

Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne

Congrès de Lorient, 4, 5 et 6 septembre 2014

LORIENT ET SON PAYS PORTS BRETONS EN GUERRE

Résumés des communications

JEUDI 4 SEPTEMBRE MATIN : LORIENT ET SON PAYS

La trajectoire d'une ville-port du XVII^e siècle aux années 1980 ou Lorient autrement

En 1988 était publiée l'Histoire de Lorient mais elle fut difficile à écrire tant les insuffisances de la recherche étaient criantes. Depuis, et ce n'est pas une simple formule, la recherche universitaire, notamment à l'université de Bretagne-Sud, et les travaux des sociétés savantes ont comblé des lacunes, même si certaines périodes ou certains aspects restent encore à découvrir ou à redécouvrir. Mais il est désormais possible de prendre de la hauteur par rapport à cette masse de connaissances désormais disponibles pour envisager une grande synthèse qui permette de comprendre la trajectoire de cette ville-port. C'est l'essai que je propose en prenant comme fil conducteur le concept d'économie du privilège. Ce concept dont la dénomination semble datée très Ancien Régime constitue le cadre dans lequel s'est fait le développement de Lorient jusqu'aux années 1980.

L'intervention s'organise en quatre grandes parties :

- 1) Concept et réalités de l'économie du privilège du XVII^e au XX^e siècle
- 2) L'économie du privilège et la dimension mondiale de Lorient
- 3) Lorient port d'innovation, ville arrogante et de progrès
- 4) La place des acteurs locaux : les pouvoirs, le monde des ingénieurs, et les entrepreneurs

La conclusion met en lumière les faiblesses et les limites de ce modèle qui prend fin dans les années 1980.

Gérard Le Bouëdec

Professeur émérite d'histoire maritime à l'université de Bretagne-Sud et directeur du GIS d'Histoire maritime-CNRS

La rade avant Lorient : l'installation des moines de Quimperlé sur l'île Saint-Michel

Bien que les sources médiévales concernant l'actuel pays de Lorient soient particulièrement peu nombreuses, quelques actes transcrits dans le cartulaire de l'abbaye Sainte-Croix de Quimperlé nous permettent d'avoir une idée des enjeux que représente, aux XI^e et XII^e siècles, la rade née de la réunion du Scorff et du Blavet. Ces actes nous racontent d'abord le don fait aux moines en 1037 par Huélin, seigneur d'Hennebont, de l'île de Tanguethen, située au centre de la rade, et d'églises avec revenus associés dans l'île de Groix ; ils font ensuite part de l'existence d'un prieuré dédié à saint Michel érigé sur l'île de Tanguethen, qui prend dès lors le nom de cette maison et ne sera plus connue que comme « l'île Saint-Michel ». Ce prieuré voit cependant régulièrement ses droits attaqués par les seigneurs d'Hennebont, descendants du donateur, signe que des enjeux politiques, spirituels et économiques forts entourent cette fondation, dont les contours exacts restent bien flous. Aussi est-il nécessaire d'avoir une lecture critique de l'installation des moines dans l'île Saint-Michel telle que rapportée dans le cartulaire, les moines, confrontés à la contestation de leurs droits, ayant pu être enclins à construire un discours sur cette fondation dont la coïncidence avec la réalité des faits n'est pas nécessairement le but premier. Il faut ainsi analyser le contenu des actes concernant le prieuré Saint-Michel à la lumière du contexte de leur intégration dans le cartulaire de Sainte-Croix afin de comprendre à la fois les raisons qui ont amené les moines à créer ici une maison et les circonstances dans lesquelles ils l'ont fait.

Cyprien Henry

Conservateur aux Archives nationales

L'architecture de Lorient au XVIII^e siècle: un rêve inaccompli ?

