

Historique de la construction navale à Lorient de 1789 à la fin du I^{er} empire

On connaît le port militaire de Lorient tel qu'il est à présent : il n'y a donc pas lieu de s'attarder à le décrire. Il s'étendait en 1958 sur 143 hectares et des extensions se sont faites depuis. En 1789, sa superficie, calculée très succinctement, n'atteignait peut-être pas 28 hectares sur la rive droite du Scorff et 5 sur la rive gauche; encore n'utilisait-on pas cette dernière partie, dont les cales étaient en mauvais état.

Il y avait, en amont sur la rive droite, au-delà des fortifications, un chantier privé, dit du Blanc, qui appartenait au nantais Arnous-Dessaulsais. Là avaient été construits un certain nombre de bâtiments pour la dernière Compagnie des Indes, celle de Calonne. Il fonctionnait encore en 1789.

Lorient dépendait alors de Brest. Le port était dirigé conjointement par un Commissaire-Ordonnateur, Poullétier, et par un Commandant de la Marine, Thévenard, capitaine de vaisseau (remarquons en passant que celui-ci n'était pas noble).

Il y avait dans l'arsenal, au 1^{er} janvier 1789, 1161 ouvriers dont la plupart devaient dépendre du sous-directeur des Constructions navales, Segondat (Lorient n'avait pas droit à un directeur).

Trois vaisseaux étaient sur cale. Leurs plans étaient ceux du célèbre ingénieur Sané.

C'étaient des bâtiments de 74 canons, car Lorient était réputé ne pouvoir en construire d'autres, vu la petitesse des fonds.

Ils avaient donc deux batteries; la plus basse portait de chaque bord 14 canons de 36 (c'est-à-dire dont les boulets pesaient 36 livres, approximativement 18 kgs), la seconde 15 de 18 (9 kgs).

Le reste des canons, de moindre force, était sur les gaillards.

Deux des vaisseaux avaient été entamés en 1787. C'était une affaire réglée: on mettait chaque année deux navires en chantier, soit deux vaisseaux, soit un vaisseau et une frégate, mais on ne lançait les premiers que deux ans après, pour leur laisser le temps de sécher.

L'adjudication pour la main d'œuvre de charpente, perçage, chevillage en cuivre et grosse menuiserie de la frégate la *Prudente*, portant du 12, dont les plans étaient de Segondat, venait d'être approuvée le 22 mai 1789.

En effet, depuis 1785, c'étaient les ouvriers qui étaient les entrepreneurs : on les divisait en compagnies de cinquante hommes dirigés par un contremaître expérimenté, on les mettait en concurrence et c'était celle qui demandait le prix le plus bas qui emportait le marché.

On avait pris l'habitude, pendant la Guerre d'Indépendance américaine, de revêtir la coque de feuilles de cuivre pour la protéger de la salissure (algues et coquillages) et de l'attaque des tarets, mais aussi pour favoriser la vitesse; la grande affaire était d'empêcher l'interaction du cuivre et du fer en eau salée. Segondat enfonçait profondément les têtes des clous et des chevilles en fer dans le bordage et plaçait par-dessus un tampon de bois de chêne. Les feuilles de cuivre étaient fixées sur un doublage en sapin avec des clous du même métal.

On se servait de courbes de fer pour lier les baux — c'est-à-dire les poutres qui soutenaient les ponts — aux membres du vaisseau (en quelque sorte le squelette). Ces courbes, composées de lattes de fer maintenues par des arcs-boutants étaient fournies par les forges de La Chaussade de Guérigny dans le Nivernais, de même que les ancres et les chaînes.

L'artillerie était du même métal; elle provenait généralement des fonderies du Sud-Ouest, notamment de Ruelle, mais aussi d'Indret où le capitaine d'artillerie de Wendel avait établi une fabrique de canons. En septembre 1790, il fut prescrit d'installer sur la dunette des frégates quatre obusiers de bronze (un obus à cette époque était un boulet creux rempli de poudre).

Un vaisseau de 74 coûtait, artillerie exclue, 906 500 livres. Le bois entraient dans la dépense pour 32 %, la mâture pour 6, le fer pour 6, le cuivre pour 9, les cordages pour 14, les voiles pour 4, les poulies pour 5,50, la main d'œuvre pour 11,25, les divers pour le reste.

Les poulies étaient fabriquées mécaniquement — la force était fournie par des chevaux — dans un atelier monté en 1786 par un anglais nommé Turc aidé par trois de ses compatriotes.

En juillet 1789, à l'annonce du renvoi de Necker et avant que ne fût connue la prise de la Bastille, il y eut une émeute de la populace, puis une mutinerie des soldats chargés de défendre l'arsenal, et ce à l'applaudissement d'une partie de la population ainsi que de la Municipalité qui vint sur la Place d'armes prêcher la concorde et la discipline et qui ne cessa depuis de s'ingérer dans les affaires du port.

Il est impossible de raconter en détail tout ce qui se passa par la suite à Lorient, cependant on peut dire que l'agitation, entretenue par le très

mauvais état d'esprit des troupes qu'on ramenait des Antilles pour cause d'indiscipline, gagna jusqu'aux navires où, il y eut en novembre 1790 des mouvements séditieux : les marins, depuis trop longtemps en rade, réclamaient et finirent par obtenir le paiement de trois nouveaux mois d'avances.

