

LA DÉFENSE DU PORT DE LORIENT PENDANT LA GRANDE GUERRE

LA DÉFENSE DES CÔTES ET DES PORTS AU DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

Jean-Yves LE LAN

Président du Comité d'histoire du Pays de Plœmeur

Les côtes avec leurs ports sont des espaces vulnérables et souvent stratégiques. Elles sont à protéger en temps de guerre. Un port, comme port de commerce, est une entrée vitale pour l'activité économique et l'approvisionnement d'un pays. Comme port militaire et éventuellement arsenal, il est un lieu indispensable pour la fabrication et l'entretien des navires de guerre et du matériel de guerre. Il est aussi un emplacement important 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.

Dans son ouvrage *La défense des côtes* publié en 1899, Albert Grasset¹ écrit : « la défense doit être conçue pour répondre à une attaque ». Il indique ensuite les différents types d'agression pouvant être tentés par un ennemi sur les côtes d'un État en ce début du XX^e siècle. Il cite ainsi : le bombardement des ports, défendus ou non, et des ouvrages, puis les débarquements et les attaques des bâtiments au mouillage ou en cours de navigation sur les côtes.

Il précise pour les ports militaires les agressions susceptibles de les atteindre, à savoir : un bombardement avec ou sans réduction préalable des ouvrages de défense, un siège entrepris par une armée, débarquée ou non, investissant la place pendant que la flotte la bloque et la bombarde. Ensuite, il établit la liste des défenses disponibles à cette époque pour les protéger :

- les défenses fixes terrestres avec différentes batteries (de rupture, de combat, de mortiers et de petits calibres) ;
- les défenses fixes maritimes s'appuyant sur des systèmes de torpilles (dormantes, vigilantes, lancées, flottantes ou dérivantes), les batteries de canons pneumatiques et les barages ;
- les défenses mobiles maritimes (navires de type gardes-côtes, croiseurs et avisos, torpilleurs, bateaux sous-marins, destroyers, bâtiments armés de canons pneumatiques et bateaux mortiers) ;
- la surveillance du large et l'éclairage des passes comprenant les croisières de surveillance, les sémaphores et les postes de veille, les éclairages comme les projecteurs, les fusées et les avertisseurs microphoniques.

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 : Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Il précise que les défenses

¹ GRASSET, Albert, *La défense des côtes*, Paris, Berger-Levrault et C^{ie}, 1899.

fixes y constitueraient des commandements militaires autonomes relevant directement du préfet maritime².

Au début de la Grande Guerre, la France avait en place des dispositifs de défense à la fois terrestres et maritimes mais aussi mobiles et fixes pour protéger ses cinq ports militaires. Elle développa certains moyens de défense pendant le conflit. La Marine fut sollicitée pour appuyer les troupes terrestres et pour assurer le blocus commercial.

Dès 1916, la guerre arriva sur les côtes du Morbihan mais s'accrut en février 1917 lorsque l'Allemagne déclara la guerre sous-marine à outrance. 65 navires furent coulés entre la pointe de Penmarc'h et l'île de Noirmoutier entre 1917 et 1918³.

En 1914, le port de Lorient, à la fois port de commerce, port militaire et arsenal maritime, disposait d'une défense conçue et organisée pour garantir sa sécurité. Elle était assurée par des défenses fixes et mobiles terrestres, des défenses mobiles maritimes et des dispositifs de surveillance du large et d'éclairage des passes⁴.

Dans le premier mois du conflit, en août 1914, les autorités militaires craignaient un débarquement allemand sur les côtes lorientaises et un dispositif de défense important fut déployé.

La crainte dissipée, le port de Lorient fut mis en état de défense contre toute intervention de navire (navire de surface ou sous-marin) pendant la durée totale du conflit car il était un lieu d'élaboration des munitions pour le front de l'Est. Plus de deux millions d'obus y furent fabriqués. Le port de Lorient était aussi un arsenal de construction et de réparation des navires de guerre mais aussi des navires de commerce et des chalutiers. Il fut aussi un soutien pour le ravitaillement et l'entretien de la division des patrouilleurs de la Loire et pour les forces navales américaines. Ces forces assuraient la protection des routes côtières de Penmarc'h à Fromentine, des convois de Brest à La Palice pour la recherche et la poursuite des sous-marins ennemis⁵.

Au cours de la guerre deux systèmes de défense furent développés : l'arme aérienne à Lorient et les ballons captifs à l'île de Groix.

² *Bulletin officiel de la Marine*, 1908, décret portant réorganisation dans les défenses fixes du 8 avril 1908, p. 436.

³ Archives départementales du Morbihan, *Les Morbihannais dans la guerre 14-18*, Conseil général du Morbihan, Archives départementales, Vannes, 2014, p. 182 à 186.

⁴ La rade de Lorient avait été protégée par un barrage de torpilles vigilantes activées électriquement (mines maintenues entre deux eaux explosant au choc avec la carène d'un navire) mis en place vers 1870 entre Gâvres et Toulhars. Mais à l'entrée de la Grande Guerre, ce dispositif était abandonné. En effet, dans son étude, René Vassart, nous indique qu'en 1912, le capitaine de vaisseau Ricquer, commandant le Front de mer, rendait compte au contre-amiral, préfet maritime à Lorient, que le poste de Toulhars qui servait de poste intérieur pour la ligne de torpilles de fond venait d'être évacué par la défense fixe et qu'en 1913, on apprenait par un rapport d'un agent technique des services hydrauliques de Lorient que les installations techniques étaient à l'abandon, VASSART, René, « La défense fixe des côtes dans le passé de Larmor-Plage – le témoin caché de Toulhars », *Les cahiers du Pays de Plœmeur*, n° 18, 2008, p. 19-28). Un autre type de défense fut abandonnée en 1913 à Lorient avant l'entrée en guerre de la France : la défense mobile maritime. En effet, elle fut dissoute et tous les patrouilleurs de 35 mètres en service à Lorient furent répartis dans les autres ports. Ceci était la conséquence de la grande enquête de 1909 où le commandant des « défenses mobiles » y dressait un constat de faillite en ces termes : « Les torpilleurs des flottilles actuelles – type de 100 tonnes – sont trop faibles d'échantillon, incapables de tenir la mer et de remplir le rôle qui leur est dévolu par mauvais temps, mais encore, par temps variable. Les cuirassés et croiseurs cuirassés actuels à gros tonnage marcheront sans aucune gêne à grande vitesse dans des mers où nos torpilleurs ne seront, pour ainsi dire que des épaves [...] », MASSON, Philippe, *La puissance maritime et navale au XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2002, p. 62.