Lorient, dit le journal de Trévoux de 1746, « qui était il y a peu d'années un village, est à présent une ville décorée de superbes bâtiments, peuplée, riche, industrielle (...), le rendez-vous de tous les négociants de l'Europe ». Le parlementaire Christophe-Paul de Robien en 1756 ajoute : « cette célébrité a rassemblé une si grande quantité d'habitants en ce lieu ; on y a construit tant de maisons nouvelles, la plupart tirées au cordeau, qu'elle peut aujourd'hui passer pour une ville du premier ordre ».

La réalité est peut-être plus banale que ces présentations exaltées, même si au milieu du XVIII^e siècle, rien ne semble manquer pour bâtir à Lorient, ni la place, ni l'argent, ni les hommes de l'art. Cette convergence offre la perspective d'une grande ambition architecturale. Les meilleurs architectes du royaume y forment des projets.

Le plus ancien est probablement celui exécuté à la demande de Vauban par Isaac Robelin, qui fixe en 1706 la trame urbaine de la ville, avec ses rues larges et droites, flanquées de deux grandes places et de quais.

Autour des années 1750, dans ce tracé quelque peu modifié, s'inscrivent des maisons particulières, des projets d'immeubles à programme, des bâtiments publics : une nouvelle église paroissiale, un hôpital civil et sa chapelle, une salle de spectacle, l'hôtel de ville. Enfin, des aménagements que l'on qualifie d'embellissement comme la promenade plantée.

Tous ces projets entendent compléter le décor grandiose réalisé dans l'enclos par la compagnie des Indes, c'est en quelque sorte la seconde partie d'une ville idéale.

Mais ce dessein n'a été que partiellement réalisé, c'est sans doute pourquoi il a été peu étudié.

A partir des plans d'archives, nous regarderons les dessins imaginés par les architectes et les ingénieurs, pour analyser les références convoquées dans ces projets et mieux comprendre à quoi ressemblait ce rêve inaccompli.

Erwann Le Franc

Membre du centre André Chastel UMR 8150 Université Paris-Sorbonne
Chargé d'enseignement à l'Université de Bretagne-Sud

Le système défensif de Lorient et de son littoral au XVIII^e siècle (1706-1815) Conception, construction et exploitation

Après l'implantation de la première Compagnie française des Indes Orientales à Port-Louis en 1664 et celle de ces chantiers navals – qui donneront naissance à la ville de Lorient – sur les rives du Scorff en 1666, le caractère stratégique de l'ancien havre de Blavet (l'ancien nom de Port-Louis) s'accroît progressivement. La naissance de la deuxième Compagnie en 1719 ; le transfert de ses ventes à Lorient à partir de 1734 ; l'utilisation périodique – puis définitive après leur achat en 1769 – par la Marine royale des chantiers de construction de la Compagnie ; et enfin, l'institution de Lorient comme port militaire en 1791 n'ont fait qu'attiser les convoitises des ennemis du royaume de France à l'encontre de cette petite portion du littoral méridional breton.

L'enjeu de l'intervention est de voir, dans ce contexte, en quoi la mise en défense de Lorient et de son littoral peut être considérée comme révélatrice du mouvement général de mise en défense des côtes bretonnes au XVIII^e siècle.

Cette étude est rendue possible par l'analyse des trois temps de la fortification : la conception, la construction et l'exploitation. Ainsi, c'est d'abord un panorama des projets et des lieux mis en défense qui sera réalisé. Ce dernier permettra d'exposer les choix stratégiques qui président à la mise en sûreté des littoraux, de revenir sur le parcours décisionnel nécessaire à l'ouverture des chantiers de construction, mais aussi d'aborder la question du financement de ces aménagements défensifs. Ensuite, seront évoqués les rythmes de construction, les matériaux, les techniques convoquées et, bien sûr, les bâtisseurs de ces édifices. Enfin, l'étude de l'exploitation de ces ouvrages amène à s'interroger sur la gestion d'un tel dispositif en temps de paix et pose aussi la question de sa réactualisation au gré des évolutions de l'artillerie et de la castramétation.

