

CHALUTIERS RÉQUISITIONNÉS À LORIENT PENDANT LA GRANDE GUERRE

Jean-Yves Le Lan

Le contexte

En réponse au blocus mis en place par les Alliés dès le début de la Grande Guerre, l'Allemagne organisait une lutte à outrance contre la navigation commerciale à partir de l'arme sous-marine qu'était le sous-marin.

Cette nouvelle forme de guerre constituait pour les Alliés une énorme surprise. Elle était écartée dans un premier temps pour des raisons morales. Il était, en effet, inconcevable pour les Anglais que des sous-marins coulent des navires.

Dès février 1915, une déclaration de l'Allemagne précisait que les eaux entourant la Grande-Bretagne et l'Irlande étaient considérées zones de guerre. A partir du 18 février tout navire de commerce rencontré dans ces eaux serait détruit.

Sur le plan purement militaire, la déclaration allemande surprit les marines alliées qui ne disposaient comme seul moyen de lutte contre le sous-marin du destroyer. Il fallut en conséquence réquisitionner d'urgence des chalutiers et même des yachts, et développer des moyens de détection et d'attaques des sous-marins.

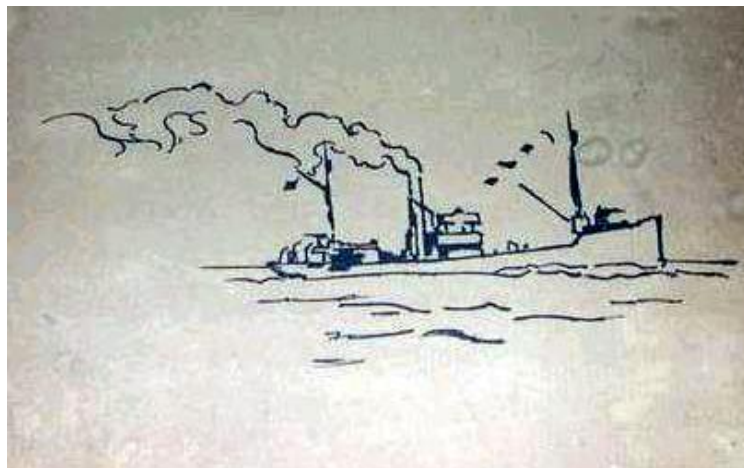


Fig. 1 - Chalutier réquisitionné - Dessin René Pinard

Au début de cette lutte sous-marine, les résultats obtenus par les Allemands furent médiocres car ils ne disposaient que d'un faible nombre d'U-Boote. Après la destruction, le 7 mai 1915, du paquebot *Lusitania*, la propagande britannique amène les Allemands à suspendre la guerre sous-marine considérée comme un acte barbare.

A l'exception d'une brève reprise en mars 1916, la lutte sous-marine fut limitée pendant plus d'un an et demi. Il faudra attendre février 1917 pour qu'une relance de cette guerre ait lieu, sans restriction, et ceci jusqu'à l'armistice. A la fin de 1916, la marine allemande possédait 152 sous-marins dont 111 opérationnels et, 120 étaient en construction. La nouvelle guerre sous-marine débuta le 1^{er} février 1917, les pertes en tonnage furent spectaculaires avec une pointe de 850 000 tonnes de navires coulés en mai. Les Britanniques craignirent alors de perdre la guerre mais l'adoption du système des convois escortés limita le

tonnage coulé qui tomba à 300 000 tonnes par mois. La guerre sous-marine fut toutefois un désastre stratégique pour les Allemands car elle amena l'entrée en guerre des Américains en avril 1917.

C'est dans ce contexte de guerre sous-marine que le port de Lorient accueillait des chalutiers réquisitionnés (Fig.1) pour les équiper militairement en chasseur de sous-marins ou en dragueur de mines (Fig. 2). Ils étaient destinés à sécuriser la navigation et à protéger les convois alliés sur les côtes de la Bretagne sud¹.

La réquisition

L'autorité maritime pouvait exercer des réquisitions, en cas de mobilisation totale ou partielle de la nation. L'exercice du droit de réquisition était dévolu aux vice-amiraux commandants en chef, préfets maritimes. Ils pouvaient déléguer le droit de requérir aux officiers des corps de la marine investis d'un commandement ou aux officiers du commissariat de la marine². La réquisition était régie par le décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 3 juillet 1877, relative aux réquisitions militaires publié le 2 août 1877³ et modifié le 31 juillet 1914⁴. Dès le début de la guerre, en application de ce décret, la France lança la réquisition de navires et en particulier de chalutiers.

L'organisation

À ces flottilles de chalutiers mobilisées, il fallut donner un encadrement et une organisation militaires. Les chalutiers furent groupés par deux ou trois, sous les ordres d'un officier, chef de section, lequel commandait le navire où il était embarqué. Plusieurs sections, réunies sous l'autorité d'un capitaine de frégate, formaient une escadrille ; plusieurs escadrilles voisines furent groupées en une division, commandée par un capitaine de vaisseau.

Le littoral de la France fut divisé en trois zones, ayant chacune à leur tête un amiral et dépendant de l'officier général chargé, au ministère de la Marine, de la direction de la guerre sous-marine. La zone des armées du Nord (Z.A.N.) était dotée de deux divisions : mer du Nord et Manche orientale. La zone de l'Océan comprenait les trois divisions de Normandie, Bretagne, et Vendée-Gascogne qui deviendra par la suite Normandie, Bretagne, Loire et Gascogne. Enfin, la zone de

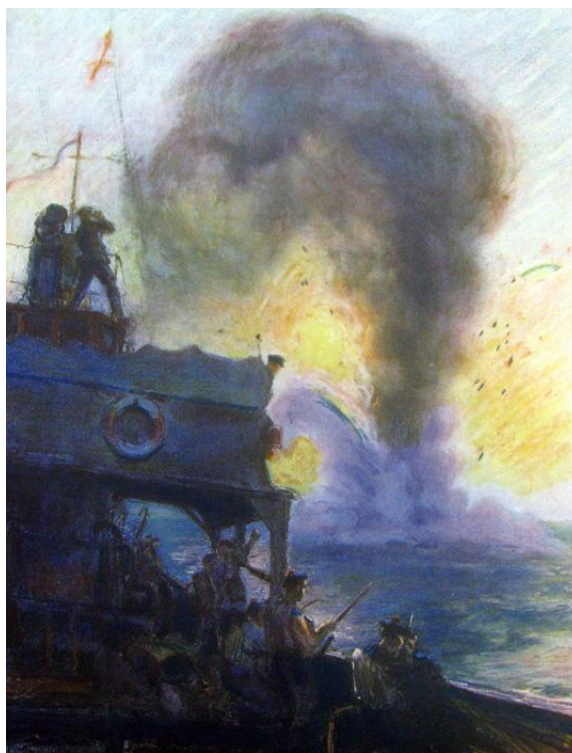


Fig. 2 - Une mine explose – Dessin René Pinard

¹ Masson, Philippe, *La puissance maritime et navale au XX^e siècle*, Perrin, Saint-Amand-Montrond, 2002, pp. 89 à 103.