⁵ *Le Nouvelliste du Morbihan*, Le port de Lorient, son rôle pendant la guerre, 1^{er} décembre 1920.

Le commandement

La place de Lorient était intégrée dans la 11^e Région du corps d'armée du territoire français. Le chef-lieu de région de corps d'armée était à Nantes. Lorient était un chef-lieu de secteur du littoral et la préfecture maritime de la 3^e région maritime. Le commandement de la 3^e région maritime comportait un état-major et des officiers commandant les différents services : Front de mer, inspection électro-sémaphores, défense fixe, artillerie de Front de mer et service de la reconnaissance. L'armement, l'entretien et le service des postes photoélectriques des fronts de mer passèrent du département de la Guerre au département de la Marine par instruction du 3 juin 1914⁶.

Les défenses fixes terrestres

Les défenses fixes terrestres⁷ étaient composées d'armement disposé du côté continent, au fort du Talud à Plœmeur, au fort de Locqueltas aussi à Plœmeur, à la citadelle de Port-Louis, à différents postes et au fort de Fort-Puce à Gâvres, et sur l'île de Groix au fort du Bas-Grognon, à la batterie du Méné et au fort Lacroix (fig. 1).

Le fort du Talud fut armé par la Marine nationale, dès le début du XX^e siècle, avec quatre pièces de 240 mm Guerre et avec deux canons de 95 mm 1888 Lahitolle montés sur plate-forme à parapet.

Quant au fort de Locqueltas, reconstruit en 1881, il fut équipé d'un modeste armement comprenant deux pièces de 75 mm C/978 Schneider en défense des passes.

À Gâvres, le fort de Port-Puce fut complètement restructuré entre 1876 et 1879. Il y eut un apport massif de terre, la construction d'un magasin à munitions sous merlon et d'une dune traverse abri séparant deux canons de 27 cm associés à huit canons de 19 cm sur les autres fronts.

À Groix, le fort du Bas-Grognon était situé en contrebas du fort principal dit du Haut-Grognon qui servait pour le cantonnement des hommes. En 1893, il fut remanié pour recevoir une batterie plus performante. Quatre canons de 240 mm furent disposés sur des plateformes cimentées. Les obus étaient stockés dans des chambres souterraines. Leur masse était de 155 kilogrammes et leur portée d'une quinzaine de kilomètres.

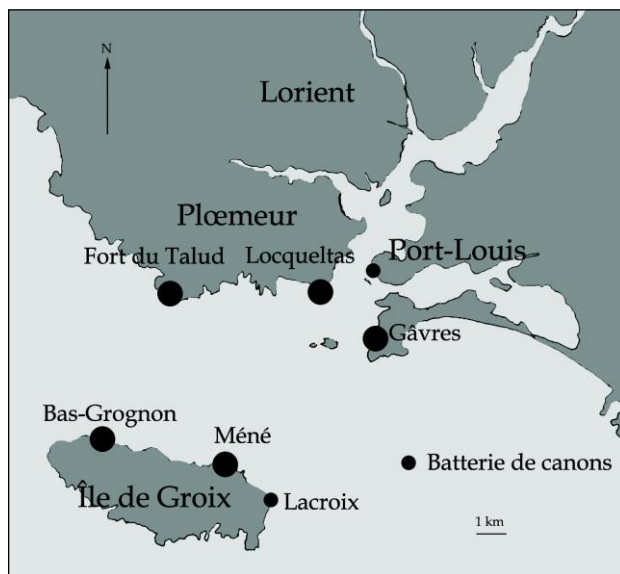


Figure 1 – Situation des batteries de canons de la place de Lorient (réal. Jean-Yves Le Lan)

⁶ Service historique de la Défense, Marine, Lorient, K3-32f-n° 1.

⁷ FAUCHERRE, Nicolas, PROST, Philippe, CHAZETTE, Alain, *Les fortifications du littoral*, Ligugé, Patrimoines et médias, 1998.

L'ouvrage du Méné fut édifié de 1901 à 1903 sur la côte nord de Groix. Sa conception innovante par intégration au site fut une réponse aux nouveaux projectiles utilisant de la mélinite comme explosif dont la puissance rendait obsolètes les fortifications existantes. La seule parade étant alors le camouflage et la protection par de nouveaux matériaux tels que le béton et l'acier de blindage. Cette batterie fut bâtie pour croiser ses feux avec les batteries de Locqueltas, de la pointe du Talud et de Gâvres. Elle pouvait battre le nord de l'île sur 203,30 degrés. Elle était composée de trois assises pour canons de 240 mm, d'une assise pour un canon de 95 mm et d'un poste de direction de tir semi-enterré. Elle possédait aussi un corps de garde, des magasins et un logement pour le gardien.

Pour contrer tout débarquement, les défenses fixes à Port-Louis et Gâvres furent renforcées par la 15^e batterie du 1^{er} régiment d'artillerie coloniale du 6 août au 25 août 1914. Elle était auparavant en poste à Belle-Ile (deux officiers, quatre-vingt-un sous-officiers, brigadiers et canonniers, et deux chevaux) qu'elle quitta le 3 août pour Lorient avec pour cantonnement la Criée municipale. De nombreux réservistes y furent incorporés.

Le 4 août, le 1^{er} échelon et le 6 août le 2^e échelon de la 15^e batterie quittaient l'arsenal à destination de Port-Louis et Gâvres. Les ouvrages occupés furent la citadelle de Port-Louis avec quatre canons de 100 mm (capitaine Lepoix) et soixante-douze hommes, la batterie de Ban-Gâvres avec trois mortiers de 30 cm (Lieutenant Ardisson) et soixante-dix hommes, la batterie de Gâvres gauche avec six canons de 19 cm (lieutenant de réserve Gaudron) et soixante-treize hommes, la batterie de Gâvres centre avec quatre canons de 27 cm (lieutenant de réserve Noguès) avec quatre-vingt-deux hommes et la batterie de Fort-Puce avec deux canons de 27 cm (adjudant Kondelanski) et quarante-quatre hommes soit un total de quatre officiers et 337 hommes.