Benjamin Egasse

Doctorant allocataire en histoire moderne, Université de Bretagne-Sud, CERHIO UMR CNRS 6258

VENDREDI 5 SEPTEMBRE MATIN : PORTS BRETONS EN GUERRE

Le *castellum* romain de Brest

Se dressant à l'embouchure de la Penfeld, la petite rivière à marée qui abrita longtemps le port de Brest, le *castellum* d'Osismis (?), dont la façade nord-est a près de 200 m de long, est sans aucun doute l'une des plus importantes forteresses de l'Antiquité tardive bâties sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche. On y a longtemps vu une place forte simplement destinée à contrer les raids des « pirates » venus de la mer du Nord, mais le réexamen des structures semblables connues sur le littoral de Grande-Bretagne lui assigne des fonctions plus complexes, évoluant d'ailleurs entre la fin du III^e siècle apr. J.-C., date probable de sa construction, et le début du V^e siècle, où la *Notitia dignitatum* y place une nouvelle (?) garnison.

Patrick Galliou

Professeur émérite à l'Université de Bretagne Occidentale, Centre de recherche bretonne et celtique

Brest, port de guerre / port en guerre au bas Moyen Âge

Le bourg de Brest se développe autour du château vers la fin du Moyen Âge. Centre, avec Saint-Renan, d'une châtellenie, la citadelle est un des maillons de la chaîne de contrôle de la région par les vicomtes de Léon puis par les ducs. La présence d'une citadelle massive permet aussi de protéger les navires qui sont au mouillage en Penfeld. Les Anglais le comprennent rapidement, occupent Brest au début de la guerre de Succession (1341-1364) et la gardent jusqu'à la fin du XIV^e siècle. La ville voit durant cette période passer nombre de bateaux et de soldats, mais elle est aussi l'objet de plusieurs sièges. Le XV^e siècle est dans l'ensemble plus calme, même si la fin du siècle est marquée à nouveau par des épisodes militaires. L'exposé sera l'occasion de faire le point sur les combats mais aussi sur leur préparation, sur la vie des civils à Brest et dans les environs et sur le rôle d'un port et de la mer dans la guerre médiévale.

Yves Coativy

Professeur d'histoire médiévale, Université de Bretagne occidentale

Le contrôle du commerce maritime par l'intendant de la Marine de Brest pendant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne

Brest, ville érigée en port militaire, n'a jamais pu rivaliser, au niveau commercial, avec de grandes places comme Nantes ou Bordeaux. Pourtant, une activité commerciale s'y était développée, principalement pour la fourniture de la Marine royale et les besoins de la ville. Comme sur l'ensemble du territoire côtier, l'Amirauté jouait un rôle évident dans la gestion et l'encadrement de ce commerce maritime.

Néanmoins, cette institution semble connaître une certaine concurrence avec l'intendant de la Marine de Brest. Lien entre les services centraux et la population, palliant les nombreuses

faiblesses des diverses autorités dans un port stratégique, il demeurait un pivot central et s'intéressait, dès lors, à de nombreux sujets dont le commerce maritime. Ce contrôle est d'autant plus justifié que, sous l'Ancien Régime, les navires marchands et les navires militaires n'étaient pas séparés dans le port de Brest, faisant craindre les actions de personnes malintentionnées ou des espions ainsi que différentes épidémies. Les négociants pouvant naviguer librement entre les pays belligérants grâce aux passeports, ils nécessitaient dès lors une surveillance accrue dont se chargeaient les services de l'Intendance de Brest. Ce fut la raison pour laquelle une police marchande s'instaura non seulement au sein de la ville, mais aussi sur l'ensemble de la rade brestoise, dès l'entrée du goulet.

Ainsi, dès 1693, une frégate armée fut chargée de patrouiller à l'entrée de la rade pour intercepter les navires afin soit de les détourner vers les ports marchands désignés par l'intendant, soit de leur permettre l'entrée dans le goulet brestois. Mais même si les navires pouvaient accéder à la rade, ils n'étaient autorisés à entrer dans le port qu'après une vérification faite par un écrivain placé sur une chaloupe, renforçant les prescriptions de l'Ordonnance sur la Marine d'avril 1689. De la même façon, l'ensemble des équipages des navires marchands à quai étaient soumis à une surveillance constante de la part des employés de l'Intendance, même lorsqu'ils accédaient à la ville.