A l'inverse, en février 1791, Thévenard fut requis de prêter main forte pour réprimer un soulèvement de paysans du canton de Vannes «à cause du serment des curés». Bien mieux, en l'absence de celui-ci, parti en mission, la Municipalité, aussitôt connu le décret n° 1 de l'Assemblée Nationale du 1^{er} mai 1791 qui supprimait le Corps de la Marine, négligeant délibérément le dernier paragraphe qui ordonnait aux officiers de continuer à exercer provisoirement leurs fonctions, se rendit le 24 juin à l'arsenal et exigea de Poullétier et de Cœuret de Secqueville, le Commandant intérimaire, qu'ils remissent à la Nation sous sa surveillance «tous les objets soumis à leur autorité»; après quoi, saisie d'un zèle aussi dévorant qu'incompétent, elle leur prescrivit d'exécuter toute une série de mesures qui contredisaient les ordres reçus antérieurement de Paris, et dont la plus belle fut de faire enlever du château de Tréfaven toutes les poudres de guerre pour les placer dans une flûte amarrée rive gauche, c'est-à-dire en plein dans l'arsenal.

Heureusement Thévenard, qui avait été nommé entre-temps Ministre de la Marine, avait fait partir un courrier exprès pour faire connaître les décrets du 21 juin qui remettaient les choses en l'état, de sorte que le 4 juillet nos deux hommes purent lui écrire que la Municipalité s'était désistée de toute surveillance sur leur administration.

Les troubles continuèrent néanmoins. A leur tour les ouvriers s'insurgèrent en août 1791 lorsqu'on voulut leur payer leurs salaires : les trois-quarts en monnaie et le quart en assignats. La Municipalité n'obtint l'apaisement qu'en leur promettant de transformer les assignats en écus : cela leur valut une belle semonce de Thévenard : «Je ne devais pas m'attendre», leur écrivait-il, «que des hommes à qui j'ai donné dans tous les temps des témoignages du plus tendre intérêt et plus particulièrement encore depuis que je suis dans le ministère de la Marine, se porteraient à de pareils excès et qu'ils se laisseraient égarer au point de ne pas se rendre aux justes observations de leurs chefs. Comment n'ont-ils pas senti que dans le moment actuel où le numéraire est si rare l'État faisait le plus grand sacrifice en leur procurant les trois quarts de leur paye en argent tandis que ceux de Brest n'ont que la moitié en écus? Une pareille conduite est inexcusable et forcerait, si elle se renouvelait, à fermer le port et cesser les travaux».

Toutefois, pendant les années 1790 et 1791, on mit en chantier les quatre bâtiments accoutumés et en on lança quatre de même; mais, en 1792 le seul *Trajan* fut lancé, en janvier.

Il faut noter en passant que c'est cette année-là que fut mise en application à Lorient la nouvelle loi du 12 octobre 1791 qui le mettait, lui, quatrième et dernier, sur le même pied que les autres ports militaires et consacrait ainsi son indépendance vis-à-vis de Brest.

Le premier effet de cette loi fut de faire remplacer Poulletier par Gautier qui était jusqu'alors Directeur des constructions navales à Toulon. Lui et Secqueville virent à leur tour la Municipalité les suspendre de leurs fonctions, dès qu'elle eut appris les événements du 10 août 1792 et la suspension du roi. Ils ne furent rétablis dans leur autorité qu'après qu'elle eût connu la nomination du nouveau ministre, Monge, par le Conseil exécutif provisoire, le 20 ou 21 août, à Paris.

Il y eut pire : la foule, sans doute surexcitée par la nouvelle des tueries de septembre, massacra le 15 septembre sur la Place de la Liberté (Place d'Armes) le malheureux négociant Girard qu'elle accusait de vouloir faire passer des armes aux Antilles pour servir contre les soldats « patriotes ». Il fallut appeler la troupe pour parvenir « à faire triompher la loi ». Apparemment dégrisée, la foule ne s'opposa pas ensuite à la recherche des coupables et à leur arrestation. Le foyer de l'émeute n'était d'ailleurs pas dans l'arsenal.

C'est à la fin de septembre que fut mise en place la nouvelle administration de la Marine qui transformait Secqueville en Commandant des armes et Segondat en principal Chef des travaux.

Le 10 novembre 1792, comme la République voulait mettre la Marine sur un pied formidable, ils reçurent l'ordre de préparer après réparations trois vaisseaux de 74 qui se trouvaient dans le port, puis, le 16 février 1793, de mettre en construction deux bâtiments de même force, deux frégates portant du 18,, une corvette et une gabare. 350 000 livres, dont 50 000 pour le salaire des ouvriers, moitié en numéraire et moitié en assignats, avaient été attribuées au port dans cette intention. Le 1^{er} février 1793, en effet, la guerre avait été déclarée à l'Angleterre et le ministre incitait Gautier et Secqueville à demander aux autorités municipales ainsi qu'aux sociétés populaires d'employer « toute la force de l'opinion pour déterminer les ouvriers à consacrer toutes leurs facultés à mettre les vaisseaux de la République en rade ».

Cependant les deux bâtiments qui avaient été entrepris en 1791 et qui furent décorés des noms d'*Insurgente* et de *Tyrannicide* ne furent lancés, la première qu'en mai, le second qu'en juin. Il faut dire qu'on armait au même moment les navires destinés à transporter 1 500 hommes de troupe aux Mascareignes, et que la Municipalité, s'immiscant sans cesse dans les affaires du port, venait trop souvent les retarder.

La Convention, à vrai dire, se plaignait de ce qu'on «ne voyait pas dans les travaux et les armements cette activité, cet enthousiasme qui devraient s'accroître en proportion des difficultés». (A propos d'enthousiasme, rappelons qu'un constructeur de Redon, Evin fils, avait proposé en 1793 de construire une corvette de 26 canons, mais qu'il fallut y renoncer parce qu'on n'aurait pu faire que la coque et que, pour l'expédier en mer, il aurait fallu l'échouer à toutes les marées).