Le 25 août, la 15^e batterie fut relevée de la défense des côtes et rassemblée à Port-Louis pour exécuter des manœuvres de siège et quitta Port-Louis le 2 novembre à destination de La Rochelle⁸.

En septembre 1918, la direction de l'Artillerie navale établit un état de Lorient à Saint-Nazaire (Fort-de-l'Ève) des postes de défense contre sous-marins (PDCSM) de la 3^e région maritime⁹. Pour la défense directe de la place de Lorient, on y trouve à cette époque :

au fort du Talud, quatre canons de 24 cm Guerre modèle 1876 montés sur des affûts de côte à pivot central avec frein hydraulique ;

- à la batterie de Gâvres, deux canons de 95 modèle 1888 et quatre canons de 19 cm modèle de 1870 montés respectivement sur deux affûts de campagne modèle 1888 et sur quatre de côte à châssis modèle de 79 à frein hydraulique ;

- à la batterie de la citadelle de Port-Louis, deux canons de 95 mm modèle 1888 montés sur deux affûts de campagne ;

- à ???¹⁰ à Groix, deux canons de 90 mm modèle 77 montés sur deux affûts de campagne modèle 1873 ;

- au Grognon à Groix, deux canons de 95 mm modèle 88 montés sur deux affûts de côte modèle 88 ;

- au fort Surville (ou Lacroix) à Groix, deux canons de 95 mm modèle 88 montés sur deux affûts de campagne modèle 88 Guerre.

⁸ Site Internet *Mémoire des hommes*, 26 N 1238/10, journaux des marches et des opérations (JMO) de la 15^e batterie du 1^{er} régiment d'artillerie coloniale du 3 août 1914 au 1^{er} mars 1916.

⁹ *Ibid.*, K3-151-II, rapport au ministre du 9 février 1917.

¹⁰ Lieu illisible sur le document d'archive.

La défense mobile maritime

Les navires

La défense mobile de Lorient à partir des patrouilleurs avait été démantelée en 1913 (Voir note 3). Mais un navire assurait une défense de l'entrée du port de Lorient, l'ancien transport l'*Indre* utilisé lorsque les patrouilleurs étaient en service à Lorient comme caserne de la défense mobile. Pendant la Grande Guerre, il servit aux contrôles d'entrées et de sorties de la rade et à la police de la navigation. Il était mouillé devant la citadelle de Port-Louis. Ce dispositif était complété par des mines qui fermaient et barraient la passe¹¹.

Des chalutiers furent réquisitionnés pour servir de dragueurs de mines et de bâtiments « arraisonners » pour assurer la défense des forces navales contre les attaques des sous-marins¹² et affectés à la division des patrouilleurs de la Loire. Au 30 juin 1915, huit chalutiers étaient réquisitionnés et militarisés : l'*Halicor*, le *Kernével*, le *Keryado*, le *Laïta*, l'*Odet*, la *Providence*, le *Sacha* et le *Vulcain*¹³.

À partir de décembre 1917, le port de Lorient accueillit de nombreux patrouilleurs américains dans la base américaine de Lorient commandée par le commodore Mac Gruler.

Cette même année, l'amiral Lacaze, ministre de la Marine, transmet le 13 mai 1917 la décision à l'amiral Favereau, préfet maritime de Lorient, de désigner le port de Lorient comme base des bâtiments spéciaux (bateaux-pièges-anti-sous-marins), dits « bâtiments U ». Il précisait que ces bâtiments n'étaient pas des patrouilleurs ordinaires et qu'ils ne devaient en aucun cas servir à la défense des convois, à l'escorte ou à la protection des navires de pêche mais qu'ils étaient exclusivement réservés à la recherche et à la destruction des sous-marins. Ils furent construits aux Ateliers et chantiers de Bretagne à Nantes d'octobre 1916 à avril 1917. Ils portaient les noms de *Meg*, *Jeanne-et-Geneviève* et *Michel-et-René*. Leur mission consistait à naviguer comme un cargo ordinaire, à réagir comme un cargo lors de l'attaque d'un sous-marin et lorsque celui-ci était suffisamment près, de se démasquer et d'attaquer le sous-marin par tous leurs moyens. Pendant 18 mois, ces trois navires, en alerte constante, menèrent une recherche permanente des sous-marins. Seule la *Jeanne-et-Geneviève* mena un combat meurtrier contre un sous-marin¹⁴.

Les hydravions

En pleine guerre, il fut décidé de créer à Lorient un centre d'aviation¹⁵. Dans un rapport du chef d'état-major de la Marine¹⁶ approuvé par le ministre de la Marine le 9 février 1917, il était précisé les raisons poussant la Marine à développer l'arme aérienne. Dans ce texte, il était indiqué deux objectifs : un objectif tactique centré sur l'attaque des sous-marins pour protéger les convois et un objectif stratégique pour la protection des côtes exprimé en ces termes :

« Il y a lieu de compléter et de resserrer le réseau des patrouilles aériennes sur l'ensemble des côtes françaises et algéro-tunisiennes en concentrant les moyens d'action les plus puissants sur les points dont l'importance militaire ou commerciale est la plus grande. »

Ce fut donc dans ce contexte que la Marine créa le Centre d'aviation de Lorient. Ce dernier avait pour but de contrecarrer l'action des sous-marins allemands dans les environs de

¹¹ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 28 novembre 1928.

¹² Service historique de la Défense, Marine, Lorient, L²-16, fol. 122, 188, 380 et 426, dépêches ministérielles.

¹³ *Ibid.*, L² 17, fol. 144, dépêches ministérielles.

¹⁴ LEPOTIER, Adolphe, *Lorient porte des Indes*, Paris, Éditions France-Empire, 1970, p. 432-434.

¹⁵ LE LAN, Jean-Yves, « Les premières années de la base d'hydravions de Lorient, 1917-1921 », *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, t. CXXXVI, 2010, p. 167-193.