Cette étude sera l'occasion d'examiner l'ensemble de ces mesures, spécifiques à un port militaire, ainsi que de détailler l'ensemble des questionnements juridiques pouvant se poser lors de l'accueil de navires étrangers, notamment au sujet des navires irlandais et neutres.

David Bodennec

Doctorant en histoire du droit à l'Université de Rennes 1

Armer des escadres à Brest durant la Guerre de succession d'Espagne ou la gestion de la pénurie

Hors l'escadre armée à Brest et qui fait sa jonction avec celle du Levant en 1704, la campagne aboutissant à la bataille de Velez-Malaga, les flottes armées à Brest durant ce conflit (1702-1713) ont toutes pour objectif la guerre de course (les armements de Duguay-Trouin, mais il n'est pas le seul) ou l'appui au royaume d'Espagne. Il n'est pas question ici d'appareiller et de passer le goulet mais bien de comprendre combien il a été difficile à l'intendant François-Roger Robert, qui prend son poste en 1703, de réaliser la mobilisation de l'arsenal pour mener à bien ces armements. Les intéressés aux armements corsaires hésitent, temporisent pour procurer l'indispensable financement. Le roi d'Espagne ne paie lui que longtemps après et encore faut-il avoir recours à des procédés peu orthodoxes. Cette amitié franco-espagnole aux enjeux troubles apporte des contraintes inconnues jusqu'alors. Par ailleurs les projets ne se concrétisent pas toujours. Il faut tenir compte du mouvement des escadres anglo-hollandaises qui détiennent la maîtrise des mers. La méfiance des Espagnols est un autre facteur susceptible de modifications radicales : les armements prévus en 1707 en sont un exemple. Mais l'activité et donc l'emploi des ouvriers sont à ce prix dans un conflit très proche du précédent et où la pénurie intervient quasi immédiatement. Dans une période de crise telle que connue aujourd'hui, des ouvriers sont licenciés, d'autres travaillent par quinzaine en attendant de s'accommoder avec les boulangers qui ne veulent plus vendre leur pain à crédit. Les appointements des officiers et officiers marinières ont un an de retard. C'est dire si la fin du règne louis-quatorzien se traduit

dans le plus grand des arsenaux français par une course à l'argent frais et pour ce faire la recherche de tout ce qui peut ressembler à de l'activité rémunératrice.

Philippe Hrodej

Maître de conférences en histoire moderne, directeur du département d'histoire à l'Université de Bretagne-Sud

De la guerre à la ville, l'État et le port de Lorient au début du XVIII^e siècle

Au début de la guerre de Succession d'Espagne, la Compagnie des Indes qui doit faire face à d'importants problèmes financiers se résigne, après avoir songé à les vendre, à louer ses installations lorientaises à la Marine royale. Participant par trois fois à la formation des escadres royales du Ponant, bénéficiant des armements corsaires financés par l'argent des Malouins, fréquentés par les commandants les plus prestigieux comme Duguay-Trouin, Beaubriant, ou de la Moinerie-Miniac, le port et l'arsenal de Lorient vont confirmer le rôle de relais de Brest qu'ils s'étaient déjà vu assigner par la Marine à la fin du XVII^e siècle. En quelques années, dans un contexte de profond marasme et avec des moyens dérisoires, l'État réussit le délicat exercice non seulement de maintenir le site mais, bien au-delà, de poser les fonctions structurantes qui donnent naissance à la Ville de Lorient. Ainsi, en dépit du manque d'argent et de la misère publique, la population double en vingt ans, tandis que les bases d'un nouveau cadre de vie sont progressivement posées. C'est sur le contexte peu connu de ces années fondatrices de l'histoire de la cité que cette communication se proposera de revenir.

