er} mars 1940.

J.O.R.F/L – D du 22 mars 1940. Décision du 18 mars 1940.

J.O.R.F/L – D du 13 mars 1940. Décision du 9 mars 1940.

J.O.R.F/L – D du 16 avril 1940. Décisions des 11 et 13 avril 1940.

J.O.R.F/L – D du 26 avril 1940. Décision du 25 avril 1940.

Générale Transatlantique¹. En décembre, il donna donc à la CGT comme président Henri Cangardel, comme vice-président, le vice-amiral d'escadre de Penfentenyo de Kervéreguin² et parmi les administrateurs, le contrôleur de la marine Sicé et l'armateur Jean Fraissinet³, président des CA de Provence. Les Messageries maritimes, entreprise qui était présente au conseil d'administration de la Société provençale de constructions navales, reçurent comme membre un capitaine de vaisseau, inspecteur des transports maritimes⁴. Jusqu'à la fin du régime, la marine continua à placer ses hommes dans ces conseils, surtout chez la Cie de navigation Fraissinet, si proche des CA de Provence, avec le contrôleur de l'administration de la marine Bara⁵, le capitaine de vaisseau Chardenot⁶; et chez la Cie générale Transatlantique, entreprise consubstantiellement liée aux CA de Saint-Nazaire qui dut recevoir le vice-amiral Barnouin⁷.

Plus largement, dans le cadre de sa politique économique corporatiste, Vichy intégra des industries intéressant les constructions navales. Darlan, en constituant le Comité provisoire de la marine marchande, le 26 janvier 1941⁸, en confia la présidence à l'amiral Docteur et y nomma pour membres encore ses armateurs intéressés par les constructions navales : Francis Fabre, Jean Fraissinet et Pierre Vieljeux⁹. Devenant Comité central corporatif de la marine de commerce, il intégra, en 1943, tous les grands armateurs dans un groupe dédié¹⁰, mais y conserva un lien avec des commissaires du gouvernement tel le capitaine de vaisseau hors cadre Archambeaud qui remplaça Gardanez, fin 1943¹¹.

Les chantiers navals ont pu aussi bénéficier de la Commission consultative de l'industrie, instaurée par le secrétaire d'État de la production industrielle et pour le compte de laquelle Paul Berthier, directeur de Marine et Homécourt, fut nommé membre de l'inspection générale de

¹ J.O.R.F/L – D du 15 décembre 1940. Décret du 29 novembre 1940, de Pétain et Darlan. Le président du conseil d'administration de la Cie générale transatlantique est nommé par un arrêté contresigné par les ministres secrétaire d'État aux finances et à la marine.

² J.O.R.F/L – D du 18 janvier 1944. Arrêté du 19 décembre 1943. Il fut reconduit à ce poste en 1943.

³ J.O.R.F/L – D du 19 décembre 1940. Arrêté de Pétain, Darlan et Bouthillier.

⁴ J.O.R.F/L – D du 21 décembre 1940. Arrêté du 20 septembre 1940 de Pétain, Darlan et Bouthillier.

⁵ J.O.R.F/L – D du 29 avril 1941. Arrêté du 26 avril 1941 de l'amiral Darlan. Nommés à partir du 1^{er} mai 1941. JO du 20 janvier 1944. Arrêté du 11 janvier 1944. A partir du 1^{er} janvier 1945, il devint commissaire du Gouvernement auprès de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie de navigation Sud-atlantique.

⁶ J.O.R.F/L – D du 30 novembre 1941. Arrêté du 24 novembre 1941.

⁷ J.O.R.F/L – D du 30 novembre 1943. Arrêté du 23 novembre 1943. A partir du 8 novembre 1943.

⁸ J.O.R.F/L – D du 26 janvier 1941. Décret du 21 janvier 1941 de Pétain et Darlan.

⁹ J.O.R.F/L – D du 26 janvier 1941. Arrêté du 21 janvier 1941 de Darlan.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 22 juin 1943. Arrêté du 21 juin 1943 l'amiral Bléhaut.

J.O.R.F/L – D du 23 juin 1943. Décret du 21 juin 1943, Louis Nicol est nommé président du Comité.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 9 septembre 1943. Arrêté du 8 septembre 1943 du contre-amiral secrétaire d'Etat à la marine et aux colonies.

Lyon, en 1941¹. Les fournisseurs de blindage et de canons ont été regroupés au sein de la Commission provisoire d'organisation pour la famille professionnelle de la production des métaux, en 1942. Elle compta parmi ses membres l'ingénieur et directeur du service des ventes de Châtillon-Commentry à Lille, Pierre Barry ; le directeur général de Marine et Homécourt, Léon Daum ; le sous-chef de fabrication des forges de Firminy, Fernand Despreaux ; le chef contremaître de Marine et Homécourt, secrétaire général adjoint de la fédération des cadres de la grosse sidérurgie, Eugène Dumoulin ; le directeur de Châtillon-Commentry, Jean Dupuis ; l'ouvrier mouleur de Marine et d'Homécourt et secrétaire du syndicat des métaux de Saint-Chamond, Claude Martin².

A la Libération, les gouvernements successifs ont conservé ces contacts, nommant, en 1945, l'ingénieur du génie maritime Georges Bourges³, commissaire provisoire du comité d'organisation de la construction navale⁴ et en conservant certains cadres placés par Vichy, comme le vice-amiral d'escadre de Penfentenyo de Kervéreguin qui resta membre du conseil d'administration de la Cie Générale Transatlantique⁵. A partir de 1955, les gouvernements généralisèrent les postes de commissaires du gouvernement auprès des sociétés fournisseuses de la marine, tous des contrôleurs de l'administration de la marine du groupe de contrôles des fabrications de matériels de guerre de la marine. Duval fut envoyé auprès de la société des forges et ateliers de la Loire⁶ ; Bredin aux ACL ; Fahanno à la Sté des chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire) ; Duval à la Sté des chantiers réunis Loire-Normandie, à la Sté des Anciens chantiers Dubigeon, à la SACM et à la Société Alsacienne d'Electronique et de Mécaniques Appliquées ; Pecier aux ACB, chez Augustin Normand, et à la Sté des Constructions Mécaniques de Normandie ; et Perrot à la Sté des AC de la Seine-Maritime ; aux FCM ; à la Sté d'Electronique Appliquée et à la Sagem⁷.

Jamais, auparavant, la présence des officiers et, surtout, des ingénieurs du génie maritime au sein des entreprises fournisseuses de la Marine n'avait été aussi forte. Rien que pour les ingénieurs du génie maritime, la Société amicale du Génie Maritime, en 1958, en recensait plus

¹ J.O.R.F/L – D du 1^{er} novembre 1941.

² Arrêté du 6 août 1942, d'Hubert Lagardelle.

³ Père du président du conseil Maurice Bourguès-Maunoury (1914-1993).

⁴ J.O.R.F/L – D du 6 avril 1945. Arrêté du 20 mars 1945 du ministre de la marine, Louis Jacquinot.

⁵ J.O.R.F/L – D du 23 septembre 1945. Décret du 21 septembre 1945, du général de Gaulle, du ministre des travaux publics et des transports, René Mayer ; et du ministre de l'économie nationale René Pleven.

⁶ J.O.R.F/L – D du 4-5 juillet 1955. Arrêté du 20 juin 1955 du secrétaire d'État à la défense et aux forces armées, Pierre Toubhans.

⁷ J.O.R.F/L – D du 28 août 1960. Arrêté du 12 août 1960 de Pierre Messmer. Il modifia l'arrêté du 12 janvier 1956 qui désignait les commissaires du gouvernement auprès de certaines sociétés industrielles.

de 180¹. La majorité exerçait le métier d'ingénieur dans les chantiers, mais beaucoup arrivaient à se placer dans les directions et dans les conseils d'administration. Les transfuges de la Marine vers les chantiers navals fournisseurs atteignirent des sommets. Dans les années 1940 et 1950, ils y étaient au nombre de 81 contre 58 avant 1940, pour représenter 41% des administrateurs et des directeurs de la branche. Ce flot de transferts concerna aussi, largement, les deux autres branches. Chez les métallurgistes, ils passèrent de 21 à 36 individus et dans les branches électriques et mécaniques, ils étaient au nombre de 47 contre seulement 36 avant 1940.

L'ingénieur du génie maritime Jean Thelinge ne servit à l'arsenal de Cherbourg qu'en 1945 et 1946. Dès 1946, il devint ingénieur en chef-secrétaire général des ACF, jusqu'en 1961. L'ingénieur du génie maritime Robert Lagane entra, en 1951, chez Thomson-Houston-Hotchkiss-Brandt dont il devint directeur de département en 1954, directeur de groupe en 1958 et directeur industriel en 1964. Louis de Curières de Castelnau, lui, devint vice-président des Forges et Aciéries de Saint-Etienne, jusqu'en 1953. En vertu de cette responsabilité, il fut aussi président de la Chambre syndicale patronale de la métallurgie de la Loire, jusqu'au début de l'année 1947². Léon Cademartory qui était directeur général³ des AC de Provence en devint administrateur, de 1947 à 1953. Jean Decharme reprit ses fonctions à Saint-Nazaire, en 1944⁴.

Tous les chantiers reçurent des ingénieurs de la Marine, tels les FCM qui furent dirigés par trois d'entre eux, à savoir, Moritz, André Lamouche, ancien directeur central des constructions navales et Pierre Chevalier, tout en en recrutant d'autres tels que René Norguet, ancien chef de la Section technique des constructions navales et Jean-Jacques Balland. Les FCG reçurent pour administrateurs, les ingénieurs de la Marine Paul Delahousse et Paul Villepelet, ancien chef de la circonscription de la surveillance des travaux de Lille qui devint aussi directeur général du chantier. L'ingénieur de la Marine Guy Colin de Verdière, ancien chef de la circonscription de la surveillance des travaux du Havre, lui, devint directeur du chantier à Bordeaux.

Sans conteste, les ACB ont été l'entreprise qui a accueilli le plus de transfuges de la Marine. Cela avait commencé dès l'Occupation⁵. Cette entreprise eut pour PDG Marcel

¹ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1953.

Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958.

Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961.

² Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1960-1961, p64.

³ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1954, p24.

⁴ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1954, p27.

⁵ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p83.

Rouchet, entre 1945 et 1960¹, qui avait été important par ses autres fonctions de vice-président délégué du Comité d'Expansion Economique de la Loire-Atlantique – Vendée et de membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes. Bien que ses fonctions de direction devinrent primordiales, il fut toujours un excellent ingénieur, en continuant ses travaux sur la fatigue, la résistance des matériaux ainsi que sur les hélices marines². Le poste de vice-président fut aussi occupé par des ingénieurs de la Marine, André Dupont puis Robert Lacourte. Des ingénieurs y occupèrent, aussi, le poste d'administrateur comme René Regnault de Maulmin ou de directeur adjoint avec Pierre Quéau et Jean Garnier. Chez les ACL, l'ingénieur de la Marine Paul Petitjean resta à la tête du conseil d'administration jusqu'au milieu des années 1950. Parmi les administrateurs du chantier nantais, on trouvait les ingénieurs du génie maritime André Lévy et Jean Pinczon ainsi que l'ingénieur de l'artillerie navale Louis Painvin. Il y avait aussi ces ingénieurs chez les CA de Saint-Nazaire, avec le Secrétaire général Pierre Loygue et l'administrateur Paul Conard ; chez les ACF avec Augustin Augustin-Normand, Jean Fonquernie et Jean Lachassagne, ancien chef de la circonscription de Lille du Service de Surveillance des travaux qui entra en collaboration avec l'entreprise, à la faveur de ces fonctions. On en trouvait chez Dubigeon avec le directeur René Leroux et l'administrateur Jean-Ernest Simonot ; chez les ACSM avec Pierre Chevalier, Joseph Brocard, Marcel Lamoureux, Jean-Louis Grilliat et Auguste Gilles ; et chez Chantiers Navals de la Ciotat avec Raymond Waeselynck, Léon Féline et Gérard de Dinechin.

Bien que plus modestement, on les rencontrait aussi chez les autres fournisseurs, comme Louis de Curières de Castelnau, le vice-président des aciéries de Saint-Etienne ; Maurice Nicolas l'administrateur de Schneider et Cie ; Daniel Laurent et Léon Roquebert de Sulzer ; Paul-Marie Pons, Charles Thooris et Jean Guély de la SGCM ; Pierre Blanchet de Thomson-Houston ; Léon Callou, l'administrateur délégué de la Maison Breguet ; Richard Baumgartner et Arthur Bommelaer de la SACM/Alstom ; Jacques Lévy-Rueff de Hotchkiss ; Jean Foulon, le directeur de Fives-Lille-Cail ; et Jacques Teissier du Cros, le directeur de Sautter-Harlé. Les liens restaient très forts entre les ingénieurs qui avaient quitté la Marine pour les entreprises privées et ceux restés en service au sein du département. La société amicale du génie Maritime, présidée en 1958 par M. Bourgès³, était leur lieu de contact permanent. Il était désormais clair

¹ « Marcel Rouchet (1927) 1907-1969 », La Jaune et rouge. Revue mensuelle de la Société amicale des anciens élèves de l'Ecole polytechnique. N°251. Août/Septembre 1970, p28.

² *Id.*, p29.

³ Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1958, p25. Rendu de l'assemblée générale ordinaire du 15 mars 1958. Discours du président de la société, M. Bourgès.

que ce système de production était géré par ce qu'Edward Kolodziej nomma « l'oligarchie » des ingénieurs¹.

Si Ernest Mercier personnifia, au mieux, ces transferts de personnel dans l'entre-deux-guerres, il est clair qu'après 1945, ce fut Lucien Lefol qui joua ce rôle. Il fut rejoint aux ACF par son fils, Jean, qui devint lui-même ingénieur civil du génie maritime et par le beau-père de ce dernier, l'ingénieur du génie maritime Jean Thelinge, en service aux ACL. Car en effet, Lucien Lefol officiait dans cette entreprise comme PDG, en plus de quantité d'autres postes qu'il avait chez d'autres fournisseurs de la Marine. Il fut président ou administrateur des Chantiers Navals Français, de Marine et Homécourt, des Aciéries de Saint-Etienne, de Sulzer et fut même vice-président de la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines. Il était tellement performant que Théodore Laurent préféra le désigner pour lui succéder à la présidence de la Marine et Homécourt, au détriment de son propre fils, Jacques Laurent² qui, pourtant, était polytechnicien et avait plusieurs décennies d'expériences dans les conseils d'administration³.

Tout ce flux de personnes montrait, surtout, que les chantiers navals privés, comme tous les autres fournisseurs de la Marine, disposaient toujours d'un personnel de qualité scientifique supérieure. L'ingénieur du génie maritime André Ertaud qui devint ingénieur en chef puis directeur à la SACM, de 1955 à 1960, avait été avant cela chef du service de la Pile de Châtillon de 1947 à 1955. De même, l'ingénieur de la marine Charles Lambotin, lui, était administrateur des CA Normand, avait été avant cela directeur des constructions des armes navales du Comité de liaison Marine-CEA. André Lamouche qui avait rejoint les FCM avait, lui, fait une précieuse étude économique sur les *Prix des navires en France et à l'étranger* en 1950⁴.

En plus de recevoir des spécialistes du nucléaire venant de l'administration de la Marine, les fournisseurs étaient, eux aussi, toujours capables de produire des cadres de hautes compétences scientifiques, tous aussi créatifs et doués scientifiquement que le personnel de l'Etat⁵. A titre d'exemple, celui qui présidait L'Air Liquide, Georges Claude, était un pionnier de la liquéfaction de l'air et de ses applications techniques sur lesquelles il avait travaillé de

¹ William Genieys, *Le choix des armes : théories, acteurs et politiques*. 2004, CNRS Editions, Paris, p10.

² Philippe Mioche et Jacques Roux, *op. cit.*

³ *Bulletin administratif*. Société des anciens élèves des écoles nationales d'arts et métiers.

⁴ André Lamouche, *Une grande industrie française en péril*. 1950, Firmin-Didot, Mesnil.

⁵ William Genieys, *op. cit.*, p86.

longue date¹. René Guilloton, ingénieur chez les ACB à Nantes puis aux Chantiers Maritimes du Sud-ouest à Bordeaux, était docteur es-sciences et produisit une trentaine d'études principales et un grand nombre de notes diverses, particulièrement sur les coques des navires, et qui lui valurent des récompenses scientifiques internationales². Chez les sidérurgistes fournisseurs de la Marine, Henri Malcor qui avait des liens familiaux dans la Marine joua un rôle important dans le domaine de l'innovation. Celui qui était administrateur des Etablissements Saint-Chamond-Granat en 1950 et qui devint directeur général de Marine et Homécourt en 1953, puis PDG en 1960 (PDG de Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire (CAFL) de 1953 à 1960) fut aussi président de l'Institut de recherche de la sidérurgie (Irsid) jusqu'en 1959³. Cette structure destinée comme son appellation l'indiquait à de la recherche et développement intéressa beaucoup de cadres fournisseurs de la Marine, et ce, dès son année de création, en 1946. Georges Delbart, ingénieur aux établissements Cail et docteur ès sciences qui en était directeur⁴; Louis de Mijolla, directeur général de Commentry-Fourchambault-Decazeville; René Damien, président de Denain Anzin et P. Epron, directeur général des Aciéries de Longwy en étaient tous membres.

b. Le transfert des officiers de Marine

Les amiraux et officiers supérieurs de marine furent, aussi, très nombreux à intégrer les rangs des fournisseurs de la Marine. Presque chaque chantier se devait d'avoir son vice-amiral. Ainsi, siégeaient au conseil d'administration des FCM, les amiraux Le Bris et Fatou ainsi que le capitaine de corvette Pierre Grellet de la Deyte. Aux FCG, se succédèrent au poste de président le capitaine de frégate comte Henri de Freycinet, l'enseigne de vaisseau Roland Nepveu et le capitaine de corvette Antoine Molas. L'amiral André Lemonnier rejoignit l'entreprise, comme administrateur en 1960. Aux ACL, le lieutenant de vaisseau comte Jean de Sayve fut administrateur, tout comme il l'avait également été chez les ACF. Le capitaine de corvette Bernard Ruffie d'Epenoux était administrateur des Chantiers Navals de la Ciotat. Aux CA Normand, on retrouvait le capitaine de corvette Marius Ricoul et trois vice-amiraux Georges Durand-Viel, Emile Rosset et Lucien Lacaze, soit deux anciens chef d'état-major et un ministre de la Marine. Le vice-amiral Lacaze qui devint, même, vice-président des ACB jusqu'à

¹ Georges Claude, « La liquéfaction de l'air et ses applications à la fabrication de l'oxygène et de l'azote », *Annales des ponts et chaussées*. 1^{ère} partie. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, 1909, p7.

² « Une récompense britannique pour un chercheur français », *Cols Bleus* n°1404 du 6 décembre 1975, p15.

³ Philippe Mioche, « Un tournant dans l'histoire technique de la sidérurgie : la création de l'Irsid. Compétition et collaboration entre l'Etat et l'industrie », *Histoire, économie et société*, 1989, 8^e année, n°1, p130-131. L'Irsid fut créée par la loi du 26 avril en 1946.

⁴ *Id.*, p132.

sa mort en 1955¹ était une pièce maîtresse dans la solidarité des entreprises du complexe militaro-naval car il participait à quatre conseils d'administration des entreprises fournisseuses : CA Normand, Fraissinet, Schneider et Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision. Preuve que cette expertise et que le réseau personnel des officiers de Marine avaient encore leur utilité, c'est que le tout nouveau chantier des Constructions Mécaniques de Normandie recruta, comme président du Comité de Direction, le vice-amiral Léon Eugène Rivet.

Evidemment, les officiers de Marine étaient assez rares chez les autres fournisseurs, mais ils n'étaient pas inexistantes, comme le lieutenant de vaisseau Jean Lefèvre-Pontalis chez Denain & Anzin, le capitaine de corvette Pierre Grellet de la Deyte chez les aciéries de Saint-Etienne, le lieutenant d'artillerie de Marine Marcel Dumuis aux forges de Firminy. Le capitaine de corvette Michel Barré devint directeur du groupement télécommunications, télévision et radionavigation, puis le directeur des affaires civiles, professionnelles et spatiales de la CSF, à partir de 1962.

3. Les chefs d'entreprises de plus en plus installés dans les comités de l'Etat

a. Les chefs d'entreprises dans les administrations de l'Etat

Plusieurs structures du ministère de la Défense permettaient de faire le lien entre les cadres de la marine et les autres élites des armées et du reste de l'Etat, en général. L'Institut des hautes études de Défense nationale devint un lieu privilégié pour la marine dont les membres prirent de l'importance. En 1950, le vice-amiral Lemonnier fut nommé directeur² et parmi les auditeurs de la session 1950-1951, ont siégés Pierre-Edouard Cangardel, gérant de l'Union Industrielle et Maritime ; Daniel Charrilat, ingénieur principal de l'artillerie navale à la direction des industries mécaniques et électriques (ministère de l'Industrie et du commerce) ; l'ingénieur du génie maritime Henri Hubert³; l'ingénieur de l'artillerie navale Guy-Louis De Lecluse de Longraye⁴ ; Jack Leroux, président de la société Nobel française⁵ ; Marcel Macaux, le directeur général des Aciéries de Firminy et Paul Thomasson, ancien inspecteur des finances et anciens directeur de la BPPB⁶. Depuis 1951, deux amiraux, Lemonnier et Nomy, faisaient

¹ Jean de La Varende, *op. cit*, p171.

² J.O.R.F/L – D du 28 mai 1950. Décret du 27 mai 1950.

³ Il avait continué ses fonctions durant la guerre comme directeur des Industries navales de la 2^{ème} région maritime.

⁴ De famille noble du Finistère, il était le petit-fils de l'officier de marine, Stanislas Maris Jacques de Lecluse de Longraye (1835-1919).

⁵ Fils d'un administrateur, il avait fait partie des réseaux de résistance Scorpion et Vaneau.

⁶ J.O.R.F/L – D du 4 octobre 1950. Arrêté du 30 septembre 1950.

partie de son conseil de perfectionnement qui comprenait une dizaine de membres¹. Pour la session 1953-1954, on y trouvait le capitaine de vaisseau Pierre O'Neill².

Le Comité d'examen des comptes de la marine conserva sa composition tripartite : Marine, Parlement, Administration. Pour la marine y travaillèrent les vice-amiraux Auboyneau³, Mariani, Ortolini⁴, Galleret, Peries⁵, Pothuau⁶, Deramond⁷ ; l'IGM René-Victor-Jean Sabin⁸, Schennberg⁹ ; les commissaires de la marine Borius¹⁰, Bressolles¹¹, Bertrand¹², Bernard, (inspecteur général des constructions et armes navales)¹³; et les ingénieurs de l'artillerie navale Ottenheimer¹⁴ et Blanchet¹⁵. Pour les étrangers au département de la marine, il y avait les députés Jean Charlot¹⁶, Pierre Meunier (rapporteur du budget de la marine)¹⁷ et Jean Fraissinet¹⁸ ; les sénateurs Courrière (rapporteur du budget de la marine)¹⁹ ; les conseillers d'État, M. Le Gorgeu²⁰ qui en fut président en 1959²¹ et Lachenaud²² ; les membres du conseil économique Lellouche²³ et Le Hénaff²⁴ ; les conseillers maître à la Cour des Comptes, Adonis Lamy²⁵, Lorain²⁶, Favier²⁷ ; l'inspecteur général des finances polytechnicien Jean Essig²⁸.

¹ J.O.R.F/L – D du 2 août 1951. Arrêté du 9 juillet 1951 du ministre de la Défense nationale.

² J.O.R.F/L – D du 14 octobre 1953. Arrêté du 10 octobre 1953.

³ J.O.R.F/L – D du 4 juin 1948. Arrêté du 28 mai 1948 du secrétaire d'État aux forces armées Joannès Dupraz.

⁴ J.O.R.F/L – D du 21 novembre 1954. Arrêté du 20 novembre 1954 du secrétaire d'État aux forces armées (marine).

⁵ J.O.R.F/L – D du 24 septembre 1958. Arrêté du 13 septembre 1958.

⁶ J.O.R.F/L – D du 12 mai 1950. Arrêté du 20 avril 1950.

⁷ J.O.R.F/L – D du 14 avril 1954. Arrêté du 2 avril 1954 du secrétaire d'État aux forces armées (marine), Jacques Gavini.

⁸ J.O.R.F/L – D du 20 mars 1952. Arrêté du 17 mars 1952 du secrétaire d'État à la marine, Jacques Gavini.

⁹ J.O.R.F/L – D du 4 décembre 1957. Arrêté du 26 novembre 1957.

¹⁰ J.O.R.F/L – D du 4 juin 1948. Arrêté du 28 mai 1948 du secrétaire d'État aux forces armées Joannès Dupraz.

¹¹ J.O.R.F/L – D du 8 décembre 1950. Arrêté du 30 novembre 1950 du secrétaire d'État chargé de la marine.

¹² J.O.R.F/L – D du 13 février 1953. Arrêté du 5 février 1953.

¹³ J.O.R.F/L – D du 4 décembre 1957. Arrêté du 26 novembre 1957.

¹⁴ J.O.R.F/L – D du 4 juin 1948. Arrêté du 28 mai 1948 du secrétaire d'État aux forces armées Joannès Dupraz.

¹⁵ J.O.R.F/L – D du 8 décembre 1950. Arrêté du 30 novembre 1950 du secrétaire d'État chargé de la marine.

¹⁶ J.O.R.F/L – D du 16-17 août 1950. Décret du 9 août 1950.

¹⁷ J.O.R.F/L – D du 3 juin 1948. Décret du 28 mai 1948.

¹⁸ J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1959. Décret du 4 décembre 1959.

¹⁹ J.O.R.F/L – D du 3 juin 1948. Décret du 28 mai 1948.

J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1959. Décret du 4 décembre 1959.

²⁰ J.O.R.F/L – D du 24 janvier 1951. Décret du 21 janvier 1951.

²¹ J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1959. Décret du 4 décembre 1959.

²² J.O.R.F/L – D du 24 janvier 1951. Décret du 21 janvier 1951.

²³ J.O.R.F/L – D du 3 juin 1948. Décret du 28 mai 1948.

²⁴ J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1959. Décret du 4 décembre 1959.

²⁵ J.O.R.F/L – D du 3 juin 1948. Décret du 28 mai 1948.

²⁶ J.O.R.F/L – D du 19 mars 1953. Décret du 9 mars 1953.

²⁷ J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1959. Décret du 4 décembre 1959.

²⁸ J.O.R.F/L – D du 3 juin 1948. Décret du 28 mai 1948.

J.O.R.F/L – D du 10 décembre 1959. Décret du 4 décembre 1959. Sa fille épousa le lieutenant d'artillerie polytechnicien et ingénieur-conseil des Etablissement Cail, né à Toulon Edmond Léon Victor Olivier (1875-1975), lui-même fils de l'officier de marine Louis Léon Olivier (1835-1895).

Dans le comité consultatif de la construction navale, composé en 1949, on trouvait les hauts représentants de la Marine, aux côtés des CA de Saint-Nazaire, FCG, FCM, ACF, ACL et Dubigeon.

Tableau n°60. Membres du comité consultatif de la construction navale en 1949¹

<i>Représentants des employeurs</i>	<i>Entreprises</i>
René Fould	CA de Saint-Nazaire
Enseigne de vaisseau Roland Nepveu	FCG
André Lamouche	FCM
Lucien Lefol	ACF
Robert Colomb	ACL et Dubigeon
IGM René Puech	Marine
<i>Représentants des salariés</i>	<i>Syndicat</i>
Pierre Chavrol	Confédération générale des cadres
Marcel Lamour	CGT
René-Pierre Rio	CGT
André Albert	CGT-FO
Emile Hulin	CGT-FO
Nestor Rombeault	CFTC

Les institutions mondaines qui réunissaient, jadis, les amiraux les mieux nés et les chefs d'entreprises existaient toujours, mais du fait de la modification sociologique dans le corps des officiers, elles jouèrent un rôle bien moins important. Bien que concernant beaucoup moins de monde que dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, on peut constater avec les présidents du Yacht-club de France, qu'il y a eu un maintien de cette sociabilité d'élite. Le vice-amiral Durand-Viel occupa ce poste jusqu'en 1945, Charles Schneider en fit de même de 1950 à 1960, et, en 1965 ce fut le vice-amiral de Toulouse-Lautrec-Montfa qui s'assit sur ce siège. Certaines amitiés avaient de l'importance comme celle de Jean Fraissinet, avec l'amiral Lacaze.

b. La marginalisation politique des chantiers navals

Tout ceci semblait assez proche de ce qui avait cours avant-guerre. Cependant, la marginalisation des élites des chantiers navals était bien une réalité. Non seulement elles furent délaissées, comme nous le vîmes plus avant, par les précieux milieux bancaires, mais aussi par les milieux politiques. Or, la force qu'avaient ces chantiers résidait dans le fait qu'ils firent passer plusieurs ministres et parlementaires importants par leurs conseils d'administration. Les chiffres, tout autant que les cas traités dans le détail, sont assez probants. Le nombre d'administrateurs des chantiers navals qui avaient un lien direct ou familial avec le Parlement ou le gouvernement chuta à un niveau qui ne s'était pas vu depuis 1880. Ces hommes qui

¹ J.O.R.F/L – D du 7 septembre 1949. Arrêté du ministre de la marine marchande et du secrétaire d'État chargé de la marine, du 26 août 1949.

étaient au nombre de 36 de 1914 à 1940, n'étaient plus que 18 après cette date, soit moitié moins. A y regarder de plus près, le constat était encore plus tranché car les liens qui restaient à ces rares hommes étaient assez distendus. Paul Ernest-Picard des FCM était fils de sénateur et neveu de député, mais qui tous deux étaient morts, il y a bien longtemps de cela. Il en était exactement de même pour le comte Henri de Freycinet, président des FCG. Seuls deux ont été réellement proches du pouvoir, René Anxionnaz des ACB¹ qui était le frère du secrétaire d'État aux Forces armées (Marine) Paul Anxionnaz et l'inspecteur des finances et administrateur des FCG, Jean Forgeot, qui a été secrétaire général de la présidence de la République, sous Vincent Auriol. Même Jean Fraissinet qui représentait les FCM, les ACB et les CA de Provence et qui était député n'eut pas de si grande influence sur les décisions. Ses prises de paroles, tous autant que son influence sur les commissions parlementaires, étaient très insipides en comparaison avec ce qu'avaient pu faire ses devanciers sous la III^e République. Le relâchement des liens des élites des chantiers navals avec le Parlement était particulièrement flagrant, en 1955. Parmi les parlementaires, il y avait 80 membres d'un ou de plusieurs conseils d'administration. Si on trouvait les députés Clostermann, Dassault ex-Bloch et Jean-Marie Louvel² qui représentaient les intérêts d'entreprises d'armement, aucun d'entre eux ne faisait partie des directoires des chantiers fournisseurs de la Marine.

Dans la métallurgie, statistiquement, la guerre et l'Occupation ne modifièrent presque pas les chiffres. En revanche les industriels spécialisés en mécanique et en produits électriques accusèrent aussi un recul de ces liens. Toutefois, cette dernière catégorie pouvait se permettre ce relatif détachement des milieux politiques sans mettre en péril ses contrats avec la Marine car elle avait un réel monopole, notamment, sur les composants et les appareils électroniques que les établissements de l'Etat ne produisaient que très peu. Les chantiers navals, eux, en perdant le soutien des politiciens n'eurent aucun moyen politique pour lutter et durent subir la mise à l'écart, pour ne pas dire la mise à mort, de la plus grande part de leur industrie. Il subsistait malgré tout, quelques accointances poussées entre ces fournisseurs et le monde politique. Les frères Rothschild en étaient, par exemple, des artisans. Nous l'avions dit, Guy de Rothschild était un ami de Pierre Messmer, mais il était aussi un intime de Georges Pompidou³ qu'il nomma comme fondé de pouvoir, à la place d'un autre cadre du gaullisme qui était aussi à son service, René Fillon, conseiller de la République et trésorier du RPF⁴. Guy de Rothschild

¹ Michel Kerézéon, *op. cit.*, p194.

² « Le Parlement aux mains des banques », Numéro spécial de la revue *Contre-courant*, Octobre 1955, p48-49.

³ Michel Winock, *op. cit.*, p513.

⁴ Jean Bouvier, *op. cit.*, p315.

plaça ces deux hommes dans des entreprises fournisseuses de la Marine dans lesquelles le groupe bancaire avait des intérêts, à la fin des années 1950. Georges Pompidou devint administrateur de la société Rateau et René Fillon siégea au conseil d'administration de la Compagnie Electro-Mécanique, aux côtés du baron Alain de Rothschild. De même Edmond Giscard d'Estaing, père de Valéry, qui commençait sa carrière de député, était administrateur de Thomson.

Globalement une telle divergence entre les trois branches industrielles, sur le plan purement sociologique, reste étonnante car malgré les différences que nous venons de décrire, le personnel dirigeant de toutes ces entreprises était plus entremêlé que jamais, avec soit des liens de familles entre eux, soit des administrateurs qui occupaient eux-mêmes des postes dans ces entreprises. En ne prenant même pas l'introduction dans le capital de certaines sociétés par d'autres, on en arrive entre 1940 et 1961 à un total de 280 hommes qui créaient des ponts entre ces entreprises. Cette solidarité due à la structure en réseau, n'empêcha manifestement pas une partie de cette toile de subir une suppression. L'Etat gaulliste était décidément beaucoup trop fort pour ces réseaux qui mirent plusieurs décennies à se constituer.

Conclusion du Chapitre IX

La trajectoire sociologique de ces groupes d'hommes fut donc assez complexe, entre 1940 et 1960. Pour les officiers de Marine, il est indéniable que le substrat mental de conservatisme et de réaction fut très largement extirpé de leurs esprits après la Libération, par l'épuration de ceux qui servirent trop visiblement Vichy et par un renoncement certain chez ceux, d'entre eux, qui souhaitaient poursuivre une carrière dans la Marine. Si on ajoutait à cela la fraternité d'armes entre les officiers de la France Libre avec les nouveaux cadres de la République et le recrutement très largement petit bourgeois, il devenait clair que les pôles politique et militaire du complexe militaro-naval furent plus proches que jamais. Du côté des fournisseurs privés, les caractéristiques sociologiques furent moins certaines et ce fut, justement, cette fragilité-là qui concourut à mettre un terme définitif à ce système. Certes, la deuxième guerre mondiale, tout comme la première, renforça initialement la structure du complexe militaro-industriel naval, en accélérant les transferts d'officiers et d'ingénieurs vers les fournisseurs, ce qui donna au milieu des années 1950 l'illusion d'une reprise à l'identique. Or les conditions économiques et politiques évoluèrent, montrant que la structure sociologique n'était qu'un support du réel économique. Lorsque les élites économiques qui pilotaient les chantiers navals défailirent financièrement à la fin de la décennie, qu'elles se virent très faiblement soutenues par les parlementaires, par les banquiers et par la grande bourgeoisie nationale, elles se retrouvèrent sans défense face à une volonté aussi ferme que pouvait être celle du général de Gaulle qui les supprima, sans difficultés, afin de bâtir son propre système. Les fournisseurs métallurgistes subirent, partiellement, le même sort et ceux de la branche électronique, globalement mieux intégrés dans les élites des conseils d'administrations nationaux, bien que sans soutiens politiques très forts, réussirent à se maintenir grâce à une meilleure gestion.

Conclusion de la troisième partie

En somme, on peut affirmer que le complexe militaro-naval français fut bien plus durement touché pendant le deuxième conflit mondial que durant le premier. Pendant la première guerre, il connut de très bons résultats en termes de profits et ne subit le contrecoup de l'arrêt des combats que pendant quelques années. Il put reprendre ses activités car son matériel était intact. En revanche de 1940 à 1945, ses problèmes furent autres. Certes, les entreprises qui en faisaient partie engrangèrent de bons bénéfices en 1939-1940, mais l'Occupation et la destruction des chantiers et arsenaux stoppèrent l'activité pendant dix ans, entre 1940 et 1950, faisant en sorte que l'existence du complexe militaro-naval n'était plus que formelle. Ces très regrettables situations se conjuguèrent avec une interdiction de commandes militaires durant l'Occupation puis avec des finances plus que fragiles dans les cinq premières années de la IV^e République, ce qui accentua encore plus le marasme. Cependant, le complexe semblait renaître dans les années 1950. Porté par des finances remises en ordre, des aides alliées plus conséquentes et une bonne entente entre les amiraux et les parlementaires, les commandes reprirent au moment où s'achevait la reconstruction des chantiers navals. Cette structure ressuscitée fonctionna fort bien pendant presque dix ans, jusqu'à ce que son avenir s'assombrisse à nouveau. Cette fois, point de guerre ni d'occupation, mais la conjugaison de trois facteurs qui mirent à terre ce complexe qui approchait de son siècle d'existence. La mise en place de la V^e République avec Charles de Gaulle et ses ministres autoritaires, la politique d'acquisition de la bombe atomique et de ses vecteurs ainsi que la crise profonde des chantiers navals, tous, contribuèrent à l'abandon par l'Etat de cette industrie dont il n'avait plus besoin pour produire une partie de ses navires de guerre. Dès 1960, cessèrent les travaux sur des navires de guerre dans les chantiers navals, alors que les commandes de blindages avaient déjà disparu dans les années 1940. Le recul de la puissance des hommes qui commandaient les entreprises sacrifiées les a rendues sans grande défense. Ne restait plus à la Marine, comme grands fournisseurs, que quelques motoristes et des entreprises de produits électroniques qu'elle partageait avec d'autres armées. A partir de ce moment, on peut dire que le complexe militaro-naval français cessa d'être et fut remplacé par un nouveau modèle de commande et de fonctionnement beaucoup plus global.

Conclusion générale

Il est venu l'heure de nous remémorer nos interrogations initiales. La principale consistait à découvrir la manière dont les besoins de la Marine, en armements, avaient modifié la structure éco-politique qui produisait ses armes. Nous vîmes, donc, que les premières impulsions venaient du monde politique, lui-même. Avec l'arrivée au pouvoir des républicains, opportunistes puis radicaux, à partir de 1880, la France fit le choix d'entrer pleinement dans les tensions européennes et mondiales, corollaires aux rivalités avec le Royaume-Uni et les pays de la Triple Alliance. Ceci créa, immanquablement, une augmentation du besoin en armes navales et, donc, forcément un dépassement des capacités productives des arsenaux de la Marine. Les réticences des forces conservatrices, qu'elles fussent administratives, parlementaires ou syndicales, furent vaincues. Sur le plan administratif, les ministres républicains réussirent à imposer à des officiers de Marine, jaloux de leur pouvoir sur le département, un partage de pouvoir au sein des directions, des conseils et des services, avec les ingénieurs du génie maritime. Dans les arsenaux, la politique paternaliste, un temps adoucie par les ministres, surtout Pelletan, reprit ses droits à la fin ses années 1900 pour imposer la fin des désordres dans les travaux. Concomitamment, l'univers de la pensée tactique et stratégique navale s'ébranla pour engendrer des doctrines, la Jeune École puis l'école navaliste, qui donnèrent à la demande en armements une plus grande diversité. En effet, les tenants de la Jeune École professaient que pour réduire à merci la flotte ennemie, il fallait lancer contre elle des nuées de torpilles, qui à peu de frais, couleraient ses coûteux cuirassés au mouillage et ruinaient les navires de sa flotte de commerce qui cingleraient imprudemment dans la vastitude océanique. L'évolution technologique aidant, les thuriféraires de cette pensée voulaient réserver ce rôle aux sous-marins. Leurs adversaires, c'est-à-dire les officiers de marine, qui prêchaient la doctrine classique ne juraient que par le cuirassement des navires de ligne et par la concentration des forces navales en but de la bataille décisive et du contrôle des mers. Cette vision stratégique vieille de plus d'un siècle se retrouva revivifiée dans les années 1900, au vue de l'expérience de la guerre russo-japonaise de 1905. La coexistence durant quarante années de ces deux façons de concevoir la guerre navale fit que la demande en navires de guerre fut grande et très variée. Tout ceci permit donc, avec l'aval d'une opinion publique patriote, de créer un certain mode de fonctionnement du Parlement. L'augmentation permanente des crédits des constructions navales en était la règle jusqu'en 1914, sans que les interminables palabres de cette République des avocats n'y puissent rien changer. Ni le paiement des 5 milliards de francs or à l'Allemagne dans les années 1870, ni le contrôle de plus en plus grand sur les finances de la Marine ne

purent stopper cette inexorable montée des crédits accordés à la flotte. L'opinion publique et la majorité des républicains étaient favorables aux conquêtes coloniales et au revanchisme qui étaient les raisons pour lesquelles ces crédits ne cessaient d'augmenter.

Tout cela, pour constituer un système, avait encore besoin de trouver un appareil industriel adéquat dans lequel verser les millions de francs, ouverts par les crédits de lois de finances. Or, c'est bien ce qui advint, car en même temps que se mettait en place cette mécanique politique, se constituait et se renforçait tout un maillage d'usines et de chantiers navals capables de produire, selon les demandes de l'État. Outre les cinq arsenaux et les établissements de la Marine, plus d'une dizaine de chantiers navals privés, des usines de production de machines, de blindage et de projectiles se développèrent, devenant de tailles assez imposantes pour effectuer, absolument, toutes les productions qui étaient jadis exclusives aux usines de la Marine. Les capacités finies de ces dernières obligèrent, donc, pour assouvir cette demande à faire appel, à hauteur égale, aux fournisseurs privés, à tel point que se créa une coopération permanente, voire une osmose entre ces derniers et les administrations de la Marine. En effet, dans cette fin de XIX^e siècle, la Marine trouva, déjà, prêt un ensemble industriel mûr qui avait commencé à se constituer au milieu du siècle. Les industries métallurgiques avaient déjà opéré plusieurs concentrations et les usines de mécaniques ainsi que les chantiers étaient justement en train de gagner en taille. De plus, ils avaient accru, énormément, leurs capacités de production et d'innovation grâce à des investissements importants et au recrutement des meilleurs ingénieurs du pays. La collaboration devint, donc, totale et indispensable dans la production, parfois dans la conception et même dans le domaine de l'innovation qui était partagé presque équitablement entre les deux. En effet, les fournisseurs privés proposèrent aussi des plans de navires et lorsqu'ils devaient se contenter d'appliquer ceux du Service technique des constructions navales, il leur arrivait très souvent de proposer des modifications techniques qui n'étaient pas toutes rejetées. Dans l'innovation, la complémentarité s'organisait soit par le partage des tâches et des spécialités, soit par le travail conjoint sur un même problème. Ainsi, si les innovations purement marines sur les coques et autres éléments des navires étaient seulement entre les mains des ingénieurs du génie maritime, dans les domaines des projectiles, du blindage et de la propulsion, toutes les innovations venaient des fournisseurs privés. Les recherches sur les explosifs et sur la torpillerie étaient assez largement partagées entre les deux. Tout ceci aboutit à une augmentation continue des prix qui tiraient les crédits votés à la hausse. Ce système institutionnel, mis en place au tournant des années 1880 et 1890, continua tel quel jusqu'en 1914.

L'union entre les institutions politiques, marines et économiques nécessitait, au moins, un consentement entre les hommes qui en étaient à la tête, ce qui ne se fit pas sans problème. Globalement les propriétaires, administrateurs et directeurs des entreprises fournisseuses s'entendirent bien avec les hommes politiques, fondant des syndicats de pression pour défendre leurs intérêts et envoyant des hommes, à eux, siéger dans les Chambres. Ces individus qui formaient, pour certains, de puissants groupes familiaux locaux prirent une importance au sein des élites nationales, au point d'intégrer la grande bourgeoisie industrielle, bancaire et politique. Ils commencèrent d'abord par participer dans des comités et commissions étatiques pour prodiguer des conseils et acquirent par la suite des places importantes dans l'Etat et la Marine, soit par une politique matrimoniale bien menée, soit par les transferts d'officiers et d'ingénieurs dans leurs conseils d'administration, ou encore par l'envoi d'un des leurs au Parlement. Ils furent aussi globalement en bons termes avec les officiers et les ingénieurs de la Marine, ce qui leur offrait une expertise technique et des appuis à l'intérieur de l'administration. En revanche, il y eut certains blocages de la part des plus conservateurs et réactionnaires des officiers qui ne reconnaissaient que très difficilement la légitimité du nouveau personnel politique. Ces chefs qui venaient des franges les plus conservatrices, les plus catholiques, en somme, les plus antirépublicaines de la France, se sentirent dépossédées de leurs prérogatives par des non experts qui, plus est, étaient des ennemis idéologiques et culturels. Ce corps, où l'endogamie et la reproduction interne étaient une valeur positive, vit non seulement des ministres mais aussi, des hauts fonctionnaires républicains et modernes prendre en main les affaires qu'il pensait siennes. Leur collaboration fut émaillée de crises et de conflits qui firent céder les chefs militaires, certains par des sanctions, d'autres par carriérisme et d'autres par réel patriotisme. L'ouverture du recrutement qui commença à se faire sentir davantage au milieu des années 1900 et la formation scientifique des officiers rendaient, malgré tout, le travail de constructions navales possible, sans trop de chocs.

Ainsi, en 1914, il s'était bien formé un complexe militaro-industriel naval auquel ne manquait que l'identité sociologique des chefs politiques et des chefs militaires pour être totalement abouti. Malgré cette petite imperfection, il constituait bien une structure *sui generis* qui fonctionnait continuellement et selon sa logique propre pour la préparation à la guerre navale.

Lorsque survint la Grande guerre, la logique même des choses voulut que ce complexe subisse des évolutions bien qu'elles ne fussent pas générales. Sur les plans politique et administratif, le conflit mondial causa, somme toute, des modifications assez mineures. Certes,

les discussions au Parlement furent réduites momentanément et le département de la Marine réajusta ses administrations en se dotant de structures pour la centralisation des commandes et de la production et pour s'adapter à la guerre anti sous-marine. Cependant, ces modifications furent très temporaires, et elles ne faisaient, de toute façon, que confirmer le fonctionnement du complexe. Toutes les institutions qui étaient là avant restèrent en place et fonctionnaient de la même façon (Etat-major, Conseil Supérieur de la Marine, Comité technique, Direction des constructions navales, Service technique des constructions navales). Dès 1919 et le retour à la normale des institutions politiques, tout ceci s'estompa et on revint, presque à l'exact identique, au fonctionnement d'avant-guerre. On retrouvait les mêmes discussions et les mêmes préoccupations. Ainsi, chez les officiers de Marine et au Parlement, étaient débattus le soucis de sécurité pour les constructions navales causé par le communisme et le pacifisme, la nécessité d'augmenter les crédits, l'opportunité ou non d'abandonner des arsenaux trop coûteux... Les mécanismes étaient les mêmes, mais les résultats mirent du temps à apparaître car l'impotence financière de l'Etat, la disparition des empires centraux qui créa un manque d'ennemis et les traités de limitation des armements (Washington et Londres) empêchaient l'augmentation irraisonnée des crédits. Le vote des crédits tarda à revenir à sa trajectoire de hausse perpétuelle, ce qui ne fut fait que timidement, au début des années 1920. Celle-ci retrouva un bon rythme à la fin de cette décennie, face aux provocations mussoliniennes et aux besoins de la politique coloniale, puis décolla vraiment à partir du milieu des années 1930, à cause des tensions montantes avec l'Allemagne hitlérienne.

Les industries chargées de construire les armes navales purent répondre à cette nouvelle demande. Durant la guerre, leurs productions furent arrêtées ou modifiées afin de servir en priorité les armées terrestres de l'Entente. Elles durent, aussi, subir un contrôle de l'administration auquel elles avaient échappé jusque-là. Ce dernier s'exerçait directement par le contrôle de l'approvisionnement, la formation du Groupe de la production de la Marine et par la Commission interministérielle de contrôle des chantiers maritimes qui devaient planifier et contrôler la production des chantiers navals. Cette situation inédite ne dura pas bien longtemps et les chantiers navals se remirent à produire pour la Marine. En conséquence, les habituels fournisseurs enregistrèrent d'excellents résultats durant le conflit, principalement en 1916 et 1917. Ce fut, alors, plus la sortie de la guerre qui leur posa les plus grands problèmes. La baisse des crédits au début des années 1920 les mit en difficulté, mais jamais assez pour rompre leur capacité de production pour la Marine. Pratiquement, tous les chantiers navals eurent des difficultés financières dont ils ne se départirent que grâce au soutien des banques, à l'émission

d'obligations, à l'ouverture du capital et/ou à la diversification de leur activité. La majorité retrouva une santé, plutôt, convenable avec les commandes de la Marine, dans la deuxième moitié des années 1920. Grâce à l'innovation dont ils étaient toujours une importante source et au sursaut de leurs bénéfices dans les années 1930, ils ont pu reprendre leur place dans le complexe militaro-industriel naval, à l'identique de ce qui se faisait au début des années 1910. On en arriva, en 1939, à retrouver une structure identique, renforcée encore plus par de nouvelles entreprises, soit des nouveaux chantiers navals, soit de nouvelles entreprises d'électromécanique. Se remirent en place les mêmes méthodes de commandes de centralisation de la production dans la Direction des constructions navales, les mêmes méthodes d'essais, de contestations et de règlement des problèmes. Les prix repartirent également à la hausse, poussant encore à un gonflement des crédits.