¹⁶ Service historique de la Défense, Marine, Lorient, K³-151-3, rapport au ministre, 9 février 1917.

Lorient et sur les côtes de Bretagne Sud et d'assurer aussi une protection du port de Lorient. Comme le rayon d'action des hydravions était limité, il fut décidé de créer deux autres postes de combat, celui de l'île Tudy et celui du Croisic.

Pour répondre à cet objectif de protection des côtes françaises, le 10 mars 1917, une dépêche ministérielle¹⁷ décida la création d'un Centre d'aviation à Lorient sous le nom de Centre d'aviation de Basse-Loire désigné par la suite sous la dénomination de Centre d'aviation maritime (CAM) de Lorient (CAM de Lorient). La dépêche du ministre de la Marine adressé au préfet maritime de Lorient décrivait en détail les installations.

Il précisait que l'effectif volant du centre devrait être composé de douze hydravions dont neuf armés. Son emplacement était fixé à la place de l'ancienne école de gymnastique sur la rive gauche du Scorff. Le personnel, le matériel, les ateliers, furent installés dans les locaux disponibles et les hydravions furent abrités dans des hangars Bessonneau, grands de 20 mètres par 28 mètres et au nombre de trois.

L'essence était logée provisoirement dans un local aussi écarté que possible des autres locaux et ultérieurement dans des récipients métalliques enterrés. Les munitions furent emmagasinées également dans un local aussi isolé que possible.

Un bâtiment fut aménagé en garage pour une voiture, une camionnette et un camion automobile. Il fut aussi monté un poste de TSF récepteur et un poste téléphonique. Le centre reçut un colombier mobile.

La mise à l'eau des appareils se faisait à l'aide de l'appontement existant déjà dont l'élargissement et l'allongement étaient prévus. À l'extrémité de cet appontement¹⁸ fut monté un moyen de manutention d'une hauteur utile minimum de 5 mètres et débordant du bord du quai d'au moins 6 mètres. Des ras d'accostage furent disposés à l'extrémité de l'appontement.

Le Centre d'aviation de Lorient fut doté d'une adduction d'eau sous pression pour subvenir à ses besoins journaliers et pour permettre la lutte contre l'incendie. Le courant électrique de l'Arsenal fut distribué au Centre d'aviation de manière à assurer l'éclairage général et, ultérieurement, en cas de besoin, les mouvements de mise à l'eau et de hissage des hydravions.

Le lieutenant de vaisseau Destrem fut désigné pour exercer le commandement du Centre d'aviation de Lorient. Il lui fut demandé de faire délimiter et de clôturer le terrain. De plus, il devait désigner les bâtiments nécessaires à l'installation du Centre, puis accomplir les formalités d'appropriation. Il devait aussi, comme tout commandant de bâtiment en montage, recruter son équipage au fur et à mesure des besoins et des possibilités qu'offrirait l'établissement placé sous ses ordres. Les officiers et le personnel spécialisé, chargés de l'entretien et de la mise en œuvre des hydravions, lui furent fournis sur sa demande par les soins du Département.

Les premiers travaux furent assez rapidement réalisés car le 4 mai 1917 le Centre d'aviation de Lorient entra en service.

Les premiers hydravions à équiper le Centre furent de type Donnet-Denhaut DD-2. Ils portaient la lettre L comme lettre caractéristique du centre de Lorient.

À sa création, le Centre comprenait trois officiers pilotes (y compris le commandant), trois officiers observateurs, un officier mécanicien et un commissaire. Il disposait de neuf officiers marins, un interprète grec et un adjudant colombophile ainsi que quatre-vingt-douze quartiers-maîtres et matelots auxquels s'ajoutaient, en février 1918, vingt-sept marins grecs. L'effectif global s'élevait à 138 personnes. Il était soutenu par du matériel roulant de type camion, camionnette et voiture et du matériel naval de type vedette, youyou et plate.

¹⁷ *Ibid.*, cote K³-151-1et 2, dépêche ministérielle n° 310, 10 mars 1917.

¹⁸ Une passerelle en ciment avait été construite en 1905 et permettait d'accéder à des ras le long desquels était amarré un ancien transport de forçats : le *Calédonien*.

À l'armistice, moins de deux ans après la décision de création du CAM de Lorient, la démobilisation de l'Aviation maritime fut décrétée le 15 novembre. Le CAM de Lorient fut conservé comme centre armé mais le Centre de captifs (Lorient possédait aussi un Centre de ballons captifs) devint réserve régionale. Lorient resta le seul CAM en activité en Bretagne avec deux escadrilles : huit hydravions armés et huit hydravions en première réserve. En février 1919, Lorient passa réserve régionale et reçut cinquante hydravions neufs de type Georges Lévy de 300 chevaux.

Au mois de mai 1919, le lieutenant de vaisseau Destrem fut remplacé par le lieutenant de vaisseau Delachanal. L'activité du Centre se réduisit notablement : sur le carnet de vol du lieutenant de vaisseau Delachanal, cinq vols seulement étaient en effet inscrits pour la période de mai à décembre 1919. Le 1^{er} juillet 1919, le CAM de Lorient fut placé en réserve et en 1920 l'activité aérienne du Centre fut nulle.

La défense mobile terrestre

Les régiments d'infanterie présents à Lorient au début de la Grande Guerre étaient le 62^e régiment d'infanterie, le 262^e régiment de réserve et le 88^e régiment d'infanterie territoriale. Le 62^e et le 262^e quittèrent rapidement Lorient, après l'ordre de mobilisation du 1^{er} août 1914. Par contre, les 1^{er} et 2^e bataillons du 88^e furent déployés dans le cadre de la défense mobile terrestre dès le 2 août 1914 sur la côte plœmeuroise, sur Groix et sur la côte à Port-Louis, Riantec et Gâvres pour contrer un éventuel débarquement de troupes allemandes. Il resta en position jusqu'au 24 août 1914 où il quitta la région pour le camp retranché de Paris.

Les 3^e et 4^e bataillons du 88^e, quant à eux, quittèrent Lorient pour rejoindre Brest en train afin d'assurer la défense côtière sur la côte brestoise.