² Bulletin des lois de la République française – XII^e série – deuxième semestre de 1877, partie principale, tome quinzième, N° 346 à 368, Paris, Imprimerie nationale, 1878, p. 117 à 148.

³ Bulletin des lois de la République française – XII^e série – deuxième semestre de 1877, partie principale, tome quinzième, N° 346 à 368, Paris, Imprimerie nationale, 1878, p. 117 à 148.

⁴ Bulletin des lois de la République française – nouvelle série – année 1914 – partie principale, tome sixième, N° 121 à 144, Paris, Imprimerie nationale, 1878, p. 2192 à 2197.

la Méditerranée englobait les trois divisions de Provence, Algérie-Tunisie et Méditerranée orientale.

Le ministre de la Marine notifiait le 5 juillet 1918 au préfet maritime à Lorient la composition des escadrilles de patrouilles et en particulier celle de la division des patrouilles de la Loire qui comprenait une escadrille d'escorte (2^e escadrille d'escorte de l'Océan) et une escadrille de patrouille. Comme les autres escadrilles d'escorte des patrouilles de la Loire, la 2^e escadrille d'escorte de l'Océan était sous le commandement de la Direction générale des routes et des convois située à Brest⁵.

Les chalutiers lorientais réquisitionnés à Lorient

La Compagnie Lorientaise de Chalutage⁶ (Fig. 3 et 4) écrivait le 11 février 1915 au ministre de la Marine à Paris pour attirer son attention sur la situation délicate dans laquelle elle se trouvait suite à la réquisition dès le 2 août 1914 de trois de ses navires : les chalutiers *Saint Guénaël* (L 941), *Saint Corentin* (L 958) et *Grèbe* (L 859). Elle indiquait qu'avant la guerre, elle occupait un personnel d'environ 180 personnes (pêcheurs, ouvriers et employés) et assurait l'exploitation de huit chalutiers à vapeur pour la pêche en haute mer, de magasin d'expédition de poisson frais et d'une usine de conserves de poissons. Elle précisait ensuite que le 29 août 1914 son camion automobile avait été réquisitionné et que le 7 février 1915, deux autres chalutiers l'avaient été : le *Bisson* (L 908) et le *Stella* (L 959).



Fig. 3 - Le chalutier *Albatros* de la Compagnie lorientaise de chalutage à quai au port de commerce
Archives municipales de Lorient, cote 5fi1547.



Fig. 4 - Logo de la Compagnie Lorientaise de Chalutage à Vapeur

Tous droits réservés

En conséquence, elle indiquait au ministre que si un autre chalutier lui était réquisitionné, elle serait obligée de désarmer les deux autres et de fermer ses établissements car avec une diminution de 65 % de ses moyens et des frais généraux sensiblement identiques l'exploitation ne pourrait se poursuivre qu'au prix d'importants sacrifices⁷.

Ce courrier mit en évidence que dès le début des hostilités trois chalutiers étaient réquisitionnés à Lorient. Le *Saint Guénaël* fut construit en 1908 dans le chantier de North

⁵ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 23, folio 16.

⁶ Elle est dirigée dès 1911 par Emile Marcesche et fédère quatre armements.

⁷ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 16, folio 122.

Shields de la société Smith's Dock Company Limited en Angleterre pour la Compagnie Lorientaise de Chalutage. Il faisait une jauge de 215,71 tonneaux. Après sa réquisition le 2 août 1914 à Lorient, il était versé à Brest comme dragueur auxiliaire sous le numéro de coque AD 289^{8 9}.

Quant au *Saint Corentin*¹⁰, il fut aussi construit en 1908 dans le chantier de North Shields de la société Smith's Dock Company Limited en Angleterre pour la Compagnie Lorientaise de Chalutage. Sa jauge était de 215,71 tonneaux. Après sa réquisition, le 2 août 1914, il était armé en patrouilleur auxiliaire. Il sauta sur une mine le 29 avril 1916 et coula devant le banc du Dyck (au large de Dunkerque) en faisant onze victimes^{11 12}.

Pour Le *Grèbe*, il avait été construit en 1907 par le chantier de North Shields de la société Smith's Dock Company Limited en Angleterre pour la Compagnie Lorientaise de Chalutage. Sa jauge était de 204 (213,12 ?) tonneaux.

Début 1915, en février, le ministère réquisitionnait les deux autres chalutiers lorientais : le *Bisson*, construit en 1908 par le chantier de North Shields de la société Smith's Dock Company Limited en Angleterre pour la Compagnie Lorientaise de Chalutage, qui avait une jauge de 259,68 tonneaux et le *Stella*, construit en 1908, par le même chantier avec une jauge de 215,71 tonneaux.

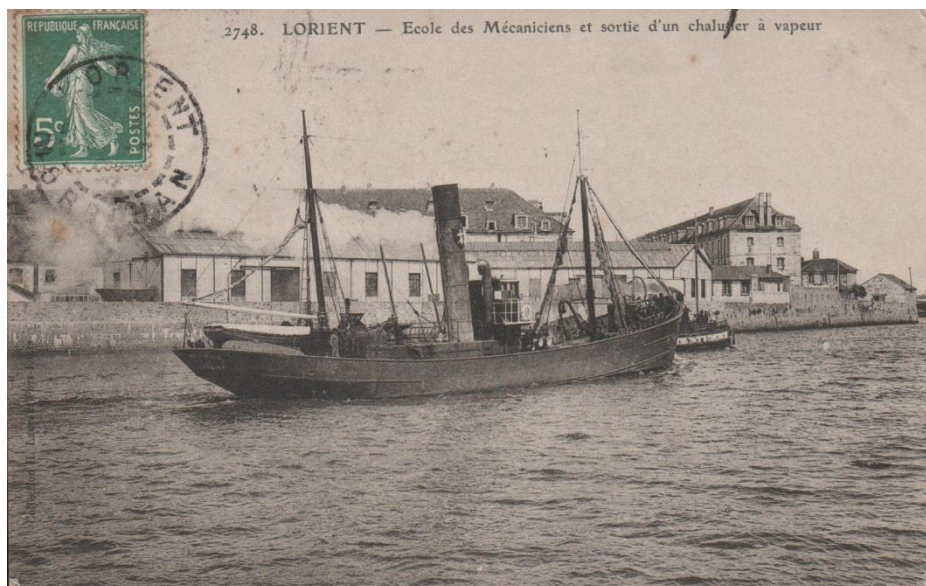


Fig. 5 - Le chalutier à vapeur *Albatros*
Collection Jean-Yves Le Lan.