Paradoxalement, le soubassement sociologique qui était la partie la moins sûre de ce complexe militaro-naval se trouva être, durant les quelques années troublées de 1914 à 1930, la meilleure assurance pour la pérennité de ce système. En effet, lorsque momentanément les commandes de la Marine étaient basses, l'unité et l'homogénéité des groupes sociaux qui composaient ce système ne cessèrent de se renforcer, principalement pour trois raisons. D'abord, les officiers de marine, groupe le plus problématique, se « républicanisa » relativement grâce au départ des plus anciens membres du corps et aussi au regain de légitimité de la République que lui conférait la victoire de 1918. La composition sociologique de ce corps si traditionnellement réactionnaire se modifia par le recrutement, principalement, dans la petite bourgeoisie provinciale, conservatrice, certes, mais très peu doctrinaire et avec beaucoup moins de prétentions politiques, que certains nobles, qui représentaient le 1/3 des chefs de la Marine, entre 1871 et 1893. La refondation de l'Académie de Marine obligea les officiers de Marine à entrer en contact prolongé avec des étrangers au ministère sur des questions de constructions navales et la complexité grandissante des navires mit les officiers dans une certaine dépendance vis-à-vis des ingénieurs. De plus, l'arrêt des travaux dans les arsenaux et établissements de la Marine poussa plusieurs officiers et ingénieurs de la Marine à rejoindre les fournisseurs privés, faisant de ces entreprises un lieu important des liens entre les décideurs de la Marine et ceux du privé. Enfin, les chefs des entreprises fournisseuses, dans le sillage creusé par la nouvelle pensée technocratique, se rapprochèrent, par divers biais, des fonctions et des milieux politiques. Tout ceci montra donc que certes, de 1914 à 1927, la structure du complexe fut affaiblie, mais à partir de là, elle se renforça, retrouva sa vigueur et atteignit dans les années 1930 une complétude jusque-là inconnue.

C'est là que se déclencha la seconde guerre mondiale avec ses phases successives, la Drôle de guerre, l'Occupation puis la Libération du territoire et la fondation des IV^e et V^e Républiques. En vingt années, autant de fluctuations dans la situation politique ne pouvaient qu'ébranler, profondément, le complexe militaro-naval. Si les premiers mois de guerre semblaient reproduire la situation de l'été 1914, l'occupation du territoire et la mise en place de l'État français, à Vichy, introduisirent une rupture totale au niveau des institutions. Le Parlement suspendu, le ministère de la Marine transformé en secrétariat d'État et la disparition des conseils d'amiraux donnèrent un pouvoir sans pareil à l'exécutif, si ce n'est que l'armistice lui interdisait de faire produire des armes navales. L'administration de la Marine dut se contenter d'organiser les chantiers navals, de régler les contrats passés avant la débâcle et de négocier sur les divers points problématiques avec les autorités d'occupation. Les coups portés par les événements furent aussi très durs envers l'outil industriel qui fournissait la Marine. L'injonction allemande d'arrêter la production diminua de beaucoup les travaux des arsenaux et établissements de la Marine et n'épargna pas, non plus, les entreprises privées. Tous réussirent à survivre en construisant pour l'industrie civile navale et pour l'effort de guerre du Reich, dans l'espoir d'un prochain retour à la normale. Cependant, cette perspective s'éloigna lorsque les faits de guerre (pillages, bombardements, combats urbains, sabotages, destructions volontaires des Allemands...) détruisirent une part importante du capital et des infrastructures.

De fait, le complexe militaro-naval entra en dormance pour dix ans, car même si les institutions républicaines se virent relevées et restaurées en 1945, d'autres réformes administratives furent introduites et le mirent à mal. La fondation du ministère de la défense dans lequel fut intégré le défunt ministère de la Marine, avec son budget, enleva au monde marin militaire beaucoup de son autonomie contractuelle, le mettant sous la tutelle stratégique des armées de terre et de l'air. Son budget s'en ressentit, durement, dans les années 1950.

Malgré cette épreuve, l'État et les acteurs privés firent un effort de reconstruction afin de permettre, *in fine*, de relancer le complexe. Ce fut une réussite car les commandes reprirent dans les années 1950, en y intégrant de plus en plus de nouvelles entreprises de productions électroniques. Cependant, ceci ne dura pas longtemps car dans le but d'améliorer la productivité industrielle et de développer la force de frappe nucléaire, ce qui en soi était un changement paradigmatique, l'État gaulliste fit le choix de ne plus confier de maîtrise d'œuvre de navires aux chantiers privés. Ces derniers ont été sacrifiés sur l'autel des restrictions budgétaires rendues indispensables par le développement de l'arme atomique. Aussi surprenant que cela puisse paraître, ce système qui naquit dans les années 1880 fut, littéralement, écroulé du fait

d'une décision unilatérale qui choisit d'abandonner les chantiers en difficulté au lieu de les aider, comme cela s'était fait depuis le milieu du XIX^e siècle.

En dehors de cela, rien ne prédisposait à une telle fin et surtout pas la composition sociologique des institutions. Avec la Libération, les officiers de marine les plus réactionnaires furent épurés, ce qui laissa les postes vacants pour ceux issus de la résistance et, donc, qui étaient les plus proches des cadres politiques de la République. Les officiers et ingénieurs de la Marine allaient encore plus nombreux chez les fournisseurs qui avaient également davantage d'ingénieurs parmi leurs chefs. Ces mutations, dans un contexte stratégique normal, auraient renforcé l'assise du complexe, mais ici, elles n'ont pas suffi pour sauver ce système qui chut de n'avoir pas eu de soutiens politiques de premier ordre.

Nous nous sommes donc efforcé de décrire un système, non pas seulement en juxtaposant les descriptions des institutions politiques, économiques et sociales, mais en tentant de montrer le liant qu'il y avait entre ces trois domaines de l'action humaine. C'était le seul moyen pour nous d'écarter, autant que faire se pouvait, les explications monocausales. La littérature scientifique ainsi que les sources étant surabondantes dans chacun de ces domaines, il nous a fallu faire de douloureux, mais néanmoins nécessaires, choix car l'exploitation exhaustive de toute la documentation, en plus d'être illusoire, n'aurait été que superficielle. Comme dans ce ballet institutionnel, le pas était donné par la Marine et que les monographies des entreprises étaient très nombreuses, nous avons décidé de faire l'impasse sur les sources des Archives nationales du monde du travail pour, au contraire, nous plonger dans celles du Service Historique de la Marine qui s'avérèrent beaucoup plus probantes. Les archives d'entreprises que nous avons pu observer nous confirmèrent dans nos choix car si elles avaient leur intérêt pour l'explication du comportement des sociétés, leur sens général n'était pas très diversifié. De toutes, il ressort la même chose : tous les fournisseurs de la Marine veulent plus de commandes et plus de profits.

Ainsi, nous semble-t-il, nous avons pu répondre à notre questionnement initial avec quelque clarté. Entre 1871 et 1961, l'État, afin de voir satisfaite sa demande en armes navales, constitua un complexe militaro-industriel maritime qui résista aux vicissitudes apportées par les guerres et les crises économiques et qui finit par se restructurer à partir de 1961. Les chantiers navals disparurent, ou presque, et les autres fournisseurs intégrèrent une structure plus globale, centrée autour de la DMA-DGA et sur les fournisseurs des armées de terre et de l'air. Si nous pensons que nos travaux ont mis à jour cela, il nous faut aussi déterminer les perspectives qu'ils

ouvrent et qui ne purent justement pas être traitées ici. Commençons d'abord par l'historiographie qui nous a semblé être manquante et que nous aurions trouvé utile de trouver à notre disposition. En premier, une histoire générale de la branche des constructions navales paraît être une lacune dans l'historiographie alors que des industries comme les chemins de fer¹, la sidérurgie² et l'industrie mécanique jouissent d'études étendues à toute la branche. Celles qui existent sont en général limitées géographiquement. De même, il nous semble que l'étude sociologique du corps des officiers de Marine mérite aussi un ouvrage général, à l'image de celui du *magnus opus* de William Serman sur les officiers de l'armée³. Il nous a paru opportun de relever certaines lacunes biographiques. Certains grands ministres de la Marine et de la défense ne firent l'objet d'aucune étude de ce genre, alors que leur action et leur vie seraient absolument éclairantes, non seulement pour l'histoire de l'armement naval et de la Marine, mais même pour l'histoire politique de la nation. On peut citer Gaston Thomson, Georges Leygues, ou François Piétri.

D'un point de vue plus général, il nous est permis de penser que le système que nous avons décortiqué pour en entendre le fonctionnement nous a montré que sa disparition, en 1961, n'était pas une véritable fin, mais plutôt un réagencement partiel qui déboucha sur une nouvelle réalité. Cette réalité était la reformation dans les années 1960 d'un système de production centré, non plus autour de l'armement naval et du ministère de la Marine, mais autour de la DMA-DGA⁴ et du ministère de la défense. Il incluait l'ensemble de l'industrie militaire sans distinction de branche et trouva avec elle, dans le contexte de la guerre froide et avec le fonctionnement des institutions de la V^e République, un mode de collaboration propre. Nous estimons que ce champ de recherche mérite des travaux dans le futur.

¹ Caron François, *Histoire des chemins de fer en France*, Tome 1, 1740-1883, Fayard, Paris, 1997.

Caron François, *Histoire des chemins de fer en France*, Tome 2, 1883-1937, Fayard, Paris, 2005.

Caron François, *Histoire des chemins de fer en France*, Tome 3, 1937-1997, Fayard, Paris, 2017.

² Michel Freyssenet. *La sidérurgie française, 1945-1979. : L'histoire d'une faillite. Les solutions qui s'affrontent.* Savelli, pp.241, 1979.

³ Serman William, *Les officiers français dans la nation, 1848-1914.* Paris, Aubier, 1982, p.285.

⁴ Comité pour L'Histoire de l'armement, *Les origines de la Délégation générale pour l'armement*, 2002, p.66.

Sources

I - Sources manuscrites

A - Archives du Service Historique de la Défense (SHD) – Vincennes

Comme dit dans notre introduction, les archives sur lesquelles nous avons concentré notre effort sont, ici, celles de l'administration centrale du ministère de la Marine. Elles incluaient évidemment les documents du cabinet du ministre, du Conseil supérieur de la Marine, du Conseil des travaux, de la Direction des constructions navales et de son Service technique. Ils avaient l'avantage de concentrer tous les envois de documents vers les autres acteurs : le Parlement, les arsenaux, les escadres, etc.

MV 3 BB 8 CSM. Conseil supérieur de la Marine.

MV 3 BB 8 CSM 7 : Conseil supérieur de la Marine. 1946 – 1955.

MV 3 BB 8 CSM 13 : Conseil supérieur de la Marine. 1960.

MV 0 DD 1 69. Etats des prix de revient. 1920 – 1938.

MV 1 DD 1 : Correspondance de la Direction centrale des constructions navales et Service Technique des constructions navales

MV 1 DD 1 715. Minutes du Service de surveillance. 1886.

MV 1 DD 1 1000. Minutes de la Direction des constructions navales de Toulon. 1894.

MV 1 DD 1 1100. Minutes des Etablissements de la Marine. 1897.

MV 1 DD 1 1200. Minutes des particuliers. 1913.

MV 1 DD 1 1250. Décisions. 1902.

MV 1 DD 1 1300. Minutes des particuliers. 1903.

MV 1 DD 1 1320. Minutes de la Direction des constructions navales de Lorient. 1904.

MV 1 DD 1 1340. Circulaires. 1903.

MV 1 DD 1 1360. Minutes des particuliers. 1905.

MV 1 DD 1 1380. Minutes de la Direction des constructions navales de Rochefort. 1907.

MV 1 DD 1 1450. Minutes des ministres et fonctionnaires. 1907.

MV 1 DD 1 1460. Minutes de la Direction des constructions navales de Brest. 1908.

MV 1 DD 1 1470. Minutes des Etablissements de la Marine. 1908.

MV 1 DD 1 1480. Minutes des directions. 1908.
MV 1 DD 1 1490. Circulaires. 1908.
MV 1 DD 1 1500. Circulaires. 1909.
MV 1 DD 1 1800. Minutes de la Direction des constructions navales de Lorient. 1888.
MV 1 DD 1 1850. Minutes de la Direction des constructions navales de Brest. 1912.
MV 1 DD 1 1900. Minutes des Etablissements de la Marine. 1900.
MV 1 DD 1 1950. Minutes de la Direction des constructions navales de Toulon et des établissements. 1912.
MV 1 DD 1 2050. Minutes de la Direction des constructions navales de Lorient. 1922.
MV 1 DD 1 2100. Minutes des Etablissements de la Marine. 1926.
MV 1 DD 1 2149. Minutes des particuliers. 1930.
MV 1 DD 1 2200. Correspondance 1927
MV 1 DD 1 2221. Ruelle. 1925 – 1934

MV 1 DD 7 : Correspondance de l'aéronautique maritime

MV 1 DD 7 1. Aéronautique navale. 1919 – 1925
MV 1 DD 7 5. Aéronautique navale. 1936 – 1939
MV 1 DD 7 15. Personnel ouvrier civil. 1927 – 1938
MV 1 DD 7 20. Aéronautique navale. 1920 – 1937

MV 2 DD 1 : Correspondance de la Direction centrale des armes et constructions navales

MV 2 DD 1 1. Correspondance. 1940.
MV 2 DD 1 17. Marchés. 1941 – 1942.
MV 2 DD 1 34. Correspondance. 1943.
MV 2 DD 1 42. Correspondance. 1944.
MV 2 DD 1 45. Correspondance. 1944.
MV 2 DD 1 879. Marchés. 1955.
MV 2 DD 1 893. Notes. 1956.
MV 2 DD 1 1027. Marchés. 1958.
MV 2 DD 1 1054. Marchés. 1959.
MV 2 DD 1 1082. Marchés. 1960.
MV 2 DD 1 1125. Marchés. 1960.

MV 4 DD 1 : Marchés

MV 4 DD 1 474. Marchés. 1870 – 1880.

MV 4 DD 1 517. Marchés. 1914.

MV 4 DD 1 518. Marchés. 1915.

MV 4 DD 1 545. Marchés. 1928 – 1940.

MV 4 DD 1 554. Marchés. 1892 – 1939.

MV 5 DD 1 : Conseil des Travaux de la Marine

MV 5 DD 1 1. Dossiers. 1830 – 1850.

MV 5 DD 1 2. Dossiers. 1836 – 1867.

MV 5 DD 1 25. Dossiers. 1845 – 1863.

MV 5 DD 1 30. Dossiers. 1855 – 1865.

MV 5 DD 1 35. Dossiers. 1859 – 1865.

MV 5 DD 1 45. Dossiers. 1844 – 1867.

MV 5 DD 1 50. Dossiers. 1863 – 1886.

MV 5 DD 1 55. Dossiers. 1862 – 1890.

MV 5 DD 1 60. Dossiers. 1859 – 1879.

MV 5 DD 1 65. Dossiers. 1849 – 1864.

MV 6 DD 1 : Conseil des Travaux de la Marine et Direction des constructions navales

MV 6 DD 1 5. Dossiers. 1847 – 1867

MV 6 DD 1 10. Dossiers. 1828 – 1850.

MV 6 DD 1 15. Dossiers. 1834 – 1850.

MV 6 DD 1 20. Dossiers. 1864 – 1867.

MV 6 DD 1 30. Dossiers. 1860 – 1865.

MV 6 DD 1 40. Dossiers. 1860 – 1862.

MV 6 DD 1 50. Dossiers. 1853.

MV 6 DD 1 70. Dossiers. 1869.

MV 6 DD 1 300. Dossiers. 1893 – 1894.

MV 6 DD 1 400. Dossiers. 1899 – 1901.

MV 6 DD 1 500. Dossiers. 1904 – 1909.

MV 6 DD 1 600. Dossiers. 1900 – 1907.

MV 9 DD 1 : Rapports d'essais définitifs

- MV 9 DD 1 1. Rapports d'essais définitifs. 1932 – 1933.
- MV 9 DD 1 10. Rapports d'essais définitifs. 1903 – 1927.
- MV 9 DD 1 20. Rapports d'essais définitifs. 1895 – 1912.
- MV 9 DD 1 30. Rapports d'essais définitifs. 1908 – 1930.
- MV 9 DD 1 40. Rapports d'essais définitifs. 1911 – 1935.
- MV 9 DD 1 50. Rapports d'essais définitifs. 1901 – 1927.
- MV 9 DD 1 60. Rapports d'essais définitifs. 1931 – 1935.
- MV 9 DD 1 70. Rapports d'essais définitifs. 1910 – 1927.
- MV 9 DD 1 80. Rapports d'essais définitifs. 1908.
- MV 9 DD 1 90. Rapports d'essais définitifs. 1911 – 1928.
- MV 9 DD 1 100. Rapports d'essais définitifs. 1931 – 1932.
- MV 9 DD 1 110. Rapports d'essais définitifs. 1910 – 1932.
- MV 9 DD 1 120. Rapports d'essais définitifs. 1935.
- MV 9 DD 1 130. Rapports d'essais définitifs. 1926 – 1929.
- MV 9 DD 1 140. Rapports d'essais définitifs. 1900 – 1912.

MV GG 3 : Académie de Marine

- MV GG 3 164. Membres et invités.
- MV GG 3 180. Procès verbaux des séances. 1941 – 1945.
- MV GG 3 238. Colloques. 1956 – 1961.
- MV GG 3 239. Ports de Nantes et Saint-Nazaire
- MV GG 3 245. Dîner annuel

MV 1 BB 8 : Correspondance du cabinet du ministre et du Conseil supérieur de la Marine

- MV 1 BB 8 1. Cabinet du ministre. Etat-major de la Marine. 1920 – 1939.
- MV 1 BB 8 14. Cabinet du ministre. Notes circulaires. 1927 – 1933.
- MV 1 BB 8 30. Cabinet du ministre. Conseil supérieur de la Défense nationale. 1924 – 1925.
- MV 1 BB 8 41. Conseil supérieur de la Marine. 1920.

MV BB 8 : Correspondance de l'administration centrale du ministère de la Marine

- MV BB 8 511. Bureau du Service intérieur et des bibliothèques. 1871.
- MV BB 8 513. Bureau du Service intérieur et des bibliothèques. 1871.
- MV BB 8 749. Bureau du matériel. 1860 – 1880.

MV BB 8 750. Attachés navals, député et sénateurs. 1862 – 1881.

MV BB 8 751. Conseils, comités, commissions. 1873 – 1880.

MV BB 8 752. Ministère de la Guerre. 1873 – 1880.

MV BB 8 753. Personnel. 1873 – 1874.

MV BB 8 756. Affaires étrangères. 1873 – 1876.

MV BB 8 757. Affaires étrangères. 1878 – 1880.

MV BB 8 758. Ministère des Finances, autorités diplomatiques. 1873 – 1880.

MV BB 8 759. Circulaires aux directeurs. 1873.

MV BB 8 760. Conseil d'Amirauté, Conseil des travaux 1873 – 1881.

MV BB 8 761. Port de Toulon. 1873 – 1881.

MV BB 8 762. Présidence de la République, Préfet maritime de Cherbourg. 1873 – 1881.

MV BB 8 763. Bureau du matériel. 1873 – 1881.

MV BB 8 764. Attachés navals et militaires. 1873 – 1881.

MV BB 8 765. Comptabilité générale. 1873.

MV BB 8 767. Etablissements hors des ports. 1873 – 1880.

MV BB 8 769. Circulaires hors aux ports. 1874 – 1876.

MV BB 8 770. Gouverneurs et commandants des colonies. Officiers généraux, supérieurs et autres. 1873 – 1881.

MV BB 8 771. Attachés navals et militaires. 1882 – 1884. Préfets maritimes. 1873 – 1881.

MV BB 8 772. Divers. 1871 – 1876. Sociétés. 1873 – 1884.

MV BB 8 773. Sociétés. 1871 – 1884.

MV BB 8 774. Sociétés. 1872 – 1884.

MV BB 8 775. Autorité diplomatiques et consulaires. 1881 – 1884.

MV BB 8 776. Ministère de l'Intérieur et des cultes. 1881 – 1884.

MV BB 8 777. Circulaires aux ports et etc. 1883 – 1884.

MV BB 8 778. Conseil d'Amirauté, Conseil des travaux, comités, commissions. 1882 – 1884.

MV BB 8 781. Bureau du matériel. 1882 – 1884.

MV BB 8 782. Notes circulaires. 1882.

MV BB 8 783. Officiers, Établissements hors des ports, arsenaux. 1885 – 1886.

MV BB 8 784. Services administratifs, chartes parties, Conseil d'Amirauté, Bureau du matériel. 1885.

MV BB 8 785. Conseil d'Amirauté, Bureau du matériel. Torpilles. 1886.

MV BB 8 797. Dépêche télégraphiques. Arrivée.

MV BB 8 799. Amiraux. 1896.

MV BB 8 800. Bureau du matériel. 1896 – 1897.

MV BB 8 850. Commissions, comités. 1867.

MV BB 8 853. Conseil d'Amirauté. 1843 – 1872.

MV BB 8 967. Conseil d'Amirauté. 1871 – 1890.

MV BB 8 968. Conseil d'Amirauté.

MV BB 8 983. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894 – 1895.

MV BB 8 984. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894 – 1897.

MV BB 8 985. Section technique des constructions navales. 1895 – 1897.

MV BB 8 986. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1895 – 1896.

MV BB 8 987. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894.

MV BB 8 988. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1895.

MV BB 8 989. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894 – 1896.

MV BB 8 990. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894 – 1897.

MV BB 8 991. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1896.

MV BB 8 992. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894.

MV BB 8 993. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894.

MV BB 8 994. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894.

MV BB 8 995. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1896 – 1897.

MV BB 8 996. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1895 – 1897.

MV BB 8 997. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894.

MV BB 8 998. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1893 – 1895.

MV BB 8 999. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1895 – 1896.

MV BB 8 1000. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1895.

MV BB 8 1001. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1895.

MV BB 8 1002. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1896.

MV BB 8 1003. Commission extraparlamentaire de la Marine. 1894.

MV BB 8 1004-9. Comité technique de la Marine. 1911 – 1912.

MV BB 8 1004-10. Tactique. 1912.

MV BB 8 1004-11. Cabinet du ministre.

MV BB 8 1016. Minutes. Divers. 1898.

MV BB 8 1020. Minutes. Divers. 1899.

MV BB 8 1032. Conseil des travaux. 1868 – 1872.

MV BB 8 1240. Conseil des travaux. 1873.

MV BB 8 1241. Conseil des travaux. 1879.

MV BB 8 1242. Conseil des travaux. 1882.

MV BB 8 1243. Conseil des travaux. 1887.

MV BB 8 1244. Conseil des travaux. 1892 – 1905.

MV BB 8 1258. Commission permanente des inventions. 1870.

MV BB 8 1259. Commission permanente des inventions. 1871.

MV BB 8 1260. Commission permanente des inventions. 1872 – 1876.

MV BB 8 1261. Commission permanente des inventions. 1877 – 1882.

MV BB 8 1262. Commission permanente des inventions. 1883 – 1888.

MV BB 8 1264. Commission permanente des inventions. 1887 – 1888.

MV BB 8 1265. Commission permanente des inventions. 1889 – 1890.

MV BB 8 1266. Commission permanente des inventions. 1891 – 1893.

MV BB 8 1405. Commission d'études pour la défense du littoral.

MV BB 8 1549. Marchés. 1908 – 1937.

MV BB 8 1715. Conférences des directeurs. 1909 – 1910.

MV BB 8 1716. Conférences des directeurs. 1911 – 1912.

MV BB 8 1717. Documents divers sur le programme naval et l'artillerie. 1901 – 1914.

MV BB 8 1718. Commission d'étude des poudres de guerre. 1907 – 1912.

MV BB 8 1719. Visites des Arsenaux de la Marine.

MV BB 8 1742. Lettres reçues. Chambre des députés et Sénat. Présidence de la République. 1896.

MV BB 8 1743. Chambre des députés et Sénat. Présidence de la République. 1900 – 1908.

MV BB 8 1753. Commission d'examen des Inventions intéressant les armées de terre et de mer. 1894 – 1904.

MV BB 8 1754. Commission d'examen des Inventions intéressant les armées de terre et de mer. 1905 – 1906.

MV BB 8 1796. Commission mixte de la Marine. 1878. Commissions diverses. 1898. Commission parlementaire de la Marine. 1904.

MV BB 8 1797. Magasins des arsenaux.

MV BB 8 1798. Devis de campagne.

MV BB 8 1811. Commission d'études pour la Défense du littoral.

MV BB 8 1815. Commission d'examen du sous-marin de haute mer. 1910. Comité des sous-marins. Torpilles.

MV BB 8 1849. Commission des chaudières. 1909.

MV BB 8 1868. Commission extraparlamentaire. 1904 – 1905.

MV BB 8 1869. Poudres. 1907 – 1913.
MV BB 8 1900. Défense des arsenaux. 1893 – 1901.
MV BB 8 1901. Bâtiments en construction. Programme naval. Service technique des constructions navales. 1895 – 1899.
MV BB 8 1902. Etudes. Artillerie de bord. 1889 – 1899.
MV BB 8 1903. Etat de la flotte.
MV BB 8 2227. Conférence des directeurs des militaires. 1912.
MV BB 8 2228. Etat-major de la Marine. 1907 – 1911.
MV BB 8 2238. Politique des constructions navales. 1870 – 1871.
MV BB 8 2419. Inspection. 1916 – 1917.
MV BB 8 2424-2. Conseil supérieur de la Marine. 1890 – 1896.
MV BB 8 2424-5. Conseil supérieur de la Marine. 1898 – 1901.
MV BB 8 2424-7. Conseil supérieur de la Marine. 1906.
MV BB 8 2424-17. Manœuvres navales. Rapport sur la constitution de l'armée navale. Conseil supérieur de la Marine. 1913.
MV BB 8 2424-21. Conseil supérieur de la Marine. 1919.
MV BB 8 2538. Stratégie navale.
MV BB 8 2606. Conseil supérieur de la Marine. 1890 – 1925.

B - Archives de Worms

Fonds d'archives numérisés de la Maison Worms. <https://www.wormsetcie.com/fr/archives>

C - BNF. Département des Manuscrits

BNF. Département des Manuscrits. NAF 24900. Correspondance et papiers de Joseph Reinach. II – Papiers. XVIIe-XXe s. I Lettres et documents concernant Léon Gambetta. Lettre du 8 décembre [année inconnue] pour Gambetta.

BNF. Département des Manuscrits. Lettres adressées à Marie Curie par Aline Ménard-Dorian. Document 10 à 15.

BNF. Lettres patentes du roi en forme d'édit portant ratification du contrat d'échange entre le roi et Mgr le comte d'Artois, de la forge de Ruelle en Angoumois, contre les domaines et bois de Saint-Dizier, Waffy et Sainte-Menehould. Données à Versailles au mois de juillet 1776. M. DCCLXXVI, Imprimerie royale, Paris.

BNF. Lettres patentes du roi Louis XVI, données à Versailles le 21 juillet 1782 et registrées en Parlement le 7 septembre. Privilège de fondre des canons.

D – Fonds d'archives numérisés de la CIA

CIA Library. Central Intelligence Agency. Confidential Intelligence Report. *Loss of Strength of Communist Party in Southern France*. 8 October 1947.

CIA Library. Central Intelligence Agency. Confidential Report. *French Atomic Energy Commission*. June 12 1950.

CIA Library. Central Intelligence Agency. National Intelligence Estimate. Top Secret. *France's probable future role in the western security system*. 23 January 1953, p7.

CIA Library. Central Intelligence Agency. National Intelligence Estimate N° 22-57. Secret. *The outlook for France*. Appendix. 13 August 1957.

CIA Library. Central Intelligence Agency. Psychological Strategy Board. Washington, D.C. Security Information. Top Secret. *Psychological operations plan for the reduction of communist power in France*. March 5, 1953.

CIA Library. Central Intelligence Agency. Secret Information Report. *Possible Rassemblement du Peuple Français Rapprochement with Moscow to gain French Communist Support*. 5 January 1949.

CIA Library. Central Intelligence Agency. Secret. *The current situation in France*. 14 November 1949.

II – Sources imprimées

Annuaire et dictionnaires

Almanach des banquiers et agents de change de France et des principales villes de l'étranger. Bordeaux, Ed. De Laporte, 1872, p.220.

Annuaire de la noblesse de France et d'Europe. 1843 à 1937.

Annuaire de l'Industrie française 1851, Pagnerre Ed. Paris, p.240.

Annuaire des Bretons de Paris. 1911. Le Breton de Paris.

Loire. Dictionnaire, annuaire et album. Paris, Henri Jouve, 1899, p.750.

Qui êtes-vous ? : Annuaire des contemporains ; notices biographiques, volume 3. Paris, Maison Ehret. G. Ruffy, successeur, 1924.

Paris-Mondain. Annuaire du grand monde parisien et de la colonie étrangère. 1896 à 1908.

Anceau Eric, *Dictionnaire des Députés du Second Empire.* Rennes, P.U.R., 1999, p.421.

Annuaire Desfossés. Valeurs cotées au Parquet et en Banque à la Bourse de Paris. 1907 à 1956. Paris, E. Desfossés & Fabre frères.

Bachelin-Deflorenne, Antoine. *Etat présent de la noblesse française, contenant le dictionnaire de la noblesse contemporaine.* Tome 1 à 19. 1868 à 1887. Paris, Schlesinger frères.

Bitard, Adolphe. *Dictionnaire de biographie contemporaine française et étrangère.* 1878 à 1892, Paris. A. Lévy et compagnie.

Borel d'Hauterive, M. *Annuaire de la noblesse de France et des maisons souveraines de l'Europe.* 1843 à 1937. Paris, Dentu, Librairie.

Bresson Jacques, *Annuaire des sociétés par actions anonymes, civiles et en commandite.* 1839 à 1840. Bureau du cours général des actions.

Carnoy Henry, *Dictionnaire biographique international des écrivains. Vol. 1-4.* Hildesheim, Georg Olms Verlag, 1987.

Carré de Malberg, Nathalie. *Le grand état-major financier : les inspecteurs des Finances.* Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2011, p.710.

Burke John Bernard. *A Genealogical and Heraldic Dictionary of the Peerage and Baronetage of the British Empire.* London, Henry Colburn publisher, MDCCCXLV, p.654.

Castex, Michel Sementéry. *Les Présidents de la République française et leur famille.* Paris, Editions Christian, 1982, p.375.

Chaix d'Est-Ange, Gustave. *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIXe siècle.* 1903 à 1929. Evreux, Charles Hérissey.

Club-Almanach. *Annuaire des cercles et du sport.* 1833 à 1883. Paris

Conseil général de Loire-Inférieure, *Procès-verbaux des séances du Conseil général de Loire-Inférieure*. Nantes, L. Mellinet et Cie, 3 avril 1876, p.290.

Compagnie des Agents de change de Paris, *Annuaire des valeurs admises à la Cote officielle de la Bourse de Paris*, 1881-1937. Imprimerie Chaix, Paris.

Coston Henri. *Dictionnaire des dynasties bourgeoises et du monde des affaires*. Paris, Editions Alain Moreau, 1975, p.599.

Daumas Jean-Claude (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*. Paris, 2010, Flammarion, p.1613.

Davon, Auguste. *Panthéon de la Légion d'honneur*. 1864 à 1911. Paris, A. Lévy.

De Brunoff, M. *Les grandes industries modernes – Les centraux*. Paris, Editions artistiques de Paris, 1929, p.295.

De la Roque, Louis. *Le bulletin héraldique de France ou revue historique de la noblesse*. 1879 à 1913. Paris, Administration du bulletin héraldique de France.

De Lafont de Savines G., *Etat Statistique des juifs en 1914 dans l'Armée, la Magistrature, les diverses Administrations et dans le High-Life français d'après des documents Israélites*. Paris, Revue Antimaçonnique, 1914, p.360.

De Stein d'Altenstein Isidore, *Annuaire de la noblesse de Belgique*. 1857 à 1871. C. Muquardt, p.344.

De Villars Etienne, *Statistique générale des richesses minérales et métallurgiques de la France et des principaux états de l'Europe. Consistance des principales mines et usines*, 1894. Paris, 1894, Vve Ch. Dunod, p.250.

Dislère, Paul et Croneau, A. *Ecole polytechnique, livre du centenaire, 1794-1894*. Paris, Gauthier-Villars et fils, 1894, p.572.

Drigon de Magny, Marquis Claude. *Registre du livre d'or de la noblesse de France*. N°1 à 4. 1844-1846. Paris, Secrétariat du collège héraldique, 1845.

Gaudart de Soulages, Michel. *Dictionnaire des francs-maçons*. Paris. Lattès. 1995, p.927.

Gourdon de Genouillac, H. *Dictionnaire des anoblissements*. Paris, Bachelin-Deflorenne, 1869, p.208.

Grenier Albert-Sylvain. *Nos sénateurs : biographies et portraits gravés sur cuivre de MM. les sénateurs, avec une notice sur l'élection et le fonctionnement du sénat et documents divers, les lois relatives à l'organisation du Sénat*. Paris, E. Flammarion, 1895, p.452.

Hirschler, Raoul, *Annuaire des consistoires et communautés israélites de la France, Algérie et Tunisie, Alsace-Lorraine, Suisse et Belgique pour l'année religieuse 5660*. 1895 à 1921. Marseille.

Jolly Jean (Dir), *Dictionnaire des parlementaires français, notices biographiques sur les ministres, sénateurs, députés français de 1889 à 1940*. Paris, PUF, 1960.

Kerviler René, *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne. Les bretons*. 1 à 17. 1886 à 1908. Rennes, Librairie général de J. Plihon et L. Hervé.

Lagrell E. *Annuaire général du commerce et de l'industrie de la ville de Bordeaux et du département de la Gironde*. 1852 à 1862. Bordeaux, Delmas.

Littré E., *Dictionnaire de la langue française*. Tome I à IV. Paris, Librairie Hachette et Cie, 1873.

Ministère de la Marine, *Annuaire de la Marine et des colonies*. 1870 à 1948. Paris, Berger-Levrault/Imprimerie nationale.

Ministère de la marine et des colonies. *Annuaire de la marine de commerce française*. 1885 à 1886. Le Havre.

Mullié, Charles. *Biographie des célébrités militaires des armées de terre et de mer de 1789 à 1850*. Tomes I et II. Poignavant et Cie, 1852, p.574 - p.559.

Neu Justin. *Annuaire de la finance, banque, bourse et professions qui s'y rattachent*. 1893 à 1897. Paris, Paul Sevin.

Pawlowski, Auguste. *Annuaire des mines et minerais métalliques de France et d'Algérie*. Paris, Annales industriels Heudelot, 1919, p.216.

Pernet, Gensel et Thirion. *Annuaire industriel. Répertoire général de la production française*. 1925 à 1938. Paris, L'Annuaire industriel.

Petit de Coupray, M. (Dir.). *Annuaire Chaix – Annuaire officiel des chemins de fer*. 1842 à 1862. Paris, Chaix et Cie.

Rilat Joël, *Ces messieurs de Nantes. Complément Tome 1 à 5*. Nantes, 2014.

Robert Adolphe, Bourlonton, Edgar, Cougny Gaston (Dir.), *Dictionnaire des parlementaires français depuis le 1^{er} mai 1789 jusqu'au 1^{er} mai 1889*. Tome I à V. Paris, Editeur Bourlonton, 1889.

Roche Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la Flotte de guerre française de Colbert à nos jours*. Tome II. 2005, Impr. Maury, p.592.

Salkin-Laparra Geneviève, *Marins et diplomates. Les attachés navals français (1860-1914). Essai de typologie. Dictionnaire biographique*. Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, p.500.

Poplimont Ch. *La France héraldique*. Tome I à VIII. 1870 à 1874. Paris, Antonio Azur.

République française. Direction de statistique générale. *Annuaire statistique*. 1901 à 1952. Paris, Imprimerie Nationale.

Société amicale du génie Maritime. *Annuaire*. 1953 à 1961. Paris.

Syndicat des banquiers en valeurs au comptant près la bourse de Paris. *Annuaire des valeurs inscrites à la cote du marché comprenant une notice et la reproduction photographique et en couleur de chaque valeur*. 1902 à 1913. Paris, Jean Cussac.

Tomei, Samuel et Brodziak, Sylvie. *Dictionnaire Clemenceau*. Paris, Robert Laffont, 2017, p.724.

Transports maritimes et Marine marchande. *Liquidation de la flotte d'Etat (Service). Convention du 23 novembre 1921 entre l'Etat et la société anonyme de navigation les Armateurs français*. 1921. Paris. Imprimerie Leconte et Ras, p.13.

Treich Léon. *Annuaire général des lettres*, Paris, 1931 à 1933. Paris.

Van Hille, Jean-Marc. *Dictionnaire des marins francs-maçons. Gens de mer et professions connexes aux XVIIIe, XIXe et XXe siècle*. Paris, Éd. SPM, 2001, p.570.

Vapereau, Gustave. *Dictionnaire universel des contemporains*. 1859 à 1895. Paris, Hachette.

Yvert Benoît (dir.), *Le Dictionnaire des Ministres*, Perrin, 1990,

Zanco Jean-Philippe (dir.), *Dictionnaire des Ministres de la Marine : 1689-1958*, Paris, Editions SPM, 2011, p,564,

E. Anceau, *Dictionnaire des Députés du Second Empire*. P.U.R., 1999.

Archives administratives et institutionnelles

Journal officiel de la République française. Lois et décrets. 1870 – 1961

Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Chambre des députés. 1870 – 1961

Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat. 1870 – 1961

Journal officiel de la République française. Débats de l'Assemblée consultative provisoire (Alger). 1943 – 1945

Journal officiel de la République française. Avis et rapports du Conseil économique. 1947 – 1964

Journal officiel de la République française. Feuilleton. Chambre des députés. 1871 – 1942

Assemblée nationale. *Impressions, projets de lois, propositions, rapports, etc.* 1872 – 1876

Chambre des députés. *Impressions, projets de lois, propositions, rapports, etc.* 1876 – 1942

Sénat. *Impressions, projets de lois, propositions, rapports, etc.* 1875 – 1942

Assemblée nationale. Première législature. Session 1947. *Rapport fait au nom de la Commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 par M. Charles Serre, Rapporteur général, Député*. Annexes. Dépôts. Tome VI. Paris. Imprimerie de l'Assemblée Nationale. 1951, p.2263.

Recueil des arrêts du Conseil d'État statuant au contentieux des décisions du tribunal des conflits, de la cour des comptes et du Conseil des prises. 1848 à 1954.

Traité de la France avec l'Allemagne. Janvier 1871 à octobre 1873. Paris : Imprimerie nationale, Novembre 1873, p.295.

Assemblée nationale. Rapport et avis d'Édouard Frédéric-Dupont. Section Marine. Rapports et avis concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

Chambre de commerce de Bordeaux, *Le Port de Bordeaux*, Avril 1921, p.61.

De Foville Alfred, *La France économique – Statistique raisonnée et comparative – 1889*. Paris, Armand Colin, 1890, p.492.

Ismay, Lord Hastings. *NATO The first five years 1949-1954*. 1954, p.280.

Journal officiel de Madagascar et dépendances

Marine nationale. *Règlement relatif aux épreuves et aux visites à faire subir aux chaudières employées dans la marine, aux conduites de vapeur et d'alimentation et à leurs accessoires*. Paris, Challamel, 16 février 1910, p.20.

Ministère des Affaires étrangères. Documents Diplomatiques. *Déclarations de M. Georges Bidault, président de la délégation française, au Conseil des ministres des affaires étrangères, session de Moscou, mars-avril 1947*. Paris, Imprimerie Nationale, 1947, p.61.

Ministère des Affaires étrangères. *Documents diplomatiques. Affaires de Roumanie et de Grèce. 1885-1886*. Paris. Imprimerie nationale, 1886, p.727.

Ministère des Affaires Etrangères, *Documents diplomatiques 1908, Affaires du Maroc IV 1907-1908*, MDCCCCVIII, Imprimerie Nationale, Paris,

Ministère des Affaires Etrangères. *Documents diplomatiques. Conférence navale de Londres. 1908–1909*. Paris, Imprimerie nationale, M DCCCCIX, p.81.

Ministère des Affaires Etrangères. Documents Diplomatiques. *Conférence internationale de la paix, 1899*. Paris, Imprimerie Nationale, MDCCC, p.460.

Ministère des affaires étrangères. Documents diplomatiques. *Conférence de Washington : juillet 1921-février 1922*. Paris, Imprimerie Nationale, 1923, p.203.

Ministère des Affaires étrangères. *Documents relatifs aux négociations concernant les garanties de sécurité contre une agression de l'Allemagne : 10 janvier 1919-7 décembre 1923*. Paris, Imprimerie nationale, 1924, p.271.

Ministère des affaires étrangères. *Limitation des armements navals Trente-cinq pièces relatives aux travaux préparatoires du désarmement et à la limitation des armements navals. (21 Mars 1927 — 6 Octobre 1928)*. Paris, Imprimerie des Journaux Officiels, 1928, p.71.

Ministère des affaires étrangères. *Négociations relatives à la réduction et à la limitation des armements : vingt-quatre pièces : 14 octobre 1933 - 17 avril 1934*. Paris. Imprimerie Nationale, 1934, p.73.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome I. (10 mai 1871 – 30 juin 1875). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXIX, p.496.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome II. (1^{er} juillet 1875 – 31 décembre 1879). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXX, p.621.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome III. (janvier 1880 – mai 1881). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXI, p.538.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome IV. (13 mai 1881 – 20 février 1883). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXII, p.538.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome V. (23 février 1883 – 9 avril 1885). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXIII, p.690.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome VI. (8 avril 1885 – 30 décembre 1887). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXIV, p.694.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome VI bis. (4 mars 1885 – 29 décembre 1887). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVIII, p.162.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français (1871-1914)*. 1e série (1871-1900). Tome VII. (1^{er} janvier 1888 – 19 mars 1890). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVII, p.679.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome VIII. (20 mars 1890 – 28 août 1891). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVIII, p.736.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome IX. (23 août 1891 – 19 août 1892). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXIX, p.729.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome X. (20 août 1892 – 31 décembre 1893). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXV, p.741.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome XI. (1^{er} janvier 1894 – 7 mai 1895). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVII, p.775.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome XII. (8 mai 1895 – 14 octobre 1896). Paris, Imprimerie nationale, MCMLI, p.814.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome XIII. (16 octobre – 31 décembre 1897). Paris, Imprimerie nationale, MCMLIII, p.677.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome XIV. (4 janvier – 31 décembre 1898). Paris, Imprimerie nationale, MCMLVII, p.957.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome XV. (2 janvier – 14 novembre 1899). Paris, Imprimerie nationale, MCMLIX, p.552.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 1e série (1871-1900). Tome XVI. (18 novembre 1899 – 30 décembre 1900). Paris, Imprimerie nationale, MCMLIX, p.626.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome I. (2 janvier – 31 décembre 1901). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXX, p.723.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome II. (1er janvier – 31 décembre 1902). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXI, p.726.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome III. (3 janvier – 4 octobre 1903). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXI, p.640.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome IV. (5 octobre – 8 avril 1904). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXII, p.565.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome V. (9 avril – 31 décembre 1904). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXIV, p.655.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome VI. (2 janvier – 6 juin 1905). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXX, p.629.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome VII. (7 juin – 28 septembre 1905). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVII, p.611.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome VIII. (29 septembre 1905 – 15 janvier 1906). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVIII, p.591.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome IX. 1er partie (16 janvier – 1er mars 1906). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVI, p.446.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome IX. 2eme partie (2 mars – 7 avril 1906). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVI, p.993.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome X. (10 avril 1906 – 16 mai 1907). Paris, Imprimerie nationale, MCMXLVIII, p.840.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome XI. (15 mai 1907 – 8 février 1909). Paris, Imprimerie nationale, MCML, p.1119.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome XII. (9 février 1909 – 26 octobre 1910). Paris, Imprimerie nationale, MCMLIV, p.1000.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome XIII. (20 octobre – 30 juin 1911). Paris, Imprimerie nationale, MCMLV, p.709.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 2e série (1901-1911). Tome XIV. (1e juillet – 4 novembre 1906). Paris, Imprimerie nationale, MCMLV, p.779.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome I. (4 novembre 1911 – 7 février 1912). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXIX, p.659.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome II. (8 février – 10 mai 1912). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXI, p.473.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome III. (11 mai – 30 septembre 1912). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXI, p.601.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome IV. (1^{er} octobre 1912 – 4 décembre 1912). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXII, p.668.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome V. (5 décembre 1912 – 14 mars 1913). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXIII, p.730.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome VI. (15 mars – 30 mai 1913). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXIII, p.798.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome VII. (31 mai – 10 août 1913). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXIV, p.667.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome VIII. (11 août – 31 décembre 1913). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXV, p.912.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome IX. (1^{er} janvier – 16 mars 1914). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVI, p.639.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome X. (13 mars – 23 juillet 1914). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVI, p.832.

Ministère des affaires étrangères. *Documents diplomatiques français* (1871-1914). 3e série (1911-1914). Tome XI. (24 juillet – 4 août 1914). Paris, Imprimerie nationale, MCMXXXVI, p.700.

Ministère de la Défense. Service historique de la défense. Centre des archives de l'armement et du personnel. *Série 5 I. Collection de Marchés relatifs aux bâtiments de la Marine nationale. Fonds de la direction des constructions navales. 1892–1958.* Instrument de recherche n°208. Édition d'avril 1975. Annexe I

Ministère de la Défense nationale. Secrétariat d'État chargé de la Marine. Direction centrale des Constructions et armes navales. *Guide à l'usage exclusif du personnel de la surveillance des travaux et des fabrications.* Paris, Imprimerie nationale, 1952, p.91.

Ministère de l'économie nationale et des finances. Direction de la documentation et des études économiques. *Inventaire des ressources de l'économie française.* Paris, Constructions navales. 1946, Office professionnel des Constructions navales, p.298.

Ministère de la marine et des colonies. *Aide-mémoire d'artillerie navale.* 1873 à 1891. Paris, Baudoïn et Cie.

Ministère de la Marine, *Règlement d'armement du matériel non consommable des sous-marins.* Paris, Imprimerie nationale, 1929, p.369.

Ministère de la Marine. État-major général. *Collection des rapports mensuels adressés au général De Gaulle, président du gouvernement provisoire de la république française, chef des armées.* Pour la période comprise entre août 1943 et mai 1945, p.494.

Ministère de la Marine. État-major général. *Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine.* Pour la période comprise entre le 1^{er} juin 1945 et le 1^{er} janvier 1947. Rapport de juin-juillet 1945, p.299.

Ministère de la Marine. État-major général. *Collection des comptes-rendus d'activités de la Marine.* Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1947 et le 1^{er} janvier 1949. Rapport d'octobre-novembre-décembre 1947, p.385.

Pedroncini, Guy. *La Défense sous la Troisième République. Tome I - Vaincre la défaite 1872-1881. Volume 2. La Marine,* Paris, IHD, 1995, p.687.

Pokrowski M., *Remarques de la délégation allemande au sujet du rapport de la commission des gouvernements alliés et associés sur les responsabilités des auteurs de la guerre,* p.118.

Secrétariat d'Etat à la Marine. *La marine française depuis l'armistice*. L'amirauté française. 1942, p.64.

Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Commission extraparlamentaire de la Marine Marchande. *Séance du 2 juin 1897. Déposition de M. A. Jouet-Pastré, président des FCM*. Paris, Imprimerie Chaix, 1898, p.16.

Tribunal civil de la Seine (1ère Chambre). Présidence de M. Benoit-Champy. *Mémoire pour les Etats-Unis d'Amérique contre MM. Arman, Erlanger, Voruz, Dubigeon, Jollet et Babin, Mazeline, et la Société des Chantiers et Ateliers de l'Océan*. Paris, Simon Raçon et Cie, 1868, p.220.

Tupinier, Baron Jean-Marguerite. *Rapport sur le matériel de la marine*. Paris, Imprimerie royale, 1838, p.459.

Union interparlementaire, XVIIe conférence. Genève, 18-20 septembre 1912. *Limitation des charges militaires et navales. Discours prononcé à l'appui du rapport et de la proposition distribués à la conférence par M. d'Estournelles de Constant au nom de la Commission chargée d'étudier la question*. 1912, p.20.

