

Mise en ligne : 3 mai 2022.
www.entreprises-coloniales.fr

LE COMPLEXE MILITARO-INDUSTRIEL
EN POITOU-CHARENTES
(*Vie économique Poitou-Charentes*, n° 2, janvier 1985)
© Copyright Alain LÉGER, 1985-2022

Un célèbre arsenal du temps de la marine à voile. des fabricants de missiles Exocet et de combustible pour les fusées, une manufacture d'armes désaffectée, un débarquement américain, des réfugiés anti-franquistes, une base sous-marine nazie, plusieurs bases aériennes... , ce n'est encore qu'un échantillon succinct. À l'évidence, les choses de la guerre ont profondément marqué la physionomie de la région.

Mais paradoxalement, ces réalités sont peu présentes à l'esprit de nos concitoyens. Rien de comparable il est vrai entre le Poitou-Charentes et le nord de la France où tout rappelle les anciennes blessures : champs de bataille, cimetières immenses, musées militaires, mémorial aux combattants des chars et centres de villes où voisinent les constructions historiques et les bâtiments modernes édifiés sur les ruines.

Ici, les lointaines guerres de Vendée n'ont affecté qu'une partie des Deux-Sèvres, la guerre de 1870 s'est arrêtée aux portes de Châtellerauld et les batailles de 14-18 sont demeurées à distance respectable. Restent dans nos campagnes désertées des monuments d'un goût souvent douteux et les plaques énumérant les morts de guerres qu'on espère ne jamais recommencer.

Certes, en 1940, les divisions à croix gammée ont déferlé sur la région sans l'épargner plus que d'autres. Les bombardements aériens ont provoqué leur cortège de morts et de ravages. On se souvient des poteaux d'exécution, des déportés juifs, tziganes, politiques, de la litanie des camps. À Chasseneuil-sur-Bonnieure, une croix de Lorraine géante rappelle le sacrifice de nombreuses vies; les Allemands ont leur cimetière à Berneuil, entre Saintes et Pons.

Rien cependant qu'on trouve dans les manuels scolaires ou qui soit digne de la Grande Histoire. Pas d'actions militaires décisives ou symboliques dont le souvenir impérissable puisse attirer les foules touristiques. Les maquis n'étaient pas ceux du Vercors ou des Glières. Aucun Oradour-sur-Glane. Nul spectaculaire débarquement. Et les poches de l'Atlantique ne furent après tout qu'un combat d'arrière-garde

De nos jours, les garnisons disséminées dans la région ne soulèvent donc qu'un intérêt très relatif, sauf en quelques localités de moyenne importance où les effectifs et les infrastructures sont particulièrement considérables (Saint-Maixent, Rochefort, Cognac). On se préoccupe des retombées locales, non pas de l'organisation militaire d'ensemble ou des questions de stratégie.

Traditionnellement discrets, les fabricants d'armes locaux ne suscitent guère plus la curiosité des médias nationaux. Quant à la presse régionale, très morcelée (aucun grand journal ne couvre l'ensemble de la région), elle distille au fil du temps des lambeaux d'information qu'il est impossible au lecteur de rassembler pour obtenir une vision générale. Et puis, n'est-il pas entendu qu'il nous faut des armes compétitives et que si l'on n'en vend pas. à l'étranger, d'autres en vendront à notre place ?

Qui plus est, ces industriels forment un ensemble embarrassant car hétéroclite, rassemblant des établissements d'État, des entreprises publiques ou privées, d'origine régionale ou extérieure, spécialisés dans des secteurs très différents et pour lesquels les débouchés militaires comptent de façon très inégale (et souvent mal connue).

La suraccumulation même des réalités liées à la guerre semble faire obstacle à leur appréhension. Non que la montagne soit trop grosse pour être encore visible. Il s'agirait plutôt d'un fatras indescriptible : ravages et bouleversements sociaux entraînés par de vieilles guerres, ouvrages militaires, influences diverses ramenées de campagnes européennes ou exotiques, fabricants d'armes, le tout accumulé par strates. aux quatre coins de la région et pour des raisons changeantes.