Le *Stella* rejoignit après sa réquisition la 2^e escadrille de la Méditerranée occidentale et l'Algérie. Le chalutier *Stella* était commandé par le premier-maître de manœuvre temporaire Le Meur. Il sauta sur une mine larguée par le sous-marin UC 67 au large du feu de Bougaroni

⁸ Site Naufrages et épaves au Ponan consulté à la page

<http://www.archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=3587> le 21 janvier 2014.

⁹ Il est rendu à ses propriétaires en janvier 1919. Il est saisi par la Kriegsmarine en juin 1940 à la Société des Pêcheries de Lorient Keroman et armé pour servir de navire de défense portuaire, sous le n° de coque FL 01.

¹⁰ S.H.M Lorient (9P 2 11) ; *Le Nouvelliste du Morbihan* du 18 juillet 1916.

¹¹ Aubert Alexandre, matelot ; Crass Pierre-Marie, quartier-maître timonier ; Germe Pierre, matelot ; Guillard Félix, matelot mécanicien ; Le Barron Pierre, matelot chauffeur ; Le Bougès Joseph, second maître de manœuvre ; Le Poder Jean-Marie, matelot chauffeur ; Le Vincent Frédéric, matelot électricien ; Leuregans Charles, second de manœuvre, Lihoreau Alfred Louis, cuisinier ; Zentner Auguste, quartier-maître mécanicien.

¹² Site Naufrages et épaves au Ponan consulté à la page

<http://www.archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=3565> le 21 janvier 2014.

près de Bône, à l'est d'Alger le 4 octobre 1917. Le navire fut perdu corps et biens, il y eut 18 disparus¹³.

Ces chalutiers réquisitionnés dans une société lorientaise ne furent pas tous affectés au port de Lorient. D'autres chalutiers furent certainement réquisitionnés à Lorient et affectés à d'autres ports comme l'*Albatros* (Fig. 5) de la Compagnie Lorientaise de Chalutage qui fut en service à Saint-Nazaire sous le nom d'*Albatros III*¹⁴ puis à Lorient.

Rapport du capitaine de frégate Blanc sur l'accident du *Stella*

Dans son rapport, le capitaine de frégate Blanc, commandant de la 2^e escadrille de la Méditerranée occidentale rapporte en ces termes les faits : « Je vous rends compte que le chalutier *Stella* a été détruit par l'explosion d'une mine et perdu corps et biens, le 4 octobre 1917, à midi 30 [...], à 2 milles dans le nord du feu du cap de Bougaroni. Ce chalutier se trouvait à ce moment à l'extrémité ouest de son secteur de surveillance. Il s'était placé en vue du sémaphore pour s'assurer que ce dernier n'avait pas de communications à lui faire ... Le guetteur du sémaphore a vu l'explosion pendant qu'il lui hissait le signal du code international « rien en vue ». Le *Stella* a été enveloppé d'une forte colonne de fumée noire couronnée de fumée blanche et, quand cette colonne s'est dissipée, il ne restait plus rien du bâtiment, que quelques épaves à la surface de la mer.

Quelques secondes après l'explosion de la mine, les guetteurs ont entendu une explosion plus faible, probablement produite par les grenades. Le canot du sémaphore s'est rendu aussitôt sur les lieux mais n'a vu ni survivants, ni cadavres. Il a seulement trouvé quelques lettres et quelques effets d'habillement ... »¹⁵.

Les chalutiers réquisitionnés et en service à Lorient

Le ministre de la Marine demandait au préfet maritime de Lorient par dépêche ministérielle du 26 juin 1915 d'équiper le chalutier *Odet* en « arraisonneur » en remplacement du *Petrel* qui partirait sur Cherbourg. Il précisait que les installations de dragage devraient être conservées comme sur l'*Alcyon* afin d'assurer les deux services : dragage et arraisonnement¹⁶.

Il indiquait par dépêche ministérielle du 6 septembre 1915, la liste des navires réquisitionnés et attachés au port de Lorient (réquisitions antérieurs au 30 juin 1915)¹⁷. Cette liste (Tableau 1) offre la possibilité de connaître à cette date, les chalutiers réquisitionnés en service à Lorient.

¹³ Disparus : Le Meur François-Marie, Aubert Jean-Marie, Bocquet Henrie-Félix, Pochet Louis, Langonet Eugène-Ange, Josse Henri-Marie, Bes André, Hellias Pierre, Carradec Joseph, Scognamiglio Louis, Le Guillou, Adolphe, Bretecher Ferdinand, Pasco Pierre-Marie, Saliou Jean-Marie, Masson Victor, Pillet Lucien, Guinvarch Jacques et Le Toquet François-Marie.

¹⁴ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/albatros-patrouilleur-auxiliaire-sujet_2655_1.htm le 3 février 2014

¹⁵ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/patrouilleur-stella-sujet_576_1.htm le 25 janvier 2014.

¹⁶ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 16, folio 426.

¹⁷ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 17, folio 144.