Ecrits stratégiques

Anonyme, *La Marine dans les guerres modernes*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1897, p.123.

Anonyme, *Les Expériences maritimes de 1886. La campagne de printemps de l'escadre et de la division des torpilleurs*. Paris, Berger-Levrault, 1886, p.104.

Abeille Léonce, *Marine française et marines étrangères*. Paris, Armand Colin 1906, p.368.

Aubin M., *Historique des patrouilles de Bretagne et de la Loire : (du 1^{er} septembre 1917 à la fin de la guerre)*. Secret. Ecole de Guerre Navale ; Année 1924, p.74.

Anthiaume Albert, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands, 1500-1650, Tome I*. Paris, Ernest Dumont, 1916, p.566.

Barbier M., *La traversée de l'Atlantique par les chasseurs de sous-marins construits en Amérique : (août 1917 - novembre 1918)*. Ecole de Guerre Navale, Secret, 1922-1923, p.55.

Barjot Pierre, *Vers la Marine de l'âge atomique*. Paris, Le Livre Contemporain-Amiot-Dumont, 1955, p.303.

Barois M., *Etude de l'évolution de la tactique des patrouilles aériennes. 1914-1918*. Secret, Ecole de Guerre Navale. Promotion, 1922, p.38.

Beaufre André, *Introduction à la stratégie*. Paris, Armand Colin, 1963, p.127.

Blanchon Georges, *Les sous-marins et la guerre actuelle*. Paris, Bloud et Gay, 1915, p.383.

C. Bywater Hector, *Les marines de guerre et la politique navale des nations depuis la guerre*. Paris : Payot, 1930, p.288.

Castex Raoul, *Théorie stratégique*. Tome premier. Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1937, p.472.

Castex Raoul, *Tactique navale. Nouveaux aspects de la liaison des armes. A propos de la guerre sous-marine allemande*. Ecole supérieure de guerre. 1920-1921, p.306.

Castex Raoul, *La manœuvre de La Praya : (16 avril 1781) : étude politique, stratégique et tactique*. Paris, L. Fournier, 1913, p.419.

Castex Raoul, *Jaunes contre blancs : le problème militaire indo-chinois*. Paris, Charles-Lavauzelle, 1905, p.149.

Cavelier de Cuverville M., *Historique du service central en 1914-1915-1916*. Secret. Ecole de Guerre Navale. Année 1925, p.52.

Clerck John, *An Essay on Naval Tactics, Systematical and Historical, Part I*, MDCCXC.T. London: Cadell, p.331.

Clerc-Rampal Georges, *La Marine française pendant la Grande guerre (août 1914-novembre 1918)*. Paris, Larousse, 1919, p.222.

Darrieus Gabriel, *La guerre sur mer. Stratégie et tactique*. Paris, Augustin Challamel Ed, 1907, p.465.

Daveluy René, *Les Leçons de la guerre russo-japonaise : la lutte pour l'empire de la mer, exposé et critique*. Paris, Augustin Challamel Ed, 1906, p.229.

Daveluy René, *L'esprit de la guerre navale I. La stratégie*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1909, p.384.

Daveluy René, *L'esprit de la guerre navale I. La tactique*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1909, p.142.

Daveluy René, *L'esprit de la guerre navale III. L'organisation des forces*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1910, p.315

Daveluy René, *Les Enseignements maritimes de la guerre anti-germanique*. Paris, Augustin Challamel, 1919, p.167.

De Balincourt Raoul, *Les flottes de combat en 1914*. Paris, Augustin Challamel Ed, 1914, p.792.

De Gueydon Louis-Henri. *Tactique navale, recherche des principes primordiaux et fondamentaux de toute tactique navale*. Toulon, J. Laurent, 1868, p.80.

De La Landelle Guillaume, *Le Langage des marins, etc*. Paris : E. Dentu, 1859, p.444.

De Lanessan Jean-Louis, *La répartition des flottes européennes et les obligations de la marine française*. Paris. Publications de l'Informateur parlementaire. 1912, p.64.

De Lanessan Jean-Louis, *Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise*. Paris : Felix Alcant, 1905, p.273.

Deloncle, Dufaure de Lajarte, Rossel et Vittu de Kerraoul, *Manuel du manœuvrier : à l'usage des élèves de l'École navale et de l'École d'application. Tome I*. Paris, Augustin Challamel, Paris, 1891, p.363.

Didelot Carl, *La défense des côtes d'Europe : étude descriptive, au double point de vue militaire et maritime*, Paris, Berger-Levrault, 1894, Paris, p.535.

Dislère Paul, *La Guerre d'escadre et la guerre de côtes (les nouveaux navires de combat)*. Paris, Gauthier-Villars, 1883, p.235.

Dislère Paul, *Les Croiseurs. La Guerre de course*. Paris, Gauthier-Villars, 1875, p.170.

D'ythurbide M., *Les opérations des sous-marins français en Manche et dans l'Océan de 1914 à 1918 : (d'après les documents des archives de la Marine)*. Secret. Ecole de Guerre Navale. Année 1924, p.75.

Farret Étienne, *Étude sur les opérations de guerre maritime de 1860 à 1883*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1884, p.63.

Fauve M., *Le transport de l'armée serbe de Corfou à Salonique en 1916*. Ecole de Guerre Navale. Session 1935-1936, p.34.

Fontin Paul, *Guerre et marine : essai sur l'unité de la défense nationale*. Paris, Berger-Levrault et Cie 1906, p.240.

Gougéard Auguste, *La marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*. Paris, Berger-Levrault, 1884, p.108.

Gougéard Auguste, *La Marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours. Richelieu et Colbert*. Paris, Georges Decaux, 1877, p.432.

Guichard M., *La deuxième escadre légère : (1914-1916)*. Travaux du Service Historique de l'État-major de la Marine. 1920, p.100.

Guihéneuc Oliver, *Dreadnought or submersible ?*. Paris, Perrin et Cie, 1916, p.315.

Guiot M., *L'affaire grecque (Guerre 1914-18)*. Confidentiel. Travaux du Service Historique de l'Etat-major Général de la Marine, p.1028.

Heihachir Tg., *La bataille de Tsoushima / rapport de l'amiral Togo*. Paris : Berger-Levrault et Cie, 1905, p.322.

Henry Raymond, *L'esprit de la guerre moderne, d'après les grands capitaines et les philosophes*. Paris, Berger-Levrault, 1894, p.607.

F... Hubert, *Guerre navale. Mer du Nord. Mers lointaines*. Paris, Payot et Cie, 1916, p.316.

Lacaze Lucien, *La politique maritime de la France*. Paris, Centre d'Informations Documentaires, 1936, p.23.

Lacour-Gayet Georges, *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV*. Paris, Honoré Champion, 1911, p.269.

Landriau M., *Les sous-marins Alliés en Basse-Adriatique : 1917*. Secret. Ecole de Guerre Navale. Promotion 1922, p.49.

Laubeuf Maxime, *Les luttes maritimes prochaines. Etats-Unis et Japon, Angleterre et Allemagne*. Paris, Augustin Challamel, 1908, p.49.

Laurent G.L.V., *École supérieure de guerre. Conférences sur la tactique navale*. 1912. *Conférence N°1. La guerre maritime*, p.276.

Lemonnier André, *Les cent jours de Normandie*. Paris, Editions France-Empire, 1961, p.306.

Le Nepvou de Carfort René, *La guerre légitime : essai sur les bases et la nature du devoir militaire*. Paris, Berger-Levrault, 1914, p.130.

Leroux Emile, *Cours d'aéronautique professé à l'École d'application du génie maritime*. Paris, Librairie polytechnique Ch. Béranger, 1927, p.382.

Lewal Jules-Louis, *La Chimère du désarmement*. Paris, Librairie militaire de L. Baudoin, 1897, p.134.

Leygues Georges, *Colbert et son œuvre*. Paris : Berger-Levrault, 1920, p.28.

Leygues Georges, *Les marins de France. L'œuvre de la Marine française pendant la guerre*. Paris, Berger-Levrault, 1921, p.112

Lieutenant X, *La Guerre avec l'Angleterre. Politique navale de la France*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1900, p.179.

Lockroy Édouard, *Du Weser à la Vistule, lettres sur la marine allemande*. Paris, Berger-Levrault, 1901, p.300.

Mac-Grath M. *Tactique appliquée des forces de surface. 1931-1932*. Ecole de Guerre Navale. Secret, p.300.

Marchal Maurice, *Tableau et classement des marines militaires*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1878, p.112.

Melchior M, *La Marine et la défense des côtes. Marine et guerre*. Paris : Berger-Levrault, 1907, p.160.

Messimy Adolphe, *La paix armée (la France peut en alléger le poids)*. Paris, Girard et Brière, 1903, p.53.

Ministère de la Marine et des colonies. *Tactique navale. Extrait comprenant 1°. Les instructions générales 2°. Les principes pour la chasse 3°. La tactique navale à vapeur et à voiles.* 1857, Paris, J. Dumaine, p.252.

Moch Gaston, *La défense nationale et la défense des côtes.* Paris. Berger-Levrault et Cie, 1894, p.264.

Moch Gaston, *L'Armée d'une démocratie.* Paris, Editions de la Revue Blanche, 1900, p.517.

Moron M., *La base de Dunkerque : 1915-1918.* Secret. Ecole de Guerre Navale. Année 1925, p.68.

Napoléon III, *Discours prononcé par l'Empereur aux principaux chefs de l'armée, dans la salle des États, le 14 août 1859.* Lille, Imprimerie Alcan Lévy, 1859.

Nivet M., *Le problème du tir des torpilles.* Conférences de Centre des Hautes Etudes Navales. Secret, 1922, p.43.

Penhoat M., *Éléments de tactique navale.* Paris, Berger-Levrault, 1879, p.267.

Peyronnet M., *L'organisation des bases du corps expéditionnaire d'Orient et les transports du corps expéditionnaire d'Orient : commandement de l'amiral Salaiin.* Secret. Ecole de Guerre Navale. Année 1925. 1924-1925, p.49.

Piot M., *Organisation des bases de transports du corps expéditionnaire d'orient sous le commandement de contre-amiral Merveilleux du Vignaux. (1^{er} Septembre 1917-1^{er} Octobre 1918).* Secret. Ecole de Guerre Navale. Année 1925, p.80.

Planté M., *Cours de tactique appliquée des forces sous-marines : l'emploi du sous-marin.* Ecole de Guerre Navale. Secret, 1936, p.33.

Rope Charles, *Rome et Berlin. Opérations sur les côtes de la Méditerranée et de la Baltique au printemps de 1888.* Paris, Berger-Levrault, 1888, p.289.

Sanguinetti Antoine, *Atome et batailles sur mer.* Paris, Hachette, 1965, p.287.

Sicé M., *L'organisation du commandement naval français en Manche et Mer du Nord.* Ecole de Guerre Navale. 1925-1926. Secret, p.54.

Terraux M., *Evolution de la tactique anti-sous-marine pendant la guerre de 1914-1918.* Secret. Ecole Supérieure de Marine. Promotion 1921, p82.

Tramond Joannès, *Manuel d'histoire maritime de la France.* Paris, Augustin Challamel, 1916, p.911.

Trinquier Roger, *La guerre moderne.* Paris, 1961, La table ronde, p.196.

Troude O., *Batailles navales de la France. Tome I.* Paris, Challamel aîné, 1867, p.453.

Troude O., *Batailles navales de la France. Tome II.* Paris, Challamel aîné, 1867, p.469.

Troude O., *Batailles navales de la France. Tome III.* Paris, Challamel aîné, 1867, p.536

Troude O., *Batailles navales de la France. Tome IV.* Paris, Challamel aîné, 1868, p.448

Ecrits scientifiques

Chemin de fer de Tours à Bordeaux. Mémoires et arrêts de la cour de Cassation. Chaigneau fils frères et Bichon contre le préfet de la Gironde Bordeaux. Bordeaux, Imprimerie d'Emile Crugy, 1847, p.161.

La Ville de Nantes et la Loire-Inférieure. Tome premier. Nantes, Emile Grimaud et Fils, 1898, p.480.

Livre d'Or de l'Exposition Universelle de Paris 1889. Centenaire de la Révolution française. 6 Mai 1889 - 31 Octobre 1889. Anciens Etablissements Cail

Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel. Paris. J. Baudry Editeur, 1870 à 1914.

Rapport du bassin d'essais des carènes pour l'année 1935. 1936, Imprimerie nationale, Paris, p.40.

Rapport sur la situation commerciale et industrielle, Chambre de commerce de Nantes, Nantes, Imp. de Veuve C. Mellinet, 1870, p.49.

Adam F.E., *Leçons de chimie pour la classe de mathématiques spéciales.* Paris, Ch. Delagrave, 1903, p.688.

Armengaud Eugène, *Traité théorique et pratique des moteurs à vapeur.* Tome II. Paris, 1862, A. Morel et Cie, p.639.

Arthus Henri, *Le problème du chef.* Paris, Organisation à la Française, 1946, p.256.

Augustin-Normand Paul, *La genèse de l'hélice propulsive.* Paris, Académie de Marine, 1962, p.129.

Bertin L. E., *Chaudière Marine. Cours de machines à vapeur professé à l'école d'application du génie maritime.* Paris : E. Bernard et Cie, 1896, p.436.

Bertin L. E., *Les vagues et le roulis. Les qualités nautiques des navires.* Paris, Berger-Levrault et Cie, 1877, p.176.

Bertin L. E., *Notice sur la marine à vapeur de guerre et de commerce depuis son origine jusqu'en 1874.* Paris, Dunod Editeur, 1875, p.143.

Besse M. L., *Cours de balistique extérieure.* École nationale supérieure de l'armement. Paris, Imprimerie nationale, 1957, p.239.

Bienaimé Amédée, *De l'Emploi de l'acier dans la fabrication des canons de la marine.* Lorient, Imprimerie F. Amelot, 1876, p.22.

Bienaimé Amédée, *Étude pratique sur la perforation de murailles cuirassées*. Paris, Berger-Levrault, 1876, p.127.

Bienaimé Amédée, *Étude sur l'artillerie navale*. Paris, Berger-Levrault, 1878, p.63.

Bouët-Willaumez Edouard, *Tactique supplémentaire à l'usage d'une flotte cuirassée*, le 1^{er} août 1864. Toulon, Imprimerie et Lithographie d'E. Aurel, 1865, p.68.

Bouët-Willaumez Edouard, *Batailles de terre et de mer, jusques et y compris la bataille de l'Alma*. Paris, J. Maine, 1855, p.488.

Bouis Aimé, *Le livre d'or de Marseille, de son commerce et de ses industries : Compte-rendu annuel de la situation maritime, commerciale, industrielle, coloniale*, Marseille, 1907, p.467.

Bourgeois Siméon, *Recherches théoriques et expérimentales sur les propulseurs hélicoïdes*, 1845, Paris, Arthus Bertrand, p.84.

Bourrut-Duvivier E., *Traité de physique et chimie*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1889, p.257.

Brard Roger, Première thèse : *Quelques propriétés de la géométrie des carènes*. Deuxième thèse : *Propositions données par la faculté*. Thèses présentées à la faculté des sciences de l'Université de Paris pour obtenir le grade de Docteur Ès-Sciences Mathématiques. Soutenue en 1929. Toulon. — Imprimerie des constructions navales — 1929, p.91.

Bricard Georges, *L'organisation scientifique du travail*. Paris, Armand Colin, 1927, p.210.

Chaigneau Charles, *Recherches sur les bateaux à vapeur bordelais : (1818-1898)*. Bordeaux, Imprimerie J. Durand, 1899, p66.

Chambre de commerce de Bordeaux. *Extrait du procès-verbal de la séance d'installation des nouveaux membres de la chambre de commerce de Bordeaux*. Bordeaux, Suwerinck, 1863, p.63.

Chambre de commerce de Nantes. *La question du rachat des chemins de fer par l'Etat : séance du 17 Août 1880. Présidence de M. L. Babin-Chevaye*. Nantes, Imprimerie Vincent Forest et Emile Grimaud, 1880, p.3.

Comité français des expositions à l'étranger. *Exposition internationale des industries et du travail de Turin 1911*. Groupe VIII et XXVI. Paris, 1911.

Compagnie universelle du canal maritime de Suez. *Constitution de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez : pièces et documents officiels*. Paris, A. Chaix, 1873, p.272.

Chantiers et ateliers Augustin Normand. *Les moteurs Diesel*. Le Havre, 1919.

Charbonnier Prosper, *Traité de balistique extérieure. Tome I. Balistique extérieure rationnelle. Les théories générales de la balistique*. Paris : Gaston Doin, 1921, p.538.

Charbonnier Prosper, *Balistique extérieure rationnelle (problème balistique principal)*. 1907, Octave Doin, Paris, p.492.

Charbonnier Prosper, *Balistique extérieure rationnelle (problèmes balistiques secondaires)*. Paris, Octave Doin, 1907, p.401.

Charbonnier Prosper, *Sur l'état actuel de la balistique extérieure théorique*, M.A.F., t. 6, 1927.

Chérot Auguste, *Note sur la fièvre jaune à Saint-Nazaire*, Paris, Dentu, 1861, p.19.

Croneau Alphonse, *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre. Tome I*. Paris, Gauthier-Villars et fils, 1894, p.379.

Croneau Alphonse, *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre. Tome II*. Paris, Gauthier-Villars et fils, 1894, p.616.

Curey, Capitaine d'artillerie Marie-Charles, *L'artillerie Schneider-Canet à l'Exposition universelle de 1900*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1902, p.112.

D'Adhémar, (Robert). « La Balistique extérieure », *Mémorial des sciences mathématiques*. Paris, Gauthier-Villars et Cie Fascicule LXV, 1934, p.53.

Daniel J., *Poudres et explosifs : Dictionnaire des matières explosives*. Paris, Vve C. Dunod, 1902, p.815.

De Fréminville Antoine-Joseph, *Traité pratique de construction navale*. Paris, Arthus Bertrand Ed, 1864, p.684.

Delaissey Alphonse, *Cours spécial sur le matériel de côte, à l'usage des cadres de l'artillerie de la marine*. Paris, Imprimerie Nationale, 1890, p.274.

Delauney Julien et Guittard Albert, *Historique de l'artillerie de la marine*. Paris, D. Dumoulin et Cie, 1889, p.328.

De Leiris H., *L'analyse morphologique des cassures. Complément au cours de résistance et stabilité des constructions*. École nationale supérieure du génie maritime. Paris, Imprimerie Nationale 1956, p.50.

D'Étroyat Adrien, *Traité élémentaire d'architecture navale à l'usage des marins, des élèves constructeurs et des personnes qui s'occupent de marine*, Deuxième Edition. Paris, Mallet-Bachelier, 1863, p.288.

Ecole nationale supérieure du Génie maritime, *Cours de métaux et d'alliages 1–3*. Paris, Ecole nationale du génie maritime, Imprimerie Nationale, 1959.

Exposition maritime internationale du Havre, 1868. *Rapports du jury international et catalogue officiel des exposants récompensés*. Londres, J. M. Johnson and sons, 1868, p.589.

Fayol Henri, *Administration industrielle et générale*. Paris, Dunod, 1918, p.174.

FCM, *Société anonyme des forges et chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*. Paris, Imprimerie Chaix, 1906, p.40.

Garçon Jules, *Traité général des applications de la chimie*. Tome II. *Composés du carbone (Chimie dite organique) et métaux*. Paris, H. Dund et E. Pinat Editeurs, 1907, p.1505.

Goldsmidt M., *Cours d'artillerie navale*. Secret. Ecole d'Application du Génie Maritime, 1914, p.249.

Guillaume Charles-Édouard, *Les rayons X et la photographie à travers les corps opaques*. Paris : Gauthier-Villars et fils, 1896, p.144.

Haarbleicher André, De l'emploi des droites isotropes comme axes de coordonnées. Nouvelle géométrie du triangle. Paris, Gauthier-Villars et Cie, 1931, p.79.

Hauser Alphonse, *Cours de construction navale professé à l'École d'application du génie maritime*. Paris, E. Bernard, 1886, p.591.

Hélie M., *Traité de balistique expérimentale*. Tome 1^{er}. Paris, Gauthier-Villars, 1884, p.448.

Hennebert Eugène, *Les Torpilles*. Paris, Hachette et Cie, 1884, p.324.

Jouet-Pastré Albert, *Observations sur le projet de loi sur la Marine marchande*, Paris, Imprimerie Chaix, 1892, p.10.

Jurisch E., *Questions de géométrie descriptive : mathématiques spéciales à l'usage des candidats à l'Ecole polytechnique et à l'École centrale des arts et manufactures*. Paris, Ch. Delavrave, 1883, p.170.

Kerdudo M., *Le problème général du tir à la mer*. Ecole de Guerre Navale. Secret, 1925, p.163.

Kociakiewicz Antoine Napoléon, *Mémoire sur l'épidémie du choléra-morbus asiatique qui a régné en 1854 dans le canton et la ville de Rive-de-Gier*. 1855, p.30.

Kociakiewicz Antoine Napoléon, *Notice sur l'épidémie de fièvres typhoïdes qui a sévi pendant l'automne de 1869 à Rive-de-Gier*. Lyon, Imprimerie d'Aimé Vingtrinier, 1870, p.38.

Lamouche André, *Une grande industrie française en péril*. Mesnil : Firmin-Didot, 1950, p.15.

Laubeuf Max, *Les sous-marins allemands : les divers types, leurs caractéristiques, etc*. Paris, Delagrave, 1920, p.105.

Laubeuf Max, *Sous-marins et submersibles*. Paris, Delagrave, 1905, p.103.

Le Châtelier Louis et Gotün Ernest, *Recherches expérimentales sur les machines locomotives*, Paris, L. Mathias, 1845, p.40.

Le Conte Pierre, *Le livre d'or du cuirassé Provence*, Cherbourg, 1936, p.16.

Ledieu Alfred et Cadiat Ernest. *Le Nouveau matériel naval*. Tome I. Paris, Dunod, 1889, p.762.

Ledieu Alfred et Cadiat Ernest. *Le Nouveau matériel naval*. Tome II. Paris, Dunod, 1890, p.564.

Lefèvre Victor, *Les Cheminées d'usines, construction, réparations*. Paris, Bernard Tignol, 1897, p.46.

Leroi Maurice, *Les armements maritimes en Europe*. Paris, Berger-Levrault, 1889, p.322.

Martinot-Lagarde C., *Le moteur à explosion*. Paris, Berger-Levrault, 1912, p.297.

Ministère de la Marine. *La Marine à l'Exposition universelle de 1878*. Tome I. Ouvrage publié par ordre de M. le Ministre de la Marine et des Colonies. Paris, Gauthier-Villars, 1879, p.458.

Ministère de la Marine. *La Marine à l'Exposition universelle de 1878*. Tome II. Ouvrage publié par ordre de M. le Ministre de la Marine et des Colonies. Paris, Gauthier-Villars, 1879, p.638.

Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome I. Paris, Typographie Georges Chamerot, 1879, p.447.

Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome II. Paris, Typographie Georges Chamerot, 1880, p.418.

Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome III. Paris, Typographie Georges Chamerot, 1882, p.423.

Ministère de la marine et des colonies. *Manuel de pyrotechnie à l'usage de l'artillerie de la marine*. Tome IV. Paris, Typographie Georges Chamerot, 1887, p.267.

Monis Ernest, *La poudre B et la Marine nationale*. Paris, Henri Charles-Lavauzelle, 1912, p.318.

Dupuy de Lôme M., *Note sur l'aérostat à hélice construit pour le compte de l'État, sur les plans et sous la direction de M. Dupuy de Lôme*. Paris, F. Dicot frères, fils et Cie, 1872, p.67.

Pâris Edmond, *Note au sujet de la conservation des torpilleurs. Note additionnelle*, 1885, p.10.

Pâris Edmond, *Note sur les navires cuirassés*. Paris, Imprimerie de Pélicier, 1862, p.30.

Pâris Edmond, *Traité de l'hélice propulsive*. Paris, A. Bertrand, 1855, p.580.

Pâris Edmond, *Utilisation économique des navires à vapeur. Moyens d'apprécier les services rendus par le combustible suivant la vitesse et la dimension des bâtiments*. Paris, A. Bertrand, 1858, p.100.

Picard Alfred, *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Le bilan d'un siècle (1801–1900)*. Tome sixième, Paris. Imprimerie nationale, MCMVI, p.329.

Pinot Robert, *Le Comité des forges de France au service de la Nation (août 1914-novembre 1918)*. Paris, Armand Colin, 1919, p.347.

Pointe Noël, *Compte rendu à la Convention nationale et au peuple souverain*. Paris, An III, Imprimerie Nationale, p.317.

Polac Louis, *Notre commerce extérieur d'après-guerre*. Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1917, p.288.

Pornain Eugène, *Termes nautiques (Sea Terms) anglais-français*. Paris, Augustin Challamel Ed, 1890, p.201.

Rateau Auguste, *Considérations sur les turbo-machines et particulièrement sur les ventilateurs*. Saint-Etienne, Théolier et Cie, 1892, p.184.

Rateau Auguste, *Ventilateurs et centrifuges à haute pression*. Paris, H. Dunod et E. Pinot Ed, 1907, p.39.

Renard Léon, *Carnet de l'officier. 1866 à 1898*, Paris, Berger-Levrault et Cie.

Rimailho François, *Contribution à l'étude d'une organisation équitable du travail. Conférence faite à Bruxelles le 4 juillet 1938*. Paris, Grasset, 1939, p.126.

Sarrau P. et Charbonnier ; *Balistique extérieure rationnelle (problème balistique principal)*. Paris, Octave Doin, 1907, p.492.

Schneider et Cie, *Économie sociale. Les établissements Schneider*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p.61.

Schneider et Cie, *Les Établissements Schneider. Matériels d'artillerie et bateaux de guerre*. Paris, Imprimerie générale Lahure, 1914, p.125.

Schneider et Cie, *Schneider et Cie. Chantiers de Chalon-sur-Saône. Charpentes métalliques, grosse chaudronnerie et emboutis, appareils de levage*. Paris, Imprimerie générale, p.85.

Schneider et Cie. *Établissements de MM. Schneider et Cie*. Nevers, Mazon frères, 1900, p.143.

Schneider et Cie. *Schneider et Cie. Chantiers de Chalon-sur-Saône. Ponts métalliques*. Paris : Imprimerie générale Lahure, p.123.

Schneider et Cie. *Schneider et Cie. Chantiers de Chalon-sur-Saône. Travaux publics, matériel d'entreprise, outillage maritime et fluvial*. Paris, Imprimerie générale Lahure, p.70.

Schwerer Antoine, *Rapport concernant les poudres de la Marine*. Paris, Imprimerie nationale, MDCCCXII, p.268.

Société d'Applications Générales d'Electricité et de Mécanique, *Sagem. Qui êtes-vous ?...* 1963, p.53.

Société des aciéries et forges de Firminy, *Société anonyme des aciéries et forges de Firminy*. Paris, Lahure, 1874, p.136.

The national archives of the united states. *Federal Register*, Volume 8, 17 avril 1943, p5051-5095.

The national archives of the united states. *Federal Register*, Volume 8, 17 avril 1943, p5095.

United States Patent US1985184

Turgan Julien, *Les usines françaises, Tome I à XIX*. Paris, Michel Lévy frères, 1865 à 1892

Vaillot G., *Les moteurs Diesel et les moteurs semi-Diesel types fixes et types Marine*. Tome II. Paris, 1923, p.981.

Vallaux Camille, *Application de la géographie générale aux instructions nautiques*. Paris : Librairie Militaire R. Charelot et Cie, 1907, p.786.

Viennot M. et Mayer Eugène, *Notice sur le port de La Pallice*, Paris, Imprimerie Nationale, 1902, p.107.

Villon A.-Mathieu, *La Navigation sous-marine*. Paris, B. Tignol, 1891, p.84.

Von Wagner Rudolf et Léopold Gautier, *Nouveau traité de chimie industrielle à l'usage des chimistes*. Tome I. Paris, F. Savy, 1878, p.840.

Waldeck-Rousseau Pierre. Cour d'assises de la Seine. *Audience du 14 juin 1892. M. A. Burdeau contre M. Drumont et le journal la Libre Parole. Plaidoirie de M. Waldeck-Rousseau pour M. A. Burdeau*. 1892, p.43.

Willaumez Jean-Baptiste, *Dictionnaire de marine*. Paris, Gaultier-Lagouinie, 1825, p.578.

Mémoires, témoignages et correspondances

Ancien officier anonyme, *Histoire de l'Ecole Navale*. Paris, Maison Quantin, 1889, p.366.

Ailleret Charles, *L'aventure atomique française. Comment naquit la force de frappe*. Paris, Grasset, 1968, p.405.

Aube Théophile, *A terre et à bord. Notes d'un marin*. Paris Berger-Levrault et Cie, 1884, p.337.

Aube Théophile, *La Martinique. Son présent et son avenir*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1882, p.116.

Auphan Gabriel, *Histoire élémentaire de Vichy*. Paris : Editions France-Empire, 1971, p.357.

Auphan Gabriel, *L'honneur de servir. Mémoires*. Paris : Éditions France-Empire, 1978, p.590.

Auphan Gabriel, *Mensonges et vérité. Essai sur la France*. Paris, Editions Self, 1949, p.196.

Ballande Henri, *De l'amirauté à Bikini. Souvenirs des jours sans joie*. Paris, Presses de la Cité, 1972, p.314.

Bergasse du Petit-Thouars Abel-Nicolas, *Le vice-amiral Bergasse du Petit-Thouars d'après ses notes et sa correspondance 1832-1890*. Paris, Perrin et Cie, 1906, p.415.

Bléhaut Bernard, *Pas de clairon pour l'amiral. Henri Bléhaut (1889-1962)*. Paris, Editions Jean Picollec, 1991, p.333.

Bonhomme Gabriel, *Trois ans rue Royale. Mœurs ministérielles, 1901-1904*. Paris, Librairie Universelle, 1904, p.285.

Boyer Paul, *Discours prononcé sur la tombe de M. Alexis Rostand, président honoraire du Comptoir national d'escompte de Paris*. Marseille, 12 avril 1919, p.11.

Charles-Roux F. et Grandidier G., *Gallieni. Lettres de Madagascar (1896-1905)*. Paris : Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928, p.195.

Charles-Roux Jules, *Souvenirs du passé : le cercle artistique de Marseille*. Paris, A. Lemerre, 1906, p.515.

Charles-Roux Jules, *Lettres d'un père à son fils (1905-1918)*, Marseille, Ed. Jeanne Laffitte, 2007, p.332.

Charmetant Félix, *Livre d'or des martyrs de la charité, hommage aux victimes de la catastrophe du 4 mai 1897*. Paris, Impr. de C. Lamy, 1897, p.204.

Cornuault Jean, *Souvenirs d'un officier de marine de 1926 à 1963. D'avant-guerre et de guerres. 1939–1945, Indochine 1950-1951, Algérie 1961, le putsch d'avril*. Paris, L'Harmattan, 2004, p.376.

Courbet Amédée, *Lettres de l'amiral Courbet*. Chateau-Gontier, H. Leclerc, 1885, p.23.

Coutau-Bégarie Hervé et Huan Claude, *Lettres et notes de l'amiral Darlan*. Paris, Economica, 1992, p.794.

Couve de Murville Maurice, *Une politique étrangère. 1958-1969*. Paris, Plon, 1971, p.507.

D'Argenlieu Thierry, *Souvenirs de guerre. Juin 1940–janvier 1941*. Paris, Plon, 1973, p.281.

Dartige Du Fournet Louis, *Journal d'un commandant de "la Comète" : Chine, Siam, Japon (1892-1893)*. Paris, Plon, 1897, p.297.

Datcharry Bernard, *Éloge de M. Tristan Vieljeux prononcé par M. Bernard Datcharry, successeur de M. Vieljeux dans la section Marine marchande, pêche et plaisance*. Académie de marine. Séance du 28 janvier 2015. https://www.academiedemarine.com/aff_eloque.php?num=4

Daudet Léon, *Souvenirs des milieux littéraires, politiques, artistiques et médicaux*. 1920 (I à IV). Paris, Nouvelle Librairie Nationale, p.315.

Dautray Robert, *Mémoire. Du Vel' d'Hiv à la bombe H*. Paris, Odile Jacob, 2007, p.350.

De Gaulle Charles, *La France et son armée*. Paris, Plon, 1938, p.279.

De Gaulle Charles, *Mémoires. Mémoires d'espoir. Le renouveau 1958-1962*. Paris, Plon, 1970, p.317.

De Gaulle Charles, *Vers l'armée de métier*. Paris, Berger-Levrault, 1934, p.215.

De Gaulle Charles, *Mémoires. Mémoires de guerre. L'appel 1940-1942*. Paris, Plon, 1952, p.683.

De Goncourt Edmond et De Goncourt Jules, *Journal des Goncourt: Mémoires de la vie littéraire, (Tome huitième : 1889-1891)*. Paris, Bibliothèque-Charpentier, 1895, p.300.

De Goncourt Edmond et De Goncourt Jules, *Journal des Goncourt : Mémoires de la vie littéraire*, (Tome neuvième : 1892-1895). Paris, Bibliothèque-Charpentier, 1896, p.428.

De Guibert François-Xavier, *Messmer Pierre : Ma part de France, entretiens avec Philippe de Saint-Robert*, Paris, 2003, p.228.

De La Roncière-Le Noury Clément. *Correspondance intime de l'amiral de La Roncière Le Noury avec sa femme et sa fille, 1855-1871. T. 1^{er} (2 avril 1855-25 janvier 1861)*. Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1928-1929, p.290.

De Leusse Paul, *Souvenirs d'un aspirant de marine*. Paris, E. Dentu, 1867, p.274.

Dequet, Raymond, *Où était l'honneur ? Un marin se souvient des années de guerre (1939–1945)*. Paris : Guénégaud, 2007, p.279.

Dhellemmes Jacques, *Eloge de l'ingénieur en chef du génie maritime Jean Alleaume par Jacques Dhellemmes*. Académie de marine Séance du 25 janvier 2017. https://www.academiedemarine.com/aff_eloque.php?num=10

Doneaud Du Plan Alfred, *Histoire de la marine française*. Paris, Dubuisson et Cie, 1865, p.190.

D'Orléans Henri et De Gaulle Charles, *Dialogue sur la France. Correspondance et entretiens. 1953-1970*. Paris, 1996, Fayard, p.285.

Doumer Paul, *Indo-Chine française (souvenirs)*. Paris, Vuibret et Nony Editeurs, 1905, p.392.

Duplomb Charles, *Récits maritimes ou Lettres inédites de marins français*. Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1924, p.155.

Duval Marcel, *Marin sous trois républiques (1931–1995)*. Paris, Economica, 2011, p.283.

Garnier Francis, *Siège de Paris. Journal d'un officier de Marine attaché au *** secteur*. Paris : Ch. Delagrave et Cie, Librairies-Editeurs, 1872, p.203.

Gaubry Juliette. *Tricornes et bérets*. Paris, Editions Pierre Horay, 1954, p.222.

Grivel Jean-Baptiste. *Mémoires du vice-amiral Baron Grivel. Révolution - Empire*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1914, p.417.

Hippolyte Rodrigues, *Papiers de famille*. Hippolyte Rodrigues. Paris, Impr. de Vve P. Larousse, 1893, p.39.

Hourcade Jean, *Marin et gentilhomme. Mémoire posthume I 1899–1936*. Versailles, Via Romana, 2007, p.370.

Jamin, Pierre, *Souvenirs d'un ingénieur du génie maritime 1939 à 2017*. Paris, Éditions Pierre Jamin, 2017, p.470.

Joinville (Prince de), *Guerre d'Amérique, campagne du Potomac, mars-juillet 1862*. Paris, Michel Lévy frères, 1872, p.211.

Joinville (Prince de), *Vieux souvenirs (1818-1848)*. Paris, Calmann Lévy, 1894, p.454.

Jurien de La Gravière Pierre-Roch. *Souvenirs d'un amiral. Tome I*. Paris. Hachette et Cie. 1860, p.382.

Jurien de La Gravière Edmond, *Voyage de la corvette La Bayonnaise dans les mers de Chine*. Paris, Henri Plon, 1872, p.396.

Jurien de La Gravière Edmond, *La marine d'autrefois ; La Sardaigne en 1842, le protectorat français à Taiti, les grandes flottilles : souvenirs de la navigation à voiles*. Paris, E. Plon et Cie, 1882, p.356.

Fernet Jean, *Aux côtés du maréchal Pétain. Souvenirs (1940–1943)*. Paris, Plon, 1953, p.309.

Figueras André, *Onze amiraux dans l'ouragan*. Paris, Publications André Figueras, 2001, p.223.

Lapeyrouse de Bonfils Léonard. *La France ancienne, sa noblesse ; la France nouvelle, ses devoirs*. Paris, Société générale de librairie catholique, 1880, p.132.

Legrand M., *Discours prononcé à Toulon, le 29 novembre 1885, sur la tombe de M. Dupuy de Lôme*, 1885, Imprimerie A. Isnard et Cie, Toulon, p.14.

Lejeune Dominique. *Interview de Henri Schneider par Jules Huret (Extraits, 1892-1897) : Commentaire de texte*. DEUG. Hypokhâgne du lycée Louis le Grand, France. 2002

Lockroy Édouard, *L'île révoltée*. Paris, E. Flammarion, 1891, p.223.

Lockroy Édouard, *Au hasard de la vie : notes et souvenirs*. Paris, Grasset, 1913, p.294.

Lockroy Édouard, *La Marine de Guerre. Six mois rue Royale*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1897, p.387.

Marcel Henri, *Mémoires d'un officier de la Royale de 1928 à 1949*. Nantes, Éditions Amalthée, 2004, p.142.

Messmer Pierre, *Après tant de batailles. Mémoires*. Paris, 1992, Albin Michel, p.262.

Milan René, *Les Vagabonds de la gloire, campagne d'un croiseur (août 1914-mai 1915)*. Paris, Plon, 1916, p.311.

Monatte Pierre, « Souvenirs », *L'actualité de l'Histoire, Bulletin trimestriel de l'Institut français d'Histoire sociale*, Octobre 1956, Numéro 16, pp.6-19.

Muselier Emile, *Marine et résistance*. Paris, Flammarion, 1945, p.154.

Quéguiner Jean, *Mes années Royale. Marin de 1939 à 1964*. Paris, Nouvelles éditions latines, 2003, p.318.

Raphaël-Leygues Jacques, *Georges Leygues. Le père de la Marine. (Ses carnets secrets de 1914-1920)*. Paris, Editions France-Empire, 1983, p.317.

Sala Léon, *Eloge de l'amiral Durand-Viel*. Paris, Académie de Marine, 1960.

Tracou Jean, *Le Maréchal aux liens. Le temps du sacrifice*. Paris, Éditions André Bonne, 1946, p.453.

Trefeu Etienne, *Nos marins*. Paris, Berger-Levrault, 1888, p.759.

Tupinier Jean-Marguerite, *Mémoires du baron Tupinier. Directeur des ports et arsenaux*. Paris, Desjonquères, 1994, p.330.

Vedel Emile *Nos marins à la guerre (sur mer et sur terre)*. Paris, Payot, 1916, p.320.

Von Tirpitz Alfred, *Mémoires du grand-amiral von Tirpitz*. Paris, Payot, 1922, p.609.

Ecrits politiques

Anonyme, *Les Colonies nécessaires. Tunisie, Tonkin, Madagascar*. Paris, Paul Ollendorff Ed, 1885, p.90.

Anonyme, *Un message d'exhortation pour les ouvriers de Rive de Gier de reprendre le travail*, 8 juillet 1869.

Banquet Gerville-Réache. 29 février 1904 au Grand-Hôtel à Paris, p.32.

Assemblée générale des catholique Normandie. Tenue à Rouen. Les 21, 22, 23, 24 et 25 Novembre 1883. Rouen. 1884. Imprimerie Nouvelle, pXXVI.

Aper Jules, *Le trio : juifs, francs-maçons, protestants*. Paris, Arthur Savaète, 1898, p.176

Barac François, *Les Croates et les Slovènes ont été les amis de l'Entente pendant la guerre*. Paris, Imprimerie Lang, Blanchong et Cie, 1919, p.128.

Baudin Pierre et Dr Nass L., *La rançon du progrès*. Paris, Société d'Édition et de Publications, 1909, p.275.

Baudin Pierre, *La dispute française*. Paris, E. Fasquelle, 1910, p.292.

Biétry Pierre, *Le socialisme et les Jaunes*. Paris, Plon, 1906, p.344.

Blumchen Isaac, *A nous la France*. Cracovie. Isidor-Nathan Goldlust, 1913, p.91.

Blumchen Isaac, *Le droit de la race supérieure*. Cracovie, Isidor-Nathan Goldlust, 1914, p.70.

Blume Georg et Schneider Mycle, *Interview de Pierre Guillaumat, le constructeur de la bombe française*, 1986. <https://sniadecki.wordpress.com/2013/09/24/guillaumat-nucleaire/>

Borel Emile, « La science dans une société socialiste », *Scientia*, Vol. XXXI, Paris-Sorbonne, Félix Alcan, 1922, p223-228.

Briand Aristide, *Pages choisies*. Paris, La guerre sociale, 1932, p.26.

Castellare F., *Jean Fraissinet. Dictateur ?... Député ?...*, Marseille Impr. de L. Barbreau et F. Gabarrot, p.7.

Chaumet Charles, *La crise navale*. Paris, Librairie Militaire R. Chapelot et Cie, 1909, p.340.

Chevalier Paul, *A Sa Majesté Israël Ier, roi de France*. Paris, Ghio, 1888, p.38.

Commission chargée de préparer la participation du ministère des colonies, *Les colonies françaises*. Paris, Augustin Challamel, 1901, p.244.

Coston Henry, *La finance juive et les trusts*. Paris, Jean-Renard, 1942, p.112

Coston Henry, *Les technocrates et la synarchie*. Paris, Lectures françaises, 1962, p.215.

Coudurier Louis, *Une Ville sous le régime collectiviste : histoire de la municipalité brestoise (1904-1908)*. Paris, Plon, 1908, p.305.

Couturier Emile, *Lettre au président de la République, au sujet du contremaître Danilo, du port de Lorient. 24 avril 1872*. Rochefort, Imprimerie de Triaud et Guy, 1872, p.2.

Daniel André, *L'Année politique 1897*. Vingt-quatrième année. Paris, Bibliothèque-Charpentier, 1898, p.467.

D'Avesne E., *La Franc-Maçonnerie au pouvoir. 1789-1880*. Paris, Victor Palmé, 1880, p.96.

Debré Michel, *Le gaullisme*. Paris, Plon, 1977, p.185.

De Broglie Albert, *Discours au banquet du Vaudreuil (28 septembre 1884)*. Réédité par Hachette-BNF, p.30.

De Broglie Albert, *Discours de l'acte du 16 mai, le radicalisme, le maréchal, la coalition des conservateurs (1877)*, Hachette-BNF, p.48.

De Colleville Ludovic, *Les dessous de la Séparation*, Paris, Librairie antisémite, 1906, p.292.

De Chasseloup-Laubat Louis, *Voyage en Amérique et principalement à Chicago*. Paris, 10, cité Rougemont, 1893, p.90.

De Lanessan Jean-Louis, *La crise de la République*. Paris, Félix Alcan, 1914, p.342.

De Lanessan Jean-Louis, *La Tunisie*. Paris, Felix Alcand, 1887, p.268.

De Lanessan Jean-Louis, *Principes de colonisation*. Paris, Félix Alcan, 1897, p.283.

De Lanessan Jean-Louis, *L'Église et l'État : conférence sur la séparation de l'Église et de l'État, faite à Chaumont ; et Lettres sur le Concordat, adressées aux lecteurs de la "Gazette des travailleurs" ; suivies du texte du Concordat et des articles organiques*. 1884, Chaumont, Imprimerie P. Robert, p.172.

D'Eichthal Eugène, *Socialisme, communisme et collectivisme : aperçu de l'histoire et des doctrines jusqu'à nos jours*, Paris : Guillaumin, 1901, p.325.

Delaisi Francis, *Les Financiers et la Démocratie*. Paris, Crapouillot, 1936, p.66.

De Mandat-Grancey E., *Le Clergé et le Concordat*. Paris, Perrin, 1905, p.323.

Dupraz Joannès, *Regards sur le fascisme. Corporatisme d'aujourd'hui*. 1935, Editions de la nouvelle revue critique, Paris, p.127.

Eisenhower Dwight David, *Farewell Address*. 17 January 1961.

Englebrecht H. C. et Hanighen F.C., *Merchants of Death, A Study of the International Armament Industry*. New-York, Dodd, Mead and Company, 1934, p.235.

Fédération nationale des travailleurs réunis de la marine de l'Etat (France et colonies). *4ème congrès tenu à Paris les 25, 26, 27, 28, 29, 30 juin, 1er, 2, 3 et 4 juillet 1903 : compte-rendu des procès-verbaux et revendications adoptées*, 1905, Imprimerie du Petit Var, Toulon, p.71.

Gaucher André, *Les Chautemps*. Paris, Société Nouvelle d'Editions Parisiennes, 1908, p.335.

Gohier Urbain, *L'Armée contre la Nation*. Paris, Editions de la revue Blanche, 1898, p.364.

Goyau Georges, *La franc-maçonnerie en France*. Paris, Librairie Académique Perrin et Cie, 1899, p.119.

Haentjens Charles, *Documents diplomatiques. Affaire Rabeau, suivie d'une correspondance politique*. Paris, A. Chaix et Cie, 1875, p.50.

Hitler Adolf, *Mein Kampf*. München: Zentralverlag der NSDAP, 1936, p.782.

Homberg Octave, *France des cinq parties du monde*. Paris, Plon, 1927, p.319.

Homberg Octave, *L'Ecole des colonies*. Paris, Plon, 1929, p.300.

Huret Jules, *Les grèves : enquête au Creusot, à Lille, Roubaix, Anzin, Lens, Marseille, Carmaux, Lyon, Saint-Étienne, Saint-Chamond, Rive de Gier, Albert, Besançon, Paris*. Paris, Editions de la Revue Blanche, 1902, p.407.

Japy Gaston, *Réalités et utopies. Les idées jaunes*. Paris, Plon, 1906, p.289.

Kolb-Bernard Charles, *Loi du 28 mars*. Paris, Imprimerie F. Levé, 1882, p.28.

La Roncière-Le Noury Clément, *La Marine au siège de Paris*. Paris, Plon, 1874, p.606.

Laporte Gaston, *Les Usines de la marine et la féodalité industrielle. L'ancienne fonderie de canons de Nevers. Les usines de La Chaussade à Guérigny*. Nevers, Impr. de J. Vincent, 1886, p.51.

L'Entente Nationale. *L'Armée et la Franc-Maçonnerie. Compte rendu de la Réunion donnée le 21 décembre à la Salle de la Société d'Horticulture*, Bourges, Tardy-Pigelet, p.56.

Léon XIII. *Au milieu des Sollicitudes. Lettre encyclique de S.S. le pape Léon XIII*. 16 février 1892, ASS, vol. XXIV (1891-92), pp. 519-529. http://www.vatican.va/content/leo-xiii/fr/encyclicals/documents/hf_lxiii_enc_16021892_au-milieu-des-sollicitudes.html

Leroy-Beaulieu Paul, *Le collectivisme : examen critique du nouveau socialisme*. Paris, 1885, Librairie Guillaumin et Cie, p.449

Lockroy Édouard, *La Commune et l'Assemblée*. Paris, Armand Chevalier Ed, 1871, p.48.

Mercier Ernest, *La crise et les élites*. Neuilly, La Cause, 1933, p.22.

Michel A.-G., *La dictature de la franc-maçonnerie sur la France*. Fédération nationale catholique, Documents. Paris, Editions Spes, 1924, p.96.

Mury Francis, *Congrès colonial français. 1904 à 1907*. Paris, Secrétariat général des Congrès coloniaux français.

Normand Paul-Augustin, *Comment mettre fin à l'anarchie internationale. (Communication présentée à la séance du 14 mars 1947)*. Académie de marine (3, avenue Octave-Gréard, Paris-VIIe), p.35.

Normand Paul-Augustin, *L'organisation corporative. Son application particulière à l'industrie des constructions navales*. Juin 1941, Académie de marine (3, avenue Octave-Gréard, Paris-VIIe), p.75.

Pelletan Camille, *La Semaine de mai*. Paris, Maurice Dreyfous Ed., 1880, p.412.

Pelletan Camille, *Victor Hugo homme politique*. Paris : P. Ollendorff, 1907, p.345.

Péreire Isaac, *Politique industrielle et commerciale : budget des réformes*. Paris, Imprimerie C. Motteroz, 1877, p.172.

Piétri François, *Étude critique sur la fiction d'exterritorialité*, thèse pour le doctorat, Faculté de droit de Paris. Paris, Librairie Nouvelle de droit et de jurisprudence Arthur Rousseau, 1895, p.404.