Christophe Cérino

Ingénieur de recherche en histoire maritime,
Université de Bretagne-sud - CERHIO CNRS UMR 6258

VENDREDI 5 SEPTEMBRE APRES-MIDI : PORTS BRETONS EN GUERRE

Des Messieurs si tranquilles. Anglais, Irlandais et Écossais dans les ports bretons durant la guerre de Sept Ans

La question des étrangers migrants et résidents dans les villes et ports à l'époque moderne a fait l'objet de questionnements et de publications récemment, nous voudrions apporter une contribution à cette problématique en exploitant une série de documents conservés aux Archives Nationales dans les fonds de la Marine. Il s'agit d'un dossier de trente pièces qui livrent des informations sur l'état des familles anglaises, irlandaises et écossaises présentes en Bretagne lors de la guerre de Sept Ans. Cette enquête réalisée dans tous les ports depuis Nantes jusqu'à Saint-Malo et même Rennes répond aux instructions du comte de Saint-Florentin, chancelier et secrétaire d'État à la Maison du Roi, relayées par le ministre de la Marine, le duc de Choiseul, et par le duc d'Aiguillon, gouverneur de la Province, au tout début de l'année 1762. L'objectif est alors d'expulser les sujets du roi d'Angleterre de la province. Les maires ont reçu l'ordre de perquisitionner les rues, les quartiers, les faubourgs, les auberges, d'interroger les citadins, afin d'établir la liste des Anglais, Irlandais et Ecossais

en résidence ou transit depuis 1756 et même avant 1756 sans aucune exception. Les documents livrent des données quantitatives et qualitatives sur la situation familiale et professionnelle de ces sujets étrangers dont on a cherché l'ancienneté d'établissement. Ce sont aussi des bribes de vie qui apparaissent çà et là et qui révèlent des parcours migratoires originaux. Dans l'ensemble, ces résidents et leurs familles sont vus positivement, leur conduite est exemplaire, l'appartenance religieuse catholique favorisant également cette bonne perception. Utiles, intégrés et si tranquilles, ils ne sont pas suspectés dans les ports bretons et échapperont à une expulsion.

Sylviane Llinares

Professeur d'histoire moderne à l'Université de Bretagne-Sud /CERHIO CNRS UMR 6258

Le convoi de Vialis, l'ultime armement brestois pour l'Indépendance américaine (1782-1783)

Brest, « la force de la France entassée au bout de la France », n'a jamais aussi bien assuré sa fonction qu'au cours de la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783). Les principales forces expédiées par le Roi Très Chrétien, y sont armées. Sont restées dans les mémoires, celles de d'Orvilliers en 1778 et 1779, de Ternay emportant en 1780 les régiments de Rochambeau vers Yorktown et enfin, en 1781, l'Armée de Grasse avec en sous-ordre le bailli de Suffren appareillant sous les yeux du marquis de Castries, nouveau ministre de la Marine. Toutes sont célèbres par leur rôle heureux (ou même particulièrement malheureux comme celui de l'armée navale de 1779) autant que par leur importance numérique, illustration de la puissance retrouvée de nos armes.

Les difficultés considérables rencontrées par le port et arsenal du Ponant pour répondre à ses missions sont plus mal connues. Elles étaient devenues considérables avec le déroulement du conflit, lorsqu'une dernière expédition est ordonnée, dans la seconde moitié de 1782. Demeurée largement ignorée du public comme des historiens, elle devait projeter un effectif plus important que celui du corps de Rochambeau. Ce moment nous permet, à une échelle réduite, de prendre la mesure de l'effort du principal port breton en guerre — et premier arsenal français — pour répondre à la stratégie de la Cour. Brest, base principale des alliés, parvenue à l'épuisement de ses moyens propres après cinq années de guerre, offre ici le visage d'une machine à la limite de la défaillance.

C'est donc l'étude de cette tension que permet l'armement du convoi de Vialis. Les différents caractères, humains (commandement, équipages, détachements de l'Armée royale), comme matériels (industriels, navals) se conjuguent pour éclairer ce temps fort de l'Histoire du port.