Cependant les deux vaisseaux commandés en février furent commencés au cours du 1^{er} semestre. La Convention, le 20 septembre, mit en réquisition chez les négociants tout ce qui pouvait servir à la Marine, ce qui permit d'entreprendre la frégate et la corvette ainsi qu'un nouveau vaisseau.

Mais on manquait de bois. Le Comité de Salut public, le 27 nivôse an II (15 janvier 1794) rendit responsables les ingénieurs, contremaîtres et ouvriers qui, par leur négligence, laisseraient se détériorer le bois nécessaire à la construction ou qui retarderaient par leur inertie la disponibilité des bâtiments. Les mêmes menaces pesaient sur les chefs civils des arsenaux, les fournisseurs et les transporteurs.

Le même jour il fut prescrit au port de lancer pour le 15 floréal (4 mai 1794) les trois vaisseaux et la frégate commencés l'année précédente et, en même temps, de mettre en train trois vaisseaux sur les cales de Caudan, plus deux frégates au chantier du Blanc, qui était réquisitionné. On comptait que les ouvriers travailleraient de jour et de nuit partout où ce serait possible. Mais deux ingénieurs leur étaient enlevés : le Représentant du peuple près des côtes de l'Océan, Prieur de la Marne, expédia à Paris Segondat le 28 janvier 1794 (sa femme se retira à Redon) et, le 30, son subordonné, Pennetreau, au Port La Montagne (Toulon). Il ne restait plus que l'ingénieur ordinaire Rolland en attendant de voir arriver un peu plus tard l'ingénieur en chef Rafeau, plus quelques jeunes.

Gautier et Secqueville avaient quitté leurs fonctions en décembre 1793. Le second fut remplacé par le capitaine de vaisseau Henry ; quant au premier, ses attributions furent dédoublées lors d'une nouvelle organisation de la Marine établie le 2 février 1794 où tous les chefs de service des arsenaux devenaient autonomes et correspondaient directement avec le ministre. Au reste le ministre fut supprimé le 1^{er} avril et remplacé par une commission de la Marine.

La législation menaçante dont il a été question plus haut fit son effet. Le vaisseau *Les Droits de l'Homme*, lancé le 29 mai, était mis en rade 18 jours après, muni de son four à rougir les boulets et entièrement armé, sauf pour l'artillerie qu'il attendait de Brest, tandis que le soir même de sa mise à l'eau sa cale était occupée par la quille toute assemblée d'une nouvelle frégate. La frégate et la corvette de 1793 furent à leur tour lancées en juin

et juillet, cependant que la frégate la *Forte* était menée tambour battant puisqu'elle fut construite au chantier du Blanc entre le 29 mai et le 26 septembre, ce qui ne l'empêcha pas d'être l'une des meilleures de son espèce.

Pendant ce temps-là, le port avait dû être débarrassé de la plus grande partie des 1 600 femmes qui l'encombraient en avril; ignorantes et fainéantes, sauf celles qui étaient employées aux charrois et aux transports. Il fut décidé qu'on ne garderait que les couturières «indispensablement nécessaires» en les faisant travailler à la journée sous surveillance.

Le Comité de Salut public n'était pas content: il exigeait le lancement des deux autres vaisseaux pour le 26 thermidor (13 août 1794). Henry estimait qu'à la rigueur on pouvait effectuer cette opération, mais, disait-il, pour l'armement, il lui manquait quatre cents mille livres de chanvre. En fait, rien ne se passa. C'est que la vie devenait de plus en plus difficile à Lorient, entouré d'une population hostile, sans compter l'action néfaste des civils: encore le 10 fructidor (27 août) le port se plaignait que la Société populaire eût établi un bureau pour recevoir les dénonciations des ouvriers contre leurs chefs, sapant ainsi leur autorité, bien que la seule déposition recueillie eût été ridicule.

Ce ne fut que le 17 fructidor (3 septembre) qu'arrivèrent les nouveaux Représentants du Peuple, Tréhouart et Faure, nommés par la Convention après la chute de Robespierre. Tréhouart commença par élargir les officiers qui avaient été emprisonnés comme suspects pendant la Terreur, dont Boisquesnay, l'ex-directeur des mouvements du port, puis il mit sous les ordres d'Henry 600 hommes pour garder l'arsenal (auparavant le général dont ces soldats dépendaient prétendait y commander en maître). Henry en affecta immédiatement cent aux constructions et aux armements.

Un peu plus tard, le 10 vendémiaire an III (1^{er} octobre 1794), le Représentant Niou, ingénieur-constructeur de son métier, nommé pour hâter par tous les moyens les travaux des ports, se trouvait à Lorient. Il prescrivit de lancer incontinent le premier des deux vaisseaux qui aurait dû l'être en été, d'achever les deux frégates bombardes, sœurs de la *Forte*, dans les deux mois et de mettre à l'eau le dernier des vaisseaux de 1793 et le premier de 1794 à la fin de germinal (mars-avril 1795). Si le *Wattignies* prit contact avec le Scorff dès le 9 octobre (le malheureux bâtiment, fait de bois vert, et victime d'un accident en rade, ne put jamais servir), si l'une des frégates, *L'Immortalité*, fut lancée à la fin de 1794, il y eut du retard pour le reste: la seconde ne le fut qu'en mars 1795, le vaisseau le *Dix-août*, un des plus beaux de la République, que le 2 juin et le *Viala*, seulement le 28 septembre.