Piétri François, *La France et la mer. Discours été déclarations 1932-1938*. Paris, Flammarion, 1941, p.331.

Piétri François, *Napoléon et les israélites*. Paris, Berger-Levrault 1965, p.195.

Poiret-Clément Jean, *Les rois de la métallurgie : Schneider et le Creusot*. Paris-Vaugirard, L'Idée Libre, 1^{er} mars 1924, p.24.

Ratzel Friedrich, *Géographie politique*, Paris, Fayard, 1987, p.220.

Raveschot Van et Gaston Édouard Louis, *La franc-maçonnerie au Tonkin et les agissements des missionnaires en Extrême-Orient*. Paris : Impr. E. Compiègne, 1906, p.80.

Raymond-Laurent. *Le parti démocrate populaire 1924-1944. La politique intérieure extérieure de la France : 1919-1939*. 1965, Impr. commerciale, Le Mans, p.191.

Réveillère Paul, *Autarchie : Européanisant*. Paris, Fischbacher, 1905, p.118.

Réveillère Paul, *Doutes et hypothèses : autarchie*. Paris, Berger-Levrault, 1901, p.96.

Réveillère Paul, *L'Europe-Unie (Autarchie)*. Paris, Berger-Levrault, 1896, p.85.

Roger Paul, *La noblesse de France aux croisades*. Paris, Derache, 1845, p.399.

Rosenberg Alfred, *Le mythe du XXe siècle*. Paris, Avalon, 1986, p.689.

Salaün Henri, *La marine française*. Paris, Editions de France, 1934, p.469.

Santoro Cesare, *Quatre Années d'Allemagne d'Hitler vues par un Etranger*. Internationaler Verlag, 1938, p.412.

Sarraut Albert, *Grandeur et servitude coloniales*. Paris, Editions du Sagittaire, 1931, p.288.

Sauvaire Jourdan A., *La marine de guerre*. Paris, Vuibert, 1910, p.376.

Schwob Marcel, *Écrits de jeunesse*. Paris, F. Bernouard 1927, p.270

Sembat Marcel, *Discours de clôture prononcé le 24 septembre 1910*, Paris, Secrétariat général du Grand Orient de France, 1910, p.15.

Sembat Marcel, *Faites un roi sinon faites la paix*, Paris, Eugène Figuière et Cie, p.279.

Serre Louis, *Les Arabes martyrs, étude sur l'insurrection de 1871 en Algérie*. Paris, E. Lachaud, 1873, p.35.

Stieve Friedrich, *Ce que le monde n'a pas voulu. Les offres de paix faites par Hitler entre 1933 et 1939*. Berlin, Müller et fils, p.24.

Thiers Adolphe, *De la propriété*. Paris, Paulin, Lheureux et Cie, 1848, p.439.

Vingtain Léon, *Vie publique de Roger-Collard : étude parlementaire*. 1858. Paris, Michel Levy, p.363.

Vial Paulin, *Nos premières années au Tonkin*. Paris, Voiron, 1889, p.493.

Journaux et revues

Les revues ici présentées ont été utilisées de deux différentes manières. Toutes ont publié au moins un article que nous avons utilisé comme source et cité dans le texte de la thèse. Certaines d'entre elles ont fait l'objet d'un épluchage systématique et complet de leurs publications. Pour les autres, l'outil de recherche du catalogue de la BNF et de *Gallica* nous permet de cibler directement les auteurs recherchés.

Presse nationale

Archives diplomatiques : recueil de diplomatie et d'histoire

Bulletin administratif

Bulletin du Grand Orient de France

Bulletin du royaume de France

Journal du dimanche : littérature, histoire, voyages, musique

Journal des débats politiques et littéraire

La Chaîne d'union de Paris : journal de la maçonnerie universelle

La Grimace : satirique, politique, littéraire, théâtrale

La Nouvelle Revue

La Revue des vivants. Organe de la génération de la guerre

La Revue hebdomadaire

La Revue Mondaine : Hebdomadaire, littéraire et artistique

La Revue Nouvelle et le Renseignement réunis

La Vedette : politique, sociale et littéraire

Le Figaro

Le Gaulois : littéraire et politique

Le Journal

Le Journal des débats

Le Matin

Le Monde

Le Petit journal

Le Temps

Le XIXe siècle : journal quotidien politique et littéraire

Les Documents politiques, diplomatiques et financiers

Les Temps nouveaux

Les Hommes du Jour. Annales politiques, Sociales, Littéraires et Artistiques

L'Illustration

L'œuvre

Gil Blas

Juilly : bulletin mensuel du Collège et de l'Association amicale

Revue des Deux Mondes

Presse locale

Annales de Bretagne

Annales de la Société académique de Nantes et de la Loire-Atlantique

Annales de la Société impériale d'agriculture, industrie, sciences, arts et belles-lettres du département de la Loire.

Bulletin de la Société académique de Brest

Bulletin de la Société académique du Var

Bulletin de la société Bibliophiles bretons de l'histoire de Bretagne

Bulletin de la Société de géographie de Rochefort-sur-Mer

Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris

Journal du Loiret

La Raison Seynoise, Organe du comité radical, radical socialiste et d'intérêts seynois

La Vie Bordelaise

Le Cri de Paris

L'Echo d'Alger

Le Démocrate : Organe des Républicains radicaux et radicaux-socialistes du pays de Montbéliard

Le Nouvelliste du Morbihan

Le Petit Parisien

Le Progrès du Var et des Basses-Alpes. Journal politique quotidien

Le Réveil. Organe de la Ligue Antijuive d'Oran

L'Express du Midi

L'Ouest-Eclair

Mémoires de la Société académique de Cherbourg

Ouest-France

Petites affiches roubaisiennes

Rapports et délibérations, Conseil général de Loire-Atlantique

Recueil des publications de la Société havraise d'études diverses

Revue de l'industrie minérale

Revue d'études normandes

Société de géographie commerciale de Nantes

Presse syndicale

Journal des arsenaux des ports et des établissements maritimes. Organe de défense des corps entretenus et du personnel ouvrier de la Marine

Journal des ouvriers du Creusot

La Bretagne ouvrière, paysanne et maritime : édition spéciale de la Loire-Inférieure

La Cloche. Organe syndical des Travailleurs de l'Arsenal de Toulon

La voix du marin. Organe officiel de l'Union Syndicale des Inscrits maritimes Dockers et Assimilés du port d'Alger

Le Métallo. Organe de défense des métallurgistes du Havre et de ses environs

L'Etrave

Société dunkerquoise pour l'encouragement des sciences, des lettres et des arts

Presse politique

Almanach de l'Action française

Au Pilon

La Barricade

L'Action française : organe du nationalisme intégral

La Lanterne : journal politique quotidien

Le Populaire : Journal-revue hebdomadaire de propagande socialiste et internationaliste

Le Radical

Les documents maçonniques

L'Humanité

L'Union démocratique

L'Univers israélite: journal des principes conservateurs du judaïsme

Revue générale de droit international public

Revue scientifique et économiques

Annales de Géographie

Annales des Mines

Annales des ponts et chaussées

Annales industrielles

Annuaire de la Société des ingénieurs et scientifiques de France

Annuaire des sociétés par actions anonymes, civiles

Archives commerciales de la France

Association de documentation scientifique, industrielle et commerciale

Bulletin administratif. Société des anciens élèves des écoles nationales d'arts et métiers

Bulletin de commerce

Bulletin de la Société de l'industrie minérale

Bulletin de la société d'encouragement pour l'industrie nationale

Bulletin de l'Association amicale des anciens élèves de l'Ecole des mines de Paris

Bulletin de l'Association technique maritime et aéronautique

Comptes-rendus de l'Association Technique Maritime et Aéronautique

Comptes-rendus des travaux de la Société hydrotechnique de France

Comptes-rendus hebdomadaires des séances de l'Académie des sciences

CR. Académie des Sciences

Documents politiques, diplomatiques et financiers, mensuel

De la Journée industrielle
Finances et Colonies
La Gazette universelle : finance, assurance, navigation
La Jaune et la Rouge
La Machine moderne
La Nature. Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie
L'Écho de l'Industrie Française
L'Echo de la finance, de l'industrie, de l'agriculture et du commerce : organe des actionnaires et des obligataires
L'Écho des mines et de la métallurgie. Organe des travaux publics
Le Journal des finances
Le Journal général des travaux publics et du bâtiment : organe du Syndicat des entrepreneurs
L'Économiste parlementaire
Le Génie Civil. Revue générale des industries françaises et étrangères
Le Moniteur de l'épargne : économique et financier
Le Panthéon de l'industrie
Les Assemblées générales
Les Cahiers du redressement français
Mémorial du génie maritime
Mémorial des poudres
Mémoires et compte rendu des travaux de la société des ingénieurs civils de France
Notices et Discours, Académie des Sciences
Paris-Capital
Procès verbaux de la Société des ingénieurs civils de France
Revue de géographie de Lyon
Revue de la métallurgie
Revue industrielle : revue mensuelle technique et économique
Revue LMT
Revue mécanique
Société de géographie commerciale
Société Hydrotechnique
Union des cadres industriels de la France combattante – Bulletin d'information

Revue militaires et maritimes

Armée et Marine

Annales du sauvetage maritime

Bulletin d'information de la France combattante

Cols bleus

Journal de la Marine. Le Yacht

La Revue du Pacifique

Navigazette

Œuvre des amputés de la guerre

Revue d'artillerie

Revue de Défense nationale

Revue des Forces Terrestres

Revue des questions coloniales et maritimes

Revue du Cercle militaire : bulletin des réunions d'officiers des armées de terre et de mer.

(Revue Violette)

Revue maritime.

Revue Militaire d'Information

Revue militaire française

Union des yachts français

Autres

Gazette de la noblesse et des châteaux d'Europe

Les Modes : revue mensuelle illustrée des Arts décoratifs appliqués à la femme

III – Bibliographie thématique

Ouvrages théoriques

Aben Jacques, *Économie politique de la défense*. Paris, Cujas, 1992, p.170.

Adams Gordon, *The politics of defense contracting. The iron triangle*. New-York, Council of Economic Properties, 1981, p.465.

Baschet Jérôme, *La civilisation féodale. De l'an mil à la colonisation de l'Amérique*. Paris, 2004, Aubier, p.565.

Becquart-Leclercq Jeanne, « Réseau relationnel, pouvoir relationnel », *Revue française de science politique*, 29e année, n°1, 1979, pp.102-128.

Bellais Renaud (Dir.), *Économie et défense : Nouvelles frontières entre l'État et marché*. Paris, Descartes & Cie, 2005, p.189.

Birnbaum Pierre, *Les sommets de l'État. Essai sur l'élite du pouvoir en France*. Paris, Seuil, 1977, p.188.

Bugrov (Yevgeny Vladimirovich). *The U.S. Military-industrial Complex is a Threat to Peace*. General Editorial Board for Foreign Publications, Nauka Publishers, 1984, p.55.

Butler (General Smedley D.). *War is a Racket*. New-York: Round Table Press, 1935, p.58.

Cooling Benjamin Franklin, *Gray Steel and Blue Water Navy : The Formative Years of America's Military-Industrial Complex, 1881-1917*. Hamden (Connecticut), Archon Books, 1979, p.286.

Duverger Maurice, *Introduction à la politique*. Paris, Gallimard, 1964, p.383.

Edgerton David, « British Rearmament and the 'Merchants of Death': The 1935-36 Royal Commission on the Manufacture of and Trade in Armaments », *Journal of Contemporary History*, Jan., 1994, Vol. 29, No. 1 (Jan., 1994), pp.5-37.

Edgerton David, « The British military-industrial complex in history: the importance of political economy », dans *The Economics of Peace and Security Journal* – Vol. 3, No. 1 (2008), pp.6-10.

Edgerton David, *Warfare State : Britain, 1920–1970*, Cambridge University Press, 2006, Cambridge, p382.

Galbraith John Kenneth, *La paix indésirable ? Rapport sur l'utilité des guerres*. Paris, Calmann-Lévy, 1984.

Gournay Bernard, *L'administration*. Paris. Presses Universitaires de France, 1962, p.128.

Guilaine Jean et Zammit Jean, *Le Sentier de la guerre. Visages de la violence préhistorique*. Paris, Seuil, 2001, p.371.

Hackemer Kurt, *The U.S. Navy and the Origins of the Military-industrial Complex, 1847-1883*. Annapolis (Md), Naval Institute Press, 2001, p.181.

Halperin Morton H., *The political economy of the military-industrial complex*. Los Angeles, Institute of Business and Economic Research, University of California, 1973, p.97.

Harding Richard (Dir.), *The Royal Navy, 1930-2000: Innovation and Defence*, Frank Cass, London, 2005, p.299.

Ledbetter James, *Unwarranted Influence Dwight D. Eisenhower and the Military Industrial-Complex*. (Connecticut) :Yale University Press, New Haven, 2011, p.267.

McGaffin William and Knoll Erwin, *Scandal in the Pentagon : A Challenge to Democracy*. Fawcett Publications, 1969, p.192.

Melman Seymour, *The permanent war economy. American capitalism in decline*. New-York, 1974, Simon and Schuster, p.384.

Meynaud Jean, *La technocratie. Mythe ou réalité*. Paris, Payot, 1964, p.291.

Michels Robert, *Les Partis Politiques. Essai sur les tendances oligarchiques des démocraties*. Paris, Flammarion, 1914, p.315.

Mosca Gaetano, *La classe politica*. Roma :Editori Laterza,1975, p.351.

Pareto Vilfredo, *Les systèmes socialistes : cours professé à l'université de Lausanne*, Tome I. Paris : V. Giard & E. Brière, 1902, p.406

Pareto Vilfredo, *Traité de sociologie générale*, Volume II. Paris : Librairie Payot & Cie, 1919, p.1761.

George C. Peden, *Arms, Economics and British Strategy, From Dreadnoughts to Hydrogen Bombs*, Cambridge University Press, 2007, Cambridge, p.348.

Röpke Wilhelm, « Kapitalismus und Imperialismus », *Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft*, vol. 70. (Traduction française par Michaël Girod en 2004 dans *Carnet de bord*, n°8, p. 48-56)

Schumpeter Joseph, *Capitalisme, socialisme et démocratie*. Paris, 1942, Petite Bibliothèque Payot, p.439.

Schumpeter Joseph, *Théorie de l'évolution économique*. Paris, Dalloz, 1999, p.371.

Sombart Werner, *Le bourgeois : contribution à l'histoire morale et intellectuelle de l'homme économique moderne*. Paris, 1928, Payot, p.349.

Sombart Werner, *Studienzur Entwicklungsgeschichte des modernen Kapitalismus. Zweiter Band : Krieg und Kapitalismus*. Munich, Verlag von Duncker et Humblot, 1913, p.232.

Spencer Herbert, *L'individu contre l'État*. Félix Alcan, Éditeur, 1885, p.168.

Veblen Thorstein, *The Theory of the leisure class. An economic study of institutions*. London, George Allen & Unwin Ltd, p.298.

Weber Max, *Esquisse d'une histoire universelle de l'économie et de la société*. Paris, Gallimard, 1991, p.431.

Mills Charles Wright, *The Power Elite*. Oxford : Oxford University Press, 1959, p.423.

Histoire politique

Général

Amson Daniel, Jean-Gaston Moore, Amson Charles, *Les grands procès*. Paris, PUF, 2015, p.482.

Barjot Dominique, Chaline Jean-Pierre, Encrevé André (Dir.), *La France au XIXe siècle*. Paris, 2005, PUF, p623.

Basso Jacques, « Le Comté de Nice: un espace politique et social "à la belle époque", Identité, intégration et particularisme : Les Elites politiques en marche (1880-1914) », dans (Dir.) Jean-Dumons Bruno, « Les « Blancs » du Var. Des pratiques politiques inexplorées (1850-1930) », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, 2011/3 (n° HS 7), pp.29-41.

Giaume Marc et Magail Jerome, *Le comté de Nice: de la Savoie à l'Europe, identité, mémoire et devenir, Actes du colloque de Nice, 24-27 avril 2002*, Nice, Serre, 2002, pp.53-74.

Ozouf, Mona, *De Révolution en République. Les chemins de la France*, Paris, Gallimard, coll. « Quarto », 2015, p.1362.

Winock Michel, *La France politique XIXe - XXe siècle*. Paris, Seuil, 2003, p.571.

III^e République

El Gammal Jean, *Politique et poids du passé dans la France « fin de siècle »*. Presses Universitaires de Limoges, 1999, p789.

George Jocelyne et Mollier Jean-Yves, *La plus longue des Républiques 1870-1940*. Paris, Fayard, 1994, p.827.

Grisaud Abbé, *Tableaux d'histoire : histoire contemporaine (1790-1890)*. Paris, Ch. Poussielgue, 1893, p.115.

Mayeur Jean-Marie, *La vie politique sous la Troisième République (1870-1940)*. Paris, Seuil, 1984, p.445.

Vindé François, *L'affaire des fiches, 1900-1904. Chronique d'un scandale*. Paris, Editions Universitaires, 1989, p.217.

La Guerre, l'Occupation et le gouvernement de Vichy

Belser Christophe, *La Collaboration en Loire-inférieure 1940-1944*. La Crèche, Geste éditions, 2005, p.357.

Cointet Jean-Paul, *Histoire de Vichy*. Paris, Firmin-Didot, 1997, p.358.

Cressard Benoît et Eudes Olivier, *Nantes sous l'occupation*. Rennes, Ouest-France, 1995, p.122.

Epstein Simon, *Un paradoxe français. Antiracistes dans la Collaboration, antisémites dans la Résistance*. Paris, Albin-Michel, 2008, p.622.

François Rosset, « Les évasions de militaires et de civils depuis Carteret, juin 1940 », Communication du 5 décembre 2012, Académie de Cherbourg. <https://academiedecherbourg.wordpress.com/2012/12/06/les-evasions-de-militaires-et-de-civils-depuis-carteret-fin-juin-1940/>

Maignon Jacques, *Toulon et le Var dans la guerre 1939-1945. La vie quotidienne sous l'occupation*. Ecully, Editions Hotvath 1991, p.176.

Péron François, *Brest sous l'occupation*. Rennes, Ouest-France, 1981, p.157.

Picquenot André, *Cherbourg sous l'occupation*. Rennes, Ouest-France, 1983, p.141.

Résistance, mouvements de Résistance et Libération

Aron Robert, *Histoire de l'épuration, I, De l'indulgence aux massacres, novembre 1942-septembre 1944*. Paris, Fayard 1967, p.664.

Les IV^e et V^e républiques

Cauchy Pascal, *La IV^e République*. Paris, PUF, 2004, p.127.

Gilles Richard, « La Loire-Inférieure sous la IV^e République : un bastion de la droite « modérée » », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 107, n° 4, 2000, pp.121-147.

Histoire économique

Aimée Moutet, « La rationalisation, « Une réponse aux problèmes de la seconde industrialisation (1880-1939) », *Le Bulletin de la SHMC*. 1998 / N°1-2. Société d'histoire moderne et contemporaine, p.1-11.

Bouvier Jean, *Histoire économique et histoire sociale: Recherches sur le capitalisme contemporain*. Genève, Librairie Droz, 1968, p.285.

Broder Albert, *Histoire économique de la France au XX^e. 1914-1997*. Paris, Ophrys, 1998, p.335.

Brunet Luc-André, *Forging Europe : Industrial Organisation in France, 1940-1952*. Londres, Palgrave Mac Milan, 2017, p.296.

Destrem Pauline et Destrem Dominique, *A la botte. La bourse sous l'occupation*. Lausanne, L'Age d'Homme, 2003, p.327.

Duchêne Georges, *L'empire industriel : histoire critique des concessions financières et industrielles du second Empire*, 1869, Paris, Librairie centrale, p.319.

Hautcœur Pierre-Cyrille, *Le marché financier français au XIXe siècle*. Volume 1. Récit. Paris : publications de la Sorbonne, 2007, p.526.

Verheyde Philippe, *Les mauvais comptes de Vichy. L'aryanisation des entreprises juives*. 1999, Perrin, Paris, p.564.

Verley Patrick, *La révolution industrielle*. Paris, Gallimard, 1997, p.543.

Woronoff Denis, *Histoire de l'industrie en France du XVIe siècle à nos jours*. Paris : Seuil, 1998, p.674.

Histoire de la stratégie et des relations internationales

Les Marines de Guerre Du Dreadnought Au Nucléaire: Actes Du Colloque International, Paris, Ex-Ecole Polytechnique, Les 23, 24 Et 25 Novembre 1988, Service historique de la Marine, 1990, p.556.

Bossuat Gérard, *Les aides américaines économiques et militaires à la France, 1938-1960*. Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2001, p.406.

Brezet François-Emmanuel, *La bataille des Falklands*. Nantes, Marines-Éditions, 2002, p.288.

Brezet François-Emmanuel, *Le plan Tirpitz, 1897-1914 : une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*. Volume I. Paris, Librairie de l'Inde, 1998, p.330.

Cappellano Filippo, « Les relations entre les armées italienne et française pendant la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, 250, 2008, pp.53-65.

Cordier-Feron Damien, « La base navale stratégique de Bizerte. (1943-1963) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2004/1 (n° 213), PUF, pp.39-62.

Coutau-Bégarie Hervé, *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*. Paris, Fayard, 1985, p.311.

Coutau-Bégarie Hervé (dir.), *L'évolution de la pensée navale*. Paris. FEDN, 1990, p.231.

Coutau-Bégarie Hervé, « Les lignes directrices de la pensée navale au XXe siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, Presses Universitaires de France, 2004/1 n° 213, pp.3-10.

Cras Hervé, *L'Armistice de juin 1940 et la crise franco-britannique*, Marine nationale, Etat-Major général, Service Historique, 1959, p.227.

Cviéstisa Frano, *Les problèmes nationaux d'Autriche-Hongrie-Les Yougoslaves*. Paris : Editions Bossard 1918, p.146.

Decup Sabine Marie, *France-Angleterre. Les relations militaires de 1945 à 1962*. Paris, Economica et Institut de Stratégie Comparée, 1998, p.292.

Département de la Seine-Saint-Denis, *Histoire de l'ancienne usine Babcock & Wilcox à la Courneuve*, Cahiers du Patrimoine, N°4, p.27.

De Russé Anne-Henry, « La France dans l'OTAN : La culture militaire française et l'identité stratégique en question ». *Focus stratégique* n°22. Juin 2010. Ifri. Laboratoire de Recherche sur la Défense, p.39.

Duplaix Alexandre & Duc S. Huchthausen, *Guerre froide et espionnage naval*. 2011. Editions Nouveau Monde, Paris, p.537.

Halpern G. Paul, « The anglo-italian naval convention of 1915 », *The Historical Journal*, XIII, 1970, pp.106-129.

Knapp Andrew, *Les Français sous les bombes Alliées, 1940-1945*. Paris, Talandier, 2014, p.592.

Laberge Martin, « Les objectifs français à la conférence navale de Londres (21 janvier – 22 avril 1930) » « Il faut assurer l'avenir », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2004/1 n° 213, p.11-24.

Léger Louis, *La Liquidation de l'Autriche-Hongrie*, Paris : Félix Alcan, 1915, p.86.

Lormier Dominique, *L'Italie en guerre. 1915-1918*. Bordeaux, Ulysse Editions, 1986, p.138.

Nouailhat Yves Henri, *France et États-Unis: août 1914-avril 1917*. Paris, Publications de la Sorbone, 1979, p.484.

Ludwig Emil, « Les croisières du Goeben et du Breslau », dans *Les Archives de la Grande Guerre*, 2ème Année, N°13, Mars 1920.

Milza Pierre, *Français et italiens à la fin du XIXème siècle. Aux origines du rapprochement franco-italien de 1900-1902*. Rome : École Française de Rome, 1981, p.1114.

Milza Pierre, « L'année terrible ». *La commune. Mars-juin 1871*. Paris, Perrin, 2009, p.514.

Monnet Sylvie, *La politique extérieure de la France depuis 1870*. Paris, Armand Colin, 2000, p.240.

Motte Martin, *Une éducation géostratégique : la pensée navale française de la Jeune École à 1914*. Paris, Economica, 2004, p.817.

Muracciole (Capitaine de corvette). *Précis d'Histoire maritime. 1914-1946*. Marine nationale. Etat-major. Service Historique. 1966, p.149.

Perget Jacques, « L'eupéanisation de l'industrie d'armement », *Topique*, 2009/2 n° 107, pp.225-235.

Raflik Jenny, « La France et la genèse institutionnelle de l'Alliance atlantique (1949-1952) », *Presses Universitaires de France* | « Relations internationales », 2008/2 n° 134, pp.55-68.

Saffroy Frédéric. *Le Bouclier de Neptune : La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2015, p.391.

Sarale J.-M., « La bataille de Tsushima. Discours de presse et déplacement de représentations », *Les Carnets de l'exotisme n° 5, faits et imaginaires de la guerre russo-japonaise*, éditions Kailash, pp. 91-109.

Sau Chang Liang, *Dernières tentatives de désarmement naval et l'équilibre des Puissances en Extrême-Orient*, thèse pour le doctorat de l'Université de Dijon. Faculté de droit. 1935, p.129.

Soutou Georges-Henri, « Les accords de 1957 et 1958 : vers une communauté stratégique nucléaire entre la France, l'Allemagne et l'Italie ? », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°31, 1993. *Penser et repenser les défenses (suite)*, pp. pp.1-12.

Tripier Michel, « Les missions navales », *Stratégie n°48, 1990/4 – La stratégie maritime*.

Vaicbourdt Nicolas, « La conférence de Washington, 1921-1922 : l'idéal d'un nouveau congrès de Vienne pour le XXe siècle ? », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin – n° 42 – Automne 2015*, pp.115-128.

Vaïsse Maurice, « La France et l'OTAN : une histoire », *Politique étrangère*, 2009/4 (Hiver), pp.861-872.

Vaïsse Maurice, *La puissance ou l'influence ? La France dans le monde depuis 1958*. Paris, Fayard, 2009, p.649.

Vaïsse Maurice, « Le général de Gaulle et la défense de l'Europe, 1947-1958 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°29, 1992. *Faire et refaire les armées - Penser et repenser les défenses*, pp.5-8.

Histoire de la construction navale

Arsenaux

Marine et technique au XIXe siècle, Actes du colloque international, Paris, Service historique de la Marine, 10-12 juin, 1987, p.647.

Acerra Marie-Martine, « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIXe siècle », dans *Marine et technique au XIXe siècle*, Actes du colloque international, Paris, Service historique de la Marine, 10-12 juin, 1987, pp.55.63.

Bernard Lutun, « Destin des arsenaux français ». 2010, L'Harmattan (Publication électronique).<http://www.editionsarmattan.fr/index.asp?navig=catalogue&obj=article&no=17725&razSqlClone=1>

Bernardini Jean, *Le port de Toulon et sa marine de 1815 à 1830 : la reconstitution de la flotte en Méditerranée*. Aix-en-Provence, La Pensée universitaire, 1969, p.638.

Bussière Eric, « La compagnie des ateliers et forges de la Loire », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. N°21, janvier-mars 1989, pp.118-120.

Coat Paul, *Les arsenaux de la marine de 1630 à nos jours*. Brest – Paris, Editions de la Cité, 1982, p.196.

DCNS. *Indret : des canons du roi à la propulsion nucléaire*. 2008, p.96.

Desquesnes Rémy, « L'Organisation Todt en France (1940-1944) », *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°3. *Stratégies industrielles sous l'occupation*, pp.535-550.

Dossier pédagogique du Musée de la Marine. *Brest et la révolution industrielle*, p.22.

Garraud Philippe, « Un siècle de transformations du périmètre de l'État dans les fabrications d'armements : une comparaison intersectorielle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2013/4 (n° 252), p.113-129.

Griset Pascal, *400 ans d'innovation navale*, 2017, Nouveau Monde éditions, Paris, p.288.

Mongin L., *Toulon, Sa rade, Son port, Son arsenal, Son ancien bagne*. Toulon, André Lions, 1904, p.284.

Nogues André, *La fonderie de Ruelle au service de la Royale. Des caronades aux missiles*. Ruelle, Université populaire de Ruelle, 1988, p.268.

Naegel Paul, « Marchand de La Houlière et la création de la fonderie de canons d'Indret (1775-1778) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, pp.55-79.

Roncayolo Marcel, *L'imaginaire de Marseille : Port, ville, pôle*. Lyon, ENS Éditions, 2014, p.446.

Plouviez David, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*. Paris : Les Indes savantes, 2014, p.541.

Hirard Pierre-Alexis, (Mémoire de 4^{ème} année), *Produire pour la guerre. L'arsenal de Rochefort*, Sciences-Po Rennes, Rochefort, 2013-2014, p.194.

Usines et chantiers privés

Les Ateliers et Chantiers de Bretagne. 1909-1961 : Les ACB, un grand chantier naval, 05-09-05 Expo ACB, p.19.

Abed Loïc et Belser Christophe, *Les chantiers navals de Basse-Loire*. La Crèche, Editions Geste, 1998, p.63.

Beaud Claude, « La première guerre mondiale et les mutations d'une entreprise métallurgique de la Loire : les Etablissements Jacob Holtzer », *Bulletin du Centre d'Histoire économique de la région lyonnaise*, n°2, 1975, p.1-25.

Beaud Claude, « L'innovation des établissements Schneider (1837-1960) », *Histoire, économie et société*, 1995, 14^e année, n°3, pp.501-518.

Belser Christophe, *Histoire des chantiers navals à Saint-Nazaire*, Spézet, Éditions Coop Breizh, 2003, p.189.

Berger Françoise, *La France, l'Allemagne et l'acier (1932-1952). De la stratégie des cartels à l'élaboration de la CECA*. Histoire. Paris : Université Panthéon-Sorbonne - I, 2000, p.1258.

Bonin Hubert, *Histoire de la Société Générale. Volume I. 1864–1890. La naissance d'une banque moderne*. Genève : Droz, 2006, p.728.

Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët), *Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). 1900-1950*. Paris, DRAEGER, 1950, p.80.

Bonin Hubert, *La Banque de l'Union Parisienne (1874/1904-1974). De l'Europe aux Outre-Mers*. Paris, Publications de la Société française d'histoire des outre-mers, 2011, p.598.

Bonmartel Paul, *Histoire du chantier naval du Trait, 1917-1972*. Le Trait, P. Bonmartel, 1997, p.119.

Burnel Anne, *La société de construction des Batignolles de 1914 à 1939 : Histoire d'un déclin*. Genève : Droz, 2005, p.362.

Claude Cabanne, « L'évolution de la construction navale à l'estuaire de la Loire », *Norais*, n°104, Octobre-Décembre 1979, pp.499-506.

Caron François et Cardot Fabienne, *Histoire générale de l'électricité en France*. Tome premier, Espoirs et conquêtes: 1881-1918. Paris, Fayard, 1991, p.999.

Commère René, *Mémoires d'acier en Ondaine: histoire d'un site métallurgique en région stéphanoise. Du martinet à la haute technique*. 2000, Publications de l'Université de Saint-Etienne, Saint-Etienne, p.205.

Croguennec Michel, *Les chantiers de Normandie, 1893-1987 : un siècle de construction et de réparation navale en Seine-Maritime*. Rouen, Editions Petit à petit, 2008, p.261.

D'Angio Agnès, *Schneider & Cie et les travaux publics, 1895-1949*, Paris, Ecole des Chartes, 1995, p.396.

Antoine de Badereau, « Le rôle des établissements Schneider dans la victoire de 1918 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 9 – Février. 2008, pp18-25.

De Louis André, Patrick Fridenson, *L'industrie dans la Grande Guerre: Colloque des 15 et 16 novembre 2016*. Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2018, p.560.

Domenichino Jean, *La construction navale en Provence : essor et déclin d'une industrie*, Aix-en-Provence, Édisud, 1989, p.350.

Espérandieu Matthias, *Des Établissements de La Brosse et Fouché aux Ateliers et Chantiers de Bretagne : Une aventure industrielle dans la navale nantaise de 1893 à 1943*. Université de Nantes. 2013-2015. Mémoire de master, p.254.

Fernandez Alexandre, « Sur la disparition des activités de construction navale à Bordeaux », *Revue d'histoire maritime*. N°7. 2007. Les constructions navales dans l'histoire. PUPS.

Gaignebet Jean-Baptiste, *Les Chantiers de constructions navales de La Seyne*. Grenoble, Imprimerie de Allier, 1949, p.48.

Gaignebet Jean-Baptiste, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°3, 1948. pp. 411-424.

Gaignebet Jean-Baptiste, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne (Ile partie) », *Revue de géographie alpine*, tome 36, n°4, 1948. pp. 593-610.

Girandier Stéphane, « L'établissement d'Indret des origines à 1914 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 100, numéro 3, 1993, pp.357-378.

Gonzalez Sylvie et Tillier Bertrand, *Des cheminées dans la plaine. Cent ans d'industrie à Saint-Denis autour de Christofle, 1830-1930*, CREAPHIS. 1998, p.203.

Lydiane Gueit, « Un exemple du partenariat banque/industrie: Paribas et la CSF (1918-1968) », *Histoire, économie et société*. 2001, 20e année, n°1, pp.87-104.

Joxe Roger, Casevitz Jean, « Nantes, la ville et l'industrie », *Annales de Géographie*, t. 38, n°213, 1929, pp.230-245.

Kahn Claude & Landais Jean. *Nantes et les nantais sous le Second Empire*. Centre de recherche en histoire contemporaine, Université inter-âges de Nantes – 1992, p.300.

Kerézéon Michel, *Les Ateliers et Chantiers de Bretagne*. Editions Hérault, 1995, p.455.

La Seyne sur mer. Département du Var. Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine. Balaguier – Tamaris – Les Sablettes– La baie du Lazaret, *Diagnostic patrimonial, architectural et environnemental. Annexe du rapport de présentation*, p.55.

Le Gonidec Nathalie, *Des Batignolles à Royaumont*, 2009, p3. <http://www.royaumont-archives-et-bibliotheque.fr/opacwebaloes/index.aspx>

Le Pavic Fabrice, *Une histoire des techniques de l'arsenal de la Marine de Lorient dans la seconde moitié du XX e siècle : les Constructions neuves*. Université de Nantes, 2015, p.346.

Lepotier Adolphe, *Brest, porte océane*. Paris, Editions France-Empire, 1968, p.382.

Majoux Georges, « Nécessités présentes et nécessités d'avenir », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine*, pp.15-52.

Majoux Georges. « 1917-1939 La transformation d'une commune rurale en un centre industriel », dans *50 ans de construction navale en bord de Seine*, pp.53-172.

Malon Claude, *Occupation, épuration, reconstruction. Le monde de l'entreprise au Havre (1940–1950)*. Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2013, p.425.

Malon Claude, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*. Mont-Saint-Aignan, PURH, 2006, p.674.

Maillard Jean-Louis, « Capitaux et révolution industrielle au Havre », *Annales de Normandie*, 31^e année, n°2, 1981, pp.147-164.

Maillard Jean-Louis, « La construction navale au Havre de 1830 à nos jours », *Études Normandes*, 29^e année, n°3, 1980. pp.41-68.

Marcel Bruno et Taieb Jacques, *Les grandes crises. 1873–1929–1973–2008*. Paris : Armand Colin, 2016, p.254.

Marnot Bruno, *La mondialisation du XIXe siècle (1850-1914)*. Paris, Armand Colin, 2012, p.286.

Marnot Bruno, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIXe siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2013, p.349.

Marnot Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*. Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne,, p.589.

Marseille Jacques (Dir.), *Alcatel Alsthom : Histoire de la Compagnie générale d'électricité*. Paris, Larousse, 1992, p.480.

Marzagalli Silvia et Marnot Bruno (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*. Pessac, PUB, 2006, p.416.

Merckelbagh Alain, *Et si le littoral allait jusqu'à la mer : la politique du littoral sous la V^e République*. Versailles, Editions Quae, 2009, p.352.

Mioche Philippe, « Un tournant dans l'histoire technique de la sidérurgie : la création de l'Irsid. Compétition et collaboration entre l'Etat et l'industrie », *Histoire, économie et société*, 1989, 8^e année, n°1, pp.119-140.

Monville Jean et Bezançon Xavier, *Une Histoire de Spie. Naitre et renaitre*. Paris : Ed. Michel de Maule, 2010, p.341.

Passaqui Jean-Philippe, *La stratégie des Schneider : Du marché à la firme intégrée (1836-1914)*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p.403.

Patard Frédéric, *L'aventure Amiot – CMN : des hommes, le ciel et la mer*. Bricqueboscq, Editions des champs, 1998, p.279.

Patard L., *Historique de la Commission d'expériences de Gâvre (1829-1930). Supplément au mémorial de l'artillerie française*. Paris, Imprimerie Nationale, 1930, p.390.

Pijassou René, « L'ancienne industrie du fer dans le Périgord septentrional », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 27, fascicule 3, 1956, pp.243-268.

Pilot Georges, *CNISF. Comité génie civil*. Février 2010.

Prajoux Joseph, *Histoire de la Baronnie de Cornillon : notes et documents*. Lyon, Louis Brun, 1900, p.185.

Quennouëlle-Corre Laure, *La place financière de Paris XX^e siècle, Des ambitions contrariées*. Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2015, p.499.

Richard Damien, *L'épreuve de la modernité. Histoire des Ateliers et Chantiers de France, à Dunkerque (1945-1973)*. Diplômé d'études approfondies.

Stoskopf Nicolas, « Une réussite méconnue : le Comptoir d'escompte de Mulhouse (1848-1930) », *Annuaire historique de Mulhouse*, Mulhouse: Archives municipales, 2016, pp.191.

S. Castel, « Brest, étude de géographie urbaine », *Annales de Bretagne*. Tome 39, numéro 4, 1930. pp. 497-522.

S. Castel, « Brest, étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*. Tome 40, numéro 1, 1932. pp. 153-179.

S. Castel, « Brest, étude de géographie urbaine (Suite) », *Annales de Bretagne*. Tome 40, numéro 4, 1932. pp. 593-624.

Thouvenin Monique, « De Wendel-Sidélor à Sacillor-Sollac : 1968-1980. 13 années de mutations difficiles en Lorraine », *Revue Géographique de l'Est*, tome 21, n°1-2, Janvier-juin 1981. Evolution industrielle récente de la France de l'Est, pp.37-63.

Varaschin Denis, « La société des aciéries électriques du Chambon (1915-1931). Les méfaits de la dépendance », *Entretiens*, Volume I, 1998, Publications de l'Université de Saint-Etienne, pp.65-76.

Vauthier-Vézier Anne, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p.234.

Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005. Journal d'Exposition. *Une ville, des bateaux et des hommes*.

Histoire de l'armement

« La détection sous-marine », *Cols bleus*, N°1508, 18 février 1978, pp.4-9.

« Marine et Atome », *Cols bleus*, N°1218, 12 février 1972, pp.5-11.

Association des Réservistes du Chiffre et de la Sécurité des Informations, Ameil Xavier, Vasseur Jean-Pierre et Ruggiu Gilles, « Histoire de la machine Myosotis », *Actes du septième Colloque sur l'Histoire de l'Informatique et des Transmissions*, pp.95-125.

A. Kolodziej Edward, *Making and Marketing Arms: The French Experience and Its Implications for the International System*. Princeton, Princeton University Press, 1987, p.518.

Bail René et Moulin Jean, *Le porte-avions Arromanches (ex Colossus)*. Paris, Lavauzelle, 1983, p.89.

Bassot (Pierre). *Une Vie de « Malin » : mémoires d'un croiseur léger, 1931-1979*, Éd. du Pen Duick, Éd. Ouest-France, Rennes, 1988, p.242.

Bied-Charreton (Capitaine de vaisseau), « Quatre-vingts ans d'histoire des porte-avions français », *Cols bleus*. N°2259 du 7 mai 1994, pp.4-6.

Boureille Patrick, *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*. Université de Paris IV – Sorbonne, 2008, p.708.

Bouthinon M., « Ruelle. Etablissement des Constructions et Armes navales », *Cols Bleus*, n°1769 du 17 Septembre 1983, pp.4-9.

Boutroux Arnaud, « La Marine 4.0 : une révolution industrielle », *Revue Défense Nationale*, 2019/1 (N° 816), pp. 90-94.

Brisou Dominique, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIXe siècle*. Tomes 1 et 2. Université de Paris IV-Sorbonne. Service historique de la Marine. 2001, p.859.

Bussac Jean, Dautray Robert, Horowitz Jules, Teillac Jean, « Réacteurs nucléaires », *Universalis.fr*, p1.

Coutau-Bégarie Hervé, « Marine et innovation : la marine française face au porte-avions après la Seconde Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010/2 (n° 238), pp.117-127.

De Badereau Antoine, « Le Creusot et l'artillerie. La rivalité Krupp/Schneider », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 8 – Février 2007, pp.41-48.

De Badereau, Antoine, « Le rôle des établissements Schneider dans la victoire de 1918 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 9 – Février. 2008, pp.18-24.

De Ladonchamps J. et Verdeau J.-J., *Cours de propulsion nucléaire. Application à la propulsion navale. Tome III*. École nationale supérieure de techniques avancées. 1970, p.228.

Carlier Claude, « La France face à trois révolutions technologiques : le moteur à réaction, le missile balistique et la bombe atomique », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010/2 (n° 238), pp.65-80.

Chesnais François et Serfati Claude, *L'armement en France : Genèse, ampleur et coût d'une industrie*. Paris, Nathan, 1992, p208.

Poussou Jean-Pierre (Dir.), *L'économie française du XVIIIe au XXe siècle. Perspectives nationales et internationales*. 2000, PUPS, Paris, p.727.

Curey Marie-Charles, *L'artillerie Schneider-Canet à l'Exposition universelle de 1900*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1902, p.112.

Delavallée, *Mobilisation industrielle*. Centre d'études tactiques d'artillerie de Metz, Février 1921, p63.

Doussat Francis, *Les navires de guerre français de 1850 à nos jours*. Brest : Édition de la cité, 1975, p.366.

Fontanel Jacques, *Les dépenses militaires et le désarmement*. Paris, Publisud, 1995, p.136.

Ford Roger, *The world's Great Tanks : From 1916 to the Present Day*. London: Amber Books Ltd, 2012, p.176.

Frankestein Robert, *Le prix du réarmement français (1935-1939)*. Paris, Publications de la Sorbonne, 1982, p.382.

Frankestein Robert, « Intervention étatique et réarmement en France 1935-1939 », *Revue économique*, Volume 31, n°4, 1980. pp. 743-781.

Gandrey Lucien, « Le transfert de Toulon à Cherbourg du torpilleur N° 71 », *Bulletin de l'Académie François Boudon*. N° 12 – Mars 2011, pp. 19-23.

Gérard Hartmann. *De Véronique à Ariane. Les quinze années décisives*, p.15.

Grard Charles, *L'acier : aviation, automobilisme, constructions mécaniques, sanctions de la guerre*. Paris, Berger-Levrault, 1919, p.364.

Hébert Jean-Paul, *Production d'armement. Mutation du système français*. 1995, La Documentation française, Paris, p.221.

Huan Claude, *Les sous-marins français.1918-1945*. Bourg en Bresse, Editions Marine, 1995, p.247.

Jurgensen Céline et Mongin Dominique (dir.). *Résistance et dissuasion. Des origines du programme nucléaire français à nos jours*. Paris, Odile Jacob, 2018, p.396.

Lelong Benoit, « Comment coordonner laboratoires et essais en mer ? Détecteurs à ultrasons et formes d'innovation dans les marines françaises et anglaises », *Documents pour l'histoire des techniques*, 20 | 2e semestre 2011, pp.85-95.

Michel Mahé, « John Scott, de la marine en bois aux bateaux en fer », *Aremors*, 2012, pp.4.

Marine nationale, *Bulletin d'études de la Marine*. N°46. *L'aéronautique navale, les ailes de la mer*. Octobre 2009, p.112.

Masson Philippe et Battesti Michèle, *La Révolution maritime du XIXe siècle*. Paris, Lavauzelle, 1987, p127.

Masson Philippe, Michèle Battesti et Jacques C. Favier, *Marine et construction navale : 1789-1989*. Paris, Lavauzelle, 1989, p.143.

Mortal Patrick, *Les armuriers de l'État, du Grand Siècle à la globalisation (1665-1989)*. Lille, Presses universitaires du Septentrion, 2007, p.489.

Naegel Paul et Althuser Jean-Michel, *Les débuts du moteur Diesel en France : Nouveaux éléments historiques*. Connaissance de la Meuse, 2008, pp.2-7.

Reboul (Lieutenant-colonel), *Mobilisation industrielle. Tome 1. Des Fabrications de guerre en France de 1914 à 1918*. Paris: Berger-Levrault, 1925, p198.

Richard Guy, « La Révolution industrielle et ses aspects techniques dans la métallurgie du fer en Haute-Normandie (1815-1860) », *Annales de Normandie*, 14^e année, n°3, 1964, pp.339-363.

Robineau Didier, *L'introduction de l'électricité dans la marine militaire, 1880 - 1935*. Histoire. Université de Nantes. 2019, p.313.

Rougeron Camille, « Les essais nucléaires français : pollution radioactive et capacité de production », *Revue de Défense nationale*. Mars 1960, pp.430-437.

Pestre Dominique, « Les missiles balistiques et la création de la DMA » dans Comité pour L'Histoire de l'armement, *Les origines de la Délégation générale pour l'armement*, 2002, pp.15-34.

Stadler Gerhard A., *Das industrielle Erbe Niederösterreichs : Geschichte, Technik, Architektur*, Wien, Böhlau, 2006, p.1019.

Stephen Smith Michael, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France, 1800-1930*, Cambridge, Harvard University press, 2006, p.575.

Stoker Donald, *Britain, France and the Naval Arms Trade in the Baltic 1919-1939. Grand strategy and Failure*. London : Frank Cass, 2003, p.242.

Vaïsse Maurice (dir.). *Armement et Ve République, fin des années 1950-fin des années 1960*. Paris, CNRS éditions, 2002, p.414.

Vaïsse Maurice, « Le choix atomique de la France (1945-1958) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°36, octobre-décembre 1992. Dossier : Identités d'Europe Centrale après le communisme, pp.21-30.

Villain-Gandossi Christiane (dir.), *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu du XVIIe-milieu du XIXe siècle)*. Comité des travaux historiques et scientifiques. Paris, Editions CTHS, 2002, p.304.

Woodyard Doug, *Pounder's Marine Diesel Engines and Gas Turbines*. 2009, Elsevier Ltd, Oxford, p.884.

Histoire de la Marine française

Battesti Michèle, *La Marine de Napoléon III- Une Politique Navale*. Tome I et II. Service Historique de la Marine, 1997, p.1250.

Berbouche Alain, *Histoire de la Royale. La Marine française et la politique au Siècle des Lumières (1715-1789)*. Saint-Malo, Pascal Galodé Ed, 2012, p.695.

Chaline Olivier, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*. Paris: Flammarion, 2016, p.559.

Contamine Philippe (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome I : Des origines à 1715*. Paris, PUF, 1992, p.632.

Costalia Bernard, *La marine de Vichy. Blocus et collaboration*. Paris, CNRS éditions, 2014, p.433.

Demerliac Alain, *La marine de la Deuxième République et du Second Empire. Nomenclature des navires français de 1848 à 1871. Marine militaire*. Nice, Editions A.N.C.R.E, 2013, p.478.

Estival Bernard, *La Marine française dans la guerre d'Algérie*. Paris, Editions Marines, 2012, p.349.

Delmas Jean (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome II : De 1715 à 1871*. Paris, PUF, 1992, p.635.

De Prat Olivier et Mollat Michel, *Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècles*. Travaux du Colloque d'histoire maritime tenu, le 17 mai 1956, à l'Académie de Marine. Paris, S. E. V. P. E. N., 1957, in-8°, p.135.

Joubert Charles, *La Marine Française*. Paris : Editions Alsatia, 1946, p.525.

Martel André (dir.), *Histoire militaire de la France, Tome IV : De 1940 à nos jours*. Paris : PUF, 1994, p.704.

Masson Philippe, *La Marine française et la guerre (1939-1945)*. 1991, Talladier, Paris, p.539.

Masson Philippe, « Le redressement de la Marine française pendant l'entre-deux-guerres », Instituto de historia y cultura naval. Armada española. *Revista de historia naval*. 5^{ème} année. 1987. N°18, pp.27-40.

Masson Philippe, *Histoire de la marine. Tome I – L'Ère de la voile*. Paris, Lavauzelle, 1981, p.433.

Masson Philippe, *Histoire de la Marine. Tome II – De la vapeur à l'atome*. Paris, Lavauzelle, 1983, p.582.

Nicolas Louis, *Histoire de la marine Française*. Paris, Presses universitaires de France, 1961, p.128.

Pedroncini Guy (dir.). *Histoire militaire de la France, Tome III : De 1871 à 1940*. 1992, PUF, Paris, p.522.

Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXe siècle*. 2002, Perrin, Paris, p.406.