Olivier Corre

Docteur en histoire, chercheur associé au CERHIO CNRS UMR 6258 (Université de Bretagne-Sud)

L'épisode américain de 1917 à Brest

A partir d'août 1917, Brest devient la tête de pont du débarquement des forces américaines qui s'engagent dans le premier conflit mondial. Près de 900.000 hommes y transiteront. Ils resteront présents jusqu'en 1919.

Le débarquement du Président américain W. Wilson à deux reprises, en 1918 et en 1919, pour la signature du traité de Versailles marque également le rôle prépondérant de Brest par rapport à d'autres ports français dans l'acheminement des troupes américaines.

La marine nationale y joue un rôle important dans la protection des convois, mais aussi dans l'accueil et le bon acheminement des soldats.

La Ville et le quotidien de ses habitants sont marqués durablement par cet évènement qui marque aussi la France : c'est, par exemple, l'arrivée du jazz par Brest avec les soldats noirs américains ainsi que du basket.

Son urbanisme s'en trouve également marqué : infrastructures portuaires, routières, ferroviaires, sanitaires, camps de transit. Ce sont tous ces aspects qu'essaiera d'aborder la communication au moment où nous entrons dans la commémoration de la Grande Guerre.

Christine Berthou-Ballot

Responsable du service Patrimoines, Ville de Brest

Ouvriers de l'arsenal en résistance(s) - Brest 1914-1918/1940-1944 La CGT brestoise face aux deux conflits mondiaux du XX^e siècle : du pacifisme à la lutte armée

À l'occasion des deux conflits mondiaux qui éclatèrent au cours du XX^e siècle, une activité syndicale occulte émergea à l'arsenal de Brest. La nature particulière de ces deux contextes bellicistes nous impose bien entendu d'aborder le concept de « Résistance » sous deux approches distinctes. Mais il était néanmoins question de deux actions ouvrières subversives, clandestines et organisées, deux comportements d'opposition aux pouvoirs en place, et, à ce titre, périlleux car répréhensibles en temps de guerre.

Dans le premier cas, il s'agissait de désobéissance envers le gouvernement d'Union sacrée auquel s'était notamment ralliée une CGT qui jusqu'aux derniers jours de juillet 1914 avait prôné « la guerre à la guerre » et le recours à la grève insurrectionnelle en cas de mobilisation. Si quelques voix s'élevèrent immédiatement contre ce qui constituait un reniement des thèses anarcho-syndicaliste de la confédération, ce ne fut qu'en 1916 que prit véritablement corps à Brest un noyau de résistance pacifiste dans le sillage de la conférence de Zimmerwald. Dès lors, encouragé par les difficultés économiques grandissantes et les mutineries du front, le mouvement prit une certaine ampleur autour d'une fraction des libertaires de l'arsenal pour s'achever dans des échecs de grèves insurrectionnelles et de tentative avortée de « soviétisation » du port du Ponant.

Entre 1940 et 1944, les raisons apparaissent immédiatement plus évidentes et l'opposition de syndicats souvent interdits se manifesta à l'encontre du pouvoir de Vichy, de sa politique de collaboration d'État et de ses volontés de Révolution nationale. Une opposition qui devint rébellion à la suite de l'envoi dans les ports de la mer du Nord de plusieurs centaines de travailleurs de l'arsenal au titre de la « Relève ». Au cours de cette période, l'anti-vichysme

qui se doublait d'actes de résistance armée envers l'occupant et les collaborateurs notoires fut à l'origine de l'exécution de plusieurs ouvriers de l'établissement, dont de nombreux militants unitaires de la CGT reconstituée.

Pas plus que nous ne voulons suivre les parcours individuels de certaines « figures » incontournables du pacifisme brestois du début du siècle (Victor Pengam, Gustave Hervé ou Jules Le Gall), il ne nous est possible d'évoquer l'ensemble des travailleurs de l'arsenal qui, à titre personnel, rejoignirent entre 1940 et 1944 des mouvements de Résistance de toutes obédiences, qu'ils fussent spécialisés dans le renseignement, l'évacuation de pilotes ou la propagande. Nous nous intéresserons exclusivement à l'action clandestine des organisations ouvrières structurées de l'établissement ou qui l'étaient encore officiellement peu de temps avant les événements évoqués.