Le journal des marches et opérations du 88^e relate ces faits du 2 août au 25 août 1914¹⁹. Le régiment était commandé par le lieutenant-colonel Hellen et comportait quatre bataillons (1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e bataillons) de chacun quatre compagnies (1^{re} à 16^e compagnie) et avec un dépôt comportant une compagnie hors rang et trois compagnies (17^e à 19^e). Le 1^{er} bataillon et la compagnie hors rang comprenaient 89 officiers, 1210 hommes et 7 chevaux ; le 2^e bataillon : 58 officiers, 901 hommes et 6 chevaux ; pour les 3^e et 4^e bataillons les effectifs ne sont pas connus ; pour le dépôt, il comportait 42 officiers et 434 hommes.

Ces troupes positionnées sur la côte furent bien acceptées par la population. Leur comportement était exemplaire et leur rôle approuvé. Dans un article du *Nouvelliste du Morbihan* daté du 20 août sur les « territoriaux » à Plœmeur, on lit :

« Les quelque mille territoriaux, cantonnés à Plœmeur, n'ont pas l'air de s'y ennuyer le moins du monde : et, juste retour, il ne semble pas que les commerçants du bourg aient à se plaindre non plus de leur présence.

Du reste nos soldats s'y comportent de la meilleure façon du monde, conscients de la noble tâche qu'ils sont éventuellement destinés à remplir, et à laquelle ils se préparent avec une abnégation qui fait honneur une fois de plus aux enfants de Bretagne [...]»²⁰.

Quelques jours plus tard, lorsque le 88^e quittait la région lorientaise, la population était émue et assistait avec compassion et tristesse à leur départ. Le journaliste du *Nouvelliste du Morbihan* écrivait :

« Lorsque, le train ébranlé, entre deux files de camarades portant les armes, nos « vieux » filaient rapidement vers l'inconnu, il y eut des acclamations vibrantes des nombreux spectateurs, mais, chez les partants, sauf quelques exubérances partielles, la note était plutôt calme, réfléchie, grave même, avec, quand même, une résignation vou-

¹⁹ Site Internet *Mémoire des hommes*, 26 N 792/4, JMO du 88^e du 2 août 1914 au 20 mars 1915.

²⁰ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 20 août 1914.

lue qui faisait bien augurer du rôle qu’auront à remplir nos anciens dans le formidable conflit actuel, dont beaucoup, hélas ! ne reviendront certainement pas²¹ ».

Il ne restait donc plus pour assurer la défense de Lorient que les troupes mettant en œuvre les dispositifs de surveillance du large et d’éclairage des passes et l’artillerie du front de mer.

Extrait du journal des marches et opérations du 88^e.

« 2 août 1914 - Le 88^e Régiment Territorial d’Infanterie était convoqué à Lorient en entier le 2 août 1914.

3 août 1914 - Des difficultés assez nombreuses se sont présentées les premiers jours, au sujet de l’habillement des hommes, ceci a tenu à ce qu’on a dû procéder en même temps, aux diverses opérations de mobilisation des 62^e d’Infanterie, 262^e de réserve, et 88^e Territorial.

4 août 1914 - Suivant les ordres reçus, le Lieutenant-colonel Hellen, un détachement composé de l’État-major du régiment, la Compagne hors rang ; les 3^e et 4^e Compagnies et 1 fraction de la 17^e Compagnie ; se mettait en route le 4 août à 13 heures pour aller cantonner à Plœmeur (6 km de Lorient) où il était destiné à occuper le secteur ouest de la défense du Port de Lorient. Les 1^{ère} et 2^e Compagnies (Commandant Carof) s’embarquaient en même temps dans le port de Lorient, à destination de l’Île de Groix, qu’elles étaient chargées de défendre.

5 août 1914 - 1^{er} Bataillon. État-major, sans changement. Le 2^e Bataillon (Commandant de Chappotin) à l’effectif de 9 officiers 983 hommes quittait Lorient pour aller cantonner : État-major et 1^{ère} Compagnie à Port-Louis. 3 Compagnies à Riantec. 1 détachement à Gâvres avec mission d’occuper le secteur est de la défense du port de Lorient.

6 août 1914 - Sans changement.

7 août 1914 – Les 3^e Bataillon (Commandant Vallée) et 4^e Bataillon (Commandant Germain) quittaient Lorient et s’embarquaient en chemin de fer à destination de Brest, où ils devaient concourir à la défense du port de Brest.

Du 8 août au 23 août 1914 – Sans changement.

24 août 1914 – Dans la matinée du 24 août, l’ordre arrive de quitter Plœmeur avec l’État-major du régiment, la Compagnie hors rang et les 3^e et 4^e Compagnies. Les 1^{ère} et 2^e Compagnies quittaient en même temps l’Île de Groix, pour se rendre à Lorient. Le 2^e Bataillon quittait Riantec à 12 h pour regagner Lorient par voie de terre.

25 août 1914 – L’État-major du régiment, la Compagnie hors rang et le 1^{er} Bataillon étaient embarqués en chemin de fer à Lorient à 13 heures ayant comme destination le camp retranché de Paris. Le 2^e Bataillon s’embarquait également le même jour, à 17 h 18 pour la même destination.

Les dispositifs de surveillance du large

Les sémaphores

En 1848, la situation politique de l’Europe amena la France à surveiller et protéger ses côtes. Dans chaque arrondissement maritime, des agents des Travaux hydrauliques furent chargés de localiser des lieux intéressants sur le littoral pour y implanter des dispositifs de surveillance. Le 23 mai 1859, une dépêche ministérielle prévoyait « l’établissement en 1^{ère} urgence, d’un système de télégraphie électrique sur le littoral de la France, avec sémaphores ». Une dizaine fut prévue sur la côte morbihannaise²².

Une décision ministérielle, en date du 15 octobre 1860, autorisait la construction de dix postes électro-sémaphoriques sur le littoral

« du 3^e arrondissement maritime compris dans la chefferie de Lorient :

Dans le vieux fort du Pouldu, commune de Guidel (fig. 2).

Dans l’île de Groix, sur l’emplacement de l’ancien sémaphore du Grognon.