Préneuf Jean (de), Vaisset Thomas, « 1918 : une victoire navale en clair-obscur », *Revue Défense Nationale*, 2019/1 (N° 816), pp.42-47.

Sturb Philippe, *La renaissance de la marine française sous la quatrième république (1er janvier 1945 - novembre 1953)*. Histoire, Paris I, 2006, p.488.

Quérel Philippe, *Vers une Marine atomique. La marine française (1945–1958)*. Bruxelles : Bruylant, 1996, p.454.

Vial Philippe (Dir.), *Études marines*, N°4 - Mars 2013, Centre d'études supérieures de la Marine, p.195.

Marines étrangères

Brézet François-Emmanuel, *Histoire de la marine allemande. 1939-1945*. Paris : Perrin, 1999, p.381.

Lemay Benoît, « La guerre des généraux de la Wehrmacht : Hitler au service des ambitions de ses élites militaires ? », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2005/4 n° 220, pp.85-96.

Ostenc Michel (Dir.), *La marine italienne. De l'Unité à nos jours*. Paris, 2005, Economica, p.316.

Schirmann Sylvain, « Le réarmement allemand : implications industrielles et sociales (1933-1939) » dans *Matériaux pour l'histoire de notre temps*. 1997, N. 47. *Historiens d'hier et industrialisation en Europe occidentale de 1880 à la fin des années 1960* (Dir. René Girault), pp.21-28.

Silverstone Paul, *Civil War Navies, 1855-1883*. London, Routledge, 2006, p.238.

Histoire des élites maritimes

Les Schneider, le Creusot. Une famille, une entreprise, une ville (1836–1960), Paris, Musée d'Orsay, Fayard, 1995, p.368.

Notice sur les travaux scientifiques et les services du contre-amiral Labrousse, membre du conseil des travaux et du comité d'artillerie. Paris, Imprimerie de Ad. Lainé et J. Havard, 1866, p.88.

Procès-verbaux officiels par MM. Louis de La Roque et Édouard de Barthélemy. *Catalogue des gentilshommes d'Armagnac et de Quercy : qui ont pris part ou envoyé leur procuration aux assemblées de la noblesse pour l'élection des députés aux États généraux de 1789*. Paris, E. Ledentu. Fils, 1862, p.28.

« Soixante grands marins polytechniciens », *Bulletin de la Sabix*, 35, 2004, pp.41-42.

Andrew C. M., Grupp Peter, Kanya-Forstner A. Sydney, « Le mouvement colonial français et ses principales personnalités (1890-1914) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 62, n°229, 4e trimestre 1975, pp.640-673.

Aman Jacques, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIIIe siècle*. Genève, Droz, p.201.

Andréani Alphonse, *Les écoles françaises civiles et militaires : programmes, études, titres, diplômes, service militaire, dispenses*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 1891, p.380.

Ardailou Pierre, *Les républicains du Havre au XIXe siècle : (1815-1889)*. Rouen, PURH, 1999, p.452.

Audigier François, Lachaise Laurent Bernard, Sébastien, *Les gaullistes: hommes et réseaux*. Paris, Nouveau Monde, 2013, p.603.

Aulagner Renaud, *Le Château Dorian, grandeur et décadence d'un chef-d'œuvre Second-Empire*, 1994, p.72.

Barbier Frédéric et Daviet Jean-Pierre, *Le patronat du Nord sous le Second Empire : une approche prosopographique*. Genève, Droz, 1989, p.409.

Basso Jacques, « Le Comté de Nice: un espace politique et social "à la belle époque", Identité, intégration et particularisme : Les Elites politiques en marche (1880-1914) », dans Jean-Marc Bravard Alice, « Le cercle aristocratique dans la France bourgeoise 1880-1939 », *Histoire, économie & société* 2011/1 (30e année), pp.85-99.

Brelot Claude-Isabelle, « Savoir-vivre, savoir-être : attitudes et pratiques de la noblesse française au XIXe siècle », *Romantisme*, 1997, n°96, pp.31-40.

Jean-François Chanet, « Marine et politique de 1870 à 1914 : la démocratie entre au port », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. *Marine, État et politique*. PUPS.

Bernard Alice. « Le mode de vie du grand monde Parisien : modalités et persistance d'un modèle culturel attractif (1900-1939) », dans *La ville et l'esprit de société*, Katia Béguin, Olivier Dautresme. Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2004, pp. 129-144.

Biagioli Mario, Lodéon Sabine, Fabrice Pierre-Antoine. « Le prince et les savants : la civilité scientifique au XVIIe siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. 50^e année, N. 6, 1995, pp.1417-1453.

Boistel Guy, *L'Observatoire de la Marine et du bureau des Longitudes au parc Monsouris, 1875-1914*. Paris : Editions Edite et IMCEE, 2010, p.219.

Bouvier Jean, *Rothschild: histoire d'un capitalisme familial*. Paris, Éd. Complexe, 1992, p.343.

Bruneau Jean-Baptiste, « Un Breton contre la marine de la Belle Époque », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 123-2 (2016), Varia, p55-82.

Callite Anne, « Cail, constructeur de locomotives », *Revue du Nord*, tome 75, n°300, Avril-juin 1993. *Histoire économique et sociale*, pp. 343-358.

Chalmers Hood III Ronald, *Royal Republicans. The French Naval Dynasties between the World Wars*. Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1985, p.221.

Castel Patrice, Coll Pierre, Léoutre Pierre, Sabah Lucien. *Antimaçonnique, franc-maçon et résistance dans le Midi toulousain. De la persécution à la reconstruction des loges (1940–1945)*. Cholet les 2 Encres, 2009, p.546.

Chevallier Pierre, *Histoire de la Franc-Maçonnerie française : La Maçonnerie, Eglise de la République (1877-1944)*. III. Paris, Fayard, 1975, p.479.

Combes André, « Maçonnerie et radicalisme », *Société d'Histoire du Radicalisme*, p.1-32.

Dard Olivier, « La marine et les droites nationalistes, de l'entre-deux-guerres à Vichy », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. *Marine, État et politique*. PUPS.

De Badereau Antoine, « La fonction de directeur au Creusot sous les Schneider jusqu'au début du XXe siècle », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 2 janvier 2001, pp.13-17

De Beaumont Jacques, *Notice historique et généalogique sur la maison Bonnin de la Bonnière de Beaumont*. Tours, A. Mame et fils, 1897, p.146.

De La Grange Henry-Louis. *Gustav Mahler : Volume 3. Vienna: Triumph and Disillusion (1904-1907)*. Oxford, Oxford University Press, 1999, p.946.

De La Varenne Jean, *Les Augustin-Normand. Sept générations de constructeurs de navires*. Mayenne, Imp. Floch, 1950, p.241.

De Préneuf Jean Martinant, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d'histoire maritime*. N°14. 2011. *Marine, État et politique*. PUPS, p. 29-60.

De Rochebrune Renault et Hazera Jean-Claude, *Les patrons sous l'occupation*. Paris, Odile Jacob, 1995, p.874.

De Saint Martin Monique, « Des maîtres de forges à la présidence du CNPF : une nouvelle figure de patricien ? », dans Claude Petitfrère (dir.) *Construction, reproduction et représentation des patriciats urbains de l'antiquité au XXe siècle*, pp.347-359.

Dubigeon Alain, *La famille Dubigeon et son histoire de 1675 à nos jours*, Versailles, 1994, p.234.

Faucher J.-A. et Ricker A., *Histoire de la Franc-Maçonnerie en France*. Paris, Nouvelles Editions Latines, 1968, p.491.

Fenard Raymond, *Evolution de l'enseignement à l'école supérieure de marine de 1895 à 1921 : le rôle de l'amiral de Rigny*. Ecole de guerre Navale, 1927, p.129.

Fetjö François, *Requiem pour un empire défunt*. Paris, Editions Perrin, 2014, p.464.

Filleau Jacques-Auguste, *Les Filleau devant la postérité comme jurisconsultes, théologiens, historiens, littérateurs, savants, etc.* Rochefort, Société Anonyme de l'Imprimerie Ch. Theze, 1900, p.16.

Fierro Alfred, *La Société de géographie : 1821-1946*, Genève, Droz, 1983, p.343.

Forcade Olivier, « Les milieux militaires et l'Action française de 1898 à 1940 », *L'Action française : culture, société, politique*. Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2008, pp.121-140.

Forcade Olivier, Duhamel Eric, Vial Philippe, *Militaires en République, 1870-1962: les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*. Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p.734.

Fraboulet Danièle, *Quand les patrons s'organisent : Stratégies et pratiques de l'UIMM. 1901-1905*. Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2007, p.372.

Gaillard Jean-Michel, *Jules Ferry*. Paris, Fayard, 1989, p.730.

Gaston-Breton Tristan, *Basile Zaharoff, L'incroyable histoire du plus grand marchand d'armes du monde*. Paris, Editions Tallandier, 2019, p.288.

Genieys William, *Le choix des armes : théories, acteurs et politiques*. Paris, CNRS Editions, 2004, p.168.

Girardin-Thibeaud Odile, *Des amiraux au service de Vichy (1940-1944)*. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2014, p.1554.

Grange Cyril, *Une élite parisienne. Les familles de la grande bourgeoisie juive (1870–1939)*. Paris, CNRS Editions, 2016, p.547.

Grevet Jean-François, « Des turbines au Plan, la Marine au service de l'économie dirigée ou les ambitions des ingénieurs du Génie maritime à la Direction des industries mécaniques et électriques (1940-1944) », dans *Aéronautique, marchés, entreprises*, (dir.) Jean-Paul Barrière, Marc de Ferrière, pp.473-513.

Gourlay Patrick, *Charles Daniélou (1878-1953). Itinéraire politique d'un Finistérien*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1996, p212.

Granier Hubert, *Marins de France. Conquérant d'empire. XIXe-XXe siècle*. Rennes, Editions Ouest-France, 1991, p.270.

Hardy-Hémery Odette, « Le pouvoir dans l'entreprise : actionnaires et dirigeants dans les sociétés du Nord, 1880-1960 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 2001/4 (n°48-4), pp. 77 à 101.

Hellwinkel Lars, « Les arsenaux de la Marine française à la Libération: l'impact de l'épuration et ses conséquences pour les personnels », dans Bergère (dir.), *L'épuration économique en France*, pp.271-282.

Jouenne Noël, « Contrôle de l'identité ? Le Corbusier à Firminy », dans *Histoire contemporaine et patrimoine: la Loire, un département en quête de son identité*, Didier Nourrisson et Jean-François Brun (Dir.), pp.247-248.

Lacroix-Ritz Annie, *Industriels et banquiers. Français sous l'occupation*. Paris, A. Colin, 2013, p.815.

Lacroix-Ritz Annie, *La non-épuration en France de 1943 à 1950*. Paris, Armand Colin, 2019, p.672.

Lagana Marc, *Le parti colonial français : Eléments d'histoire*. Presses universitaires du Québec, 1990, p.188.

Lambert-Dansette Jean, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France*. Tome I. Paris, Harmattan, 2000, p.496.

Le Bret Hervé (Dir.). *Les frères d'Eichthal*. Le saint simonien et le financier au XIXe siècle. Paris, PUPS, 2012, p.639.

Léauté Michel, *Chroniques de Saint-Guen et alentours*. Longuenée-en-Anjou, Michel Léauté, 2017, p.202.

Lubinski Christina, Fear Jeffrey, Fernández Pérez Paloma, *Family Multinationals: Entrepreneurship, Governance, and Pathways to Internationalization*. New-York et Londres, Routledge 2013, p.274.

Lévy-Leboyer Maurice, *Le Patronat de la seconde industrialisation*, Les éditions ouvrières, Cahiers du « Mouvement social » N°4, 1979, p.120.

Joly Hervé, *Diriger une grande entreprise française au XXe siècle : modes de gouvernance, trajectoires et recrutement*. Histoire. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), 2008, p.511.

Joly Hervé, « Un grand patronat français peu renouvelé à la Libération ». <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00191162>

Le Hunsec Mathieu, « L'amiral, cet inconnu », *Revue historique des armées*, 266, 2012, pp.91-107.

Lenclud Gérard, *En Corse : une société mosaïque*. Paris, Éditions de la maison des sciences de l'homme, 2012, p.270.

Léonard Émile G., « Les professions dans la France Protestante en 1868 et 1893 », *Archives de sociologie des religions*, n°5, 1958, pp.121-139.

Magnan Léon, *Histoire des juges consuls et du tribunal de commerce de Marseille*. Marseille, Barlatier, 1906, p.220.

Magail Jerome (Dir.), *Le comté de Nice : de la Savoie à l'Europe, identité, mémoire et devenir*, Actes du colloque de Nice, 24-27 avril 2002, Nice, Serre, 2002, pp.53-74.

Martinant de Préneuf Jean, *Mentalités et comportements religieux des officiers de Marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Paris X-Nanterre, 2006, 3 vol.

Mayeur Jean-Marie, Corbin Alain et Schweitz Arlette, *Les immortels du Sénat, 1875-1918 : Les cent seize inamovibles de la Troisième République*. Paris, Publications de la Sorbonne, 1995, p.512.

Michelat Guy, Thomas Jean-Pierre, « Contribution à l'étude du recrutement des écoles d'Officiers de la Marine (1945-1960) », *Revue française de sociologie*. 1968, pp.51-70.

Ministère de la Défense. *L'Académie de Marine. 1752-2002*. 2002, Paris, L'Académie de Marine, p.97.

Morlat Patrice, « Les réseaux patronaux français en Indochine (1918-1928) », *L'esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*. Société française d'histoire d'outre-mer, 2008, pp.615-632.

Muchnik Natalia, « « Ne formez pas avec les infidèles d'attelage disparate ». L'enjeu matrimonial dans les diasporas des xvie-xviii siècles », *Diasporas*, pp.80-94.

Nicault Catherine, « Comment « en être » ? Les Juifs et la Haute Société dans la seconde moitié du XIXe siècle », *Archives Juives 2009/1 (Vol. 42)*, pp.8-32.

Niess Alexandre, *L'hérédité en République : Les élus et leurs familles dans la Marne (1871-1940)*. Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2012, p.386.

Nobecourt Jacques, « Une affaire La Rocque » en 1899. Avant le P.S.F., Justice-Égalité ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine / Société d'histoire moderne*, Tome 47-3, juillet-septembre 2000, pp.505-524.

Nourrisson Didier et Perrin Yves, *Le barbare, l'étranger : images de l'autre : actes du colloque organisé par le CERHI* (Saint-Etienne, 14 et 15 mai 2004), Travaux du Centre de Recherche en Histoire de l'Université de Saint-Etienne, Volume N°2, Publications de l'Université de Saint-Etienne Jean Monnet, p.419.

Ozward Thierry, « Le néoromantisme de Loti (ou l'art du poncif) », dans *Colloque de Paimpol. Loti en son temps*. 1994, Rennes, presses universitaires de Rennes, pp.29-37.

Pichon Muriel, *Les Français juifs 1914-1950. Récit d'un désenchantement*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail 2009, p.296.

Pourchasse Pierrick, « Les consulats, un service essentiel pour le monde négociant : une approche comparative entre la France et la Scandinavie », *La fonction consulaire à l'époque moderne, L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Jörg Hulbert et Gérard Le Bouëdec, pp.191-209.

Praca E. et Souche M., « Industrie métallurgique et protestantisme : l'exemple des hauts-fourneaux de Ria 1859-1909 », *Acteurs, tendances et contestations de l'économie contemporaine en Méditerranée Occidentale (XIXe-XXe siècles)*, Domitia n°5, Université de Perpignan, octobre 2004, pp.73-107.

Provost André, « Le Creusot 1939 - 1948 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 8 - Février 2007, p.3-12.

Przybyla Francis, *Le blé, le sucre et le charbon : Les parlementaires du Nord et leur action. 1881-1896*. Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2007, p594.

Queruel Alain, *Le grand livre de la franc-maçonnerie, Un panorama chrono-thématique, des origines à nos jours, en France et à l'étranger*. Paris, Eyrolles, 2016, p.349.

Quoy-Bodin Jean-Luc, « Le militaire en Maçonnerie (XVIIIème-XIXème siècles) », *Histoire, économie et société*. n°4, 2^e année, 1983, pp. 549-576.

Rajsfus Maurice, *Des juifs dans la collaboration. L'UGIF 1941-1944*. Paris, EDI, 1980, p.403.

Sanson Rosemonde, « L'entourage de Raymond Poincaré, président de la République (février 1913-février 1920) », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, N°8, mai-août 2009, p.80.

Thiébot Emmanuel, « L'affaire des fiches vue par les francs-maçons du Grand Orient de France en Basse-Normandie », *Revus Historique des Armées*.

Wright Vincent, *Les préfets de Gambetta*, Paris, PUPS, 2007, p.482.

Erato Paris, « Les Grecs de Marseille dans la deuxième moitié du XIXe siècle : une perspective nationale et transnationale », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 17, n°3, 2001, pp.23-42.

Pierre Bourdieu, Monique de Saint Martin Monique, « Le patronat », *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 20-21, mars/avril 1978, p13.

« Une racine d'X-Résistance, le groupe "X-Libre" (1941-1944) », *La Jaune et la Rouge* - Janvier 2005, p53.

« Marins de la dernière guerre », *Cols Bleus* n°1271 du 10 mars 1973, p15.

Biographies

« Félix Du Temple. Un général inventeur », *Reflets* n° 96, Ville de Tourlaville.

Notice sur Claude Verpilleux. Ingénieur-mécanicien à Rive-de-Gier (Loire). Saint-Etienne, Théodore frères, 1875, p329.

Notice sur les services militaires et les travaux scientifiques du vice-amiral Laplace. 1854, p.11.

« Une récompense britannique pour un chercheur français », *Cols Bleus* n°1404 du 6 décembre 1975, pp.15.

Amos Jean-Claude, « Les bateaux vietnamiens dessinés par François-Edmond Paris », *Techniques & Culture*, 35-36, 2001, p.523-532.

Barbou Alfred, *L'Amiral Pothuau*. Paris, Jouvet et Cie, 1882, p.246.

Barron-Fortier Géraldine, *Entre tradition et innovation : itinéraire d'un marin, Edmond Pâris (1806–1893)*. Thèse de doctorat université Paris Diderot Paris VII. 2015, p.814.

Barron Géraldine, *Edmond Pâris et la révolution maritime du XIXe siècle : un engagement technologique*. Communication donnée à l'occasion des journées des jeunes chercheurs en histoire des sciences et techniques, 20-21 novembre 2015. <https://hal-univ-diderot.archives-ouvertes.fr/hal-01256974>

Basquiast Paul et Touroude Georges (dir.), *Une dynastie républicaine charentaise : Les Pelletan*. Actes du colloque international de Saint-Georges-de-Didonne des 7 et 8 juin 1999, organisé par l'AECP (Association des amis d'Eugène et de Camille Pelletan), p.121.

Benoist Marc, *Henri Cangardel et l'Académie de Marine*. Académie de Marine.

Buchard Henri, *L'amiral Cloué : sa vie, récits maritimes contemporains*. Paris, Ch. Legrave, 1893, p.208.

Carls Stephen D., *Louis Loucheur. Ingénieur, homme d'état, modernisateur de la France 1872-1931*. Lille, Presses Universitaires du Septentrion, 2000, p.333.

Chabrol Jean-Paul, *Éclairer le peuple : Jean-Louis Médard 1768-1841*. Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2004, p.226.

Chassériau Frédéric, *Vie de l'amiral Duperré : ancien ministre de la Marine et des colonies, etc.* Paris, Imprimerie nationale, 1848, p.531.

Chérin, Bernard. *Généalogie de la maison de Montaignac ou de Montagnac : conservée au cabinet des titres de la Bibliothèque royale*. Sedan, G. Demeurat Imprimeur, 1856, p.37.

Coutau-Bégarie Hervé et Huan Claude, *Darlan*. Paris, Fayard, 1989, p.873.

R. Dautray, « Roger Brard 1907-1977 », *La Jaune et la Rouge, Revue mensuelle de la société amicale des anciens élèves de l'Ecole Polytechnique*, Décembre 1978/N°336, pp.32-34.

De Broglie Gabriel, *Mac Mahon*. Paris, Librairie académique Perrin, 2000, p.459.

De Montety Etienne, *Honoré d'Estienne d'Orves*. Paris, Editions Perrin, 2005, p.337.

De Moüy, Picardie et Normandie, marquis, comtes et barons ; seigneurs de La Maillaie, Vereines. Saint-Ouen, Impr. de Boyer, 1880, p.6.

Eyrard Jean-Paul, « Attaché naval en Espagne pendant la guerre civile : l'itinéraire du lieutenant de vaisseau Raymond Moullec », *Revue historique des armées*, 251 | 2008, pp.104-111.

Eyrard Jean-Paul, « Un ennemi du général de Gaulle au temps de la France libre : le capitaine de vaisseau Raymond Moullec », *Revue historique des armées*, 270 | 2013, pp.79-92.

Fournier Vice-amiral F.-E., « Notice sur le commandant Emile Guyou, membre de l'Académie des Sciences », *Publications de l'Institut de France*, 1921, n° 8, pp.1-9.

Grandhomme Jean-Noël, « De la Royale à l'Action Française : L'amiral Antoine Schwerer (1862-1936), Un engagement intégral », *Presses Universitaires de France | « Guerres mondiales et conflits contemporains »* 2017/1 N° 265, pp.47-58.

Jurien de La Gravière, *Les Gloires maritimes de la France. L'amiral Roussin*. Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1888, p.314.

Kahn, Pierre Louis *Essai sur les méthodes de pensée et d'action de l'ingénieur général du génie maritime Louis Kahn*. Paris, Académie de marine, 1973, p.44.

Laforge Léon, *Un Vainqueur des Prussiens. L'amiral Mouchez et la défense du Havre pendant la guerre de 1870-71*. Paris, E. Dumont, 1897, p.162.

Laplane Jean, *Amiral Paul Auphan. Itinéraire d'un amiral de marine*. Versailles, VA éditions, 2018, p.201.

Larrera de Morel Bertrand, *L'amiral Lacaze. Ministre de la Marine de la Grande guerre (1915–1917)*. Paris, Editions Christian, 2004, p.159.

Lars Wedin, « Castex (1878-1968) », *Etudes Marines. Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* Centre d'études stratégiques de la Marine, N°6-Mai 2014, pp.117-148.

Le Bouëdec Gérard, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon ^(1/2) », *Revue Défense Nationale*, 2018/1 (N° 806), p. 37-43.

Le Bouëdec Gérard, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon ^(2/2) », *Revue Défense Nationale*, 2018/2 (N° 807), p. 63-72.

Lefebvre Denis, *Marcel Sembat. Socialiste et franc-maçon*, Paris, Graffice, 1995, p.186.

Le Moigne Alain, *Marine et ouvriers de la construction navale à l'arsenal de Brest (1918-1970) : du paternalisme d'Etat à la mondialisation économique, un mouvement syndical partagé entre pragmatisme et idéologie*. Histoire. Université de Bretagne occidentale, Brest, 2015, p.988.

Christophe Maillard, « Pierre Biétry (1872-1918), un parlementaire iconoclaste », *Parlement[s]*, *Revue d'histoire politique*, 2008/2 (n° 10), pp.126-137.

Marie Jean, *André Haarbleicher 1873-1944*. 1946, Editions transatlantique, p.47.

Mayeur Jean-Marie, *Léon Gambetta. La patrie et la République*. Paris, Fayard, 2008, p.556.

Medard Louis, « L'œuvre scientifique de Paul Vieille (1854-1934) », *Revue d'histoire des sciences*, tome 47, n°3-4, 1994, pp.381-404.

Mercier Ernest, *Albert Petsche 1860-1933*. Paris : Paul-Martial, 1933, p.58.

Mioche Philippe et Roux Jacques. *Henri Malcor : Un héritier des maîtres de forge*. Paris, Editions du CNRS, 1988, p.352.

Moine Jean-Marie, « Basil Zaharoff (1849-1936), le « marchand de canons » », *Ethnologie française* 2006/1 (Vol. 36), pp.139-152.

Moisan Michel, *Pierre Baudin (1863-1917) : un radical-socialiste à la Belle Epoque*. Université d'Orléans, 2009, p.607.

Muselier Renaud, *L'amiral Muselier. Le créateur de la croix de Lorraine*. Paris, Perrin, 2000, p.250.

Noulens Joseph, *Maison de Gicquel, notice historique et généalogique*. Paris, J-B. Dumoulin, 1877, p.146.

Ogerau-Solacroup Bertrand, *Histoire des deux Emile Solacroup*. Paris, Cercle des Pyramides, 1998, p.108.

Petit Édouard, *Eugène Pelletan, 1813-1884, l'homme et l'œuvre : d'après des documents inédits*. Paris : Aristide Quillet, 1913, p.283.

Pierrard Pierre, « Un grand bourgeois de Lille : Charles Kolb-Bernard (1798-1888) », *Revue du Nord*, tome 48, n°190, Juillet-septembre 1966, pp.381-425.

Prost André, « Henri Charles Stroh : Ingénieur, patriote », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 4 janvier 2003, pp.4-11.

Schneider Dominique, « Charles Schneider, Maître de forges : 1898-1960 », *Bulletin de l'Académie François Bourdon*. N° 11 - Mars 2010, pp.3-15.

Saint-Germain Jacques (Dir.), *Théodore Laurent. L'industriel, l'homme*. Paris. Impr. de G. Malochet, 1955, p.175.

Simond Charles, *Histoire d'un enfant du peuple : Auguste Burdeau*. Paris, Alcide Picard et Kaan, 1895, p.304.

Stosskopf François et Meysembourg-Stosskopf Elisabeth. *Jacques Camille Louis Stosskopf, 1898 – 1944*. 2000, É. Meysembourg-Stosskopf, p.169.

Taillemite Etienne, « L'amiral Durand-Viel », *Cols Bleus* n°1837 du 16 février 1985, pp.10-15.

Thomas Jean-Louis, *Jean-François Cail. Un acteur majeur de la Révolution Industrielle*, Association C.A.I.L., 2004, p.335.

Togari M., *Louis-Emile Bertin : son rôle dans la création de la marine japonaise*. Paris, Charles-Lavauzelle et Cie., 1935, p.38.

Tronchet Guillaume, « André Honnorat, la République et la modernisation des Basses-Alpes (1889-1950) », *Chroniques de Haute-Provence*, 359, 2007, pp.99-141.

Vaisset Thomas, *L'Amiral d'Argenlieu. Le moine soldat du gaullisme*. Paris, Belin, 2017, p.595.

Vaisset Thomas, « L'amiral Daveluy, le stratège méconnu ? », *Centre d'études supérieurs de la Marine. Bulletin d'études de la Marine*. N°49. Prix Amiral Daveluy. Août 2010, pp.5-13.

Van Hille, Jean-Marc, *Le vice-amiral Platon ou les risques d'un mauvais choix*. Estadens, PyrÉGraph, 2003, p.298.

Vuillermot Catherine. « The Schneider Network during the Presidency of Charles Schneider, 1942-1960 », *Business and Economic History On-Line*, Vol.2, 2004, pp.1-19.

Yves Saint-Martin, « Un Toulonnais d'adoption : l'amiral Jean-Bernard Jauréguiberry (Bayonne 1815-Paris 1887) », *Académie du Var. Bulletin de l'Académie du Var*. 1986. Séance publique du 14 mai 1986, pp.83-111.

Zanco Jean-Philippe, *Boué de Lapeyrère 1852-1924. L'amiralissime gascon*. Orthez, Gascogne Editions, 2016, p.176.

Histoire des populations ouvrières

Bougeard Christian, « Les socialistes en Bretagne, étapes et facteurs d'une implantation régionale réussie (1905-2012) », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, 2014/2 (n° HS 10), pp.51-68.

Cantamessa Laurent, « Le syndicalisme des ouvriers de l'Etat avant 1914. L'exemple des établissements du Poitou-Charentes », *Centre châtelleraudais d'Histoire et d'Archives*, 29^{ème} Séance, 26 février 2005, pp.95-119.

Catherine Jean-Claude, « Les marins prisonniers de guerre français, un enjeu de la politique de collaboration de Vichy », dans Jean-Claude Catherine (dir.), *La captivité des prisonniers de guerre : Histoire, art et mémoire, 1939-1945.*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2008, pp.105-113.

Chaudré Christian, « Les premiers mai 1919 et 1920 dans le Morbihan », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 102, numéro 3, 1995. La CGT en Bretagne : Un centenaire, pp.37-61.

Girault Jacques, « Les événements des années 1930 aux Forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne », Conférence du 20 septembre 2001.
http://jcautran.free.fr/fiches_mouvement_ouvrier/conference_2001.html

Haudebourg Guy, « Défendre les travailleurs sous l'Occupation (juin 1940-août 1944) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2009/2 (n° 116-2), pp.191-216.

Laloyer Serge, « Le Trait et son chantier naval. 7 années de lutte », *Fil Rouge* n°9, Automne 1999, p11.

Le Havre. *Marine, commerce et industrie, instruction et éducation, hygiène et assistance publiques, principales œuvres philanthropiques et sociales. Notice publiée à l'occasion du congrès international d'instituteurs*. Septembre 1885. Maudet et Godefroy, Le Havre, p.156.

Maitron Jean, « La Charte d'Amiens dans l'histoire du mouvement ouvrier français », *L'actualité de l'Histoire, Bulletin trimestriel de l'Institut français d'Histoire sociale*, Octobre 1956, Numéro 16, pp.2-5.

Martin Jean-Yves, « « Action directe » & négociations dans la grève nazairienne de 1955 », *Agone* 33. « Le syndicalisme et ses armes ». 12/04/2005.

Perrot Albert, « La construction navale au Havre », *Fil Rouge*, n°9, Automne 1999.

Rivière Christophe, « L'ancrage du socialisme dans un département rural breton : l'exemple du Morbihan de 1905 à nos jours. Vecteurs de diffusion et facteurs de résistance », dans *Un siècle*

de socialismes en Bretagne: De la SFIO au PS (1905-2005), Christian Bougeard (dir.).
Rennes/Brest, PUR/CRBC, 2008, pp.111-132.

Reynaud Gérard, « La CGT dans le Finistère, 1921-1935 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*. Tome 102, numéro 3, 1995. La CGT en Bretagne : Un centenaire, pp.63-90

Girault Jacques, « La victoire du Front populaire dans le Var », *Cahiers de la Méditerranée*, n°15, 1, 1977. Grasse et sa région, pp.77-92

Reid Donald, « The Third Republic as Manager : Labor Policy in the Naval Shipyards, 1892-1920 », *International Review of Social History* 30 (1985), pp.183-206.

Thomas Georges-Michel, *Brest la rouge : 1847-1906*. Brest-Paris, Ed. De la Cité, 1989.

Tombs Robert, « How bloody was la Semaine Sanglante? A revision », *H-France Salon*, Volume 3, Issue 1, pp.679-704.

Travers Serge, *Le statut du personnel ouvrier et le problème de la main-d'œuvre dans les arsenaux de la marine française* : thèse pour le doctorat, Université de Paris, Faculté de droit. Les Presse Modernes, 1935, p.374.

Vabre Nicolas, « Le mouvement ouvrier cherbourgeois à la veille de la Première Guerre mondiale : entre conflit et régulation », *Annales de Normandie*, 2013/2 (63e année), pp.125-142.

Table des annexes

Tableaux

Tableau N°I. Evolution des prix des cuirassés garde-côtes	p1078
Tableau N°II. Evolution des prix des croiseurs de 1 ^{ère} classe	p1078
Tableau N°III. Evolution des prix des croiseurs cuirassés	p1079
Tableau N°IV. Evolution des prix de l'artillerie	p1079
Tableau N°V. Evolution des prix des affûts	p1080
Tableau N°VI. Transfert de personnels dirigeants entre les entreprises fournisseuses et l'Etat entre 1871 et 1914	p1082
Tableau N°VII. Transfert de personnels dirigeants entre les entreprises fournisseuses et l'Etat entre 1914 et 1939	p1084
Tableau N°VIII. Transfert de personnels dirigeants entre les entreprises fournisseuses et l'Etat entre 1939 et 1961	p1086

Plans et cartes

Carte N°I. Tonnage de navires de guerre produit entre 1871 et 1961 (par ville)	p1090
Plan N°I. Chantier naval de Schneider et Cie à Chalon-sur-Saône	p1091
Plan N°II. Chantier naval des ACF à Dunkerque	p1092
Plan N°III. Emplacement de la fonderie de Nevers en 1878	p1093
Plan N°IV. Emplacement de l'arsenal du Mourillon et des chantiers des FCM dans la petite rade de Toulon	p1094
Plan N°V. Emplacements des chantiers des ACL, ACB et Dubigeon à Nantes en 1910	p1095
Plan N°VI. Emplacements des chantiers des ACL, ACB à Nantes en 1900	p1095
Plan N°VII. Emplacements des chantiers des ACL, ACB à Nantes en 1900	p1096

Plan N°VIII. Plans de Loire-Normandie dans les années 1960	p1096
Plan N°IX. Emplacements des chantiers des CA de Saint-Nazaire et des ACL à Saint-Nazaire	p1097
Plan N°X. Emplacements des chantiers et usines des CA Normand et des FCM au Havre en 1896	p1097
Plan N°XI. Plan de la ville et de l'arsenal de Cherbourg en 1897	p1098
Plan N°XII. Plan de l'arsenal de Brest en 1898	p1099
Plan N°XIII. Plan de l'arsenal de Rochefort en 1904	p1100
Plan N°XIV. Plan de la ville et de l'arsenal de Lorient	p1001

Portraits

Portrait d'Henri Germain	p1102
Portrait de Paul Ménard-Dorian	p1102
Portrait de Louis Armez	p1103
Portrait de Jean Fraissinet	p1103
Portrait du vice-amiral Pierre Le Bris	p1104
Portrait du vice-amiral Edgar Humann	p1104
Portrait d'Armand Béhic	p1105
Portrait d'Henri Dupuy de Lôme	p1105
Portrait du vice-amiral Jean-Bernard Jauréguiberry	p1106
Portrait du vice-amiral Georges Durand-Viel	p1106
Portrait du vice-amiral Charles Dumesnil	p1107
Portrait du vice-amiral Lucien Lacaze	p1107
Portrait du contre-amiral Joseph Nabona	p1108

Portrait du vice-amiral Louis Fatou	p1108
Portrait de Maxime Laubeuf	p1109
Portrait de Charles Ferrand	p1109
Portrait de Félix du Temple	p1110
Portrait de Jean Babin-Chevaye	p1110
Portrait d'Ernest Mercier	p1111
Portrait de Jean-Baptiste Krantz	p1111
Portrait de Raoul Dautry	p1112
Portrait d'Henry Chéron	p1112
Portrait de Charles Dumont	p1113
Portrait de René Anxionnaz	p1113
Portrait de Lucien Lefol	p1114

Photographies

Photographie N°I. Usinage d'une pièce de gros calibre dans l'usine de Saint-Chamond des Aciéries de Marine et d'Homécourt	p1115
Photographie N°II. Atelier des torpilles de Toulon	p1116
Photographie N°III. Mine Sauter-Harlé HS 4	p1117
Photographie N°IV. Pilon de 100 t dans l'usine de Saint-Chamond des Aciéries de Marine et d'Homécourt	p1118
Photographie N°V. Bombardement de l'arsenal du Mourillon en 1944 (Toulon)	p1118
Photographie N°VI. Destruction de l'arsenal du Mourillon en 1944 (Toulon)	p1119

Dessins

Dessin N°I. Dessin d'une tourelle	p1120
Dessin N°II. Dessin de l'appareil de chargement du cuirassé <i>Patrie</i>	p1121
Dessin N°III. Dessin du dispositif de chargement des tourelles de 30 cm des cuirassés de 23500 t	p1122
Dessin N°IV. Dessin des tourelles pour 4 canons de 34 cm des cuirassés type p1123	<i>Normandie</i>
Dessin N°V. Dessin du mécanisme du canon-revolver Hotchkiss	p1124
Dessin N°VI. Dessin du canon-revolver Hotchkiss	p1124
Dessin N°VII. Dessin du plan de la culasse d'un canon à TR	p1125
Dessin N°VIII. Dessin du fonctionnement des turbines	p1125
Dessin N°IX. Dessins des quatre types d'obus	p1126
Dessin N°X. Dessin de la charpente navale	p1126
Dessin N°XI. Dessin des mouvements et du métacentre d'un navire	p1127
Dessin N°XII. Dessins de la torpille Whitehead de 450 mm	p1127
Dessin N°XIII. Dessin de l'appareil moteur à turbines Parsons de torpilleur numéroté	p1128
Dessin N°XIV. Dessin du cuirassé <i>France</i>	p1128
Dessin N°XV. Dessin des impacts sur les plaques de blindage de Schneider lors d'essais en 1883	p1129
Dessin N°XVI. Dessin des chaudières Belleville du <i>Milan</i>	p1129
Dessin N°XVII. Dessin de la machine motrice du <i>Milan</i>	p1130
Dessin N°XVIII. Dessins du croiseur français <i>Sfax</i>	p1130
Dessin N°XIX. Dessin des chaudières Normand et du Temple	p1131

Tableau N°I. Evolution des prix des cuirassés garde-côtes¹

Classe	Tonnage	Années en chantier	Prix	Prix de la Tonne
<i>Tempête</i>	4900 t	1872 – 1876	6 100 000 Fr	1245 Fr
<i>Vengeur</i>	4700 t	1874 – 1878	5 100 000 Fr	1085 Fr
<i>Tonnerre</i>	5800 t	1873 – 1875	7 200 000 Fr	1241 Fr
<i>Fulminant</i>	4900 t	1874 – 1877	9 000 000 Fr	1837 Fr
<i>Tonnant</i>	5100 t	1875 – 1880	10 000 000 Fr	1961 Fr
<i>Furieux</i>	6000 t	1875 – 1883	12 000 000 Fr	2000 Fr
<i>Terrible – Requin – Caïman</i>	7700 t	1877 – 1885	12 000 000 Fr	1558 Fr
<i>Jemmapes – Valmy – Bouvines – Amiral-Tréhouart</i>	6000 t	1889 – 1893	15 000 000 Fr	2500 Fr
<i>Henri-IV</i>	9000 t	1897 – 1899	20 000 000 Fr	2222 Fr

Tableau N°II. Evolution des prix des croiseurs de 1^{ère} classe²

Classe	Tonnage	Années en chantier	Prix	Prix de la tonne
<i>Duquesne – Tourville</i>	5500 t	1873 – 1876	7 500 000 Fr	1334 Fr
<i>Iphigénie – Aréthuse</i>	3300 t	1877 – 1882	4 600 000 Fr	1394 Fr
<i>Dubourdieu</i>	3600 t	1880 – 1884	5 000 000 Fr	1389 Fr
<i>Sfax</i>	4600 t	1882 – 1884	7 400 000 Fr	1609 Fr
<i>Tage</i>	7300 t	1885 – 1886	9 000 000 Fr	1389 Fr
<i>Cécille</i>	5900 t	1886 – 1888	11 000 000 Fr	1864 Fr
<i>Jean-Bart</i>	4100 t	1886 – 1889	7 000 000 Fr	1707 Fr
<i>Davout – Suchet</i>	3300 t	1887 – 1893	7 000 000 Fr	2121 Fr
<i>Alger – Isly</i>	4500 t	1887 – 1891	7 900 000 Fr	1755 Fr
<i>Bugeaud – D'Assas</i>	4000 t	1891 – 1896	7 800 000 Fr	1950 Fr
<i>D'Entrecasteaux</i>	8500 t	1893 – 1896	17 000 000 Fr	2000 Fr
<i>Guichen</i>	8200 t	1895 – 1897	15 500 000 Fr	1890 Fr
<i>Jurien-de-la-Gravière</i>	8200 t	1897 – 1899	11 300 000 Fr	1378 Fr

¹ L'ingénieur Dislère, *La marine cuirassée*. Liste général de la flotte cuirassée. Suite et fin, Revue maritime et coloniale. Tome 38. Mars 1873, p1022-1023.

SHD BB8 853. SHD BB8 968. SHD BB8 2424-5. SHD BB8 1901.

² SHD BB8 853. SHD 4DD1 554. SHD BB8 968. SHD BB8 2424-5. SHD BB8 1901.

Chronique maritime et coloniale, Revue maritime et coloniale. Tome 88. 1886, p164.

Tableau N°III. Evolution des prix des croiseurs cuirassés¹

Classe	Tonnage	Années en chantier	Prix	Prix de la tonne
<i>Dupuy-de-Lôme</i>	6400 t	1888 – 1890	13 500 000 Fr	2109 Fr
<i>Amiral-Charner – Chanzy – Bruix – Latouche-Tréville</i>	4800 t	1889 – 1894	9 880 000 Fr	2058 Fr
<i>Amiral-Pothuau</i>	5400 t	1893 – 1895	11 200 000 Fr	2074 Fr
<i>Kléber – Dupleix – Desaix</i>	7700 t	1897 – 1902	19 000 000 Fr	2467 Fr
<i>Gueydon – Montcalm – Dupetit-Thouars</i>	9500 t	1897 – 1901	24 200 000 Fr	2547 Fr
<i>Marseillaise – Gloire – Amiral-Aube – Sully – Condé</i>	10400 t	1899 – 1902	25 000 000 Fr	2404 Fr
<i>Jeanne-d'Arc</i>	11270 t	1899 – 1903	22 000 000 Fr	1952 Fr
<i>Léon-Gambetta – Jules-Ferry – Victor-Hugo – Jules-Michelet</i>	12550 t	1901 – 1905	30 000 000 Fr	2390 Fr

Tableau N°IV. Evolution des prix de l'artillerie²

Modèle de canon	Prix
10 cm Mle 1875	6200 fr
100 Mle 1881	5600 fr
100 Mle 1881 TR	6245 fr
100 Mle 1887 système Hotchkiss	15 950 fr
100 Mle 1889	9000 fr
100 Mle 1891	12 700 fr
100 Mle 1892 long. Système Canet	22 000 fr
14 cm Mle 1870	4120 fr
14 cm Mle 1870 M	4120 fr
138,6 Mle 1881	12 000 fr
138,6 Mle 1881 M	18 832 fr
138,6 Mle 1884	11 400 fr
138,6 Mle 1881 à 1884 TR	12 750 fr
138,6 Mle 1887	28 700 fr
138,6 Mle 1891	31 000 fr
138,6 Mle 1888-91	28 800 fr
138,6 Mle 1884-93	20 000 fr
138,6 Mle 1893 de 45 cal. à tourillons	27 700 fr
16 cm Mle 1870	6500 fr
16 cm Mle 1875	6200 fr
167,7 Mle 1884	17 200 fr
167,7 Mle 1881 TR	16 800 fr
167,7 Mle 1884 TR	18 000 fr
167,7 Mle 1884 TR neuf	24 650 fr
167,7 Mle 1887 de 45 cal.	41 000 fr

¹ SHD 1DD1 1250. SHD BB8 853. SHD BB8 968. SHD BB8 2424-5. SHD BB8 1901.

² Carnet de l'officier. 8e Année — 1886. Paris, Berger-Levrault et Cie, p84-85.

SHD BB8 1902. Liste de tous les prix des canons en usage dans la marine française. Document remis par la fonderie de Ruelle.

167,7 Mle 1891	51 400 fr
167,7 Mle 1893 de 45 cal. spécial sans tourillons	40 340 fr
167,7 Mle 1893 de 45 cal. à tourillons	44 350 fr
19 cm Mle 1870	10 020 fr
194 Mle 1887 de 45 cal.	53 000 fr
194 Mle de 1893 de 40 cal.	67 000 fr
24 cm Mle 1870	20 125 fr
27 cm Mle 1870	27 768 fr
240 Mle 1881	69 500 fr
240 Mle 1884 de 30 cal.	88 614 fr
240 Mle 1887 de 42 cal. (un seul de l'espece)	128 165 fr
27 cm Mle 1875 N°1	107 700 fr
27 cm Mle 1870 N°2	95 700 fr
27 cm Mle 1875 M N°1	107 700 fr
274,4 Mle 1881 de 28 cal. 5 sans tourillons	110 000 fr
274,4 Mle 1884 de 28 cal. 5 avec tourillons	117 000 fr
274,4 Mle 1887	175 000 fr
274,4 Mle 1887 Spécial	185 000 fr
274,4 Mle 1893 de 25 cal.	143 000 fr
305 Mle 1887	257 000 fr
305 Mle 1893 de 40 cal.	290 000 fr
320 Mle 1871-81	60 000 fr
320 Mle 1870-84	113 883 fr
34 cm Mle 1875	168 000 fr
340 Mle 1870-84 de 30 cal.	126 845 fr
340 Mle 1881 de 28 cal. 5 à tourillons	107 500 fr
340 Mle 1884 de 28 cal. 5 à tourillons	225 000 fr
340 Mle 1884 de 28 cal. 5 sans tourillons	219 000 fr
340 Mle 1887 de 42 cal. Corps court	363 000 fr
340 Mle 1887 de 42 cal. Corps long	320 000 fr
340 Mle 1893 de 35 cal	322 000 fr
420 Mle 1875	350 000 fr
370 Mle 1875-79	350 000 fr
90 mm Mle	2800 fr
65 mm Mle	1000 fr
Canon-revolver 37 cm	4450 fr

Tableau N°V. Evolution des prix des affûts¹

Modèle de l'affût	Prix
100 Mle 1884 à PN	5900 fr
100 Mle 1884 à PC	5500 fr
100 Système Vavasseur à PN	7800 fr
100 Système Vavasseur à PC	7700 fr
100 Système Canet Mle 1887 à PC modifié pour canons TTR	8981 fr
100 Système Canet à PC pour canons Mle 1892 longs	14 000 fr
100 Mle 1890 à PN pour canons TTR	6850 fr
100 Mle 1890 à PC pour canons TTR	7335 fr
100 Système Canet à PC pour canons Mle 1891	11 000 fr

¹Carnet de l'officier. 8e Année — 1886. Paris, Berger-Levrault et Cie, p84-85.

Capitaine de vaisseau L. Gadaud. Carnet de notes et de renseignements. Paris, 1881, L. Baudoin et Cie, p47 et p50-51.

SHD BB8 1902. Liste de tous les prix des canons en usage dans la marine française. Document remis par la fonderie de Ruelle.

100 à châssis Mle 1893	5485 fr
14 à chassis Mle 1867	3850 fr
14 de gaillards Mle 1875	3850 fr
14 de batterie Mle 1876	3470 fr
14 de gaillards Mle 1878 (Pivot central)	5250 fr
14 de batterie Mle 1878	3530 fr
138,6 Mle 1884 à PN	5500 fr
138,6 Mle 1884 à PC	5500 fr
138,6 Mle 1884 à PC TTR	8252 fr
138,6 Mle 1884 à PN	7804 fr
138,6 à PC pour canons Mle 1891 et 1893	8000 fr
138,6 à châssis Mle 1893 à PC	8000 fr
164,7 Mle 1884 à PN	7500 fr
164,7 Mle 1884 à PC	6412 fr
164,7 Mle 1884 à PN TTR	9259 fr
164,7 Mle 1884 à PC TTR	8915 fr
164,7 à berceau système Canet à TR	25 500 fr
164,7 à châssis Mle 1893 à PC pour canons Mle 1891	11 740 fr
164,7 à PC pour canons à TR de cal. 45 Mle 1893	10 350 fr
19 cm batterie à châssis Mle 1867	7100 fr
19 cm à chassis tournant pour aviso	11200 fr
19 cm à plateforme tournante pour corvette	19800 fr
19 cm à chassis de gaillards Mle 1876	8600 fr
19 cm à chassis de 1/2 tourelle Mle 1876	9000 fr
19 cm à teugue Mle 1876	8700 fr
19 cm à teugue Mle 1877	8190 fr
19 cm de batterie Mle 1864	10 000 fr
19 cm de batterie Mle 1867	10 860 fr
19 cm à plateforme tournante	17 040 fr
19 cm de tourelle de garde-côtes	13 280 fr
19 cm de teugue Mle 1876	13 280 fr
19 cm à pivot central et à freins hydrauliques	13 280 fr
194 de tourelle Mle 1887 à PC	21 992 fr
240 à châssis Mle 1878 à PC	23 000 fr
240 à châssis Mle 1883 à PC pour tourelles de canonnière type Flamme	33 500 fr
240 à châssis PN. Mle 1893 pour canons Mle 81-84	18 190 fr
274,4 à PC. Mle 1893 pour canons Mle 1881	39 369 fr
274,4 à PN. Mle 1893	28 500 fr
340 de batterie à mouvement hydraulique	81 500 fr

Tableau N°VI. Transfert de personnels dirigeants entre les entreprises fournisseuses et l'Etat entre 1871 et 1914¹

Nom	Entreprise	Fonction	Lien avec l'Etat
Armand Béhic	FCM	Président	Ministre, Sénateur, député, haut-fonctionnaire
Amiral Jean-Bernard Jauréguiberry	FCM	Vice-président	Ministre de la Marine, officier de Marine
Gustave Zédé	FCM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Albert Lacroix de Saint-Pierre	FCM	Administrateur	Député
Général Hyppolite Sébert	FCM	Administrateur	Général d'artillerie de Marine
Ernest Roubaud	FCM	Administrateur	Commissaire général de la Marine
Amédée Lefèvre-Pontalis	FCM	Administrateur	Député
Amable Lagane	FCM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Amiral Antoine-Auguste Hallez	FCM	Administrateur	Officier de Marine
Amédée Cazavan	FCM	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Edouard Widmann	FCM	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Eugène Pereire	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire et Dynamite Nobel française	Président	Député
Léon Piot	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Député
Louis Armez	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Député (Membre de la Commission de la Marine)
Amiral Edgar Humann	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Officier de Marine
Félix Godard	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Charles Jay	ACL	Vice-président	Commissaire général de la Marine
Louis Mathurin Babin-Chevaye	ACL	Administrateur-délégué	Député
Émile Leclert	ACL	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jules Chaudoye	ACL	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
André Simon Eugène Dupont	ACB	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Charles Ferrand	CA Normand	Président	Ingénieur du génie maritime
Charles de Lasteyrie	CA Normand	Administrateur	Député, ministre des Finances
Comte François Marie Tallepié de Bondy	CA de Gironde – Schneider et Cie	Président	Député, sénateur
Eugène II Schneider	CA de Gironde –	Président	Député

¹ Les transfuges de la Marine (Bleu) et du Parlement et du gouvernement (vert).