Nom du navire	Type	Propriétaire	Lieu d'origine	Date de réquisition	Observation
<i>Halicor</i>	Chalutier à vapeur	Ferdinand Kerihuel	Lorient	15/06/1915	Réquisitionné et militarisé
<i>Kernével</i>	Chalutier à vapeur	Société des Chalutiers de l'Ouest	Saint-Nazaire	18/05/1915	Réquisitionné et militarisé
<i>Keryado</i>	Chalutier à vapeur	Société des Chalutiers de l'Ouest	Saint-Nazaire	18/05/1915	Réquisitionné et militarisé
<i>Laïta</i>	Chalutier à vapeur	Pêcheries à vapeur de Lorient	Lorient	01/08/1914	Réquisitionné et militarisé
<i>Odet</i>	Chalutier à vapeur	Pêcheries à vapeur de Lorient	Lorient	02/08/1915	Réquisitionné et militarisé
<i>Providence</i>	Chalutier à vapeur	Even	Lorient	16/06/1915	Réquisitionné et militarisé
<i>Sacha</i>	Chalutier à vapeur	Société Industrielle des pêcheries à Vapeur d'Arcachon	Nantes	12/04/1915	Réquisitionné et militarisé
<i>Vulcain</i>	Chalutier à vapeur	Pêcheries à vapeur de Lorient	Lorient	17/06/1915	Réquisitionné et militarisé

Tab. 1 – Liste des chalutiers réquisitionnés au 30 juin 1915.

A l'analyse de la liste, on constate qu'au 30 juin 1915, il y avait huit chalutiers à vapeur militarisés et réquisitionnés comme navires auxiliaires au port de Lorient. Cinq provenaient de sociétés lorientaises : Ferdinand Keryhuel, Pêcheries à vapeur de Lorient et Even, deux de la Société des Chalutiers de l'Ouest à Saint-Nazaire et un de la Société Industrielle des pêcheries à Vapeur d'Arcachon à Nantes. Un chalutier avait été réquisitionné au début de la guerre en 1914 : le *Laïta* et les autres dans le 1^{er} semestre 1915 à l'exception de l'*Odet* réquisitionné en août 1915.

L'*Halicor* fut construit en 1903 par le chantier de North Shields de la société Smith's Dock Company Limited en Angleterre sous le nom de *Ben Macdhui*. Il fut ensuite affecté à Saint-Jean de Luz¹⁸. Quand au *Kernével*, il fut réquisitionné à Saint-Nazaire. Il fut lancé en 1906 dans le chantier Hall Russell à Aberdeen pour le compte de la société des Chalutiers de l'Ouest¹⁹. Le *Keryado* fut aussi construit dans le chantier Hall Russell en 1908 pour la société des Chalutiers de l'Ouest. Il faisait 175 tonnes. Il fut torpillé par le sous-marin allemand UC 72 à l'Ile d'Yeu le 2 mai 1917²⁰. Il était alors affecté à la Division des patrouilles de Gascogne. Il y eut un survivant et dix-huit disparus²¹.

¹⁸ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/halicor-patrouilleur-auxiliaire-sujet_2542_1.htm le 21 janvier 2014.

¹⁹ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/kernevel-dragueur-auxiliaire-sujet_2517_1.htm le 21 janvier 2014.

²⁰ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/patrouilleur-keryado-sujet_580_1.htm le 21 janvier 2014.

²¹ Survivant : Le Bihan François ; Disparus : Oges ollivier, Morice Yves, Belz adrien, Baudry Joseph, Glenisson Marcel, Quemener Yves, Clocher Georges, Rau Thomas, Leureste Emile, Cloarec Joseph, Audouin Pierre, Corlay Jean-Marie, Colas Samuel, Picole Jean-François, Hervé Guy et Caudal Joachim..

Torpillage du *Keryado*

Le lieutenant de vaisseau de Solminihac, commandant du *Fanion*, rapporte en ces termes le torpillage du *Keryado* : « Le 2 mai à 06h45, nous avons recueilli à 12 milles dans le N80W de l'île d'Yeu, le matelot sans spécialité Le Bihan, du chalutier *Keryado*, coulé la nuit précédente par un sous-marin ennemi. Le matelot Le Bihan a fourni les renseignements suivants. Le *Keryado* se tenait à 300 m par le travers du convoi, du côté du large. Il faisait clair de lune. Tous les feux des bâtiments éteints. De même sur le *Keryado*. Le personnel suivant, non mécanicien, venait de prendre le quart : second Belz à la passerelle, QM canonnier Baudry sur le pont arrière, matelot Corlay à la barre, matelot Le Bihan sur le pont milieu.

Vers minuit 20, une explosion se produisit par le milieu bâbord. Le navire se cassa instantanément en deux et l'avant s'enfonça en premier. Le matelot Le Bihan se porta sur l'arrière et se jeta à l'eau. L'hélice tournait encore quand le bâtiment disparut quelques secondes plus tard.

Après avoir été entraîné par le remous, Le Bihan remonta à la surface où il retrouva le capitaine, le second et le matelot Corlay. Le Bihan se soutenait sur un aviron. Le capitaine, dont la ceinture de sauvetage s'était cassée en deux, lui en donna la moitié. Au bout de quelques instants, les survivants se hissèrent sur le toit de la passerelle du *Keryado* qui faisait une sorte de radeau.

Ils causèrent pendant quelque temps. Le capitaine demanda au second si c'était une mine ou une torpille qui avait coulé le *Keryado*. Le second répondit qu'il avait très bien vu la torpille. Un quart d'heure après le torpillage, ils entendirent des coups de canon tirés contre les voiliers.

Vers 02h00 ou 02h30, le second, qui avait été blessé au visage dit : « Je sens que je m'en vais... » puis il lâcha prise et disparut. Cette disparition fut suivie un quart d'heure plus tard par celle du capitaine que Le Bihan soutint pendant quelques instants après qu'il ait perdu connaissance. Et un quart d'heure plus tard, ce fut celle du matelot Corlay.

Le matelot Le Bihan ne croit pas qu'aucun autre homme du *Keryado* ait pu se sauver et il a la conviction que ceux qui étaient couchés ou de quart à la machine ont été engloutis avec le bâtiment avant d'avoir pu monter sur le pont. »

Le *Laïta* (L 865 ou 863 ?) fut construit en 1908 à Chantenay au chantier de la société Dubigeon. Il faisait 229 tonneaux (215,31 ? tonneaux). Pour l'*Odet* (L 929), sa construction eut lieu en 1908 dans le même chantier que le *Laïta*. Sa jauge était de 215,31 tonneaux. Il appartenait à la société des Pêcheries à vapeur de Lorient.

Concernant le *Providence*, sa construction fut réalisée à Govan (banlieue de Glasgow) en 1898 par la société Mackie-Thomson pour le compte de la Kingston Steam Trawling Company et baptisé alors *Beryl*. Sa jauge était de 170,71 tonneaux. A Lorient, il était armé par monsieur Even et renommé *Providence I*. Il fut coulé le 2 septembre 1916 dans l'ouest de la Sardaigne suite à un abordage avec le croiseur auxiliaire *Gallia*²². Il y eut dix-sept disparus²³.

²² Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/patrouilleur-providence-auxiliaire-sujet_1247_1.htm le 25 janvier 2014.

Pour le *Sacha*, et le *Vulcain*, nous n'avons aucune certitude. Le *Sacha* pourrait être un chalutier construit aux ACB en 1907²⁴ et le *Vulcain* un chalutier dénommé le *Goyen* (L 1363) rebaptisé *Vulcain & Antoine* construit en 1898 à Hull dans la société Earle's Shilbuilding Company Limited et faisant 241,60 tonnes.

On retrouve aussi la trace du *Dauphin I* (l'ancien *Dauphin* de la société Ballais et Mahé) en service en octobre 1916²⁵. L'achat de quatre chalutiers islandais et la décision en septembre 1917 du ministre de la marine de les armer à Lorient en dragueur de mines²⁶. Parmi ces quatre chalutiers, on avait le *Sapajou*²⁷ (ex *April*) construit à North Shields pour la société Smith's Dock Company Limited²⁸. Un autre chalutier islandais était le *Bragi* lancé le 21 décembre 1911 à Selby en Grande-Bretagne au chantier Cochrane & Cooper Limited pour le compte de P.J. Thorsteinsson à Reykjavik. Il fut nommé *Ouistiti* après son rachat par la marine française et armé en chalutier auxiliaire à Lorient²⁹.

Dans une notice³⁰ sur le chalutier patrouilleur *Chevrette*, on remarque que ce navire a été en service à Lorient. Il fut construit dans le chantier Cook Welton & Gemmel à Hull en Grande-Bretagne en 1896-97 sous le nom de *Wilberforce* et acheté par un armateur espagnol qui l'avait rebaptisé *Alphonse XIII*. La marine française l'acquiert en 1917 et le renomme *Chevrette*. Il fut reconverti en dragueur de mines. Il porta secours le 18 mai 1918 au cargo américain *John G Mc Cullough* coulé par le sous-marin *UB 74*.

Une circulaire ministérielle datée du 22 novembre 1917, adressée aux préfets maritimes à Brest, à Lorient et à Rochefort et aux chefs de division des Patrouilles de Normandie, de Bretagne, de la Loire et de Gascogne, donne l'état de la division de la patrouille de la Loire à cette date. Le bâtiment chef de division est le *Perdreau* qui est un ex baleinier norvégien³¹ et le patrouilleur *Océan* était le navire de commandement de l'escadrille de patrouille de Lorient. La division comprenait une escadrille de patrouille à Lorient, une escadrille de patrouille à Saint-Nazaire, une escadrille de dragage, des vedettes et des navires garde-pêche (Tableau 2). La répartition des navires entre Lorient et Saint-Nazaire et leur spécialisation étaient laissées à l'initiative du préfet maritime du 3^e arrondissement.

²³ Disparus : Monplaisir Emilie, Even Joseph, Hoblanc Joseph, Brocheu Yves, Camus Maximilien, Michot Fortuné, Duval Albert, Capelle Jean, Mallet Joseph, Le Drezen Jacques, Daoulas René, Guyonvarho Joseph, Runavot Etienne, Chape François, Lanteuil Désiré, Le Grel Gabriel, Gloaguen Joseph.

²⁴ Liste des navires construits dans la région nantaise consultée à la page http://my.yoolib.com/mht/wordpress/wp-content/uploads/2013/09/liste_navires_construits_dans_la_region_nantaise.pdf le 21 janvier 2014.

²⁵ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 19, folio 457.

²⁶ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 21, folio 566.

²⁷ Le 7 mai 1919, il fut attribué à H. Véron et Compagnie en compensation de la perte d'un navire sous réquisition et renommé *Poitou*.

²⁸ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/patrouilleur-sapajou-sujet_436_1.htm consulté le 3 février 2014.

²⁹ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/ouistiti-sujet_438_1.htm le 3 février 2014.

³⁰ Dufeil, Yves, Le Bel, Franck et Terrailon, Marc, *Navire de la Grande Guerre – CHEVRETTE*, du 18/08/2009-V3

³¹ Site pages 14-18 consulté à la page http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/patrouilleurs-recapitulatif-sujet_1514_1.htm le 10 février 2014.

Escadrille de patrouille de Lorient	Escadrille de patrouille de Saint-Nazaire	Escadrille de dragage	Vedettes	Garde-pêche
<i>Océan</i> (Bâtiment du chef d'escadrille)	<i>Caroline V</i>	Torp. N° 304	V 25	<i>Ami-de-Dieu</i>
<i>Gibbon</i> (Patrouilleur attendu d'Islande)	<i>Sauterelle</i>	<i>Albatros III</i>	V 30	<i>Hermine</i> (Petit chalutier)
<i>Ouistiti</i> (Patrouilleur attendu d'Islande)	<i>Bouvreuil</i>	<i>Pivoine</i>	V 31	<i>Berthic</i> (Petit chalutier)
<i>Sapajou</i> (Patrouilleur attendu d'Islande)	<i>Rossignol</i>	<i>Chevrette</i>	V 32	<i>Galhauban</i> (Petit chalutier)
<i>Singe</i> (Patrouilleur attendu d'Islande)	<i>Baron Davillers</i>	<i>Cobra</i>	V 49 (Vedette Despujols)	<i>Berceau de l'Océan</i>
<i>Chimpanzé</i>	<i>Papillon</i>	<i>Elan</i> (Dès qu'il sera prêt)	V 50 (Vedette Despujols)	<i>CT Danycan</i>
<i>Etourneau</i> (Patrouilleur)	<i>Autruche</i> (Dès qu'il sera prêt)	<i>Homard</i> (Dès qu'il sera prêt)		<i>Jeanne Eugénie</i>
<i>Athlète</i> (Patrouilleur-remorqueur)	<i>Caribou</i> (Dès qu'il sera prêt)			<i>Rédempteur</i>
<i>Ardent</i> (Canonnière)				<i>Calypso</i>
<i>Inconstant</i> (Canonnière)				<i>Ondine II</i> (ex <i>Furet</i> – petit yacht à vapeur, quand il sera prêt)

Tab. 2 – Liste des navires en service dans la division de patrouille de la Loire en novembre 1917.