Dans l’île de Groix, près du fort, ou dans le fort Lacroix.

²¹ *Ibid.*, 27 août 1914.

²² PEZENNEC Yves, *Guidel 1800-2000, deux siècles de chroniques locales*, Le Faouët, Liv’ Editions, 2000.

À la pointe de Gâvres, commune de Riantec.

À la pointe de Taillefer, Belle-Île, commune du Palais.

À la pointe d'Arzic, Belle-Île, commune de Locmaria.

À la pointe du Talus, Belle-Île, commune de Bangor.

À la pointe d'Er-Hastellic, Belle-Île, commune de Sauzon.

A la pointe de Locmaria, commune de Quiberon.

Dans l'île Houëdic, à l'ouest de l'église. »

Un onzième sémaphore fut ajourné : celui du Talud en Plœmeur. Les Travaux hydrauliques furent chargés de suivre la construction de l'ensemble des sémaphores. Le devis technique identique pour les dix sémaphores donnait leur description : deux corps de bâtiments se réunissant à angle droit, et formant un T, un local pour le mât sémaphorique et un cabinet pour l'appareillage électrique.

Le sémaphore du Grognon fut déplacé et reconstruit en 1881 à la pointe de Beg Melen. Il était de conception différente. Toujours de forme en T, il comportait toutefois deux étages permettant de couvrir un champ de vision étendu à la fois des côtés nord-est, nord, ouest et sud-est de l'île de Groix. La surveillance du côté est était assurée par le sémaphore de Lacroix.

Le 1^{er} octobre 1913, un marché fut passé avec l'entreprise Guilhaumon pour la construction d'un poste de veille avec poste de communication au fort du Talud et d'un poste de communication avec chambre de repos à Locqueltas²³. Ces installations suppléaient au manque de sémaphore dans cette portion du littoral.

Pendant la Grande Guerre, les sémaphores avaient pour mission de signaler des convois de navires, et de détecter la présence de sous-marins ou de mines. En cas d'alerte, les hydravions étaient amenés à intervenir.



Figure 2 – Le sémaphore désaffecté du Pouldu à Guidel en 2004 (cl. J.-Y. Le Lan)

²³ *Ibid.*, cote K3-31a.

Les ballons captifs

Le 31 août 1917, il était demandé l'installation d'un centre de ballons captifs à Lorient sur le champ de manœuvre des fusiliers-marins²⁴. Le 15 novembre 1917, le fort du Haut-Grognon à Groix vit la mise en place d'un ballon d'observation à sa proximité. Il s'élevait à une altitude comprise entre 400 et 800 mètres. Il permettait par beau temps de surveiller la zone de Penmarc'h au Croisic. Il assurait la même mission que le sémaphore de Beg-Melen.

Les dispositifs d'éclairage des passes

Dans la pièce jointe à la note du 17 septembre 1910²⁵ de la Commission interministérielle de la reconnaissance des navires, il était précisé ce que comprendrait le plan d'éclairage des défenses fixes de la place de Lorient-Groix (fig. 3). Il y était écrit qu'il serait composé des feux suivants :

- les feux de reconnaissance ou feux chercheurs de Beg-Melen, de Lacroix, de Gâvres et de Kerroch ;
- les feux de tir du Grognon, de Spernec, de Gâvres, de Fort-Puce, de Port-Louis, de Locqueltas et du Talud.

Les feux de reconnaissance ou feux chercheurs permettaient de détecter et d'identifier les navires rentrant dans les passes de Lorient. Les feux de tir servaient à guider le tir des armes de destruction.

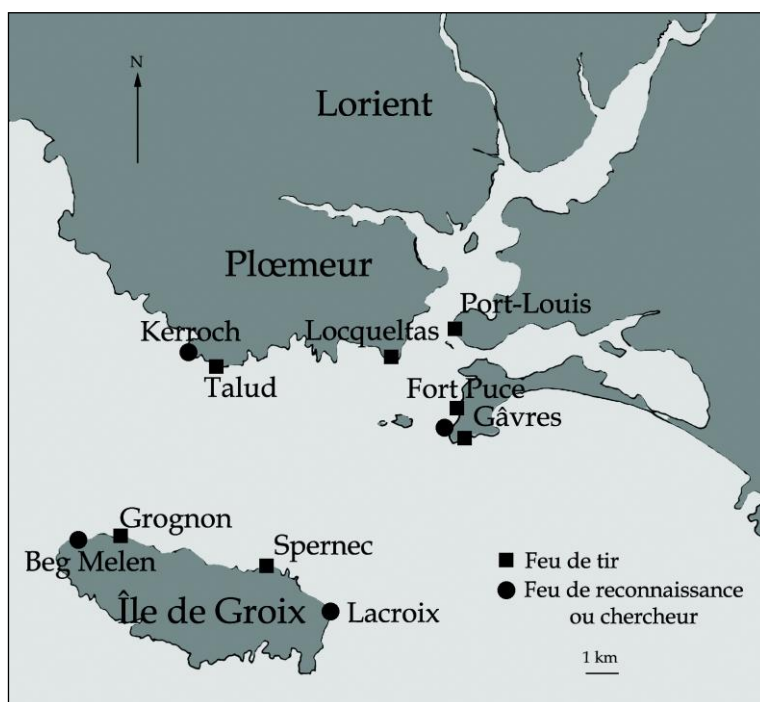


Figure 3 – Position des feux de tir et des feux de reconnaissance ou chercheurs de la place de Lorient (réal. J.-Y. Le Lan)

Les feux de reconnaissance ou chercheurs

Les feux de reconnaissance ou chercheurs faisaient partie du dispositif de défense fixe et intégré dans le système de surveillance de la place de Lorient. Les hommes armant les feux de reconnaissance ou chercheurs assuraient donc la surveillance de l'entrée des passes est et

²⁴ *Ibid.*, L² 21, fol. 37.

²⁵ *Ibid.*, K3/151-II, pièce jointe n° 1 annexée à la note du 17 septembre 1910 de la délégation de la Commission interministérielle signée par P. Pelletier et H. Lebel.

ouest de la rade de Lorient de jour et de nuit. La nuit, les feux de reconnaissance ou chercheurs fouillaient méthodiquement l'horizon et, dès qu'ils avaient découvert un bâtiment ennemi, le relais était pris par les feux de tir de manière à permettre aux batteries de diriger leur tir.