	Schneider et Cie		
Henri Schneider	CA de Gironde – Schneider et Cie	Administrateur	Député
Charles Duplomb	CA de Gironde – Hotschkiss	Administrateur	Agent de la Marine
Amiral Nabona	CA de Gironde	Administrateur	Officier de Marine
Capitaine de frégate comte Henri de Freycinet	CA de Gironde – Schneider et Cie	Administrateur	Officier de Marine
Alfred Le Belin de Dionne	CA de Gironde	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Lieutenant de vaisseau Comte Robert de Vogué	Schneider et Cie	Membre du Conseil surveillance	Officier de Marine
Jean-Claude Verpilloux	Aciéries et Forges de Firminy	Administrateur	Député
Benoît Oriol	Aciéries et Forges de Firminy	Administrateur	Député
Lieutenant Marcel Dumuis	Aciéries et Forges de Firminy	Directeur	Lieutenant d'artillerie de Marine
Florent Guillain	Marine et Homécourt – Thomson-Houston	Vice-président	Ministre, député
Henri Germain	Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons	Président	Député
Pierre Paul Devès	Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons	Administrateur	Député
Baron Charles François de Ravinel	Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons	Administrateur	Député
Albert Moreau du Breuil de Saint-Germain	Commentry- Fourchambault- Decazeville	Président	Député
Louis Savoye	Commentry- Fourchambault- Decazeville	Vice-président	Député
Comte Denis Benoist d'Azy	Commentry- Fourchambault- Decazeville	Administrateur	Député
Stephane Mony	Commentry- Fourchambault- Decazeville	Administrateur	Député
Etienne Trubert	Commentry- Fourchambault- Decazeville	Administrateur	Député
Charles Jonnart	Cie des Fonderies, Forges & Aciéries de Saint-Etienne	Administrateur	Ministre, sénateur, député
Pierre-Frédéric Dorian	Holtzer et Cie	Président	Ministre, député
Paul Ménard-Dorian	Holtzer et Cie	Président	Député (Membre de la Commission de la Marine)
Charles Kolb-Bernard	Denain-Anzin	Président	Sénateur, député
Ernest Dejardin- Verkinder	Denain-Anzin	Administrateur	Député
Jean-Baptiste Krantz	Fives-Lille	Président	Sénateur
Paul Doumer	CGE	Administrateur	Ministre, député
Bertrand Gouin	SCB	Administrateur	Député
Félix du Temple	SA Du Temple	Président	Officier de Marine, député
Albert Le Play	Société générale pour la fabrication de la dynamite – Société	Président	Sénateur

	centrale de Dynamite		
--	----------------------	--	--

Tableau N°VII. Transfert de personnels dirigeants entre les entreprises fournisseuses et l'Etat entre 1914 et 1939¹

Nom	Entreprise	Fonction	Lien avec l'Etat
François Moritz	FCM	Président	Ingénieur du génie maritime
Général Hyppolite Sébert	FCM	Administrateur	Général d'artillerie de Marine
Ernest Roubaud	FCM	Administrateur	Commissaire général de la Marine
Amiral Antoine-Auguste Hallez	FCM	Administrateur	Officier de Marine
Amiral Pierre Le Bris	FCM	Administrateur	Officier de Marine
Amiral Louis Fatou	FCM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Amiral Charles-Philippe Touchard	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Officier de Marine
Léon Piot	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Député
Amiral Edgar Humann	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Officier de Marine
Gustave Guist'hau	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Ministre de la Marine
Ernest Mercier	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire – SACM – Alstom – CGE	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Fernand Coqueret	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Félix Godard	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Paul Petitjean	ACL – Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire – Dyle et Bacalan – ACF – Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons	Président	Ingénieur du génie maritime
Émile Leclert	ACL	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jules Chaudoye	ACL	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Lieutenant de vaisseau Comte Jean de la Croix de Chevière de Sayve	ACL – ACF	Administrateur	Officier de Marine
André Lévy	ACL – Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire – ACF	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Marcel Haas	ACL – Dubigeon	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Jean Babin-Chevaye	Dubigeon	Administrateur	Député
André Simon Eugène Dupont	ACB	Administrateur	Ingénieur du génie maritime

¹ Les transfuges de la Marine (Bleu) et du Parlement et du gouvernement (vert).

Charles Chaumet	AC du Sud-ouest	Président	Ministre de la Marine
Henry Bérenger	AC du Sud-ouest	Président	Ministre de la Marine
Charles Dumont	AC du Sud-ouest	Administrateur	Sénateur
Amiral Antoine-Auguste Tracou	AC du Sud-ouest	Administrateur	Officier de Marine
Hubert Giraud	AC du Sud-ouest	Administrateur	Député
Jules Raclot	Chantiers du Sud-ouest et de Bacalan	Administrateur-délégué	Ingénieur du génie maritime
Amiral Charles-Henri Dumesnil	CNF	Président	Officier de Marine
Felix Ziégel	CNF – Soudure Autogène Française	Vice-président	Ingénieur du génie maritime
Alfred Dhôme	CNF	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Henri Chéron	CNF	Administrateur	Sous-secrétaire d'État à la Marine
Camille Blaisot	CNF	Administrateur	Député
Vice-amiral Charles Mornet	CNF	Administrateur	Officier de Marine
Maxime Laubeuf	CNF	Ingénieur-conseil	Ingénieur du génie maritime
Augustin Augustin-Normand	CA Normand – ACF	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Fernand Fenaux	CA Normand	Directeur	Ingénieur du génie maritime
Raoul Dautry	Dyle & Bacalan	Administrateur	Ministre
Amiral Lucien Lacaze	CA de Provence – Schneider et Cie	Administrateur	Officier de Marine
Eugène II Schneider	FCG – Schneider et Cie	Président	Député
Joseph Noulens	FCG – Schneider et Cie	Président	Député et sénateur
Charles Duplomb	FCG – Hotschkiss	Administrateur	Agent de la Marine
Amiral Nabona	FCG	Administrateur	Officier de Marine
Capitaine de frégate comte Henri de Freycinet	FCG – Schneider et Cie	Administrateur	Officier de Marine
M. de Courville	FCG	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Enseigne de vaisseau Roland Nepveu	FCG	Administrateur	Officier de Marine
Henry Fleury-Ravarin	ACF	Président	Député
Eugène Motte	ACF	Administrateur	Député
Jean-Baptiste Trystam	ACF	Administrateur	Député et sénateur
Lucien Lefol	ACF	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Lieutenant de vaisseau Comte Robert de Vogué	Schneider et Cie	Membre du Conseil surveillance	Officier de Marine
Benoît Oriol	Aciéries et Forges de Firminy	Administrateur	Député
Lieutenant Marcel Dumuis	Aciéries et Forges de Firminy	Président	Officier d'artillerie de Marine
Florent Guillain	Marine et Homécourt – Thomson-Houston – Sulzer	Vice-président	Ministre, député
Édouard Prénat	Marine et Homécourt – Sulzer	Vice-président	Député
J. Perrot	Sulzer	Administrateur	Ingénieur d'artillerie de Marine
Albert Lebrun	Sulzer	Administrateur	Ministre et député
Louis de Curières de Castelnau	Fonderies, Forges & Aciéries de Saint-	Administrateur	Ingénieur du génie maritime

	Etienne		
Capitaine de corvette Pierre Grellet de la Deyte	Fonderies, Forges & Aciéries de Saint-Etienne	Administrateur	Officier de Marine
Louis de Boysson	Fonderies, Forges & Aciéries de Saint-Etienne	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Lieutenant de vaisseau Pierre Jurien de la Gravière	Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons	Administrateur	Officier de Marine
Louis Savoye	Commentry-Fourchambault-Decazeville	Administrateur	Député
Baron Xavier Reille	Escaut et Meuse	Administrateur	Député
Gaston Japy	Japy	Président	Sénateur
Louis Perchot	Commentry-Oissel	Président	Député
Yves Le Trocquer	Commentry-Oissel	Président	Député
Daniel Laurent	Sulzer	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Paul Doumer	CGE	Administrateur	Ministre, député
Léon Callou	Maison Breguet	Administrateur délégué	Ingénieur du génie maritime
Albert Le Play	Société générale pour la fabrication de la dynamite – Société centrale de Dynamite	Président	Sénateur
Arthur Bommelaer	SACM – Alstom	Administrateur délégué	Ingénieur du génie maritime
Georges Noblemaire	Cie générale d'électro-metallurgie	Administrateur	Député
Pierre Chaumié	Cie générale d'électro-metallurgie	Administrateur	Sénateur
Charles Ferrand	Compagnie Electro-Mécanique	Président	Ingénieur du génie maritime

Tableau N°VII. Transfert de personnels dirigeants entre les entreprises fournisseuses et l'Etat entre 1939 et 1961¹

Nom	Entreprise	Fonction	Lien avec l'Etat
François Moritz	FCM	Président	Ingénieur du génie maritime
Pierre Chevalier	FCM – ACSM	Président	Ingénieur du génie maritime
René Norguet	FCM – Dubigeon	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Capitaine de corvette Pierre Grellet de la Deyte	FCM	Administrateur	Officier de Marine
Amiral Pierre Le Bris	FCM	Administrateur	Officier de Marine
Amiral Louis Fatou	FCM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean-Jacques Balland	FCM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean Fraissinet	FCM – ACB – CA de	Administrateur	Député

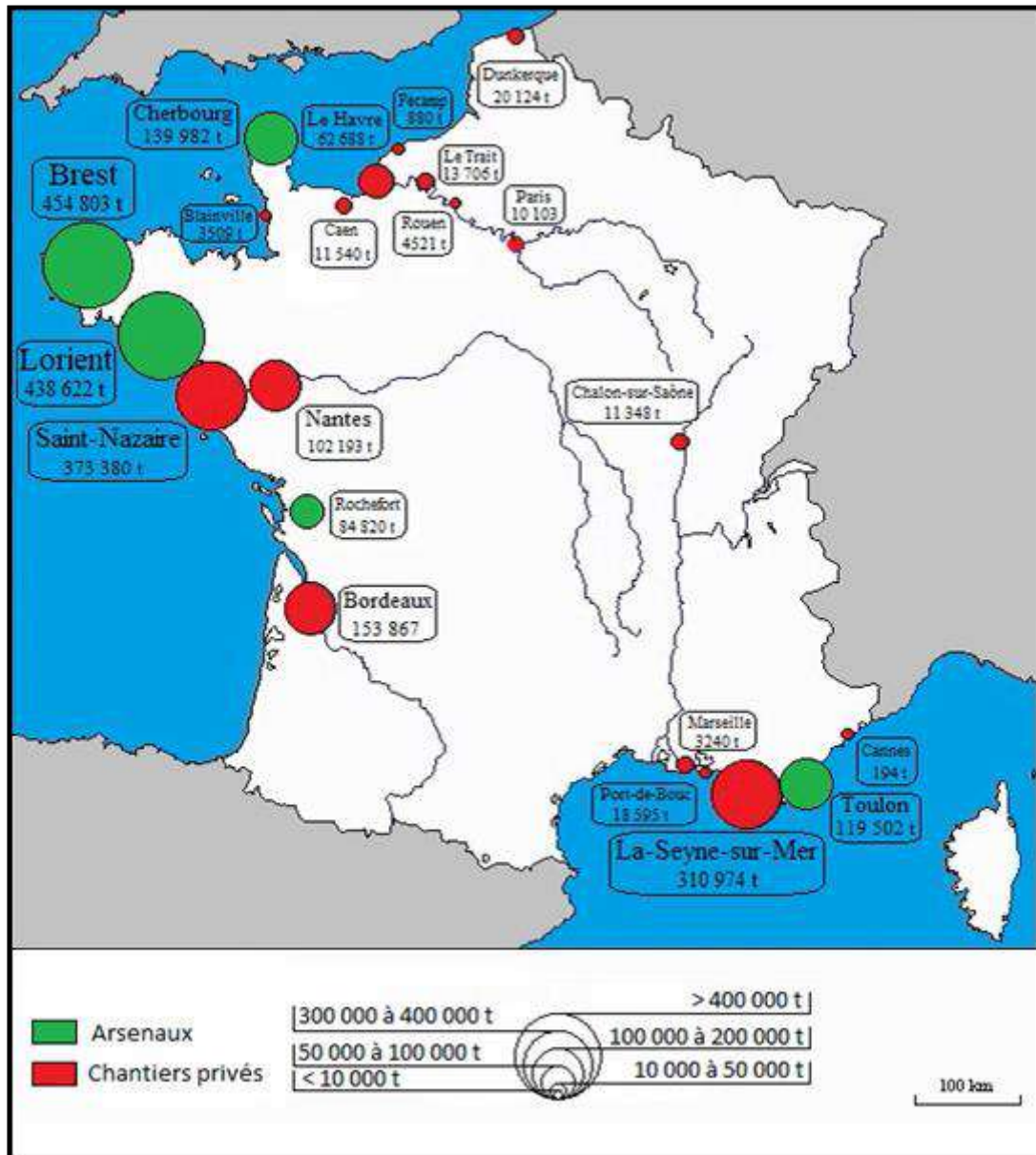
¹ Les transfuges de la Marine (Bleu) et du Parlement et du gouvernement (vert).

	Provence		
Edmond Hannotin	Denain & Anzin	Administrateur	Sénateur
Ernest Mercier	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire – SACM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Paul Conard	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Pierre Loygue	Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Paul Petitjean	ACL – Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire –ACF – Dubigeon –	Président	Ingénieur du génie maritime
Lieutenant de vaisseau Comte Jean de la Croix de Chevrière de Sayve	ACF – ACL	Administrateur	Officier de Marine
André Lévy	ACL – Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Louis Painvin	ACL	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean Pinczon	ACL – Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire – ACF – SGCM	Administrateur	Ingénieur d'artillerie de Marine
André Dupont	ACB	Président	Ingénieur du génie maritime
Marcel Rouchet	ACB	Président	Ingénieur du génie maritime
Robert Lacourte	ACB	Vice-président	Ingénieur du génie maritime
René Regnault de Maulmin	ACB	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Pierre Quéau	ACB	Directeur adjoint	Ingénieur du génie maritime
Jean Garnier	ACB	Directeur adjoint	Ingénieur du génie maritime
Felix Ziégel	Soudure Autogène Française	Vice-président	Ingénieur du génie maritime
Pierre Ducornet	Soudure Autogène Française	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean Fonquernie	CNF	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Augustin Augustin-Normand	CA Normand – ACF – CNF	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Amiral Georges Durant-Viel	CA Normand	Administrateur	Officier de Marine
Amiral Lucien Lacaze	CA Normand – CA de Provence – SOP	Administrateur	Officier de Marine
Daniel Coste	CA Normand	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Charles Lambotin	CA Normand	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Amiral Emile Rosset	CA Normand	Administrateur	Officier de Marine
Fernand Fenaux	CA Normand	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Capitaine de corvette Bernard Ruffie d'Epenoux	Chantiers Navals de la Ciotat	Administrateur	Officier de Marine
Vice-amiral d'escadre Pierre Ronarc'h	Chantiers Navals de la Ciotat	Administrateur	Officier de Marine

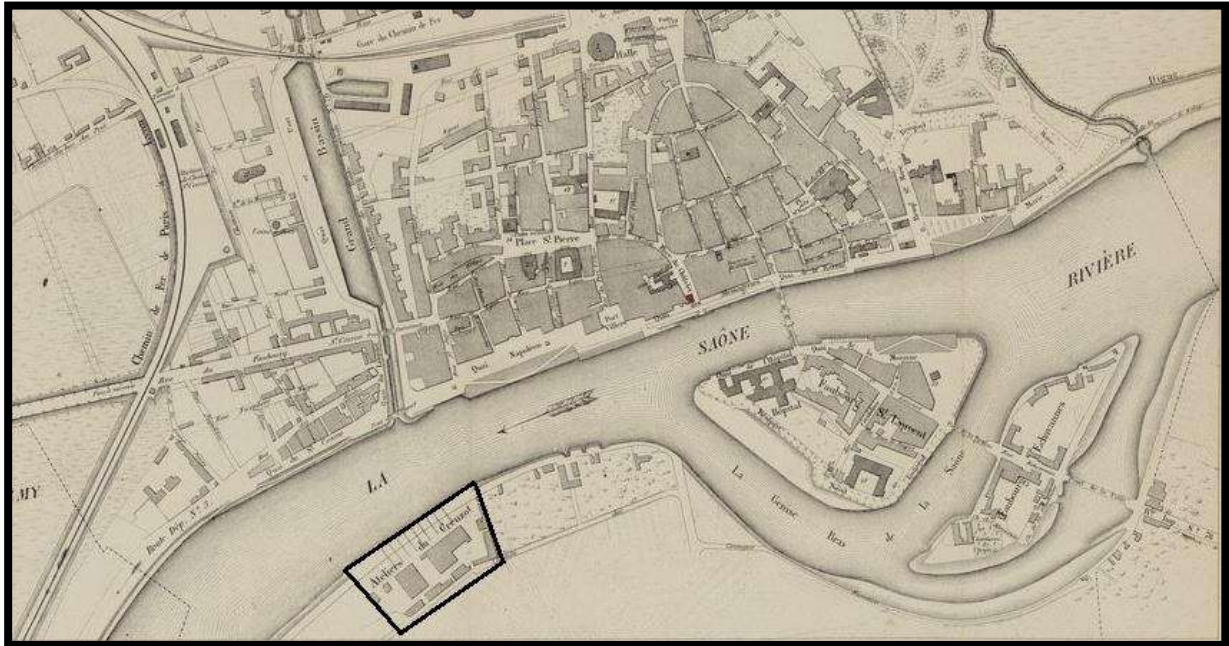
Raymond Waeselynck	Chantiers Navals de la Ciotat	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Laurent Schiaffino	Chantiers Navals de la Ciotat	Administrateur	Sénateur
Lieutenant de vaisseau Comte Jean de la Croix de Chevrière de Sayve	ACF	Administrateur	Officier de Marine
Jean Lachassagne	ACF	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean Grenet	ACF	Directeur	Ingénieur du génie maritime
Jean Reboul	ACF	Directeur	Ingénieur du génie maritime
Eugène II Schneider	FCG – Schneider et Cie	Président	Député
Enseigne de vaisseau Roland Nepveu	FCG – Schneider et Cie	Président	Officier de Marine
Capitaine de frégate comte Henri de Freycinet	FCG – Schneider et Cie	Président	Officier de Marine
Capitaine de corvette Antoine Molas	FCG	Président	Officier de Marine
Paul Delahousse	FCG	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Amiral André Lemonnier	FCG	Administrateur	Officier de Marine
Lieutenant Jacques Prache	FCG	Administrateur	Officier de Marine
Paul Villepelet	FCG	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
René Leroux	Dubigeon	Directeur	Ingénieur du génie maritime
Jean-Ernest Simonot	Dubigeon	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Léon Cademartory	CA de Provence	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean d'Allest	CA de Provence	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Robert Audouard	CA de Provence	Directeur général adjoint	Ingénieur du génie maritime
Lucien Lefol	CNF – ACF – Marine et Homécourt – Sulzer – FCG	Président	Ingénieur du génie maritime
Maurice Nicolas	Schneider	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
François de Wendel	Wendel et Cie	Gérant	Député
Comte Hubert de Montaigu	Wendel et Cie	Membre du Conseil de surveillance	Député
Lieutenant Marcel Dumuis	Aciéries et Forges de Firminy	Président	Officier d'artillerie de Marine
J. Perrot	Sulzer	Administrateur	Ingénieur d'artillerie de Marine
Louis de Curières de Castelnau	Fonderies, Forges & Aciéries de Saint-Etienne	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Capitaine de corvette Pierre Grellet de la Deyte	Fonderies, Forges & Aciéries de Saint-Etienne	Administrateur	Officier de Marine
Louis de Boysson	Fonderies, Forges & Aciéries de Saint-Etienne	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Baron Xavier Reille	Escaut et Meuse	Administrateur	Député

Louis Perchot	Commentry-Oissel	Président	Député
Auguste Brunet	Commentry-Oissel	Administrateur	Député
Daniel Laurent	Sulzer	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Léon Roquebert	Sulzer	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Léon Callou	Maison Breguet	Administrateur délégué	Ingénieur du génie maritime
R. Sabine	Maison Breguet	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Arthur Bommelaer	SACM – Alsthom – SCB	Président	Ingénieur du génie maritime
Charles Ferrand	CA Normand	Président	Ingénieur du génie maritime
Joseph Brocard	ACSM	Directeur général adjoint	Ingénieur du génie maritime
Marcel Lamoureux	ACSM	Directeur adjoint	Ingénieur du génie maritime
Amiral Léon Eugène Rivet	CMN	Président du comité de direction	Officier de Marine
Pierre-Marie Pons	SGCM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Charles Thooris	SGCM	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean Guély	SGCM	Directeur général	Ingénieur du génie maritime
Pierre Blanchet	Thomson-Houston	Directeur	Ingénieur du génie maritime
Jacques Lévy-Rueff	Hotchkiss	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Tony Robert	Fives Lille – Cail	Administrateur	Ingénieur du génie maritime
Jean Foulon	Fives Lille – Cail	Directeur	Ingénieur du génie maritime
Jacques Teissier du Cros	Sautter Harlé	Directeur	Ingénieur du génie maritime
Pierre Chaumié	Cie générale d'électro-métallurgie	Administrateur	Sénateur
René Fillon	Compagnie Electro-Mécanique	Administrateur	Sénateur

Carte N°I. Tonnage de navires de guerre produit entre 1871 et 1961 (par ville)

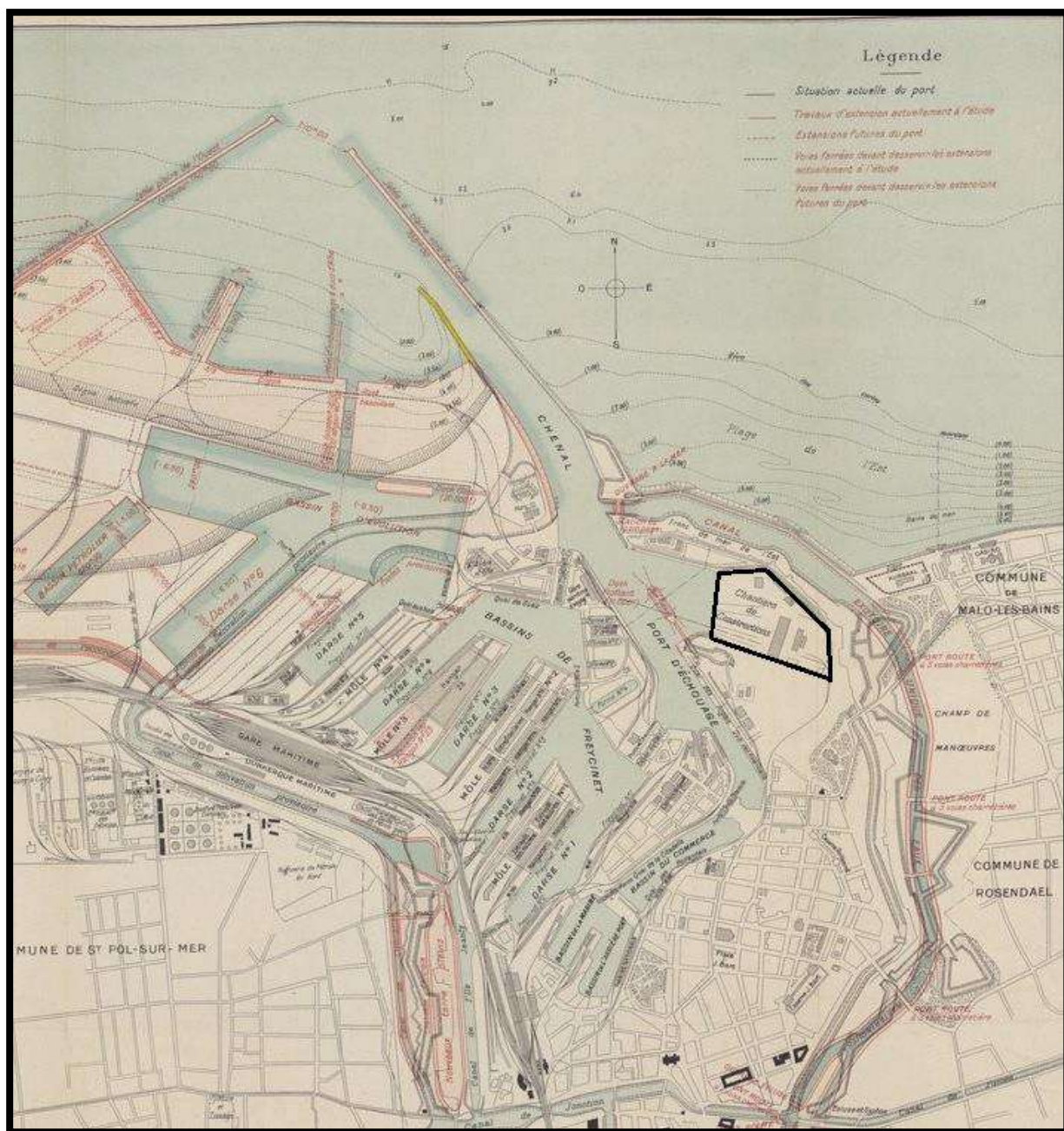


Plan N°I. Chantier naval de Schneider et Cie à Chalon-sur-Saône¹



¹ Louis Landa, *Plan de la Ville de Chalon-sur-Saône*. 1864

Plan N°II. Chantier naval des ACF à Dunkerque¹



¹ Reynes & Davy, *Port de Dunkerque. Situation actuelle et programme d'extensions*, 1929.

Plan N°III. Emplacement de la fonderie de Nevers en 1878¹



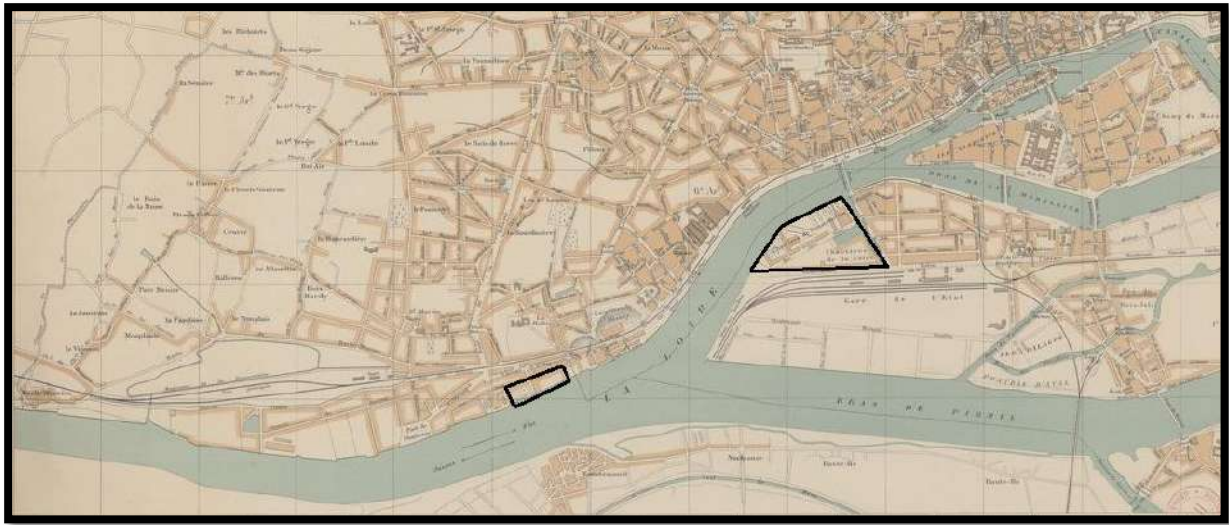
¹ Achille Mazeron, *Plan de la Ville de Nevers*, 1878.

Plan N°IV. Emplacement de l'arsenal du Mourillon et des chantiers des FCM dans la petite rade de Toulon¹

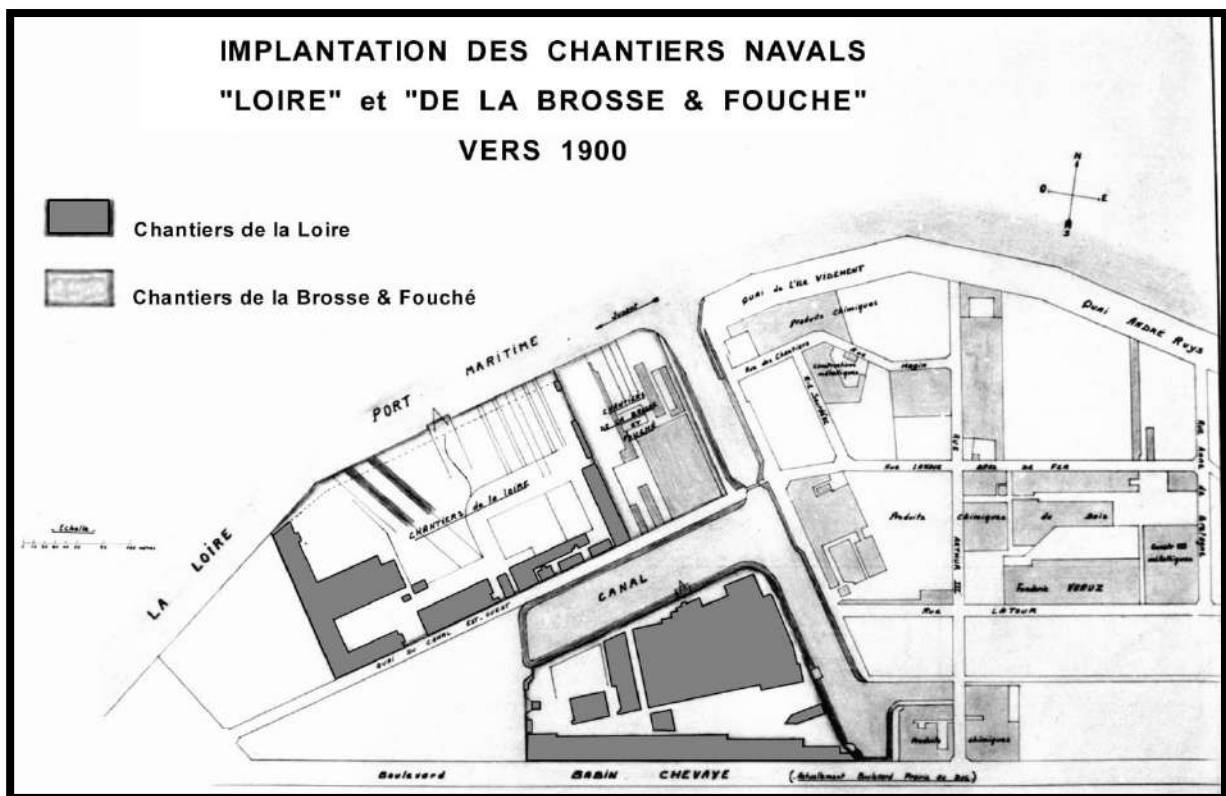


¹ Generalstab des Heeres, *Stadtplan von Toulon*, 1940.

Plan N°V. Emplacements des chantiers des ACL, ACB et Dubigeon à Nantes en 1910¹

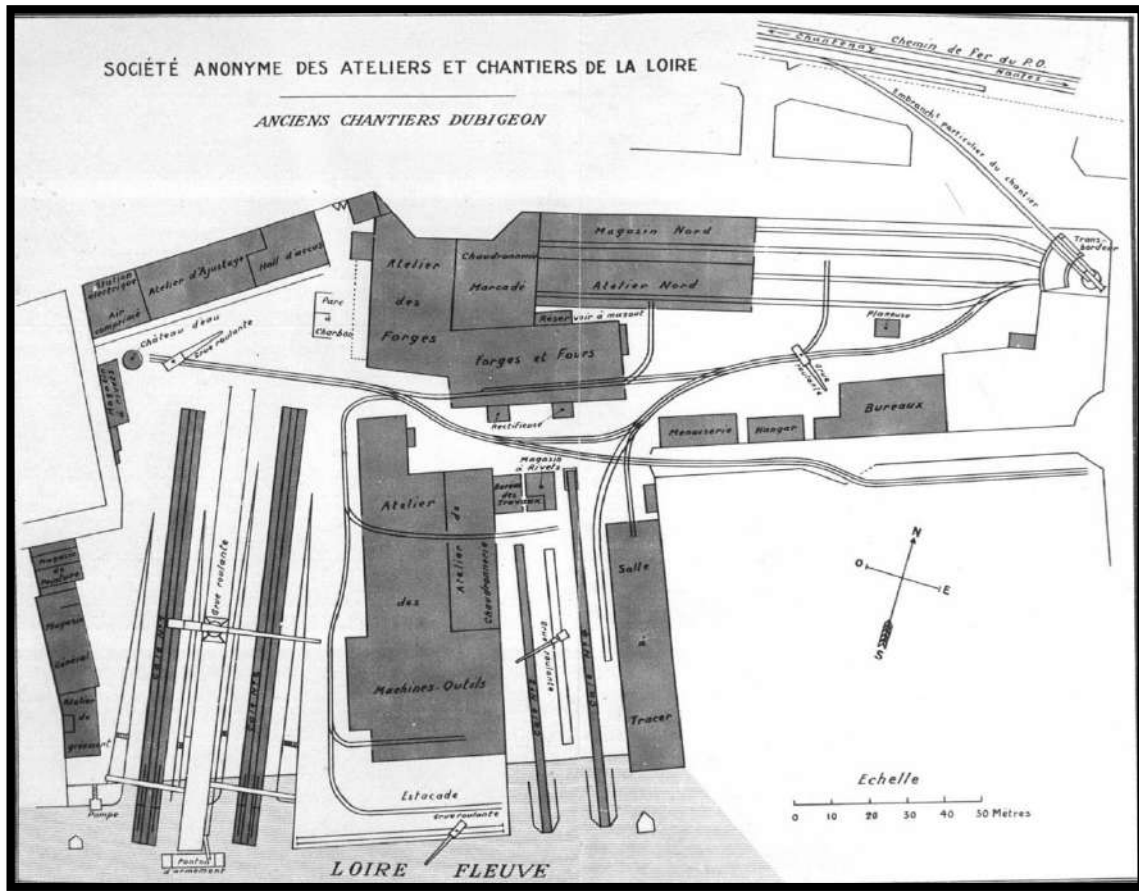


Plan N°VI. Emplacements des chantiers des ACL, ACB à Nantes en 1900

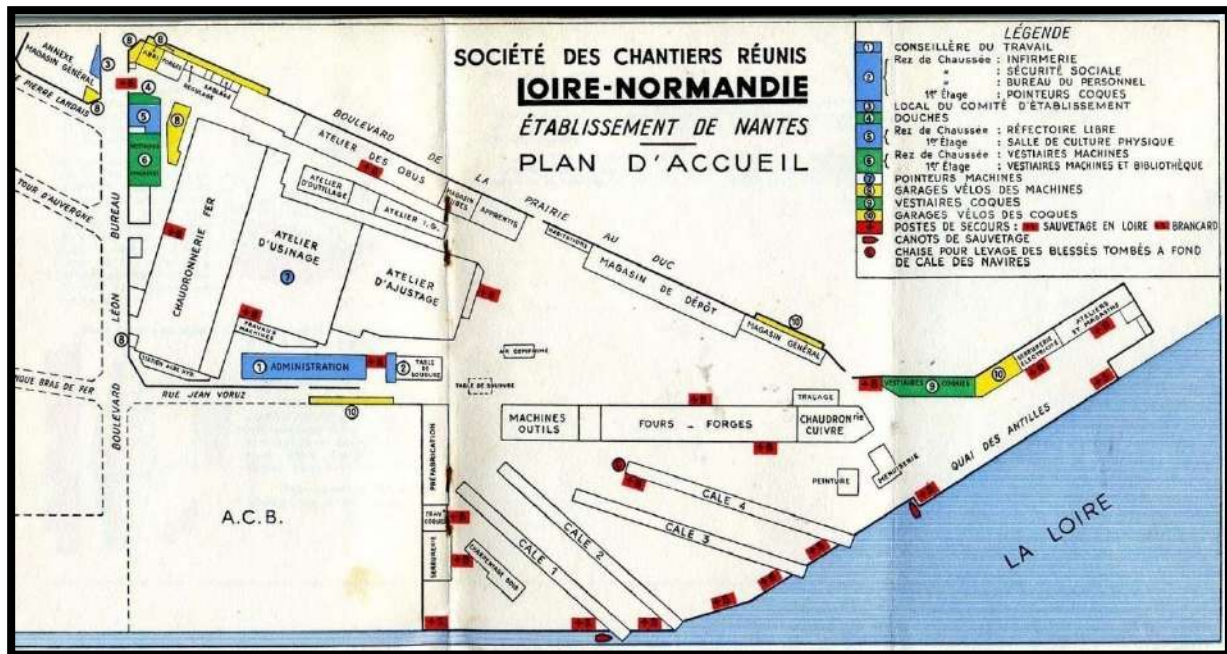


¹ Conducteur des Ponts et Chaussées Jouanne, *Plan de Nantes*, Th. Veloppé, 1910.

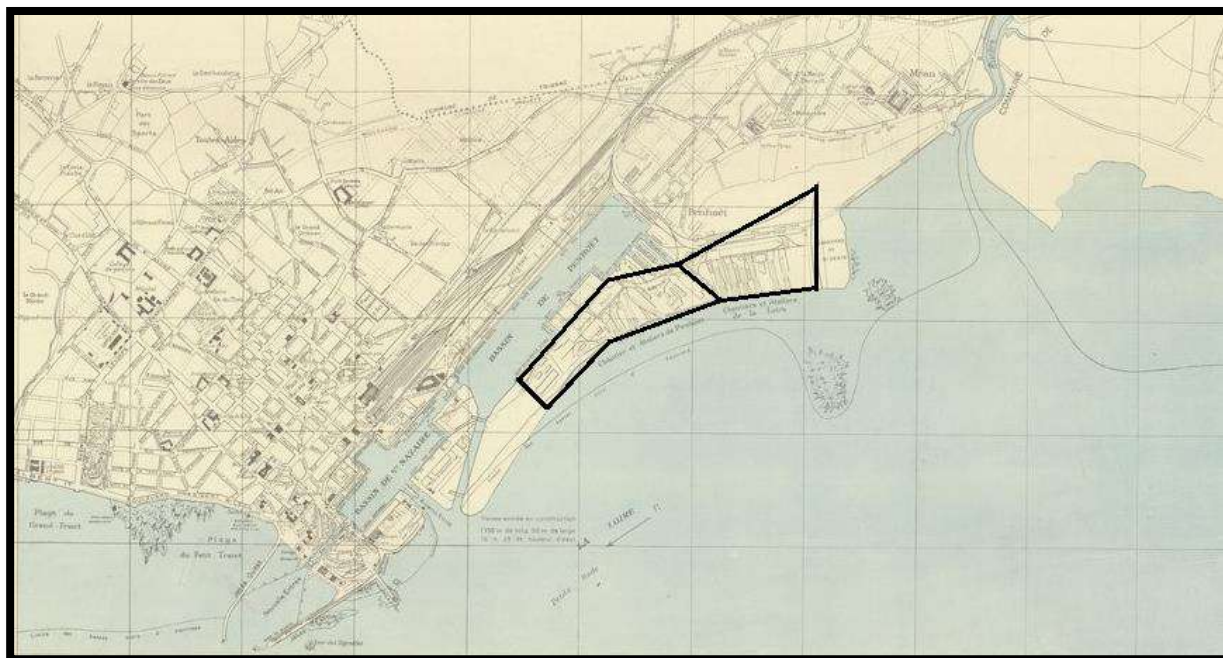
Plan N°VII. Emplacements des chantiers des ACL, ACB à Nantes en 1900



Plan N°VIII. Plans de Loire-Normandie dans les années 1960



Plan N°IX. Emplacements des chantiers des CA de Saint-Nazaire et des ACL à Saint-Nazaire¹



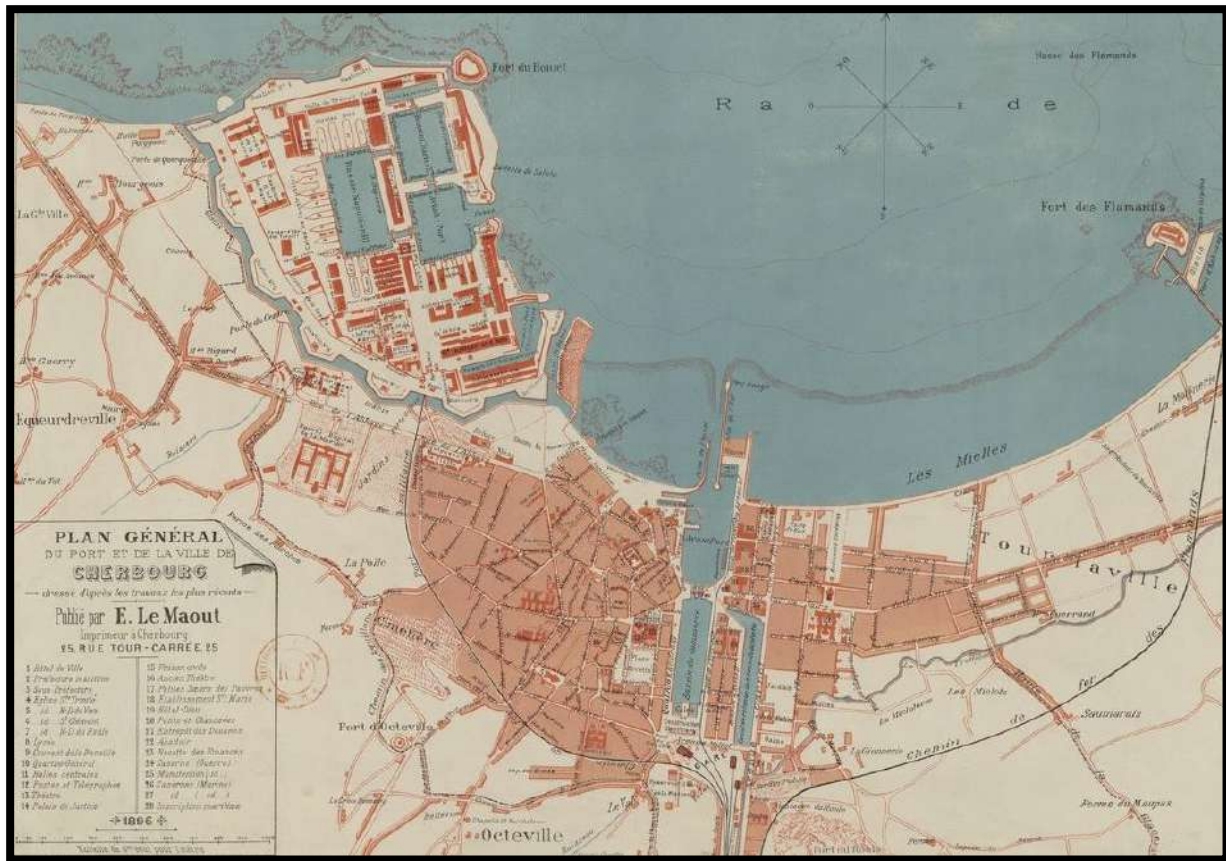
Plan N°X. Emplacements des chantiers et usines des CA Normand et des FCM au Havre en 1896²



¹ Generalstab der Luftwaffe, *Stadtplan von Saint-Nazaire*, 1941.

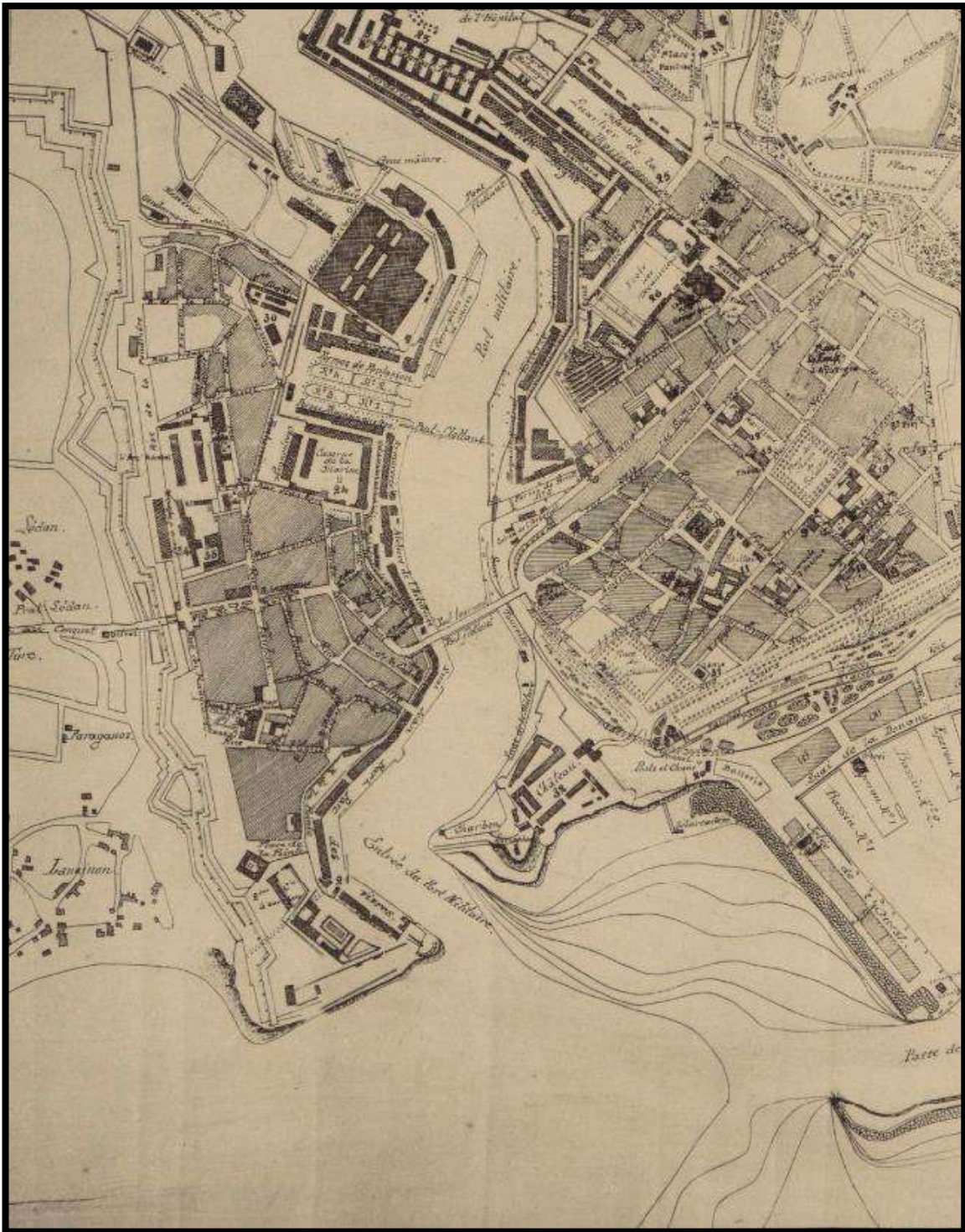
² Pierre Degeorges, *Plan de la ville du Havre et des communes limitrophes*. Erhard frères, 1896.