Dans cette liste, on ne constate que plus aucun des chalutiers réquisitionnés en juin 1915 n'en fait partie. Dans ce tableau, on retrouve à Lorient les chalutiers islandais transformés en patrouilleur : *Gibbon*, *Ouistiti*, *Sapajou* et *Singe* puis les chalutiers équipés en dragueur comme : l'*Albatros III*, le *Pivoine*, le *Chevrette* et le *Cobra*. Le *Pivoine* était un ex-chalutier japonais nommé *Harada Maru* appartenant à monsieur Iwanaka d'Osaka³² et le *Cobra* était un ancien chalutier espagnol. Ce dernier se distingua le 7 février 1917 en attaquant, à quelques milles de Belle-Île, un sous-marin allemand. Le *Cobra*, après un duel d'artillerie qui dura près de trois quarts d'heure, envoya le sous-marin par le fond avec tout son équipage. L'équipage du *Cobra* reçut les félicitations du vice-amiral, préfet maritime à Lorient³³. Trois autres petits chalutiers servaient de garde-pêche : l'*Hermine*, le *Berthic* et le *Galhauban*.

³² Site Epaves du Ponan consulté à la page <http://www.archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=13352> le 10 février 2014.

³³ *L'Ouest-Éclair*, éd. de Caen, n° 6.309, 8 février 1917.

Les équipages des chalutiers réquisitionnés



Fig. 6 - Un homme d'équipage à bord d'un chalutier
Dessin René Pinard.

Les chalutiers réquisitionnés étaient armés avec un équipage de 17 à 18 marins (Fig.6). Parfois l'équipage du chalutier avant sa réquisition était maintenu en poste en prenant des grades militaires dits « temporaires ». Ils étaient commandés par un officier ou un premier maître mécanicien ou de manœuvre, secondé par un maître ou un second maître, ensuite on trouvait des quartiers maîtres avec la spécialité de mécanicien, de timonier, de fusilier, de canonnier et pour terminer des matelots canonnier, fusilier, mécanicien, chauffeur, boulanger-coq et sans spécialité.

En février 1916, pour récompenser le zèle et l'abnégation dont faisait preuve les équipages des chalutiers transformés en dragueurs de mines comme aussi pour encourager les efforts de tous à coopérer directement ou indirectement à la destruction des mines, des mouilleurs de mines, des vapeurs ennemis armés en guerre, le ministre de la marine décidait d'allouer des primes. Elles étaient distribuées dans différents cas et en premier aux bâtiments de la Marine de l'Etat et aux navires réquisitionnés. Le montant de la prime

était défini conformément au tableau 3 par les préfets maritimes, ou les amiraux en chef de la mer et les chefs de division indépendants pour les navires placés directement sous leurs ordres.

	Effectif total du bâtiment dragueur		
	Inférieur à 20 hommes	Compris entre 20 et 30 hommes	Supérieur à 30 hommes
Pour le dragage de la 1 ^{ère} mine d'un champ de mines	150 francs	200 francs	250 francs
Pour le dragage de chacune des mines suivante du champ de mines	100 francs	125 francs	150 francs

Tab.3 - Tableau de répartition des primes suivant l'effectif total de l'équipage.

La prime était répartie aux membres de l'équipage en la divisant en un certain nombre de parts, chaque quartier-maître ou marin avait droit à une part ; chaque officier-marinier à deux parts, le capitaine s'il n'était pas officier à 3 parts. Si une embarcation était utilisée pour détruire l'engin, les quartiers-maîtres ou marins faisant partie de son armement recevaient deux parts au lieu d'une.

Une prime de 200 francs était aussi attribuée à tout bâtiment de pêche ou du commerce qui découvrait ou détruisait une mine.

Les préfets maritimes étaient aussi autorisés à allouer des primes jusqu'à concurrence de 5 000 francs pour tout renseignement ayant contribué en partie ou indirectement à la capture ou à la destruction d'un sous-marin, d'un ravitailleur de sous-marins, d'un mouilleur de mines ou d'un vapeur armé en guerre. Pour tout renseignement ayant conduit directement à la destruction du navire ennemi la prime atteignait 100 000 francs. Si le renseignement conduisait directement à la capture du bâtiment ennemi, la prime à allouer au bâtiment ayant fourni un renseignement direct pouvait atteindre 30% de la valeur de la prise ou 100 000 francs si celle-ci avait une valeur inférieure à 330 000 francs.³⁴

Le système de répartition par part fonctionna jusqu'au 1^{er} avril 1918 où le taux de gratification fut ramené à 200 francs et la répartition égalitaire entre tous les hommes composant l'équipage.

En mars 1918, le ministre de la Marine précisait au préfet maritime à Lorient les effectifs à attribuer aux navires chasseurs de sous-marins. Il confirmait ainsi les éléments concernant l'effectif de ces petits bâtiments transmis par télégramme du 15 novembre 1917 au commandant de la division des patrouilles de Bretagne. Ces petits navires devaient être armés avec dix-huit marins comprenant :

- Un second maître de manœuvre ou de timonerie patron,
- Un quartier-maître de timonerie ou de manœuvre sous-patron,
- Deux matelots canonniers brevetés,
- Un matelot fusilier breveté,
- Deux matelots gabiers brevetés,
- Un matelot timonier breveté,
- Un matelot torpilleur breveté,
- Un quartier-maître ou matelot TSF mentionné,
- Trois matelots sans spécialité,
- Un second maître mécanicien,
- Deux quartiers-maîtres mécaniciens,
- Deux matelots mécaniciens³⁵.

L'armement des chalutiers

Pour militariser les chalutiers, il fallait leur donner un armement. Ils se répartissaient en deux classes : les patrouilleurs et les dragueurs de mines (Fig. 7). On s'en servit parfois comme escorteurs de convois, mais leur manque de vitesse les rendait impropres à cette fonction.

Afin de détecter les sous-marins, les chalutiers furent équipés, à partir du mois de juillet 1917, d'un poste d'écoute avec un microphone. On remplaça, sur l'avant, une des tôles de la coque par une calotte sphérique, pour permettre à l'installation de fonctionner. Cet appareil portait le nom de son inventeur, le lieutenant de vaisseau Walser, de la marine française. Une école spéciale fut créée à Bandol, dans le Midi, et une autre dans le Nord, pour former les marins.

³⁴ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 18, folio 117.

³⁵ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 22, folio 163.