Pendant la première période de mise en œuvre des feux de reconnaissance ou chercheurs, ceux-ci étaient utilisés pour aveugler les navires ennemis. À l'usage, il s'est avéré que cette méthode d'utilisation, en particulier avec l'ensemble des feux chercheurs allumés simultanément, empêchait à peu près complètement le tir de l'artillerie et son utilisation fut donc rapidement limitée à la recherche de l'ennemi.

Les feux de reconnaissance ou chercheurs devaient être protégés car ils étaient, bien sûr, la première cible de l'ennemi qui tentait de s'en débarrasser, ces appareils étant une menace pour lui. Pour ce faire leur abri était renforcé.

L'efficacité de leur utilisation était fonction de la météorologie. En effet, par temps de pluie et de brume, la portée du projecteur était nulle.

L'installation comprenait : un poste de commandement avec un poste de communication et une chambre d'officier, l'abri du projecteur et une usine et ses dépendances fournissant l'énergie à l'installation.

Pour assurer le fonctionnement du feu de reconnaissance ou chercheur, il y avait en permanence trois équipes qui se relevaient toutes les huit heures. Le plan d'armement type²⁶ pour armer un feu de reconnaissance ou chercheur isolé comprenait un chef de poste commandant une douzaine d'hommes²⁷ se répartissant dans les locaux du poste de commandement, du projecteur et de l'usine. Ces hommes assuraient le guet, le fonctionnement de l'installation et les communications téléphoniques entre les trois locaux parfois éloignés.

Pour l'implantation des feux, la pièce jointe à la note du 17 septembre 1910 donnait des instructions à adapter en fonction du terrain.

Le feu de Beg-Melen devait être implanté à la pointe de Beg-Melen pour le poste de combat, non pas à mi-côte, mais un peu plus bas, pour avoir une vue rasante et un champ d'éclairage de 180 degrés. Le poste de commandement était lui disposé au sommet de la falaise, un peu en contrebas du plateau. Pour l'usine, elle était installée dans les terrains du sémaphore, en l'enterrant, de façon à mettre la toiture au niveau du sol, protégée par le talus formant clôture.

Le feu de Lacroix était installé dans un petit redan un peu au sud du feu de Lacroix avec un champ d'éclairage de 205 degrés de la pointe de Rosterven à la pointe La Croix. Son poste de commandement devait se trouver dans le fort Surville et l'usine dans les cours du même fort.

Le feu de Gâvres avait son abri de combat prévu à la pointe ouest de la côte sud de la presqu'île de Gâvres. L'emplacement choisi pour le poste de commandement devait être à côté du sémaphore et pour l'usine, à l'intérieur du terrassement des batteries, en s'enfonçant en terre pour obtenir une protection suffisante.

Les installations du feu de reconnaissance ou chercheur de Kerroch²⁸ étaient toutes implantées à la pointe de Kerroch en Plœmeur. Son alimentation en électricité était assurée par des diesels alternateurs situés dans une usine. La commande du projecteur était manœuvrée à distance au moyen d'une commande électrique.

Elles comprenaient :

- un poste de commandement avec les locaux suivants un poste de commandement proprement dit, un poste de communications et une chambre d'officier ;

²⁶ *Bulletin officiel de la Marine*, 1908, p. 466, décret du 8 avril 1908 portant réorganisation dans les défenses fixes.

²⁷ Nombre calculé suivant les dispositions locales.

²⁸ *Ibid.*, K3/29d et K3/151-II.

- l'abri du projecteur, avec une position « jour » et une position « combat », pour un projecteur de 1,50 mètre de diamètre. Dans la position « jour », le projecteur était en retrait à l'intérieur de l'abri et était ainsi protégé de toutes les attaques. Dans la position de « combat », la nuit, il était avancé dans la partie circulaire de l'abri pour pouvoir éclairer le large et sa protection n'était assurée que par le haut.

- une usine pour deux groupes électrogènes avec un magasin à pétrole ;

- les dépendances composées : d'un poste de couchages et d'une cuisine attenant à l'usine, d'un puits, d'une citerne d'une capacité de 30 m³ alimentée par les eaux pluviales et par un puits.

Des clôtures en « ronces artificielles » entouraient ces différentes installations. Le poste de commande était placé au sommet d'un monticule situé à une distance de 205,70 mètres de l'abri de combat. À cet emplacement, les vues étaient sensiblement les mêmes qu'à l'emplacement du feu de reconnaissance ou chercheur, elles s'étendaient de la pointe du Courégant à la pointe du Talud par-dessus laquelle on apercevait la mer sur un secteur de 3 degrés environ.

L'abri du projecteur était placé sur l'alignement du phare de Pen-Men (Groix) et du feu de Kerroch, à 65 mètres en arrière de ce dernier et l'axe du projecteur à 1,30 mètre au-dessus du sol. Les vues, à cet emplacement, étaient sensiblement les mêmes que celles du feu de Kerroch. Elles s'étendaient sur un secteur de 185 degrés de la pointe du Courégant à la pointe du Talud.

L'usine et les dépendances étaient placées dans la partie sud de l'anse de Kerroch et dans le nord des deux champs cultivés existant. Cet emplacement se trouvait à moins de cent mètres du poste de commande et en contrebas de ce poste.

Les feux de tir

Les emplacements des différents feux de tir étaient définis par le rapport de la Commission mixte du 20 juin 1907 (dépêche du ministère de la Guerre du 19 avril 1909 avec « adhésion » du ministre de la Marine du 4 mars 1909). Pour les feux de Gâvres et du Fort-Puce, ils étaient positionnés par les dépêches ministérielles de la Marine des 8 janvier et 18 mai 1910 et de la Guerre du 22 février et 15 juin 1910.

Le poste de combat du feu de tir du Grognon devait se situer à proximité de la pièce de gauche de la batterie de 24 cm. Le poste de commande, quant à lui, était implanté à l'aile gauche de la batterie à l'extérieur de l'ouvrage sur le dévers ouest de la croupe descendant à l'emplacement de l'abri de combat. Le champ de vues devait couvrir de la pointe de Beg-Melen à la pointe de Port-Lay.