Il y avait beaucoup de raisons à cette lenteur : d'abord on avait mis en train, entre juillet et octobre 1794, quatre nouveaux vaisseaux, dont l'un de 78 canons, le *Quatorze Juillet* (C'était le premier de cette force construit à Lorient depuis les temps lointains de Louis XIV, mais il faut savoir que les trois-ponts de 110 canons du Roi-Soleil étaient plus petits que les deux-ponts de 74 canons de Louis XVI); ensuite il y avait dans le port huit grands bâtiments qu'il fallait réparer; avec cela l'organisation absurde de l'arsenal n'arrangeait pas les choses et les difficultés de ravitaillement compliquaient le tout. Il fallait employer la troupe pour se procurer des approvisionnements dans la campagne. Malgré le doublement des salaires accordé le 29 pluviôse an III (17 février 1795) et le décret qui maintenait en réquisition tous les travailleurs en bois ou en fer, classés ou non, qui étaient en service dans les ports, il y avait un mouvement de désertion.

Le mécontentement aboutit le 5 floréal (25 avril) à une explosion à cause de plusieurs couturières qui s'étaient évanouies dans la matinée: les ouvriers se rassemblèrent à la rentrée de l'après-midi autour de l'ingénieur en chef, criant que le pain qu'on leur distribuait était empoisonné; l'Agent maritime fut frappé d'une pierre. On arriva à persuader la foule de venir jusqu'au local des séances de la Société populaire (l'ancienne salle des Ventes de la Compagnie des Indes) pour s'y expliquer, tandis que les officiers municipaux accouraient; mais ceux-ci furent accueillis aux cris de «à bas, à bas! Nous n'avons affaire qu'aux chefs du port!» Enfin les ouvriers acceptèrent de nommer des commissaires pour rédiger leurs doléances; mais le lendemain les meneurs empêchèrent ceux qui voulaient travailler de se rendre à l'ouvrage. Heureusement le Représentant Brun avait amené 350 hommes pour renforcer la garnison absolument débordée et pour protéger le magasin des vivres contre le pillage. Les principaux auteurs de l'émeute furent arrêtés. L'empoisonnement du pain n'était qu'un prétexte: il ne figurait pas dans la pétition remise par les ouvriers.

Il n'en est pas moins vrai qu'«il existait la disette la plus effrayante des subsistances dont le port n'avait pas pour plus de dix jours».

L'arrivée sur rade de l'escadre de Villaret-Joyeuse après le désastreux combat de Groix du 5 messidor (23 juin) rendit la situation plus difficile encore, d'autant qu'il fallait aussi secourir par des bateaux de pêche Belle-Ile bloquée par les Anglais.

Le manque de nourriture devint si grave à l'époque qu'il amena un relâchement complet dans tous les services et les travaux: aux objurgations adressées aux ouvriers ceux-ci répondaient: «donnez-nous du pain et nous travaillerons». Cette situation due dans tous les ports à la dépréciation des assignats était encore aggravée à Lorient par l'hostilité des paysans et le blocus ennemi. Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions, aucun des bâtiments mis à l'eau en 1795 ne soit sorti du port avant 1796,

bien que le départ momentané de l'escadre anglaise, en novembre, ait permis le ravitaillement par Nantes et Bordeaux. Aucune mise en chantier n'eut lieu non plus, sauf celle de deux petits bateaux.

La Convention, avant de se séparer, émit le 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) toute une série de décrets sur la Marine. Les plus importants concernaient le rétablissement d'un Ministre de la Marine et celui, dans les quatre grands ports, d'un ordonnateur coiffant les quatre directions et ayant seul la correspondance avec Paris. Il subsistait à côté de lui un Commandant des armes qui avait autorité sur le personnel militaire, tant de la Marine que de l'artillerie de Marine. Mais l'accomplissement de ces décrets fut momentanément suspendu et aux dires d'Henry «l'anarchie, le défaut d'unité, le manque de surveillance» continuaient à régner dans l'arsenal au seuil de l'année 1796.

La loi du 3 brumaire fut enfin mise à exécution le 9 pluviôse (29 janvier 1796), mais Boisquesnay, l'ancien directeur des mouvements du port, qui avait repris ses fonctions le 1^{er} ventôse (20 février 1796) était bien sombre: «rien ne peut peindre le désordre que j'ai trouvé dans le port de Lorient; l'ignorance et le découragement y sont au comble». Il renchérisait encore le 16 germinal (5 mai): «Il semble qu'il y ait une épidémie générale dans (*sic*) les ingénieurs-constructeurs pour laisser périliter et anéantir les moyens des mouvements du port».

Une nouvelle difficulté surgit: alors que le 24 nivôse an IV (14 janvier 1796) le Directoire avait décidé que les ouvriers mariés recevraient un supplément en numéraire de trois sous par jour et les pères de famille, de quatre, une loi du 17 germinal décida que les traitements et salaires seraient payés les deux-tiers en mandats et le tiers en assignats. Or les mandats n'étaient que des assignats sous un autre nom. Lorient remontra au Ministre que cette décision, alors que depuis plus d'un an les transactions se faisaient en numéraire, mettrait incessamment dans le plus grand embarras toutes les personnes attachées au service.

L'auteur de cette protestation était notre ancienne connaissance, Charles François Segondat, nommé Ordonnateur en même temps que trois de ses collègues dans les autres ports. Il avait pris ses fonctions le 23 germinal (12 avril 1796).