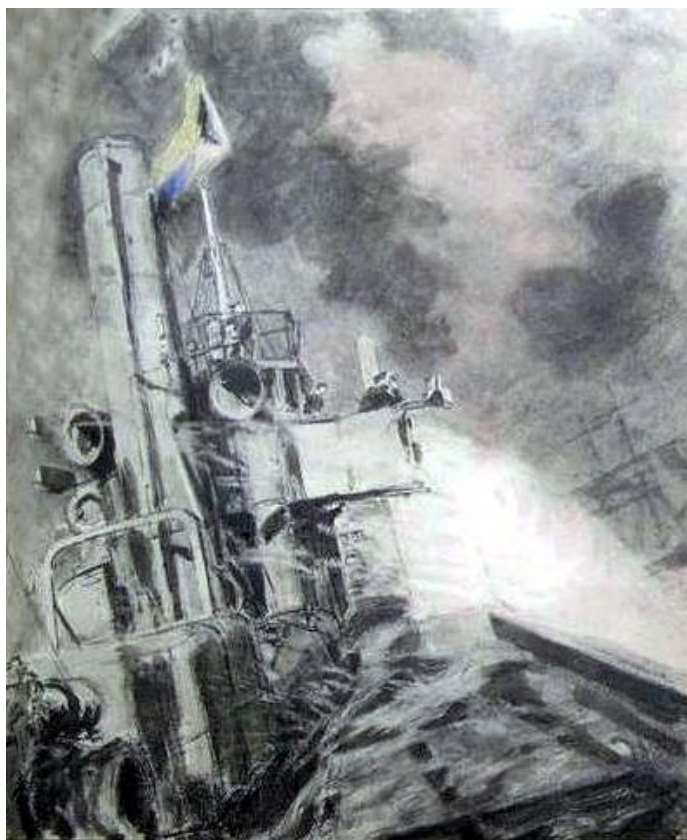


Fig. 7-La surveillance à bord d'un chalutier par mauvais temps – Dessin René Pinard

Les chalutiers furent équipés aussi d'un appareil de télégraphie sans fil (T.S.F.).

Leur armement militaire se composait : de fusils pour tirer sur les mines dérivant en surface, d'une mitrailleuse, d'un ou deux canons, dont le calibre fut porté successivement de 47 à 75 et même 100 millimètres.

Pour attaquer le sous-marin en plongée, les patrouilleurs embarquèrent des grenades. Dans son article sur les chalutiers du Larousse mensuel illustré de septembre 1919, G. de Raulin décrit avec détails les grenades utilisées par les chalutiers pour tenter de détruire les sous-marins.

La première grenade employée fut celle du lieutenant de vaisseau Guiraud. Elle se présentait sous la forme d'une boîte cubique de 40 centimètres de haut et se jettait à la main. Elle contenait 22 kilogrammes d'explosif. La mise à feu fonctionnait automatiquement, par suite de la pression de l'eau sur un piston qui se

déclenchait et venait frapper l'étoupille chargée de provoquer l'explosion. Elle se réglait suivant la profondeur à laquelle on voulait déterminer l'éclatement. Cette profondeur variait entre 10 et 40 mètres.

Puis, vint ensuite la grenade C.M., chargée à 52 kilogrammes, la plus employée par les chalutiers, qui en emportaient un approvisionnement de 7 à 9. A l'inverse de la Giraud, elle était tenue sur un appareil qui la faisait glisser à la mer. La mise de feu était déterminée par un flotteur relié à la grenade au moyen d'un fil d'acier qui se déroulait et dont le raidissement tirait sur un percuteur pour en provoquer le déclenchement. Il existait une variante de la C.M., avec charge de 76 kilogrammes d'explosif.

Enfin, il cite, la grenade d'artillerie, pour la fabrication de laquelle on utilisait les cônes des vieilles torpilles et dont la charge était de 100 kilogrammes

L'activité pendant la guerre des chalutiers militarisés

Les Allemands possédaient plusieurs types de sous-marins, les UB I et UB II, submersibles côtiers, les UB III sous-marins torpilleurs, ceux du type UC I portant les numéros 1 à 15 (Fig. 8) et les type UC II avec les numéros 16 à 79, sous-marins mouilleurs de mines. Les UC I portaient 12 mines, logées deux par deux dans 6 puits aménagés sur l'avant du sous-marin. Les UC II étaient une amélioration de la série précédente. Ils portaient 18 mines logées trois par trois, des torpilles et un canon de 88 mm. Seize U-Boote de type UC III furent en activité avant l'armistice.

L'activité des chalutiers réquisitionnés portait principalement sur l'attaque des sous-marins mouillés de mines ou sur la destruction des mines mouillées par ces derniers mais elle pouvait être orientée sur de la patrouille anti-sous-marin. Certains petits chalutiers assuraient aussi des missions de garde-pêche pour protéger les navires en pêche.

Les patrouilleurs prenaient la mer pour deux jours et deux nuits avec une période de 24 heures de repos entre deux missions. Ils recherchaient et chassaient les sous-marins ennemis. Leur seule présence les éloignait.

Les dragueurs de mines appareillaient chaque matin et rentraient le soir au port. Leur rôle consistait à partir d'une drague (Fig. 9) tractée par le navire à cisailler le filin qui retenait la mine au fond (Fig. 10, 11 et 12). Celle-ci était ensuite détruite en la remorquant sur une grève où on la faisait sauter. Parfois, on la laissait en surface et le navire s'éloignait pour la faire exploser à partir d'un tir de fusil.



Fig. 8 - Sous-marin allemand UC 5
Library of congress, cote LC-DIG-ggbain-24812.