Plan N°XI. Plan de la ville et de l'arsenal de Cherbourg en 1897¹



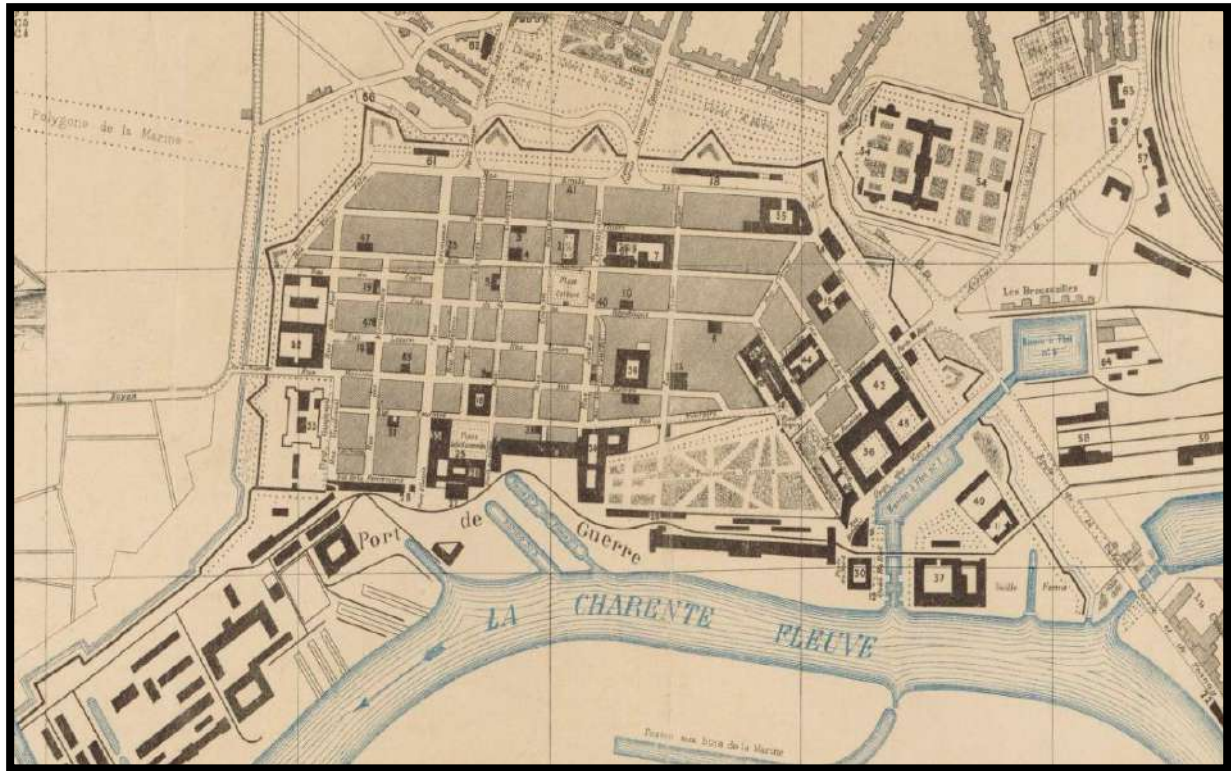
¹ E. Le Maout, *Plan général du port et de la ville de Cherbourg*. 1896-1897.

Plan N°XII. Plan de l'arsenal de Brest en 1898¹



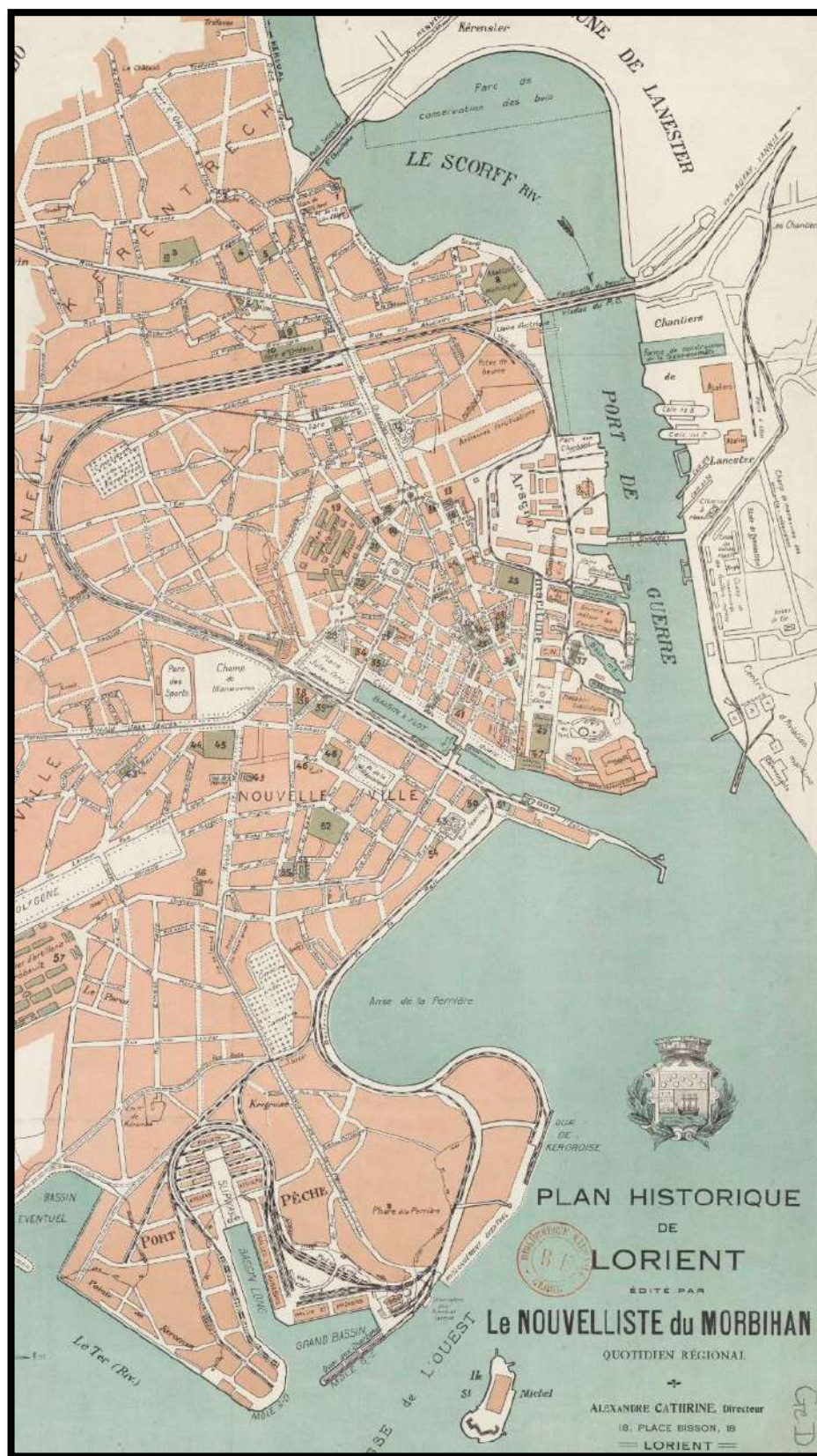
¹ Ch. Guennoc, *Plan de la ville de Brest en 1898*. Mme R. Boëlle.

Plan N°XIII. Plan de l'arsenal de Rochefort en 1904¹

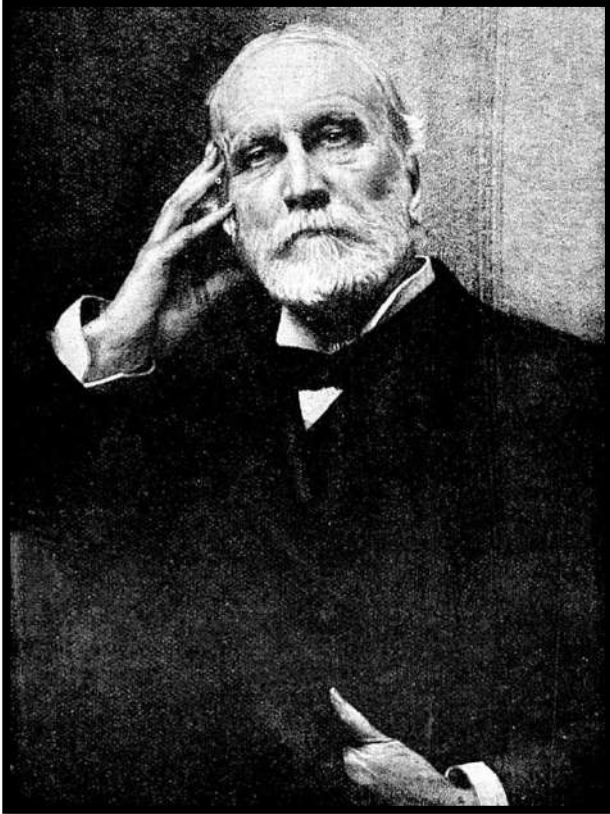


¹ A. Ripé, *Rochefort*, 1904.

Plan N°XIV. Plan de la ville et de l'arsenal de Lorient¹

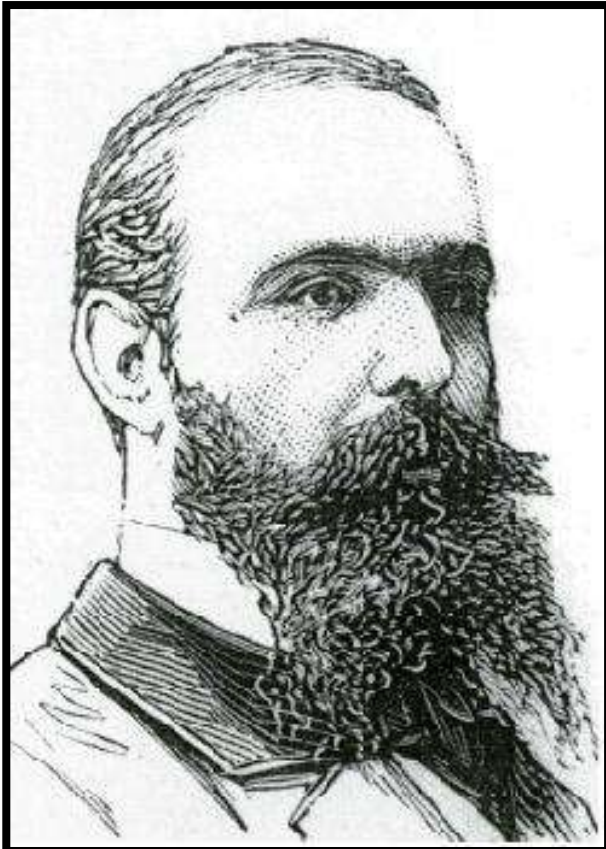


¹ « Plan historique de Lorient », dans *Le Nouvelliste du Morbihan*, 1926



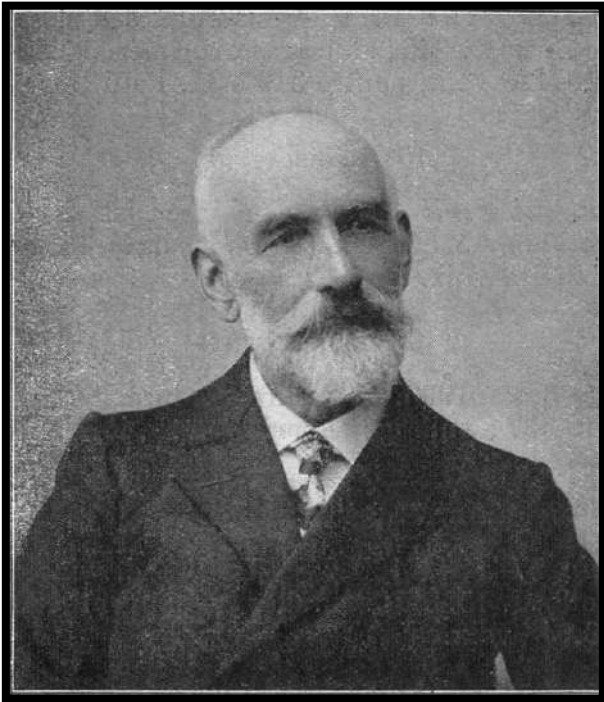
Henri Germain (1824-1905)

- Banquier
- Administrateur de Chatillon-Commentry
- Député (1869-1893)



Paul Ménard-Dorian (1846-1907)

- Industriel
- Président de Holtzer et Cie
- Député, rapporteur et membre influent de la Commission de la Marine à la Chambre
- Ami intime du ministre de la Marine Edouard Lockroy, de Georges et de Paul Clemenceau (directeur de la Société Centrale de Dynamite)



Louis Armez (1838-1917)

- Ingénieur
- Administrateur des CA de Saint-Nazaire
- Député
- Membre de la Commission de la Marine



Jean Fraissinet (1894-1981)

- Militaire/Armateur
- Président des CA de Provence
- Administrateur des FCM
- Député
- Gendre de Paul Cyprien-Fabre (Administrateur des CA de Provence, des CA du Sud-ouest, et des CA de Saint-Nazaire)



Vice-amiral Pierre Le Bris

(1856-1940)

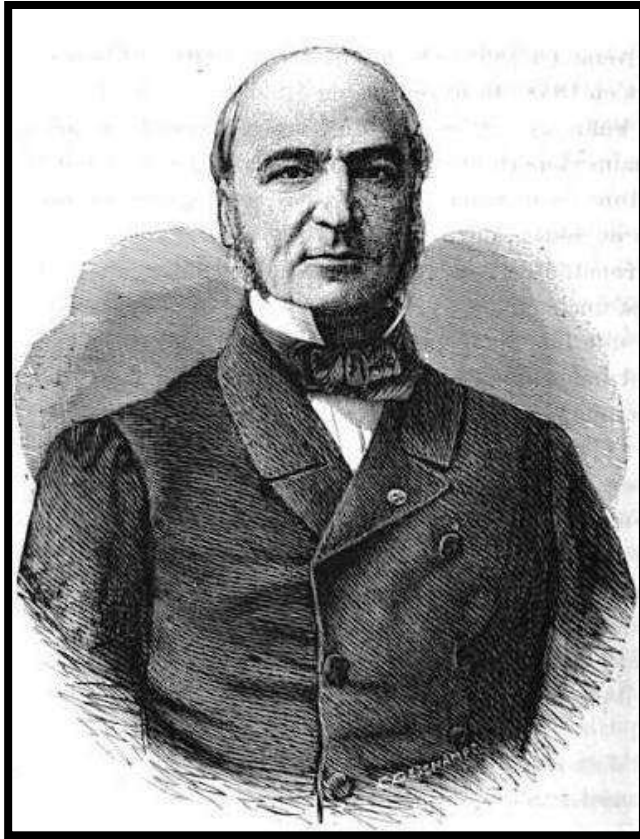
- Chef de l'état major général de la Marine
- Président du Comité Technique
- Membre du Conseil Supérieur de la Marine
- Président de la Commission interministérielle de contrôle des chantiers maritimes
- Préfet maritime de Brest
- Membre du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine
- Administrateur des FCM



Vice-amiral Edgar Humann

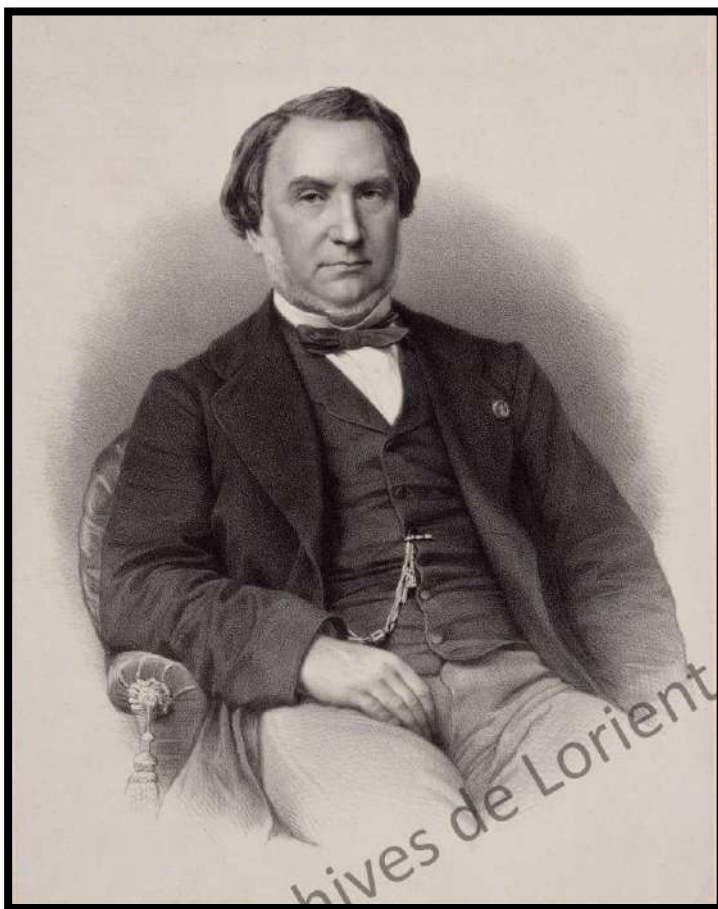
(1838-1914)

- Chef de l'état major général de la Marine
- Président du Conseil des Travaux
- Membre du Conseil Supérieur de la Marine
- Membre du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine
- Administrateur des CA de Saint-Nazaire
- Beau-père de François II de Wendel



Armand Béhic (1809-1891)

- Haut fonctionnaire
- Directeur du contrôle et de la comptabilité générale au ministère de la Marine
- Député et sénateur de la Gironde
- Président des FCM



Henri Dupuy de Lôme (1816-1885)

- Ingénieur du génie maritime
- Directeur des constructions navales et du matériel de la Marine
- Conseiller d'État
- Député et sénateur du Morbihan
- Vice-président des FCM



Vice-amiral Jean-Bernard

Jauréguiberry (1815-1887)

- Chef d'état-major et du cabinet du ministre
- Membre du Conseil d'Amirauté
- Membre du Conseil des travaux de la Marine
- Membre de la Commission mixte chargée de modifier la forme du budget et la nomenclature des travaux
- Vice-président des FCM



Vice-amiral Georges

Durand-Viel (1875-1959)

- Chef d'état-major général
- Membre du Conseil Supérieur de la Marine
- Administrateur des CA Augustin-Normand
- Gendre de Jacques Augustin-Normand



Vice-amiral Charles Dumesnil (1868-1946)

- Membre du Conseil Supérieur de la Marine
- Préfet maritime de Brest
- Président des Chantiers Navals Français



Vice-amiral Lucien Lacaze (1860-1955)

- Ministre de la Marine
- Vice-président du Conseil Supérieur de la Marine
- Administrateur de Schneider et Cie, des CA de Provence, des CA Normand, et de Société d'Optique et de Mécanique de Haute Précision



Contre-amiral Joseph Nabona (1840-1929)

- Membre du Conseil des travaux
- Administrateur des CAG



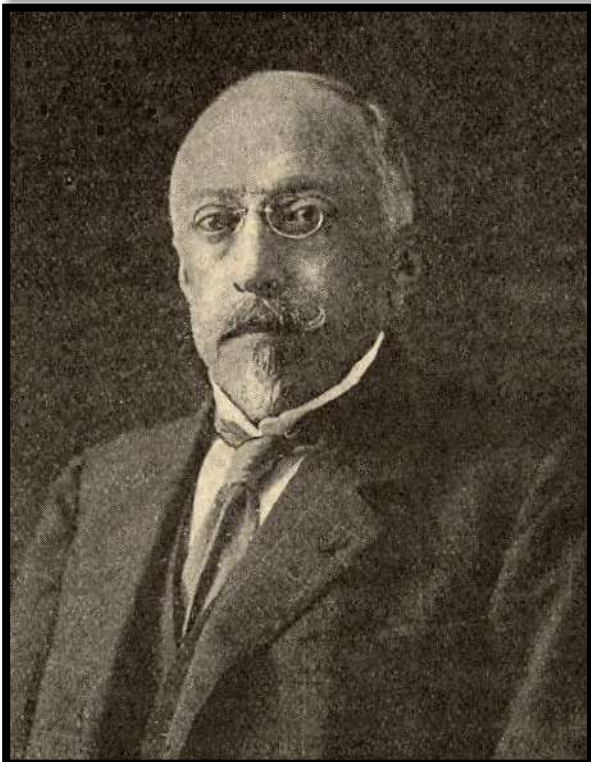
Vice-amiral Louis Fatou
(1867-1957)

- Membre du Conseil Supérieur de la Marine
- Membre du Comité technique
- Préfet maritime de Brest et de Toulon
- Membre du Comité d'examen des comptes des travaux de la Marine
- Administrateur des FCM



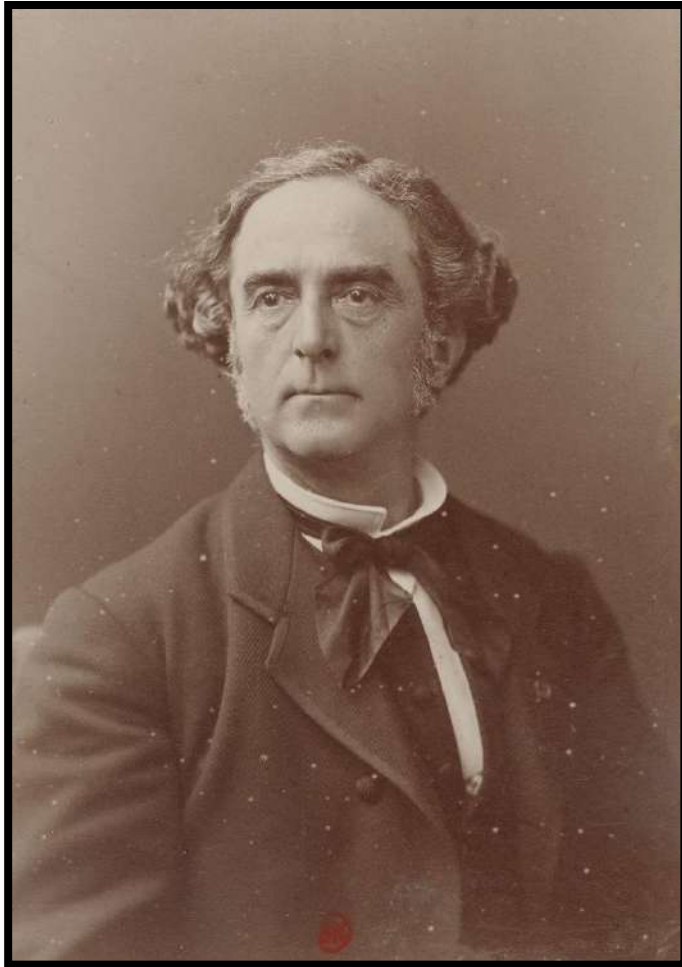
Maxime Laubeuf (1864-1939)

- Ingénieur du génie maritime
- Membre de la Commission d'expériences des sous-marins
- Ingénieur chez Schneider et ACB
- Inventeur du submersible



Charles Ferrand (1859-1931)

- Ingénieur du génie maritime
- Chef du Bureau technique des Constructions navales
- Président des CA Normand et de la Compagnie Électro Mécanique
- Président de la chambre syndicale des constructeurs de navires



Félix du Temple (1823-1890)

- Officier de Marine/Général
- Député, membre de la Commission ayant pour objet d'éclairer l'Assemblée nationale sur l'état de la Marine
- Fondateur-président de la société Générateur du Temple SA



Jean Babin-Chevaye (1863-1936)

- Ingénieur
- Sénateur
- Administrateur des ACL et de Dubigeon
- Cousin des Guillet de la Brosse (ACB)



Ernest Mercier (1878-1955)

- Ingénieur du génie maritime
- Président d'Alsthom
- Administrateur des CA de Saint-Nazaire, des Chantiers Navals Français, des SACM et de la CGE



Jean-Baptiste Krantz

(1817-1899)

- Ingénieur
- Sénateur et député
- Président de Fives-Lille
- Cousin du vice-amiral Jules Krantz (Ministre de la Marine, chef d'état major général, membre du Conseil d'Amirauté, préfet maritime de Toulon et membre de la Commission mixte chargée de modifier la forme du budget et la nomenclature des travaux



Raoul Dautry (1880-1951)

-Ingénieur

-Ministre de la Reconstruction

-Administrateur général du CEA

-Administrateur de la CGE et de Dyle et Bacalan



Henry Chéron (1867-1936)

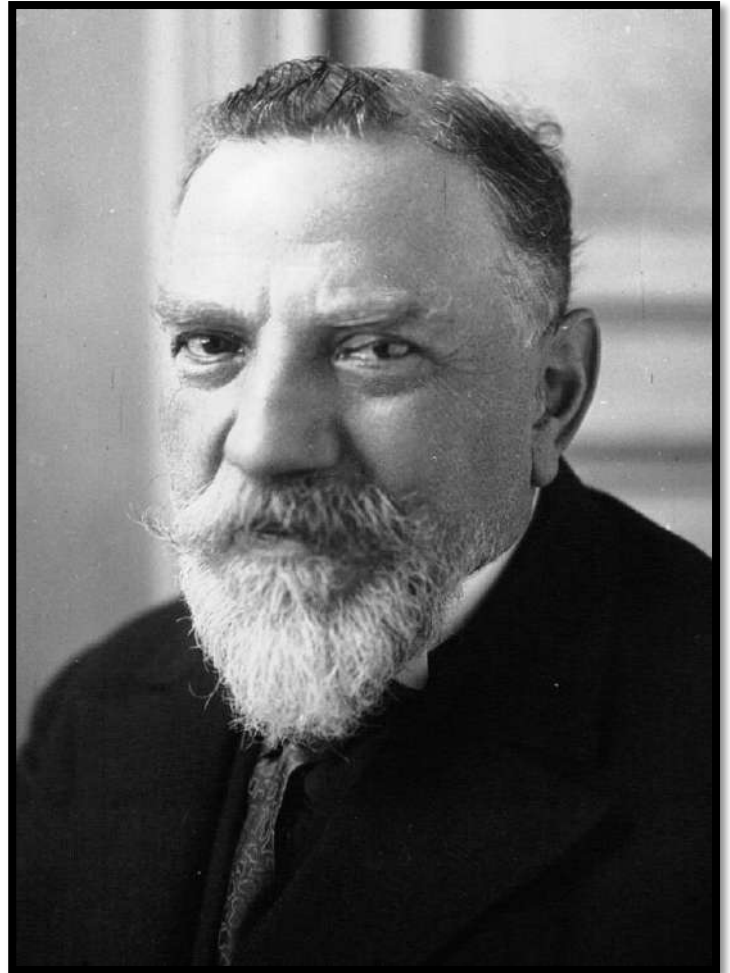
-Sous-secrétaire d'État à la Marine

-Député et sénateur

-Administrateur des Chantiers Navals Français

Charles Dumont (1867-1939)

- Ministre de la Marine Militaire
- Député et sénateur
- Président des Ateliers et chantiers du Sud-Ouest



René Anxionnaz (1894-1985)

- Militaire
- Administrateur des ACB
- Frère de Paul Anxionnaz (Secrétaire d'État aux Forces armées – Marine)



Lucien Lefol (1891-1979)

-Ingénieur du génie Maritime

-Chef du service de la surveillance des travaux de l'industrie à Saint-Nazaire

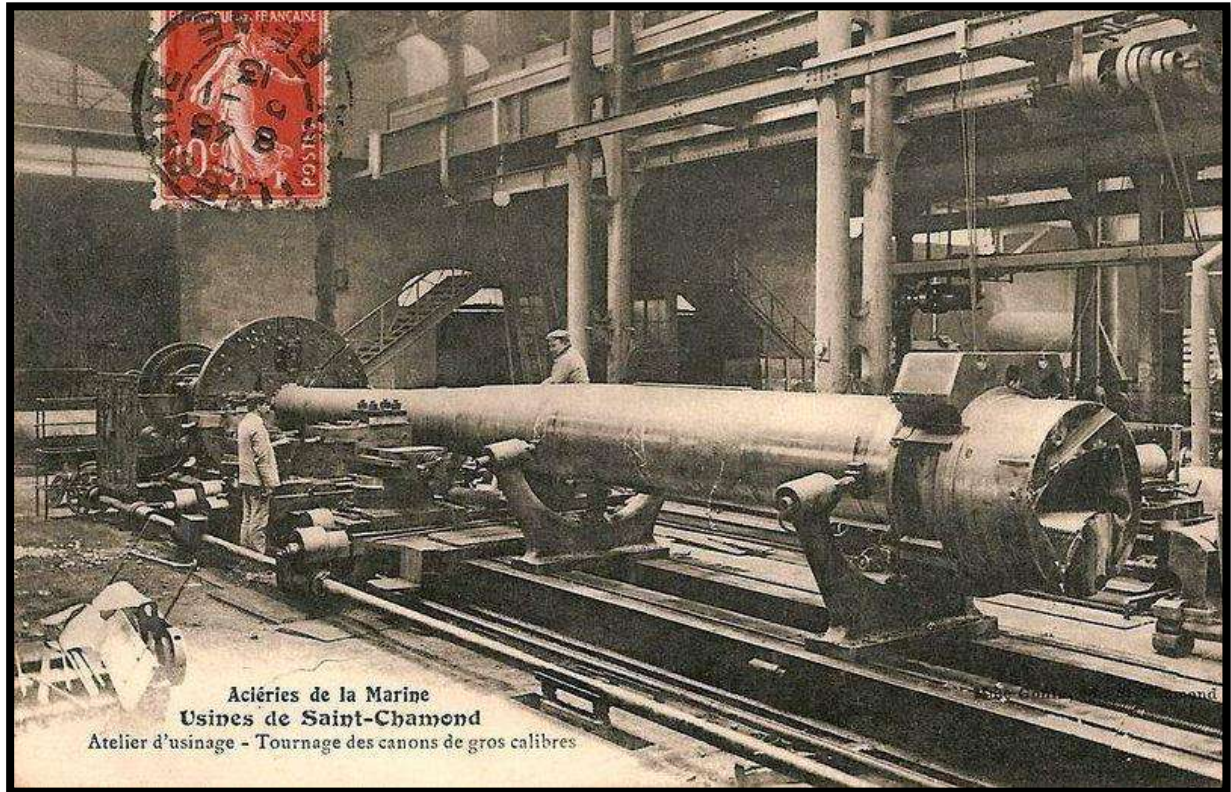
-Président des ACF et de Marine et Homécourt.

-Administrateur des Chantiers Navals Français, des FCG et de Sulzer

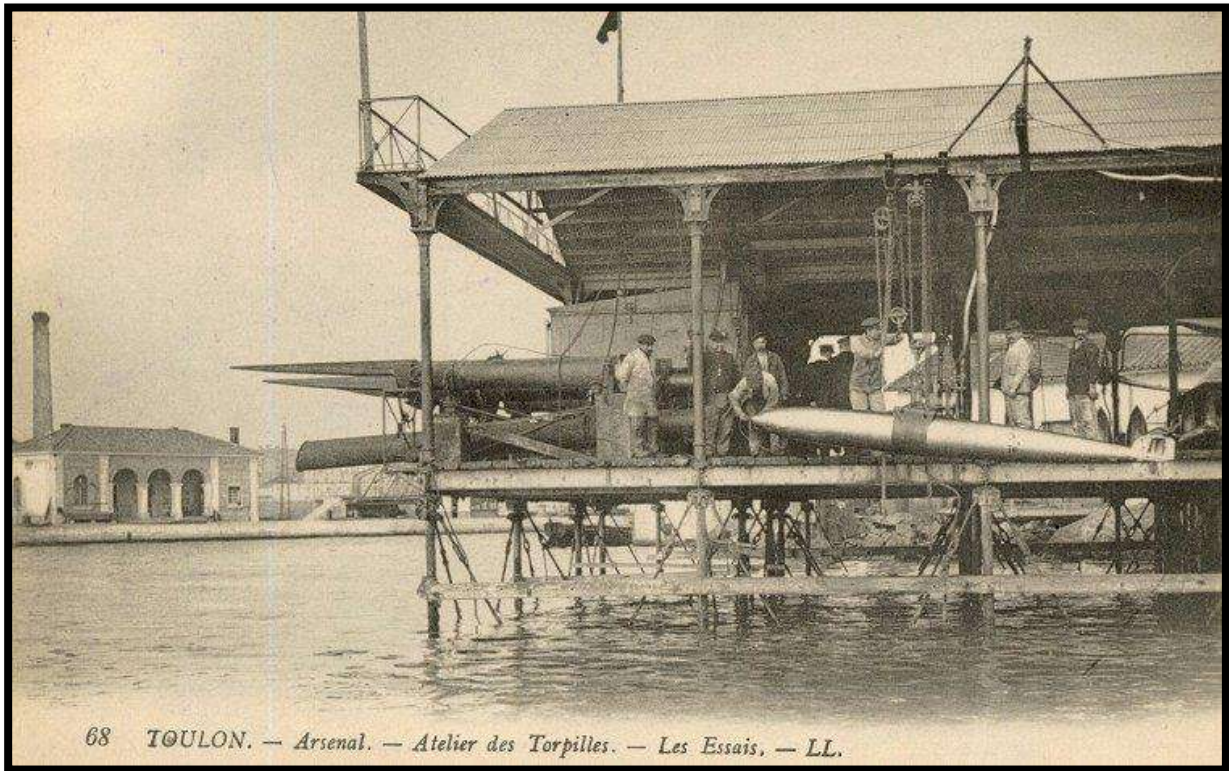
-Président de l'Association des sinistrés de guerre de l'industrie de la construction navale, vice-président de la Chambre syndicale et des constructeurs de navires et de machines marines, et administrateur de l'Institut de Recherches de la construction navale

Photographies

**Photographie N°I. Usinage d'une pièce de gros calibre dans l'usine de Saint-Chamond des
Aciéries de Marine et d'Homécourt**



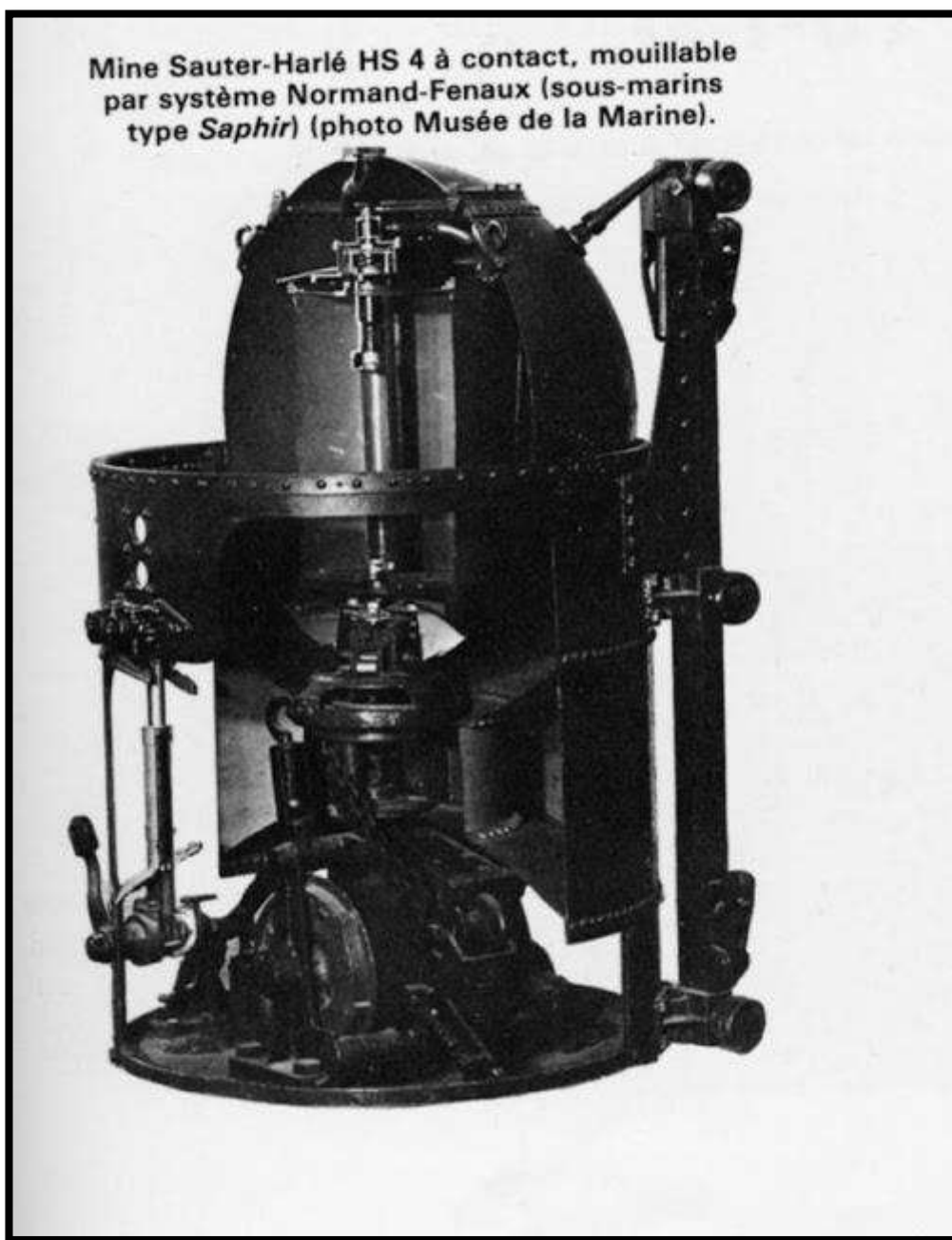
Photographie N°II. Atelier des torpilles de Toulon



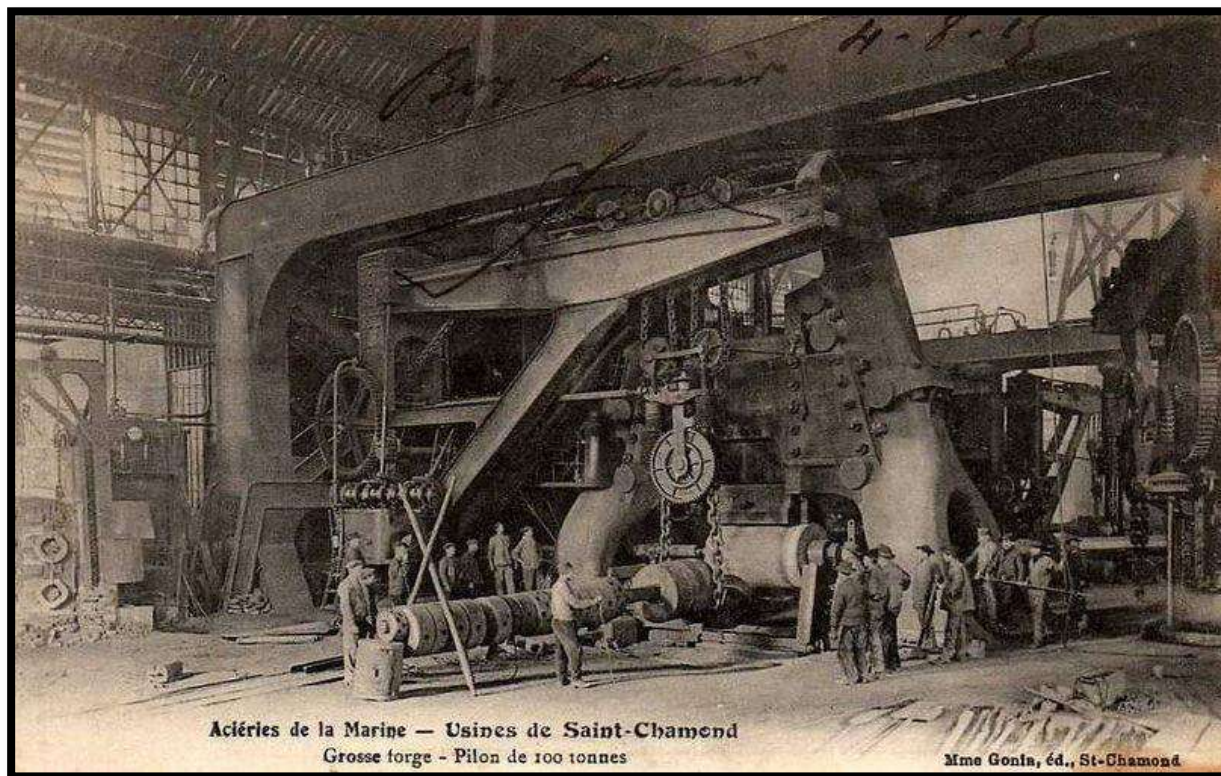
68 TOULON. — Arsenal. — Atelier des Torpilles. — Les Essais. — LL.

Photographie N°III. Mine Sauter-Harlé HS 4

Mine Sauter-Harlé HS 4 à contact, mouillable
par système Normand-Fenaux (sous-marins
type *Saphir*) (photo Musée de la Marine).



Photographie N°IV. Pilon de 100 t dans l'usine de Saint-Chamond des Acières de Marine et d'Homécourt



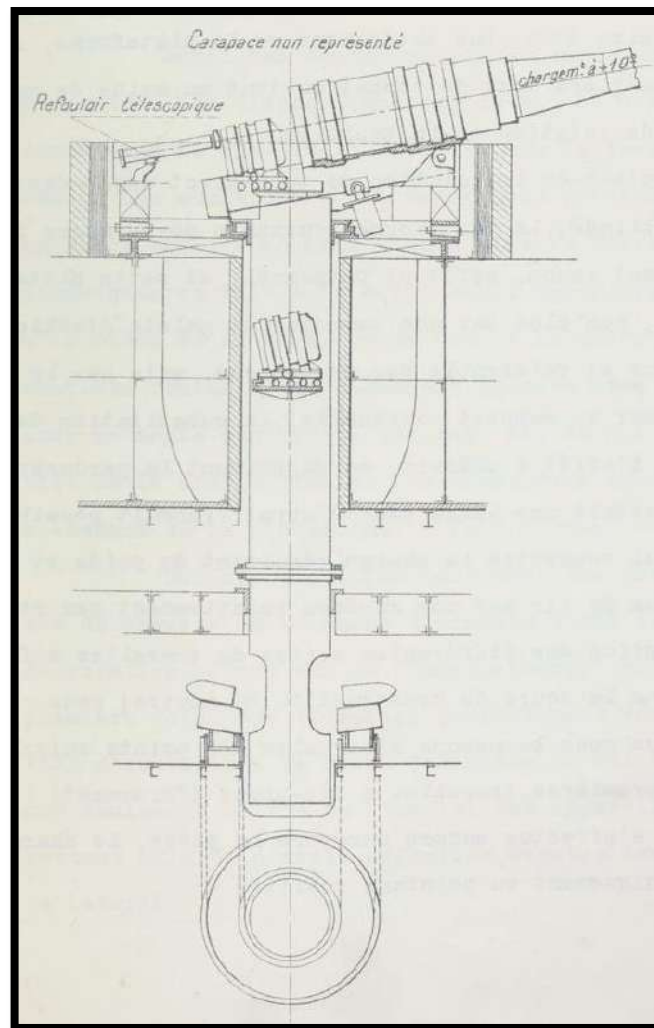
Photographie N°V. Bombardement de l'arsenal du Mourillon en 1944 (Toulon)



Photographie N°VI. Destruction de l'arsenal du Mourillon en 1944 (Toulon)

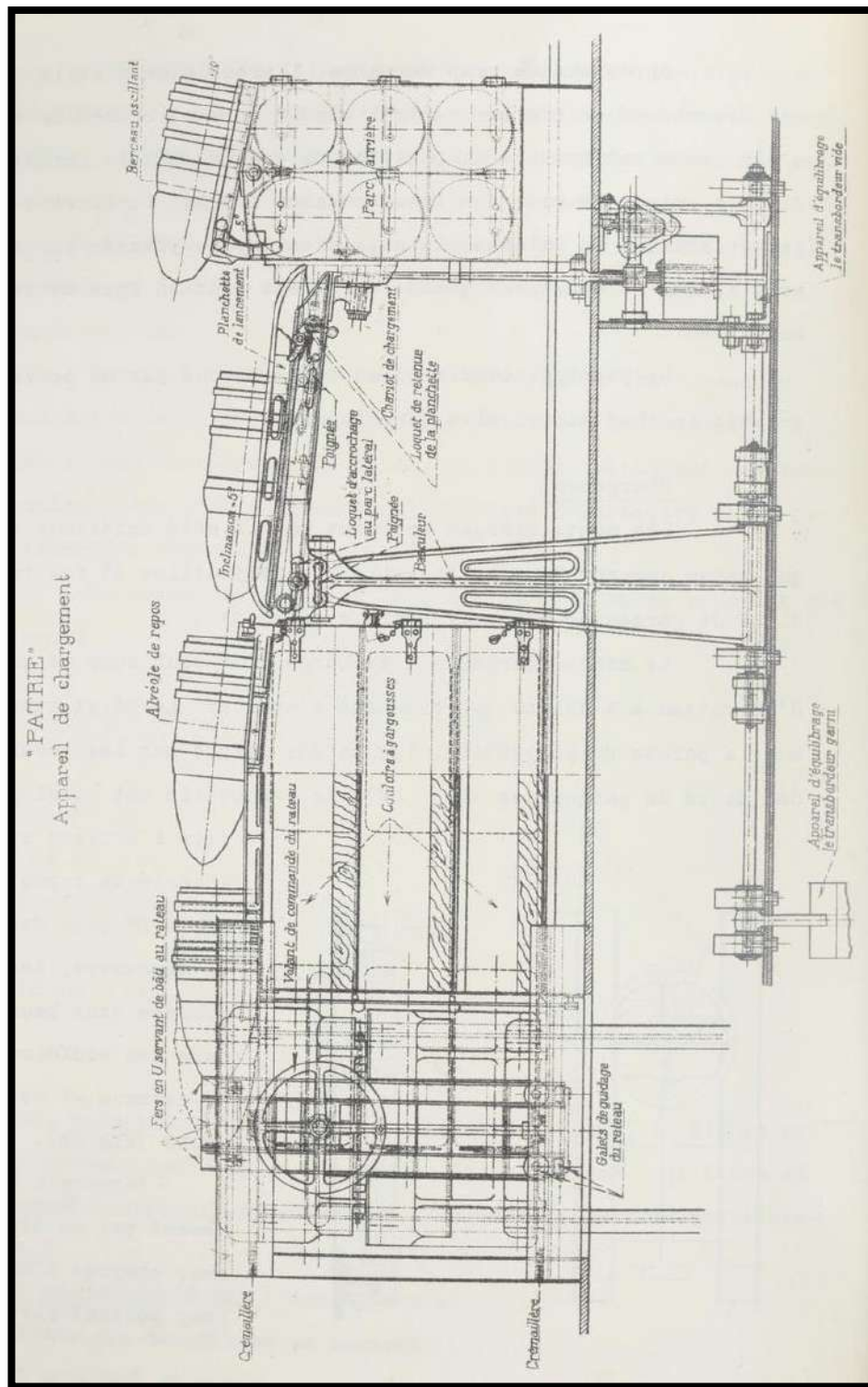


Dessin N°I. Dessin d'une tourelle¹



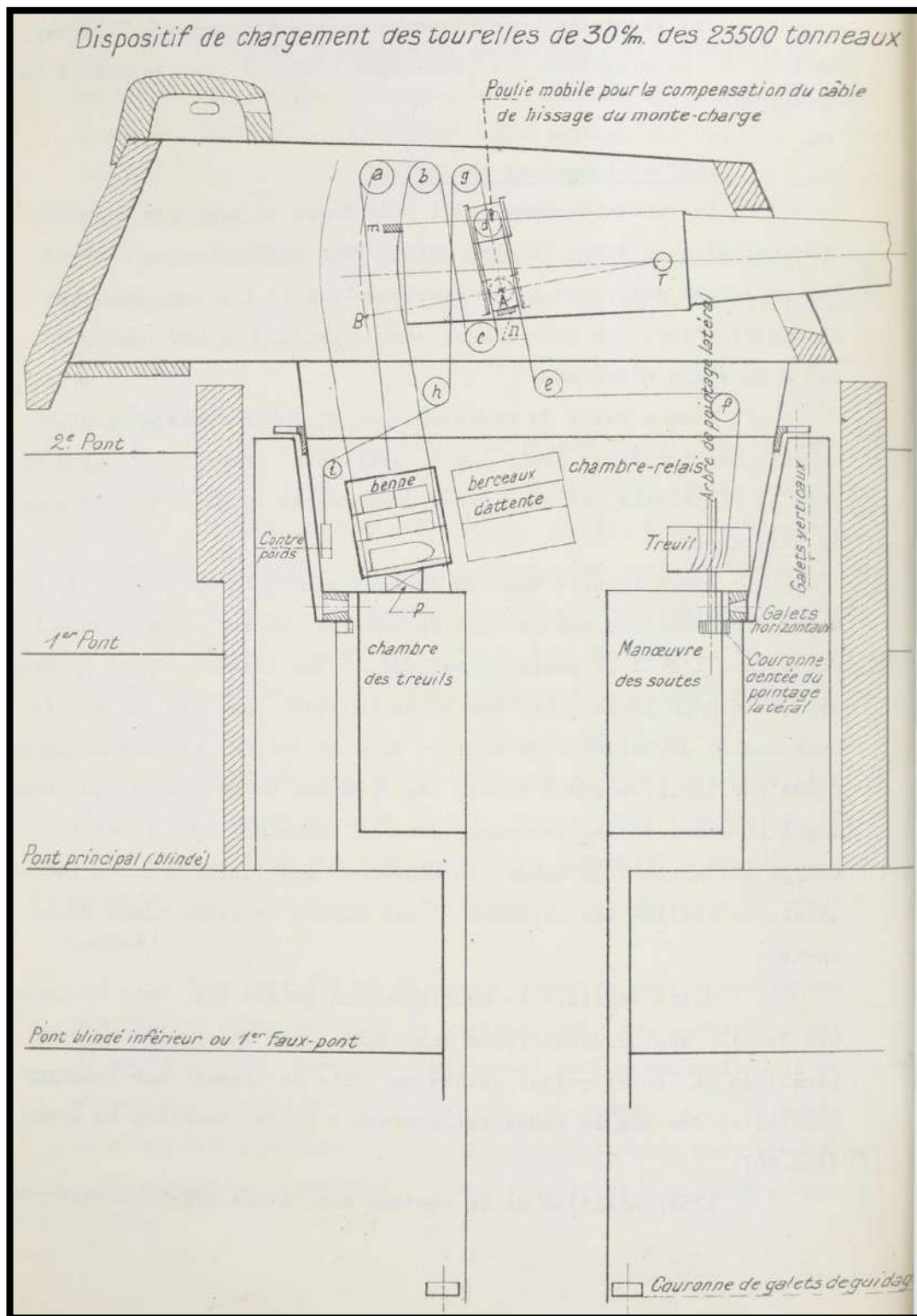
¹ Ingénieur en chef de 2ème classe et directeur de l'Ecole d'Application du Génie Maritime, M. Goldsmid. *Cours d'artillerie navale*. Secret, Ecole d'Application du Génie Maritime, 1914, p205.