Cependant, après avoir reçu en renfort le 3 fructidor (20 août 1796) 300 forçats venus de Brest, il pouvait dire en octobre qu'il allait achever les bâtiments sur cale et en commencer d'autres. Il affirmait avoir assez d'ouvriers, mais il ajoutait qu'on trouvait parmi ceux-ci beaucoup d'invalides qui ne venaient que pour recevoir les rations sans lesquelles ils ne pourraient pas vivre. Le contre-amiral Dalbarade, qui avait remplacé Henry le 21 mai, voyait les choses d'un œil plus critique: «Il y a», disait-il le 14 brumaire an V (4 novembre 1796) «des dépenses inconcevables et

intolérables, des abus et des dilapidations de tout genre». Le lendemain il précisait : « Il y a deux portes d'entrée du côté de la ville : par la petite passent de gros paquets, des charges de bois, une quantité immense de pain... On ne travaille pas rive droite, mais seulement à Caudan, à un seul bâtiment, et il sort tous les cinq jours 1 200 hommes au moins chargés de bois à en être écrasés ». L'ordonnateur eut en conséquence à se défendre auprès du Ministre qui lui reprochait de fermer les yeux sur le gaspillage : la preuve qu'il agissait, c'est qu'il venait de congédier les ouvriers inutiles ; mais il était bien obligé de reconnaître que les cordiers, par exemple, fournissaient, maintenant qu'ils étaient à la journée, le quart de ce qu'ils rendaient lorsqu'ils étaient « à marché ».

L'année 1797 est remarquablement vide d'ouvrages, à part le lancement, en décembre, du vaisseau *l'Hercule*, le premier de ceux qui avaient été entrepris en 1794. Peut-être cette inertie était-elle due aux déboires de l'expédition d'Irlande (décembre 1796-13 janvier 1797) qui incita, semble-t-il le Directoire à laisser agir les corsaires au point qu'il prescrivit le 26 septembre de leur prêter les frégates, corvettes et autres bâtiments légers pendant l'automne et l'hiver. Peut-être était-elle due aussi aux difficultés financières : il avait bien paru le 5 mars 1797 un arrêté qui déterminait le salaire des ouvriers, en supprimant les rations, mais rien ne s'en était suivi jusqu'au mois de novembre où il fut annoncé, le 20 brumaire an VI, qu'on allait payer l'arriéré de l'an V. Merveille ! La promesse fut tenue !

Est-ce pour cette raison ? On note une reprise en 1798 : le *Quatorze juillet* de 78 canons fut enfin lancé le 1^{er} février, mais il prit feu le 30 avril à trois heures du matin et fut entièrement détruit ; du coup Segondat, Boisquesnay et Dalbarade furent jugés coupables et destitués, alors que le dernier n'avait cessé de déplorer l'insécurité et le danger d'incendie qui régnaient dans le port. Son remplaçant, le contre-amiral Nielly, arriva le 24 mai et l'Ordonnateur, Blaise Cavelier, seulement le 13 juillet. Pour un temps il n'y eut pas de directeur des Constructions navales, après le départ de Vial Clairbois le 19 février.

Il faut marquer ici un fait considérable : si la construction à l'entreprise n'avait jamais été abandonnée à Nantes, elle était tombée en désuétude à Lorient. Or, le 26 août 1798, le Directoire fit paraître un arrêté qui ordonnait la mise en adjudication des fournitures de la Marine : tout était rassemblé en huit entreprises, dont la septième concernait la construction des bâtiments ; mais, innovant sur l'Ancien Régime, le texte en question exigeait de l'adjudicataire un cautionnement en immeubles égal au dixième du montant du marché, avec le dépôt provisoire en numéraire du dixième du cautionnement.

Ces clauses ne durent pas favoriser la mise sur les rangs des ouvriers constitués en sociétés et ce furent les frères Crucy, qui soumissionnaient

à Nantes depuis quatre ans pour des contrats avec la Marine, qui emportèrent l'adjudication des travaux à faire à Lorient : achèvement de l'*Union*, le dernier vaisseau de 1794 et construction de deux autres 74 canons, lesquels furent commencés en septembre 1798. L'arsenal reprenait vie alors que depuis 1794 il avait tout juste entrepris et mené à bien sept petits bateaux : lougre, canonnières et bateaux-canonnières.

Cependant il y avait des difficultés : le blocus se desserrait, puis reprenait ; les chouans se soulevèrent quelques jours avant le coup d'État du 18 brumaire qui instaura le Consulat et il fallut mettre tout le monde sur le qui-vive ; à cela s'ajoutait le manque d'argent ; enfin, après quelques alarmes, la paix fut imposée aux chouans le 7 février 1800 tandis que le même jour l'escadre anglaise quittait la baie de Quiberon.

On pouvait espérer un redressement : le 27 avril 1800 fut promulguée l'organisation de la Marine qui subsiste encore (avec bien des modifications, évidemment) : le littoral de la France était divisé en Arrondissements maritimes (Lorient était le chef-lieu du quatrième) ayant chacun à la tête un Préfet maritime, qui avait autorité sur tout le monde, y compris sur les troupes de la Marine. Après différentes désignations qui n'aboutirent pas, le contre-amiral Decrès fut nommé Préfet maritime le 30 septembre. Il prit ses fonctions le 5 décembre suivant. Il avait été précédé par Pannetreau, nommé de nouveau à Lorient, comme chef du Génie maritime et qui était arrivé le 29 septembre.

Comme naguère Dalbarade, Decrès dut constater que la situation n'était pas brillante : « On pourrait dégrever le port des salaires des journaliers infirmes ou surannés », écrivait-il le 5 janvier 1801, « en leur obtenant une demi-solde de 15 ou 16 livres, mais comment en hasarder l'exécution au moment où ces demi-soldes ne se paient qu'au tiers ? Ceux qui l'ont obtenue ne touchent qu'un mois par trimestre. Si ce n'était la ressource du pain (ruineuse pour l'État) que leur procure leur admission sur la liste des ouvriers, les malheureux seraient morts depuis longtemps de faim. Tant que le paiement de la demi-solde ne sera pas effectif on ne pourra rien faire ».