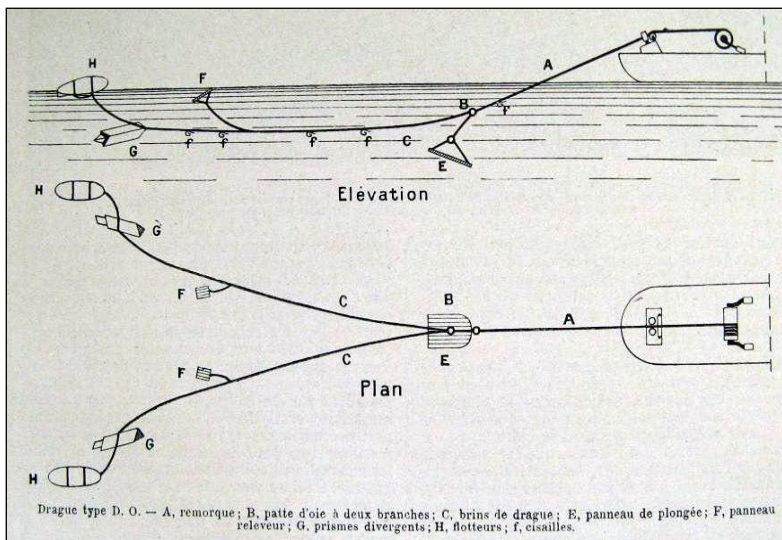


Fig. 9 - Drague pour chalutier

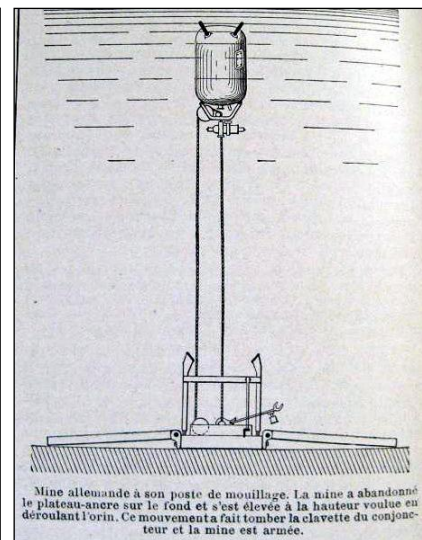


Fig. 10 – Mine allemande

Larousse mensuel illustré - N° 151 de septembre 1919.



Fig. 11 - La drague en remorque
Dessin René Pinard.



Fig. 12 - Une mine en remorque
Dessin René Pinard.

La « dérégulation »

Dès 1916, le ministère de la Marine s'organisait pour les « dérégulations ». Dans une circulaire du 11 septembre 1916, le ministre indiquait que les chalutiers devaient être entretenus avec le plus grand soin de façon qu'ils fussent toujours en parfait état de naviguer et de combattre. Il complétait ses consignes en indiquant qu'il ne fallait pas perdre de vue que nombre d'entre eux étaient âgés et avaient fait déjà, quand le Département avait commencé à les utiliser, un service très actif³⁶. En décembre, par une circulaire datée du 5 du mois, le ministre préconisait d'organiser dès à présent les opérations de « dérégulation » des navires.

³⁶ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 19, folio 257.

Il demandait de désigner un port de « dérégquisition » du navire, d'établir un inventaire du matériel appartenant à la marine et un état des lieux du navire au moment de la réquisition³⁷.

En novembre 1918, quelques jours après la signature de l'armistice, la Marine indiquait que les réparations nécessaires pour la remise en état des chalutiers réquisitionnés, avant le retour à leurs propriétaires, allaient exiger si elles étaient exécutées que par les moyens dont disposait la Marine, un temps important.

Elle préconisait donc que la remise en état des chalutiers se fasse par les armateurs. Une somme forfaitaire leur serait attribuée à charge pour eux de faire procéder par des chantiers aux réparations qu'ils estimeraient nécessaires³⁸.

De plus, elle précisait que la remise en état des coques des chalutiers, après enlèvement du système Walser, devait comporter le remplacement total ou partiel des tôles et membrures découpées de manière à conserver la forme de la coque. Cette remise en état complète, y compris la remise en place des installations en vue de la pêche, devait être effectuée en trois semaines au maximum³⁹.

Le 25 novembre, le ministre de la Marine adressait des instructions concernant la remise en état de la flotte de pêche à vapeur et sa « dérégquisition ». Il précisait qu'il fallait prendre toutes les mesures pour que l'industrie de la pêche à vapeur puisse être reprise dans le plus bref délai possible. La direction générale de la « dérégquisition » de la flotte de pêche fut attribuée à l'amiral Ronarc'h⁴⁰.

Le 1^{er} décembre 1918, le ministre de la Marine notifiait au préfet maritime à Lorient l'organisation des divisions des patrouilles et précisait ainsi les chalutiers en service à cette date dans la division des patrouilles de la Loire. On y trouvait les patrouilleurs chalutiers : *Sajou* (chalutier islandais), *Sapajou*, *Singe*, *Gibbon*, *Chimpanzé*, *Cobra* et *Rossignol* ; le petit vapeur : *Perdreau* ; les baleiniers : *Bouvreuil*, *Papillon* et *Sauterelle* et les petits chalutiers : *Magnolia*, *Reseda*, *Galhauban* et *Hermine*⁴¹.

Le 9 janvier 1919, il demandait d'assurer une uniformité aussi grande que possible dans le libellé des conventions de « dérégquisition » de chalutiers⁴².

Conclusion

Les chalutiers réquisitionnés et transformés en patrouilleur ou en dragueur étaient de petites unités pour lesquelles les historiens se sont peu intéressés. Ils ont toutefois joué un rôle non négligeable dans la lutte contre l'arme sous-marine allemande pendant la Grande Guerre. Ils ont participé à la sécurisation des routes maritimes et ainsi permis la circulation des convois alliés assurant l'approvisionnement en homme et en matériel de la France.

Les résultats de cette étude permettent de connaître les chalutiers réquisitionnés en activité au port de Lorient mais il est très difficile de savoir si cet état est exhaustif car les documents du port de Lorient (Service historique de la Défense – département Marine à Lorient) ont été en partie détruits par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Les archives permettant de reconstituer cette liste se limitent aux dossiers du contrôle résident sous la forme de registres des dépêches ministérielles (cote L² 16 à 24) reçues dans ce service.

³⁷ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 19, folio 790.

³⁸ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 23, folio 77.

³⁹ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 23, folio 487.

⁴⁰ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 23, folio 74.

⁴¹ Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 23, folio 73.

⁴² Service historique de la Défense – département Marine à Lorient, Dépêches ministérielles, L² 24, folio 6.

BIBLIOGRAPHIE

- De Raulin, G., Article sur les « Chalutiers » dans le Larousse mensuel illustré N° 151 de septembre 1919.
- Site Internet « *pages 14-18* » à l'adresse <http://pages14-18.mesdiscussions.net/> concernant les navires : *Albatros*, *Halicor*, *Kernével*, *Keryado*, *Ouistiti*, *Providence*, *Sapajou* et *Stella*.
- Site Internet « *Naufrages & épaves au Ponan* » à l'adresse <http://www.archeosousmarine.net/> pour les navires : *Pivoine*, *Saint Corentin* et *Saint Guénaël*.
- Elder, Marc et Pinard, René, *A bord des chalutiers dragueurs de mines*, Paris, Devambez, 1919.