L'abri de combat du feu de tir de Spernec était prévu au sommet de la falaise. Il devait éventuellement suppléer le feu de reconnaissance de Lacroix dans la partie nord de sa zone d'action.

L'abri de combat du feu de Gâvres se situait à la pointe est de la côte sud de la presqu'île de Gâvres.

Le feu de Fort-Puce n'a pas son emplacement exactement défini dans les archives consultées. Il est uniquement précisé que « l'étude est à entreprendre complètement par les services locaux ».

Pour l'emplacement de l'abri de combat du feu de tir de Port-Louis, le lieu le plus favorable était au saillant du bastion 8 de la citadelle pour augmenter le champ d'éclairage et le plus bas possible, les terrassements du bastion étant arasés. Le poste de commande était prévu à l'aile droite de la batterie de 100 et confondu avec le poste de commandement du groupe de défense rapproché des passes.

À Locqueltas, la situation choisie pour le feu de tir fut à l'ouest du feu de reconnaissance afin d'étendre le champ d'éclairage de la pointe du Talud à la pointe de Gâvres. Le poste de commande était prévu à l'aile droite de la batterie.

Pour le feu de tir du Talud, l'implantation de l'abri de combat fut fixée au point le plus élevé des glacis sud du fort du Talud. Il pouvait éventuellement suppléer au feu de reconnaissance de Kerroch. Le poste de commande était prévu à l'aile gauche de la batterie de 24 cm du Talud.

Les communications

Trois types de liaisons assuraient la communication entre les installations : les communications téléphoniques, les communications radiotélégraphiques et les communications à longue distance.

Les communications téléphoniques

Pour permettre les liaisons entre les différentes installations un réseau téléphonique fut développé. Il comprenait pour la mise en œuvre de l'organisation défensive cinq catégories de réseaux électriques : le réseau du commandement de la Place, le réseau du commandement de l'Arsenal et de l'arrondissement, le réseau du tir, le réseau de la reconnaissance et le réseau des défenses fixes maritimes. À ces cinq réseaux, il convient d'ajouter deux autres réseaux pour les besoins du service journalier : le réseau de casernement et le réseau d'intérêt particulier²⁹.

Les communications radiotélégraphiques

En complément à la surveillance assurée par les guetteurs des sémaphores et par le ballon captif de Groix, un dispositif de communications radiotélégraphiques avait été installé entre Belle-Île, Groix et le continent. Ce dispositif comportait pour chaque installation un mât de 72 mètres de hauteur pour supporter l'antenne et des locaux permettant d'abriter les installations et le personnel (salle des accumulateurs, salle des machines, magasin et poste)³⁰.

Les communications à longue distance

En 1908, le fort de Pen Mané dans la rade de Lorient abrita sous béton une station radio à longue distance.

Conclusion

La protection d'un port militaire comme celui de Lorient demandait une mise en place de dispositifs techniques de défense importants et le déploiement de moyens humains conséquents.

La défense était basée sur des systèmes de détection de toute intrusion de l'ennemi dans la zone de sécurité du port. Les dispositifs de détection s'appuyant sur un réseau d'alerte composé de sémaphores pour le jour et de feux de reconnaissance pour la nuit. Une fois l'ennemi détecté les batteries d'artillerie prenaient le relais pour tenter une destruction du na-

²⁹ *Ibid.*, K3-20, instruction du 8 septembre 1903 intitulée *Instruction sur la réorganisation des réseaux électriques dans les ports de guerre*.

³⁰ *Ibid.*, K3-28i-2.

vire. Cet ensemble d'installations communiquait par un réseau téléphonique et éventuellement par un réseau radioélectrique.

Au début de la Grande Guerre, on craignait un débarquement des troupes allemandes et on déploya des troupes au sol sur les côtes pour le contrer. Mais cette mesure de protection fut rapidement levée car le conflit se focalisa dans l'est de la France. Par la suite, le dispositif de défense se concentra sur une éventuelle attaque par un navire ou par un sous-marin.

Il fut dissuasif et efficace car le port de Lorient conserva toute sa liberté pendant la durée de la guerre. Le port soutint ainsi l'effort de guerre en fabriquant des ponts, des caissons d'artillerie, des voitures, des wagons, des affûts, etc., mais aussi de nombreuses munitions. Il put aussi poursuivre les constructions neuves : le cuirassé *Provence*, le cuirassé *Gascogne* et bien d'autres bâtiments ainsi que les réparations pour beaucoup de navires français et étrangers (navires de guerre, de commerce et de pêche). Il assura aussi le soutien à la flottille de la Loire et aux forces navales américaines.

Pour son rôle pendant la Grande Guerre, le port de Lorient fut deux fois officiellement félicité par le ministre de la Marine : en juin 1915 pour la construction rapide de six canonnières et en février 1917 pour le lancement en janvier de cinq navires. L'ingénieur en chef Moutard, chef de la section des réparations des constructions navales, reçut aussi du gouvernement norvégien une décoration pour le sauvetage et la remise à neuf du cargo norvégien *Jotunfell*³¹.

Sa défense assura sa sécurité et lui offrit la possibilité de participer efficacement à la protection des bâtiments par lesquels venaient d'Angleterre et d'Amérique les approvisionnements pour continuer la lutte.

RÉSUMÉ

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, mobiles et fixes, pour protéger ses cinq ports militaires.

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 précise que les défenses fixes y 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 (artilleries), 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 a pour objectif de détailler les installations déployées autour de Lorient pour assurer la sécurité et la protection du port pendant la Première Guerre mondiale.

³¹ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 1^{er} décembre 1920.

Concernant les défenses mobiles et terrestres, on donne les unités et les moyens matériels utilisés. Pour les défenses fixes, on s'attache, à situer le lieu d'implantation des installations en service (Groix : Beg-Melen, Grognon, Spynec et Lacroix ; Plœmeur : 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.

L'étude développe aussi les moyens humains utilisés pour assurer la protection du port, armer les différents dispositifs et assurer leur fonctionnement.