Le *Scipion*, le premier des vaisseaux de 1798, fut lancé le 30 mars 1801. Après l'achèvement de ce bâtiment, Decrès proposa d'envoyer, pour ne pas laisser oisifs les ouvriers, cent charpentiers à Nantes où les Crucy avaient maintenant quantité de bois pour façonner la membrure de deux nouveaux vaisseaux. Non seulement il reçut l'accord du Ministre, mais le Premier Consul ordonna de procéder de la même façon pour trois autres, avec autorisation de traiter avec les Crucy à cette intention.

Cette préfabrication n'était pas une nouveauté : elle avait déjà été employée au temps de la Compagnie des Indes, ce qui permettait de monter complètement sur cale un vaisseau tel l'*Orient* en cinq mois. Elle

fut en usage à Nantes, non pas pour tous les bâtiments, car, par exemple, les trois vaisseaux ci-dessus furent en fait entièrement construits à Lorient, mais pour cinq autres, au moins jusqu'à 1807.

La période du Consulat et du Premier Empire vit mettre en chantier, de 1801 à 1814 quatorze vaisseaux, dont neuf de 74 canons et cinq de 80 (ces derniers à partir de 1805), quatre frégates, quatre canonnières armées de canons de 24, quatre bateaux canonnières, en vue de la descente en Angleterre, deux bricks, une corvette, deux lougres, dix-neuf péniches trois autres bateaux-canonnières, cette fois pour la défense des côtes, et plusieurs gabares. Cela témoigne en 14 ans d'une belle activité.

Mais quatorze seulement des grandes unités furent mises à l'eau, auxquelles il faut ajouter les deux vaisseaux de 1798, lancés respectivement en 1801 et 1803.

Sauf le *Suffren*, commencé en janvier 1801 et lancé le 17 septembre 1803, donc construit en moins de deux ans, et la frégate l'*Hermione* qui fut entreprise au début de 1803 et mise à l'eau sous le nom de *Ville de Milan* le 15 novembre suivant, tous ces bâtiments demandèrent un laps de temps plus long, de deux ans et demi à trois ans, ou même quatre ou cinq ans; quant aux autres, ils ne prirent pas contact avec le Scorff avant la Restauration.

Ce furent pourtant les Crucy qui menèrent les travaux, au moins jusqu'à 1806 (ils préfabriquèrent encore en 1807 à Nantes la membrure du *Diadème*) et leurs marchés comportaient certainement une date d'achèvement. Quels furent donc les obstacles qui les empêchèrent d'exécuter à temps leurs contrats?

En premier lieu le manque d'argent qui rendait intermittent l'emploi du personnel. Thévenard, qui connaissait si bien le port et avait été nommé Préfet maritime le 21 août 1801 en remplacement de Decrès parti en juin et bientôt ministre, écrivait, presque en arrivant: «La misère est telle que plusieurs ouvriers et salariés y ont mis fin par le suicide: sur une population de 18 000 âmes environ on a compté 37 suicides depuis un an, dont deux dans la dernière décade». Il put tout de même renvoyer en décembre 319 personnes, principalement de vieux marins employés à la garniture, mais il ne faisait travailler alternativement les ouvriers que douze jours par mois, tant les crédits étaient maigres.

La paix signée avec l'Angleterre à Amiens le 25 mars 1802 n'avait pas arrêté les constructions: il y avait en septembre cette année-là six vaisseaux sur cale, en attendant le lancement du *Brutus* de 1808. Chose admirable, il y avait assez d'argent pour qu'on pût promettre à Lorient une grosse somme en vue de commencer un bassin de radoub: un batardeau fut même établi dans cette intention au sud des cales de la rive droite, en 1803, mais les hostilités recommencèrent le 30 mai et les embarras

d'argent redevinrent rapidement lancinants au point de gêner le travail à la fin de l'année. Même son de cloche en 1805 : il fallut en février supprimer un jour de travail par semaine et renvoyer 209 hommes, sans compter les vieillards et les enfants ; le 5 octobre les boulangers menaçaient de fermer parce qu'il leur était dû 16 486 francs pour fourniture de pain à l'arsenal.

Cette fois Thévenard fut entendu : une loi du 24 avril 1806 mit à la disposition du Ministre de la Marine un crédit extraordinaire pour payer les arriérés, de l'An XI à l'an XIII (1802-1805). Les fonds commencèrent à arriver en novembre.

Ce n'était qu'un répit : dès octobre 1808 on devait trois mois de salaire aux ouvriers et il en fut de même les années suivantes. En août 1810 le nouveau Préfet maritime, Daugier (Thévenard était parti en retraite le 1^{er} avril 1809), après avoir réclamé l'arriéré pour 1808 et 1809, remontrait qu'il avait fait congédier tous les hommes qui n'étaient pas indispensables et les journaliers qui pouvaient être remplacés par des forçats (il y en avait 1343 en 1809) et qu'en conséquence on ne pourrait travailler au *Marengo* qu'au ralenti ; en septembre 1812, bien qu'il eût obtenu le paiement des sommes dues pour 1811, les crédits pour la fin de l'année étaient tellement insuffisants qu'ils ne pouvaient assurer que deux jours de travail par semaine « pour des hommes qui en étaient réduits à trois et qui étaient dans une extrême misère ».

Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions-là, nos hommes se soient disputés avec acharnement le marché de la corvette la *Favorite* le 28 novembre 1809 : c'était le meilleur moyen de s'assurer contre le chômage. On était revenu, en effet, depuis l'abandon des Crucy, aux adjudications entre associations d'ouvriers et un tel système se poursuivit jusqu'à 1813, sauf dans l'été de 1810 où un marché fut passé avec le négociant Rotinat pour la construction de la deuxième partie du *Diadème* et de la première partie de la frégate la *Didon*, pour les sommes respectives de 59 000 et 11 500 francs, ce qui parut bien cher au sous-inspecteur Perrotty par rapport aux prix de l'Ancien Régime. Il fallut expliquer que la construction coûtait davantage en hiver qu'en été et que, quand il s'agissait de Caudan, l'activité était diminuée, et par l'éloignement du lieu, et par la boue qui y régnait, faute de pavage.

Le manque d'argent retardait donc les travaux, mais aussi la militarisation du personnel : le 14 décembre 1806, l'Empereur prescrivit de former dans chaque port un Régiment de marins et d'ouvriers fort de deux bataillons comprenant chacun neuf compagnies de 140 hommes, le tout commandé par des officiers de Marine. Les contremaîtres étaient transformés en sous-officiers ou caporaux, les ouvriers en fusiliers. L'ordre, reçu à Lorient le 2 janvier 1807, ne fut qu'imparfaitement exécuté. Le Régiment, qui portait le n° 3, ne put former que six compagnies par bataillon, et encore la plus étoffée ne comportait-elle que 81 hommes.

L'instruction fut vigoureusement menée : à la mi-avril, nos fusiliers étaient capables de faire le service actif, mais c'était aux dépens des travaux : aussi, à la fin de juillet, ne faisait-on plus l'exercice qu'une fois par semaine. Au reste le Régiment fut dissous le 8 juin 1808.

En contraste, un arrêté du 27 février 1803, qui réorganisait l'Inscription maritime, y avait assujéti tous les ouvriers dont la profession se rapportait peu ou prou aux bateaux, en réglant leurs droits, leurs devoirs et leurs salaires, ainsi que les sanctions qui devaient les atteindre s'ils ne répondaient pas aux appels. Quinze jours plus tard, 2 000 conscrits étaient levés pour les arsenaux et il en était attribué deux compagnies à Lorient à recruter dans dix-huit départements, la plupart de l'Est. Chaque compagnie était divisée en cinq escouades avec un contremaître et un maître et elles étaient commandées par un sous-ingénieur ; elles étaient encasernées. Les conscrits devaient être remplacés par d'autres, une fois leur temps de service fini.

L'arsenal se militarisait de plus en plus et l'état d'esprit avait changé : à l'instar des officiers, les cordiers offrirent le 29 septembre 1803 cent ving francs pour les frais de l'expédition contre l'Angleterre ; mais, en novembre, il fallut envoyer à Anvers 109 charpentiers et menuisiers ; en 1804, cent hommes, l'élite naturellement, furent prélevés pour le même port sur les compagnies de Lorient qui en comptaient 259, puis le reste en juillet, à remplacer par d'autres. En 1808, un décret du 15 janvier réorganisa ces ouvriers conscrits, devenus ouvriers militaires. Une compagnie de 200 hommes, la Quatrième, fut créée à Lorient.

Tout compte fait, la garnison, dont faisait partie cette Compagnie, était trop faible pour assurer en 1809 la défense de l'arsenal : il fut question de faire faire l'exercice aux ouvriers civils tous les matins ; puis on en parla de nouveau en 1810. En 1813, après la défaite de Leipzig, l'Empereur prescrivit d'incorporer immédiatement tous les ouvriers actuellement sur les travaux, mais le contrôle de la Compagnie de Lorient ne fut ouvert que le 1^{er} mars 1814 ; il était trop tard : le 6 avril Napoléon abdiquait...

Manque d'argent qui limitait l'emploi du personnel, exercices militaires qui les détournaient de leurs tâches : il y avait encore d'autres causes à la lenteur des constructions. Le défaut d'argent empêchait aussi bien de se procurer le matériel nécessaire, et puis il y avait aussi l'irrégularité des arrivages de Nantes, d'où se tiraient presque tous les approvisionnements : en 1801, à cause du blocus, les Crucy étaient incapables d'expédier à Lorient les cinquante chargements de bois dont ils disposaient ; en octobre 1802, par suite de leur négligence, le *Brutus* manquait de bordage ; en été 1803, au quatrième trimestre 1805, en juin 1806, les travaux étaient arrêtés faute de matériel, et ainsi de suite.

Alors on se débrouillait comme on pouvait : le port disposait en avril

de mille pieds cubes de bois de hêtre encore sur pied pour les œuvres vives du *Brutus*, avec l'espoir que cette essence se conserverait mieux dans l'eau que dans l'air ; en 1811, le bordage des ponts du *Diadème* était en épicea et il était à craindre de le voir se détériorer rapidement ; en janvier 1813, Le Déan, cet ingénieur de 3^{ème} classe qui assurait depuis 1811 la direction des constructions navales, n'avait, pour la confection du grand mât du *Diadème*, que du bois de Riga, dont il n'y avait pas assez, et du bois du Rhin, qui ne valait pas grand chose.

Mais après tout, on put voir au cours de la période envisagée six vaisseaux sur cale en même temps en septembre 1802 et le port mit simultanément en chantier, en 1810, deux vaisseaux de 80 canons, deux frégates de 40, une corvette et deux lougres : cela en vertu de la vigoureuse impulsion donnée par Napoléon qui marquait chaque automne le programme des constructions à achever ou à entreprendre l'année d'après et dont l'avancement devait être marqué, à partir de 1807, en vingt-quatrièmes, les grandes unités étant censées être construites en deux ans.