Groupuscule de pacifistes accusés d'antinationalisme et condamnés pour « germanophilie » d'un côté ; cellules de combattants de l'ombre qui avaient payé le « prix du sang », encensés pour leur patriotisme et leur sentiment « anti-boche » de l'autre, les retombées politiques et syndicales que ces militants retirèrent de leur action clandestine furent diamétralement opposées selon que le pouvoir combattu sortit vainqueur ou vaincu du conflit.

Ne serait-ce qu'à ce titre, la trajectoire de ces deux groupes de militants mérite d'être évoquée.

Alain Le Moigne

Doctorant en histoire sous la direction de Christian Bougeard (CRBC/UBO Brest)

La Kriegsmarine à Brest (1940-1944)

A l'été 1940, les côtes bretonnes furent occupées par l'armée allemande. Cette conquête représentait pour la Kriegsmarine, la marine de guerre allemande, un avantage géostratégique très important pour la guerre de course contre la Grande-Bretagne. L'histoire des ports bretons fut désormais marquée par la présence des sous-marins allemands et par les constructions de l'organisation Todt dans le but de protéger ces bâtiments contre les bombardements alliés. Mais quels étaient les plans stratégiques de la Kriegsmarine vis-à-vis de la Bretagne ? Et quel rôle jouaient les arsenaux de la Marine française dans la Bataille de l'Atlantique ? Pour répondre à ces questions, nous nous concentrerons dans notre communication sur l'exemple de Brest, grand port de guerre de la Marine française sur l'Atlantique et nouvelle base principale de la Marine allemande à partir du mois d'octobre 1940. Brest a été l'objet d'une utilisation simultanée par l'arme sous-marine et la flotte allemande, ce qui vaut à ce port une importance particulière dans l'histoire des bases navales françaises sous l'Occupation. Nous montrerons dans notre exposé la genèse de la base navale allemande en recourant aux premiers plans stratégiques établis par la Marine allemande à l'égard de Brest dans les années vingt et nous présenterons ensuite les problèmes auxquels la Kriegsmarine se heurtait en utilisant la cité du Ponant pour les besoins de la guerre navale, y compris la question du concours français aux réparations et à l'utilisation de l'Arsenal par la Marine allemande jusqu'en 1944.

Lars Hellwinkel

Docteur en histoire, professeur au lycée Athenaeum de Stade, près d'Hambourg

SAMEDI 6 SEPTEMBRE MATIN : LORIENT ET SON PAYS

Promenade dans les paysages du pays de Lorient d'après les aquarelles d'Auguste Nayel (1845-1909), sculpteur lorientais

Si le nom d'Auguste Nayel (1845-1909) est connu à Lorient en raison du centre commercial et du parking qui portent son nom et sont abondamment signalisés dans la ville, la confidentialité de sa production artistique est pour partie liée aux bombardements durant la dernière guerre. Statuaire, il était notamment l'auteur de la fontaine Neptune à l'angle de la rue du Morbihan figurant sur nombre de photographies d'avant-guerre. Il s'engagea activement dans la vie lorientaise en proposant des cours de dessin et en créant un musée municipal. Ses œuvres (meubles, sculptures...), conservées jusque-là dans le domaine familial, sont rentrées récemment dans les collections du musée départemental breton à Quimper ; un nombre important de dessins et aquarelles, exécutés à partir de 1870, propose une émouvante découverte des environs de Lorient au travers des paysages qui l'inspiraient. Notre intervention à deux voix proposera une promenade sur ses pas, au travers de ces représentations inédites, afin de découvrir l'homme et le regard de l'artiste.