Dessin N°II. Dessin de l'appareil de chargement du cuirassé *Patrie*¹



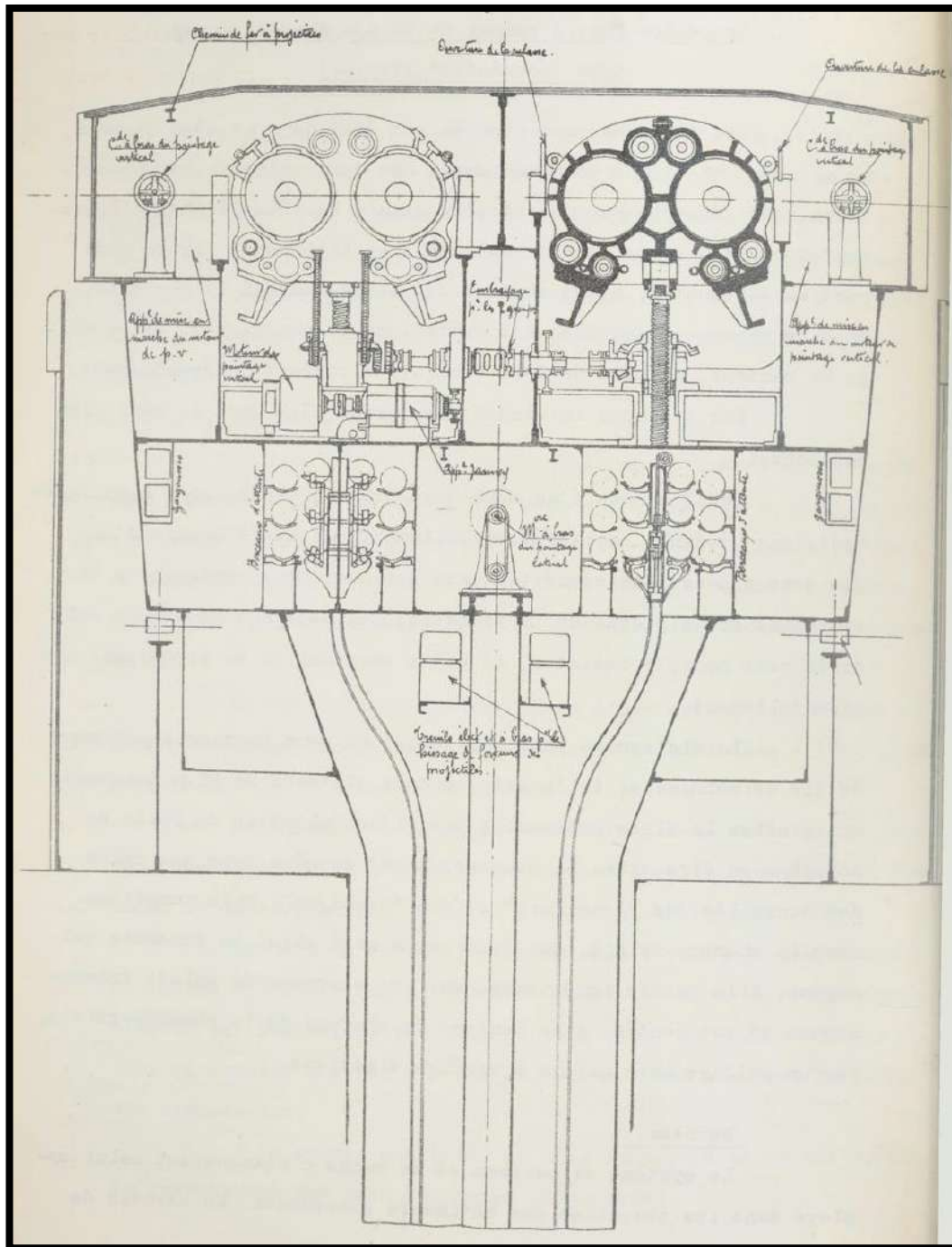
¹ Ingénieur en chef de 2ème classe et directeur de l'Ecole d'Application du Génie Maritime, M. Goldsmid. *Cours d'artillerie navale*. Secret, Ecole d'Application du Génie Maritime, 1914.p218.

Dessin N°III. Dessin du dispositif de chargement des tourelles de 30 cm des cuirassés de 23 500 t¹



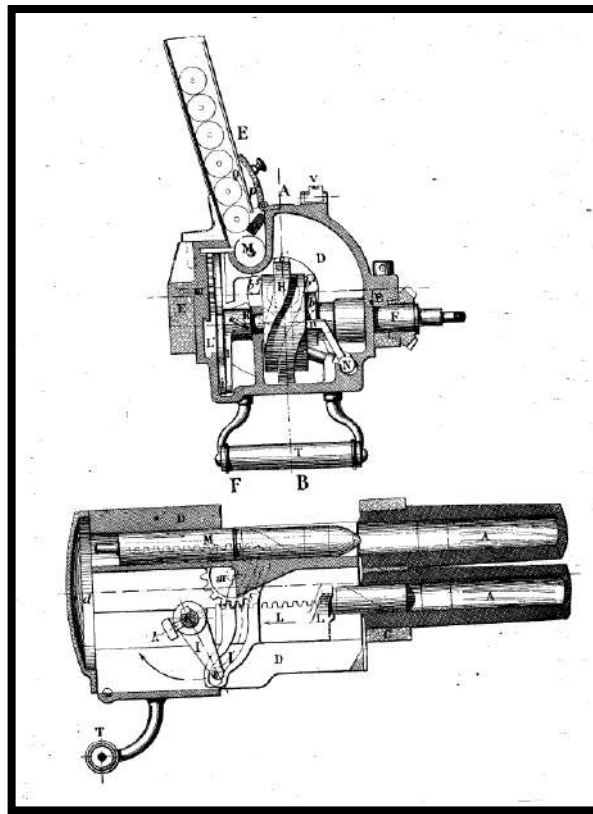
¹ Ingénieur en chef de 2^{ème} classe et directeur de l'Ecole d'Application du Génie Maritime, M. Goldsmid. *Cours d'artillerie navale*. Secret, Ecole d'Application du Génie Maritime, 1914, p230.

Dessin N°IV. Dessin des tourelles pour 4 canons de 34 cm des cuirassés type *Normandie*¹

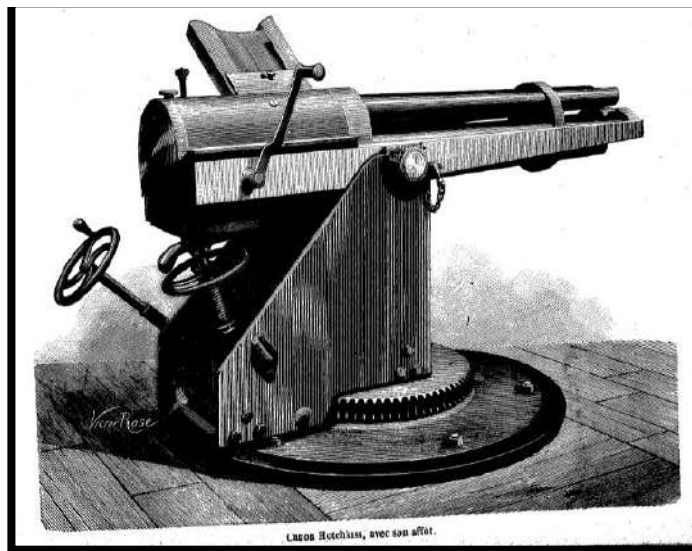


¹ Ingénieur en chef de 2ème classe et directeur de l'Ecole d'Application du Génie Maritime, M. Goldsmid. *Cours d'artillerie navale*. Secret, Ecole d'Application du Génie Maritime, 1914, p234.

Dessin N°V. Dessin du mécanisme du canon-revolver Hotchkiss¹



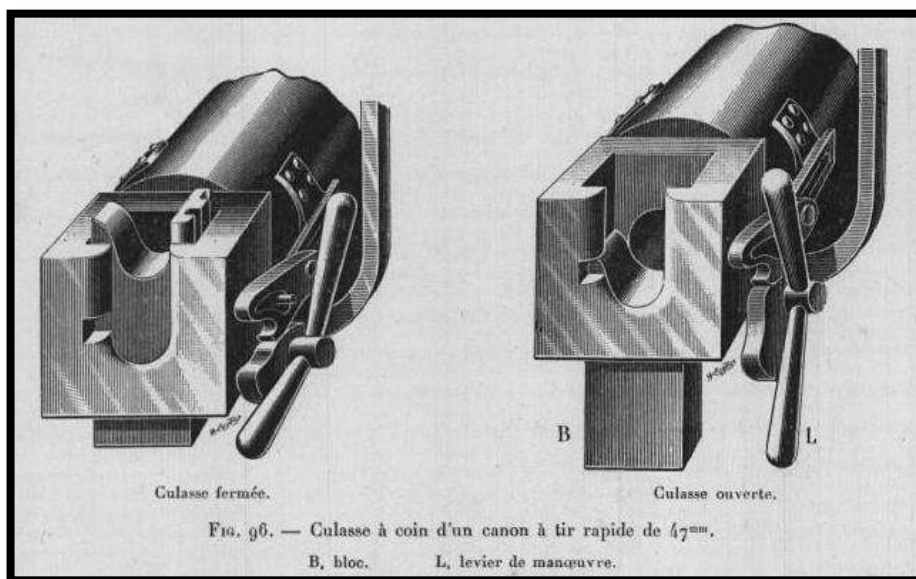
Dessin N°VI. Dessin du canon-revolver Hotchkiss²



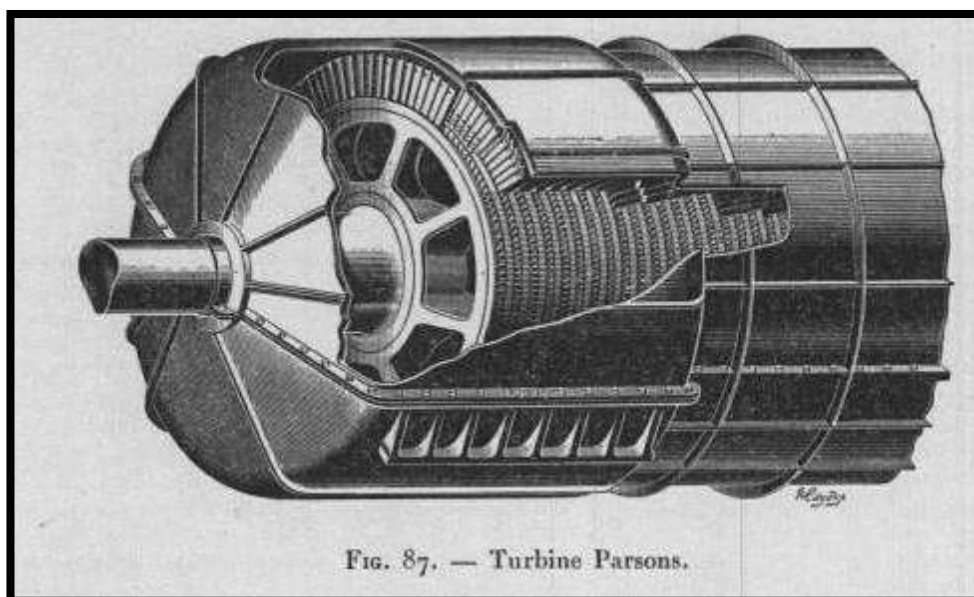
¹ Julien Turgan, « Fabrique de canons-revolver Hotchkiss à Saint-Denis », *Les usines françaises*, Tome XV, 4.

² Julien Turgan, « Fabrique de canons-revolver Hotchkiss à Saint-Denis », *Les usines françaises*, Tome XV, p9.

Dessin N°VII. Dessin du plan de la culasse d'un canon à TR¹



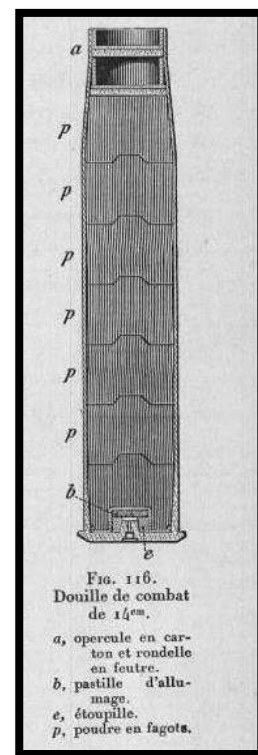
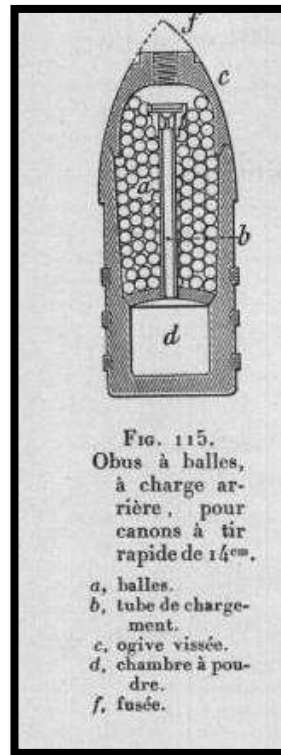
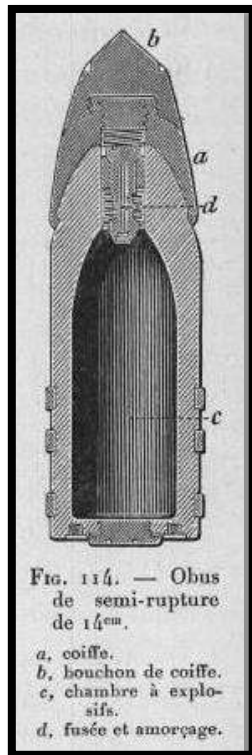
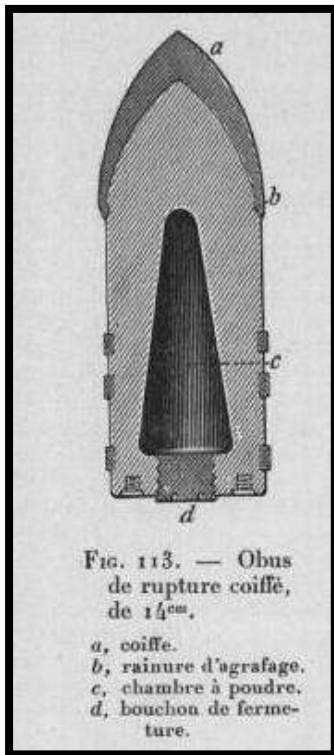
Dessin N°VIII. Dessin du fonctionnement des turbines²



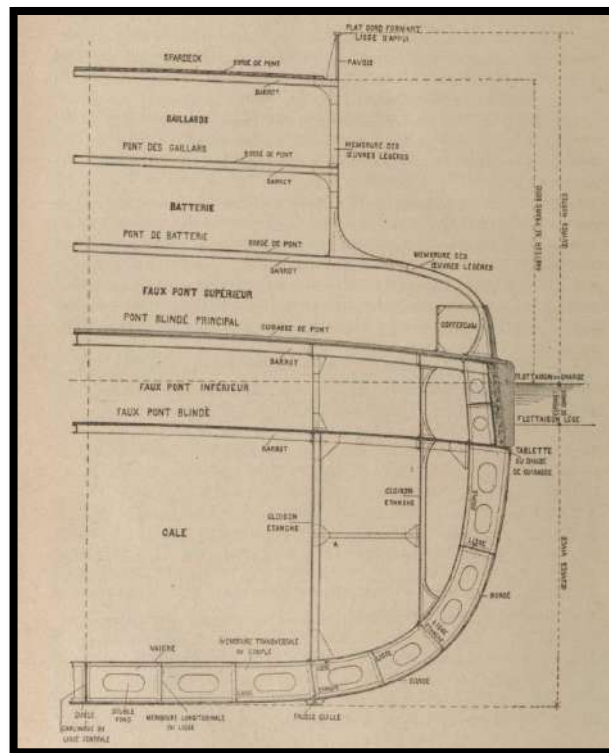
¹ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Paris, 1910, Vuibert, p130.

² A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Paris, 1910, Vuibert, p120.

Dessin N°IX. Dessins des quatre types d'obus¹



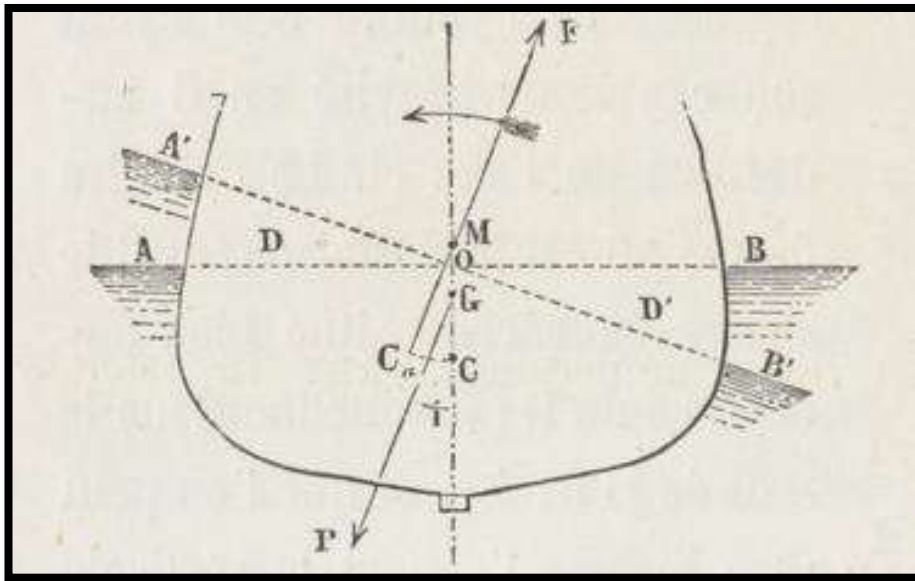
Dessin N°X. Dessin de la charpente navale²



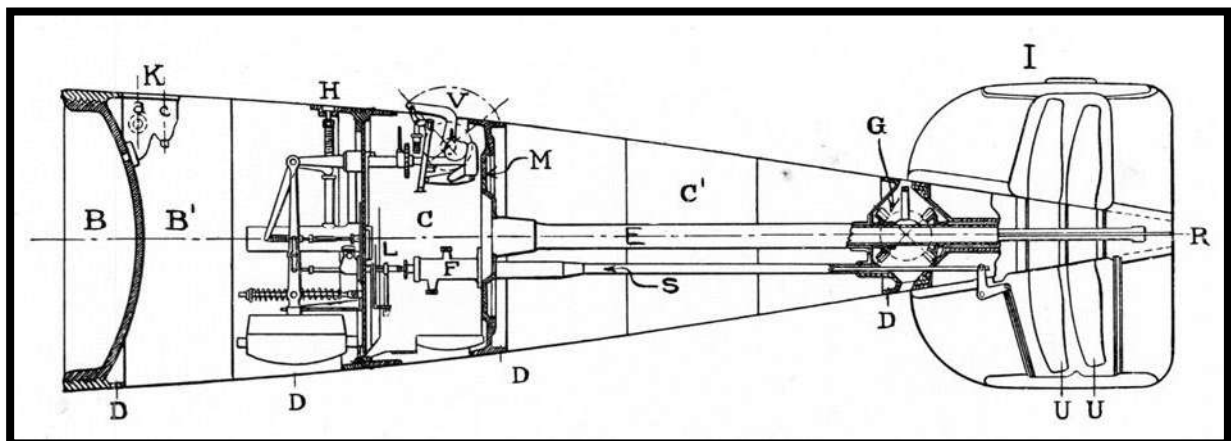
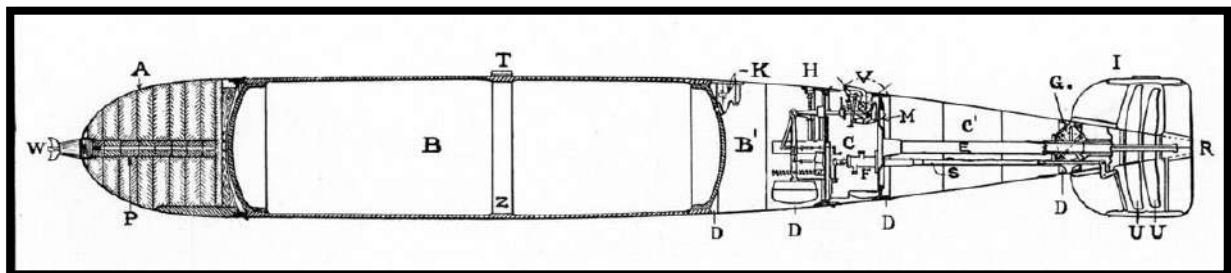
¹ A. Sauvaire Jourdan. *La marine de guerre*. Paris, 1910, Vuibert, p158.

² Alphonse Croneau (Professeur à l'École du génie maritime). *Architecture navale : Construction pratique des navires de guerre*. Tome I. 1894, Paris, Gauthier-Villars et fils, p4.

Dessin N°XI. Dessin des mouvements et du métacentre d'un navire¹



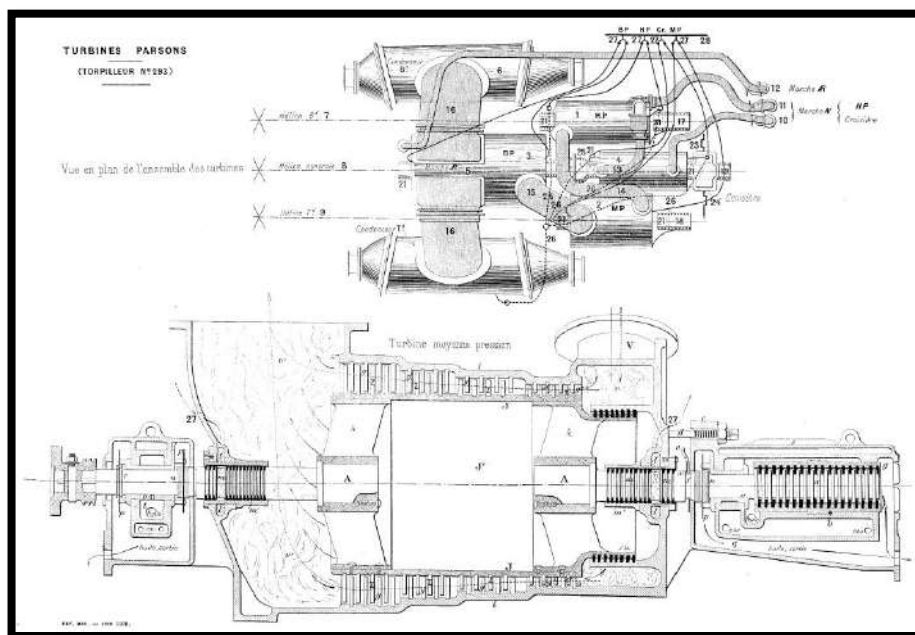
Dessin N°XII. Dessins de la torpille Whitehead de 450 mm²



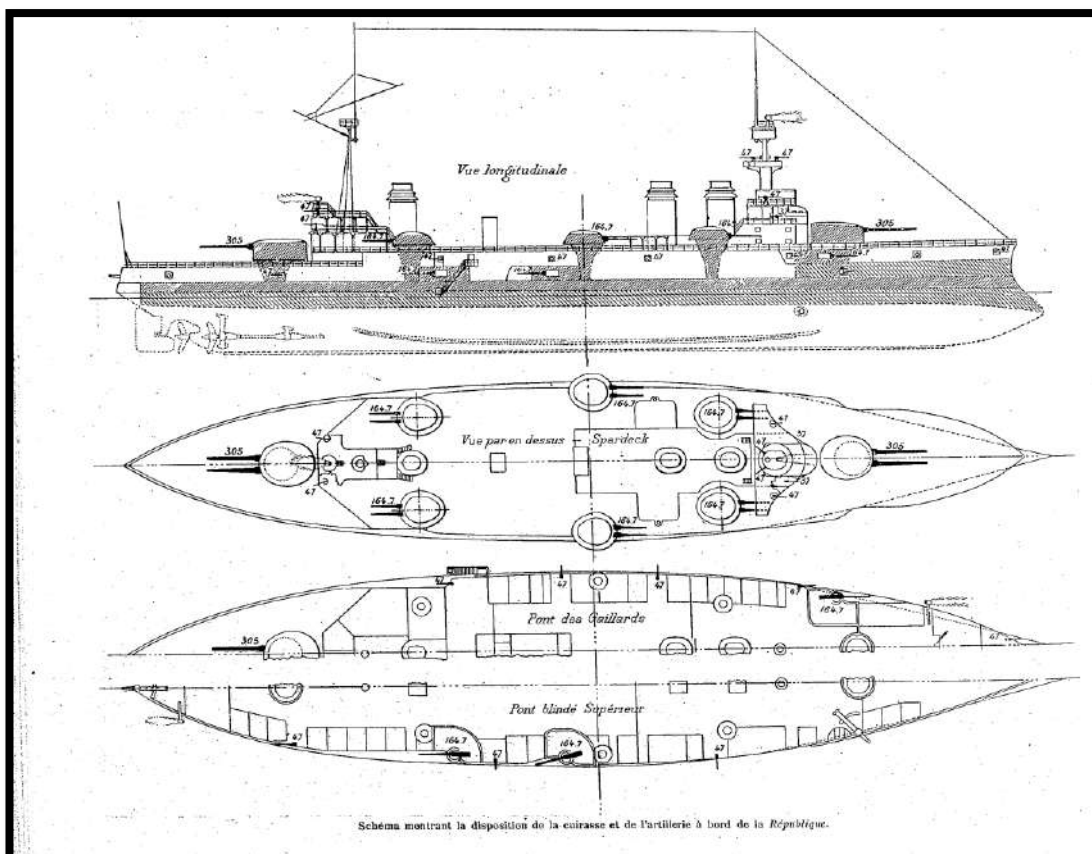
¹ Bertin, Louis-Émile. Notice sur la marine à vapeur de guerre et de commerce depuis son origine jusqu'en 1874. 1875. Paris, Dunod, p8.

² Department of Navy, *The Whitehead Torpedo*. U.S. Navy. 1898

Dessin N°XIII. Dessin de l'appareil moteur à turbines Parsons de torpilleur numéroté¹



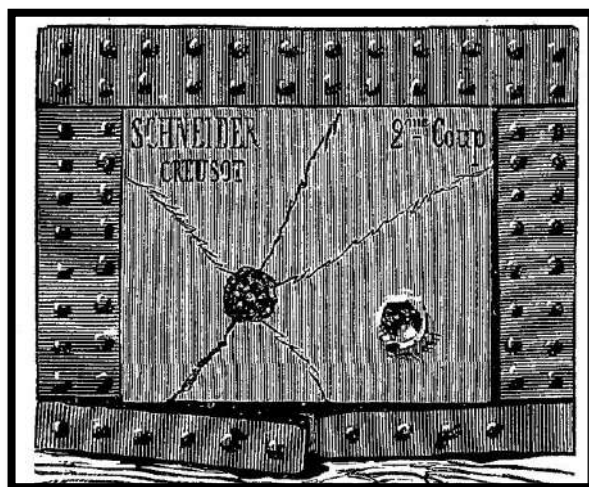
Dessin N°XIV. Dessin du cuirassé *France*²



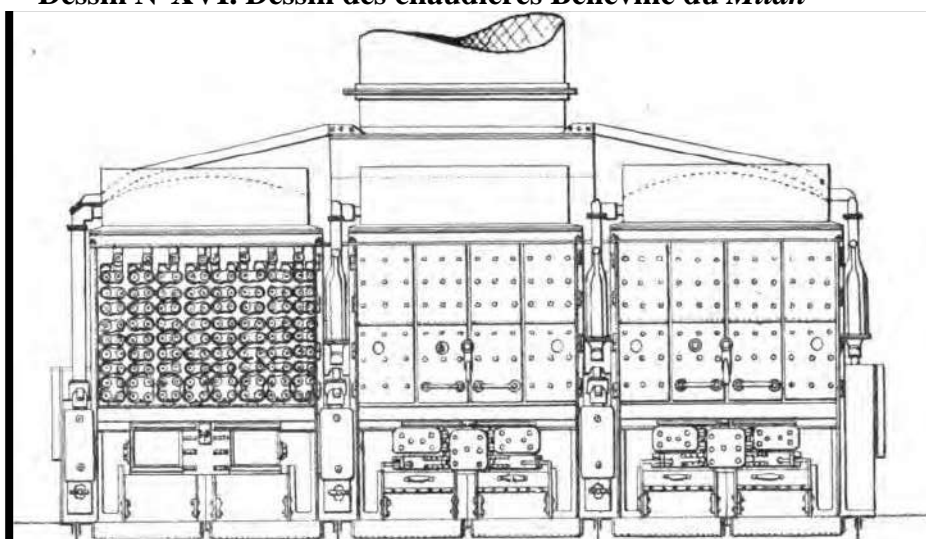
¹ Mécanicien principal E. Le Séven, « Appareil moteur à turbines Parsons du torpilleur 293 », *Revue maritime*. Tome 181. Avril-mai-juin 1909 p395.

² « Le cuirassé français République », *Armée et Marine*. 4^e Année - N°35. 31 Aout 1902, p608.

Dessin N°XV. Dessin des impacts sur les plaques de blindage de Schneider lors d'essais en 1883¹



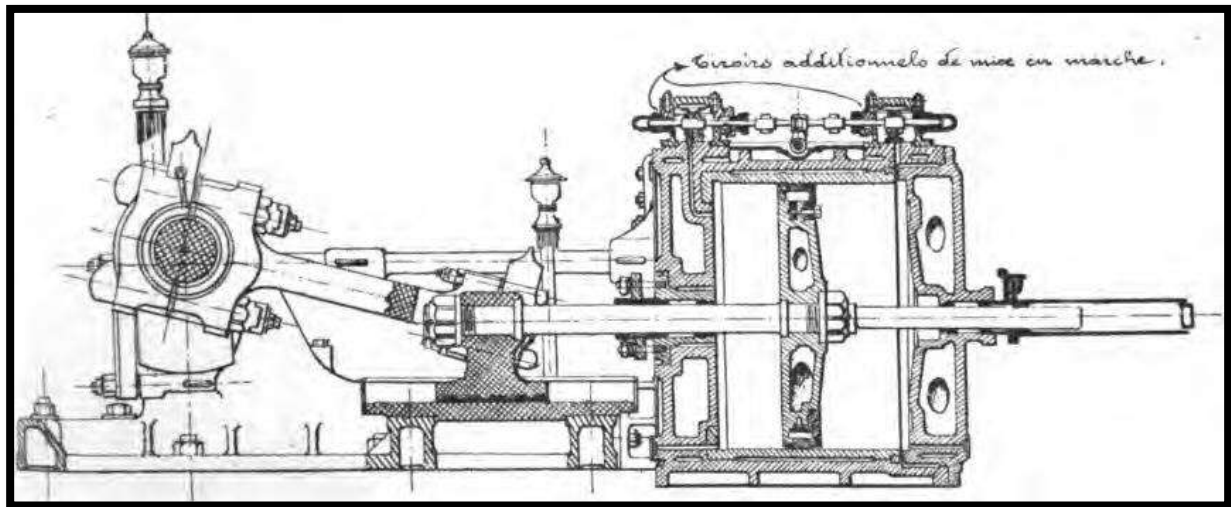
Dessin N°XVI. Dessin des chaudières Belleville du *Milan*²



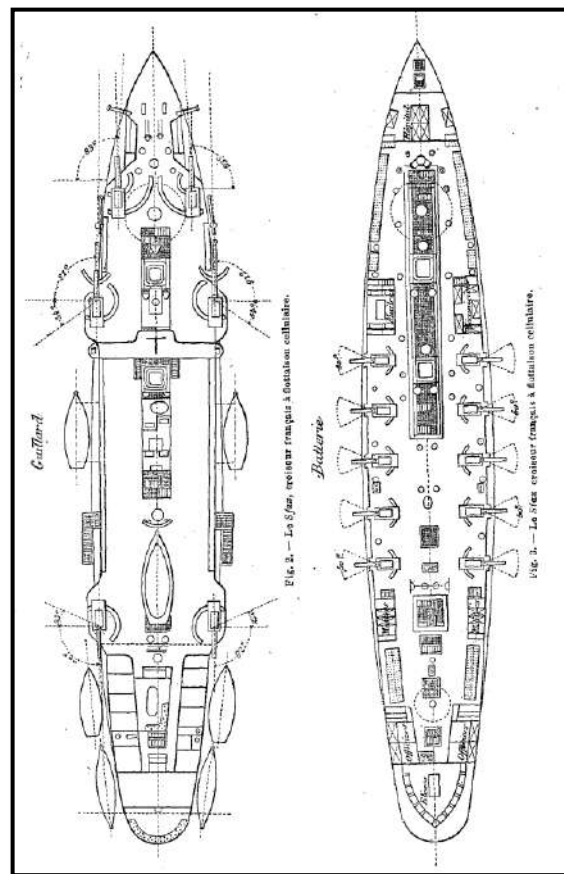
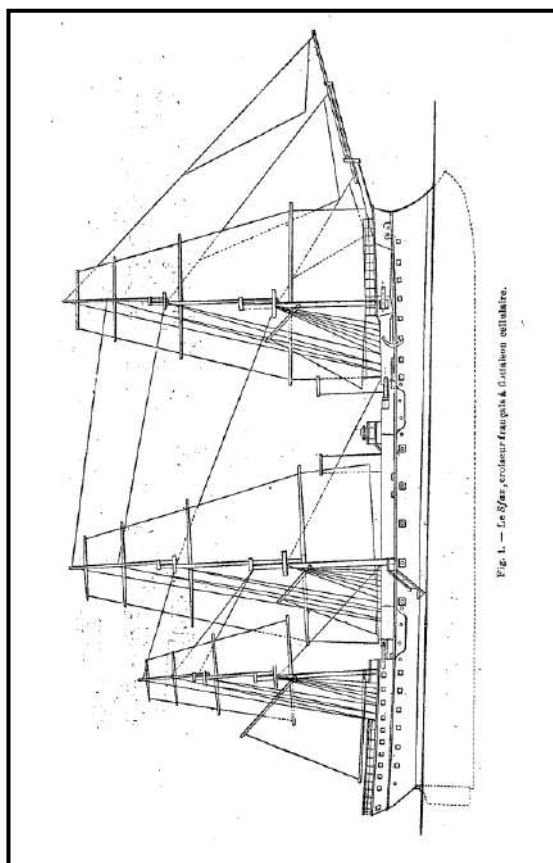
¹ Le capitaine de frégate Henriot traduit (traduit de l'anglais), « Les expériences de blindages de la Spezia », *Revue maritime et coloniale*. Tome 77. 1883, p768.

² Directeur des constructions navales L. E. Bertin. Chaudière Marine. Cours de machines à vapeur professé à l'école d'application du génie maritime. Paris, 1896, E. Bernard et Cie, p39.

Dessin N°XVII. Dessin de la machine motrice du *Milan*¹



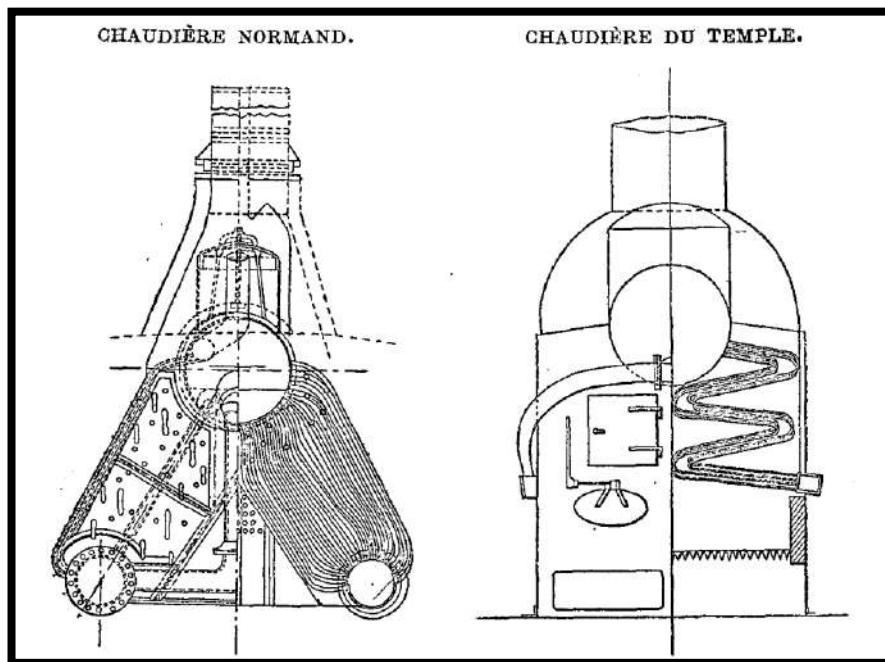
Dessin N°XVIII. Dessins du croiseur français *Sfax*²



¹ Directeur des constructions navales L. E. Bertin. Chaudière Marine. *Cours de machines à vapeur professé à l'école d'application du génie maritime*. Paris, 1896, E. Bernard et Cie, p49.

² « Le *Sfax*, croiseur à flottaison cellulaire », *Chronique maritime et coloniale, Revue maritime et coloniale*. Tome 81. 1884, p470-471.

Dessin N°XIX. Dessin des chaudières Normand et du Temple¹



¹ *Revue maritime et coloniale*. Tome 123. 1894, p92.

Liste des tableaux

Tableau n°1. Evolution des effectifs ouvriers des arsenaux et établissements hors des ports	p68
Tableau n°2. Bénéfices nets des FCM	p179
Tableau n°3. Bénéfices nets des CA de Saint-Nazaire (Penhoët)	p181
Tableau n° 4. Bénéfices nets des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt	p184
Tableau n°5. Bénéfices nets de la Compagnie des forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons	p185
Tableau n°6. Bénéfices nets de la Compagnie des Fonderies, Forges et Aciéries de Saint-Etienne	p186
Tableau n°7. Bénéfices nets de la Société des aciéries et forges de Firminy	p187
Tableau n°8. Bénéfices nets des cinq principaux fournisseurs de produits métallurgiques	p188
Tableau n°9. Bénéfices nets de Fives-Lille	p189
Tableau n°10. Bénéfices nets des cinq principaux fournisseurs de produits mécaniques	p190
Tableau n°11. Bénéfices nets de Dyle et Bacalan	p192
Tableau n°12. Bénéfices nets des Ateliers et Chantiers de la Loire	p194
Tableau n°13. Bénéfices nets des Chantiers et Ateliers de la Gironde	p195
Tableau n°14. Bénéfices nets des quatre principaux chantiers fournisseurs de la Marine	p197
Tableau n°15. Bénéfices de Commentry-Fourchambault et Decazeville	p198
Tableau n°16. Bénéfices comparés des trois sociétés	p199
Tableau n°17. Classement des fournisseurs de la Marine d'après le montant de leurs capitaux propres en 1913-1914	p200
Tableau n°18. Evolution des prix des cuirassés d'escadre	p226
Tableau n°19. Evolution du prix des torpilles	p227
Tableau n°20. Origine sociale et géographie des officiers de marine chargés des constructions navales entre 1871 et 1914	p324
Tableau n°21. Données sociologiques relatives aux administrateurs et directeurs des entreprises fournisseuses de la Marine de 1871 à 1914	p364
Tableau n°22. Evolution des effectifs ouvriers de l'arsenal de Cherbourg	p500
Tableau n°23. Effectifs des arsenaux et des établissements de la Marine	p500

Tableau n°24. Effectifs des ouvrières dans les établissements de la Marine et de l'ensemble des ouvriers non titulaires dans les arsenaux au 1 ^{er} octobre 1918	p501
Tableau n°25. Valeur globale des fournitures d'obus	p519
Tableau n°26. Cessions de la Marine à la Guerre pendant les années 1913 à 1918	p523
Tableau n°27. Prix de revient de la Marine et de ses fournisseurs pour les obus	p523
Tableau n°28. Bénéfices nets des chantiers navals fournisseurs	p529
Tableau n°29. Bénéfices nets des fournisseurs en produits mécaniques	p530
Tableau n°30. Bénéfices nets des fournisseurs en produits électriques	p530
Tableau n°31. Bénéfices nets des métallurgistes fournisseurs	p530
Tableau n°32. Bénéfices nets de la Société des Haut fourneaux du Saut du Tarn	p531
Tableau n°33. Bénéfices nets de la Dynamite française (Nobel)	p531
Tableau n°34. Bénéfices nets de la Société centrale de Dynamite	p532
Tableau n°35. Bénéfices nets de J. Holtzer et Cie entre 1912 et 1925	p544
Tableau n°36. Capitaux propres de certains fournisseurs de la Marine en 1932	p547
Tableau n°37. Capacité de production des principaux chantiers fournisseurs de la Marine en 1938	p548
Tableau n°38. Commandes des administrations publiques au début de l'année 1930	p550
Tableau n°39. Prix du cuirassé et du porte-avions (en franc constant de 1914)	p608
Tableau n°40. Prix du croiseur	p608
Tableau n°41. Prix du sous-marin	p609
Tableau n°42. Prix de navires divers	p609
Tableau n°43. Origine sociale et géographie des officiers de marine chargés des constructions navales entre 1914 et 1939	p616
Tableau n°44. Données sociologiques relatives aux administrateurs des entreprises fournisseuses de la Marine de 1914 à 1940	p667
Tableau n°45. Membres de la Société des ingénieurs et scientifiques de France en 1932	p674
Tableau N°46. Liens des entreprises avec la Marine, le gouvernement et le Parlement entre 1914 et 1940	p684

Tableau n° 47. Composition du conseil d'administration de l'administration centrale de la marine en 1948-1949	p713
Tableau n°48. Pourcentage des installations industrielles détruites à la Libération	p836
Tableau n°49. Bénéfices des principaux fournisseurs de la marine entre 1939 et 1944	p837
Tableau n°50. Tonnage renfloué au 31 décembre 1945	p843
Tableau n°51. Reconstruction des surfaces couvertes dans les arsenaux au 1 ^{er} janvier 1946	p843
Tableau n°52. Evolution du capital social de la SA des Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime	p854
Tableau n°53. Emission d'obligations	p856
Tableau n°54. Etat des navires sur cale à la Libération	p865
Tableau n°55. Armement anti-aérien et anti-sous-marin des navires	p883
Tableau n°56. Bandes de fréquences des radars dans les années 1950	p884
Tableau n°57. Evolution des sous-marins et de leurs armements	p901
Tableau n°58. Prix des différents types de navires	p903
Tableau n°59. Origine sociale et géographie des officiers de marine chargés des constructions navales entre 1939 et 1960	p923
Tableau n°59. Données sociologiques relatives aux administrateurs des entreprises fournisseuses de la Marine de 1940 à 1961	p976
Tableau n°60. Membres du comité consultatif de la construction navale en 1949	p985

Liste des graphiques

Graphique n°1. Evolution des budgets des matières premières et de la main d'œuvre dans les arsenaux	p68
Graphique n°2. Evolution des budgets définitifs de la Marine et des ministères	p116
Graphique n°3. Evolution de budget de la Marine avec le budget des armes navales	p116
Graphique n°4. Pourcentage du budget des armes navales dans le budget de la Marine	p117
Graphique n°5. Différence entre les budgets primitif et définitif des Armes navales	p117
Graphique n°6. Evolution des budgets des arsenaux et des commandes pour l'industrie de 1886 à 1914	p210
Graphique n°7. Tonnage de navires de guerre sur cale entre 1871 et 1914	p211
Graphique n°8. Tonnage annuel des navires de guerre mis en chantiers	p211
Graphique n°9. Evolution du budget de l'artillerie de Marine	p227
Graphique n°10. Evolution des budgets définitifs de la Marine et des ministères	p464
Graphique n°11. Comparatif évolution de budget de la Marine avec le budget des armes navales	p464
Graphique n°12. Part du budget des armes navales dans le budget de la Marine	p465
Graphique n°13. Différence entre les budgets primitif et définitif des Armes navales	p465
Graphique n°16. Evolution comparée des effectifs ouvriers des arsenaux et des établissements de la Marine	p501
Graphique n°17. Bénéfices nets des chantiers navals fournisseurs de la Marine	p537
Graphique n°18. Bénéfices nets des fournisseurs métallurgiques	p537
Graphique n°19. Bénéfices nets des fournisseurs en produits mécaniques	p538
Graphique n°20. Bénéfices nets des fournisseurs en produits électriques	p538
Graphique n°21. Bénéfices nets des chantiers navals fournisseurs	p550
Graphique n°22. Bénéfices nets des fournisseurs métallurgiques	p551
Graphique n°23. Bénéfices nets des fournisseurs en produits mécaniques	p551
Graphique n°24. Bénéfices nets des fournisseurs en produits électriques	p552

Graphique n°25. Tonnage sur cale dans tous les chantiers française (1914-1939)	p577
Graphique n°25. Tonnage annuel mis en chantier par l'industrie française (1914-1938)	p577
Graphique n°26. Part du budget de la Marine dans le budget entre 1946 et 1959	p796
Graphique n°27. Part du budget de la Marine dans le budget militaire général entre 1946 et 1959	p797
Graphique n°28. Comparaison du budget de la Marine et du budget de la reconstruction entre 1946 et 1959	p798
Graphique n°29. Evolution des bénéfiques des principaux fournisseurs de la Marine entre 1939 et 1951	p850
Graphique n°30. Tonnage annuel mis en chantiers par l'industrie française (1939-1964)	p871
Graphique n°31. Tonnage de navires de guerre sur cale (1939 – 1964)	p872
Graphique n°32. Pourcentage tonnage mis en chantier Privé-Public-Etranger	p872

Liste des schémas

Schéma n°1. Institutions chargées des constructions navales et de l'artillerie de Marine avant 1902	p50
Schéma n°2. Institutions chargées des constructions navales et de l'artillerie de Marine après 1902	p51
Schéma n°3. Services fondés durant la guerre	p400
Schéma n°4. Direction centrale des constructions navales à partir de 1928	p409
Schéma n°5 Organisation de l'état-major général, fonctionnant au complet à Paris à partir du 6 novembre 1944	p712
Schéma n°6. Organes du Secrétaire d'Etat à la Marine chargés des Constructions Navales en 1948	p713
Schéma n°7. Subdivisions administratives de la Direction centrale des Constructions et Armes Navales en 1948	p714

Liste des cartes et plans

Plan n°1. Ordres habituels des escadres des cuirassés	p78
Carte n°1. Situation stratégique dans la Manche de 1871 à 1904	p150
Carte n°2. Installations des fournisseurs de la Marine dans le golfe de Gascogne de 1880 à 1914	p154
Carte n°3. Situation stratégique de la Méditerranée occidentale en 1904	p161
Carte n°4. Installations provençales des fournisseurs de la Marine de 1880 à 1914	p163
Carte n°5. Emplacements des fournisseurs hors des côtes de 1871 à 1914	p165