Est-ce que la construction a progressé pendant ce temps-là ? L'intention y était : Paris établit en 1807 un Règlement sur l'aménagement des vaisseaux et un Conseil de construction, créé à Paris le 29 mars 1810, fut chargé d'arrêter les plans et devis des différentes espèces de bâtiments (à Lorient l'ingénieur Bonjean fit imprimer un travail qui devait faciliter l'établissement des projets de navires). Cependant on ne pouvait aller contre la fâcheuse habitude de surcharger nos unités de combat d'artillerie : un vaisseau de 74 canons portait couramment 82 bouches à feu (canons et caronades) ce qui en fait diminuait sa puissance de feu, car la première batterie, trop enfoncée dans l'eau, ne pouvait être utilisée dès qu'il y avait la moindre brise. Même une simple corvette, comme la *Favorite*, fut victime de cette aberration : Decrès prescrivit au début de 1810 de lui donner 20 caronades de 24 au lieu de 20 canons de 6, ce qui augmentait les poids dans les hauts de sept à huit tonneaux, et par conséquent nécessitait le renforcement du pont et de l'accastillage au détriment de ses qualités.

Napoléon n'était pas à l'origine de cette manie, qui datait de la Révolution, mais il n'en apercevait pas la nocivité. Au reste — et on le comprend — il n'était guère connaisseur en matériel naval : il avait lancé en 1810 le programme d'un vaisseau de 74 canons doté de toutes les qualités, tout en ne présentant qu'un tirant d'eau de 19 pieds et demi (6,30 m) ; naturellement aucun des projets présentés par les meilleurs ingénieurs ne fut satisfaisant, à cause de la faiblesse du tirant d'eau. Un navire à voiles était en effet un compromis entre des données contradictoires et on ne pouvait pas favoriser une de ses caractéristiques sans nuire à toutes les autres.

On a un peu le sentiment que, pour Napoléon, la nature devait se plier à ses conceptions.

La mer ne l'a pas fait : malgré cet effort intense de construction, qui n'a pas été particulier à Lorient, mais s'est étendu à tous les ports de France aussi bien qu'à ceux des pays conquis, tels Anvers ou Venise, on sait assez que sa Marine n'a pas été particulièrement brillante : les longs, trop longs séjours dans les rades, par suite des vents contraires et plus encore du blocus ennemi, ne favorisaient pas l'amarinage des matelots, qui finissaient par désertier à qui mieux mieux, et puis il n'a pas eu la chance d'avoir sur mer l'équivalent de ses brillants généraux.

Il lui aurait fallu au moins un Suffren...

Geneviève BEAUCHESNE

Il n'a pas été possible d'annoter à chaque ligne cette communication qui n'est que le résumé d'un travail beaucoup plus long, dont voici *grosso modo* les sources et la bibliographie :

Sources Manuscrites

Archives du Port de Lorient : Correspondance reçue de la Cours de 1789 à 1793 ; 1 E 4 124 à 148 ; contrôles des troupes de la Marine (Artillerie de Marine, Régiment de Marine, etc.) 2 E 1 à 24 ;

Archives Nationales, Marine : BB 1/113 ; BB 2/108 ; BB 3/52, 60, 73, 95, 182, 197, 281, 298, 320, 340, 359, 377 ; BB 5/6, 11, 69, 70, 72 ; CC 2/1132, 1133, 1134 ; DD 2/995, 957 ;

Service Historique de la Marine : BB 8/1105, 1105 bis ; DD 2/1, DD 2/693.

Sources Imprimées

La correspondance ministérielle ayant brûlé dans les bombardements de Lorient à partir de 1794, il a fallu recourir à Lallemand qui a analysé cette correspondance pour deux périodes sous le nom de *Chronique du port de Lorient*, de 1789 à 1800 (parue dans la *Revue maritime* de 1901 et 1902, tomes 142, 143, 144, 146, 147, 148) et de 1802 à 1809 (parue précédemment dans la même revue en 1894-1895, tomes 121, 122, 123, 124, 125) ;

Recueil des lois de la Marine, tomes 1 à 18 (1789-1808) ;

Annales maritimes, tome I, *Lois* de 1809 à 1816.

Bibliographie

Encyclopédie méthodique ou par ordre de matières, par une société de gens de lettres, de savants et d'artistes. Marine. Paris, Panckoucke, 1783-1787. 3 volumes de textes et un de planches.

R. Marec. *Archives du port de Lorient. Répertoire numérique de la série A*, Liste des Préfets maritimes et des Commandants de la Marine.

R. Marec. *idem, Répertoire numérique de la série E, sous-série 1 E*. Liste des principaux Administrateurs du Port.

R. Maurice. *Christophe Picard, soldat du roi et de la révolution, citoyen de l'Orient, 1762-1793*, dans *Les Cahiers de l'Iroise*, Brest, 1958.

Répertoire des navires de guerre, 2^e édition, publié sous la direction du Cdt Vichot, en supplément à la revue *Le Triton*, n^{os} 48 à 56.

Tramond. *Manuel d'Histoire maritime de la France, des origines à 1815*. Nouvelle édition, Paris, 1942.

Troude et Levot, *Batailles navales de la France*. Paris, 1867-1868. 4 volumes (des origines à 1855).

Villaret. *Historique des constructions navales*, dans le *Mémorial du Génie maritime*, 1902.