Elisabeth Loir-Mongazon

Conservateur en chef du patrimoine

Jean-Jacques Rioult

Conservateur en chef du patrimoine

La défense du port de Lorient pendant la Grande Guerre

Tout port est un espace à protéger en temps de guerre. Comme port de commerce, il est une entrée vitale pour l'économie et l'approvisionnement d'un pays et comme port militaire, il est un lieu important pour l'entretien des navires de guerre et pour l'embarquement des hommes et du matériel militaire afin de participer au déplacement des troupes. C'est donc une des composantes primordiales pour la vie économique et la sécurité du pays.

Pendant la Grande Guerre, la France mit ainsi en place des dispositifs de défense à la fois terrestres et maritimes et aussi mobiles et fixes pour protéger ses cinq ports militaires qui étaient aussi souvent des ports de commerce.

En 1908, le ministre de la Marine, Gaston Thomson, réorganisa les défenses fixes de la France et décréta qu'une défense fixe serait établie dans chacun des cinq ports militaires de la métropole. Il précisa que dans les ports militaires, les défenses fixes constitueraient des commandements militaires autonomes relevant directement du préfet maritime.

Le port de Lorient, comme port militaire, fit donc l'objet de mesures de protection qui furent établies pour la plupart avant la guerre. Cette défense était conçue pour se prémunir d'agressions telles que le bombardement du port, un éventuel débarquement et l'attaque des bâtiments au mouillage ou en cours de navigation sur les côtes.

La place de Lorient disposait pour se défendre de défenses fixes terrestres (Artileries), de défenses mobiles maritimes (Navires) et terrestres (Régiment d'Infanterie Territoriale) et de

dispositifs de surveillance du large (Sémaphores et postes de veille) et d'éclairage des passes (Feux de tir et de reconnaissance ou « chercheurs »).

La présente étude aura donc pour objectif de détailler les installations déployées autour de Lorient pour assurer la sécurité et la protection du port pendant la Première Guerre mondiale. Concernant les défenses mobiles et terrestres, on donnera les unités et les moyens matériels utilisés. Pour les défenses fixes, on s'attachera, à situer le lieu d'implantation des installations en service (Groix : Beg Melen, Grognon, Spernac et Lacroix ; Ploëmeur : Kerroch, Talud et Locqueltas ; Gâvres : Gâvres et Port-Puce, etc.), à expliquer leur fonctionnement mais aussi à montrer leur utilité dans la stratégie globale de défense du port.

On développera aussi les moyens humains utilisés pour assurer la protection du port, armer les différents dispositifs et assurer leur fonctionnement. Dans la mesure du possible, on établira les relations que pouvaient avoir ces militaires avec la population locale.

Jean-Yves Le Lan

Président du Comité d'histoire du Pays de Ploëmeur

Présence militaire et aménagement du territoire, Défense et patrimoine à Lorient du XVI^e siècle à nos jours

La création du fort de l'Aigle par le corps expéditionnaire de Don Juan del Aquila en 1590 fait basculer le havre de Blavet dans l'espace de la mondialisation ibérique.

Cet ensemble de forteresses reliées par voie maritime, défendues et animées par les soldats de l'armée espagnole, tisse un réseau international sur l'ensemble de la planète. Il inaugure un aménagement du territoire dépendant des rapports de force politiques, militaires, économiques et diplomatiques internationaux, et non des initiatives locales de développement.

Cette logique, ponctuée de périodes d'intensité variable – menant au paroxysme de la destruction de la ville par les bombardements de 1943 – ne cesse de dominer jusqu'en 2000, date à laquelle les « dividendes de la paix » de la fin de la guerre froide et l'émergence des pouvoirs des collectivités territoriales font passer à une nouvelle étape de l'histoire.

La conjugaison des espaces maritimes, portuaires, urbains et ruraux qui en est issue est aujourd'hui profondément bouleversée. Se pose dès lors la question de l'identification et de la pérennité des logiques et des traces de quatre siècles d'une activité de Défense qui, loin d'avoir disparu, se maintient de manière effective mais beaucoup moins visible et structurante sur l'ensemble du pays de Lorient.

René Estienne

Archiviste-paléographe, Conservateur général du patrimoine