Fatras dont au surplus le temps brouille les pistes. Bien des édifices n'ont pas résisté à l'usure et aux destructions. Telle vieille carcasse d'une caserne est transformée en cité administrative, tel hôpital destiné à devenir un hôtel-restaurant. Les difficultés quotidiennes de la circulation (ou de la navigation) dans certaines villes ne prédisposent

pas à philosopher sur leurs causes — qui tiennent bien souvent à la priorité jadis accordées aux vertus défensives naturelles pour le choix des sites. Les généalogies économiques elles-mêmes sont difficiles à rétablir car des logiques différentes se sont succédé : au XVII^e siècle, on a choisi Rochefort pour construire un arsenal afin de le mettre à l'abri des attaques anglo-hollandaises. Au XIX^e et au XX^e siècle, on cherchera d'abord à s'éloigner des frontières allemandes. Les conditions modernes font oublier ces anciennes motivations. De même, tels établissements, jadis simples satellites de Rochefort, font preuve sous nos yeux d'une santé florissante alors que l'arsenal de la Marine a rendu l'âme depuis cinquante ans.

Il fallait démêler cet écheveau complexe pour mieux regarder et comprendre la réalité qui nous entoure, pour découvrir ce qui conditionne en partie nos modes de vie et nos possibilités de travailler sur place. Pour évaluer tout ce que la région doit aux circonstances de nature historique, géographique ou politique, aux centres de décision extérieurs, beaucoup plus qu'à ses initiatives propres.

La connaissance de ces circonstances, la compréhension des conséquences entraînées par les mutations technologiques ou énergétiques, peuvent être considérées aujourd'hui, sinon comme un préalable, du moins comme des repères utiles à tous deux qui veulent œuvrer en faveur du développement du Poitou-Charentes. C'est en tout cas un impératif catégorique que de prendre enfin la mesure des atouts anciens et nouveaux dont nous avons disposé et dont nous disposons - et la mesure du défi qu'il nous faut relever face à d'autres zones plus développées.

À ces questions d'ordre général, s'en ajoutent d'autres plus spécifiques, en particulier celle de l'insertion de l'armée et des industries militaires dans l'ensemble de l'économie. Peut-on croire que la Défense représente un simple prélèvement sur la richesse nationale, en partie allégé par les exportations d'armes ? Faut-il admettre inversement que l'armée est un débouché providentiel pour des capitaux en mal de marchés et de profits ? En quels termes considérer les retombées technologiques de la recherche militaire ? Bref, quelles sont les relations multiformes qui s'établissent entre les deux secteurs ?

Comment définir enfin les rapports de la doctrine (c'est-à-dire le cadre théorique et stratégique dans lequel s'inscrit la Défense française) avec l'armée et les industries d'armement ? Jusqu'à quel point la doctrine ne fait-elle que justifier par quelques bricolages plus ou moins médiocres, la logique imposée par les militaires et les marchands de canons ? Il s'avère difficile en ce domaine d'émettre une opinion très arrêtée. Une certitude toutefois : la France étant le troisième exportateur mondial d'armements, et le premier par tête d'habitant, il paraît impossible de séparer les questions doctrinales et économiques, comme c'est trop souvent le cas. Cela, beaucoup de nos lecteurs en sont déjà convaincus. Mais en dehors des grands noms — Thomson, Matra, Dassault, l'Aérospatiale, la SNECMA... — connaissons-nous vraiment l'ampleur et la destination des activités militaires dans la région, dans notre département, voire dans notre ville ?

Alain LÉGER

L'ARSENAL DE LOUIS XIV

Nos pérégrinations commencent au milieu des marais malsains de la Charente, dans l'ultime boucle du fleuve, quinze km avant son embouchure.

C'est ici en effet qu'apparut le premier grand centre de production militaire connu en région, centre qui fut aussi l'un des principaux du Royaume.

Rochefort n'était qu'un petit village de pêcheurs formé de cabanes et dominé par un modeste manoir quand Colbert du Terron, un neveu du grand ministre, décida qu'on construirait ici un arsenal pour la Marine de guerre.

Un peu en aval, à Soubise, la très puissante et huguenote famille de Rohan avait refusé de céder la place, imitée en amont par le duc de Mortemart, seigneur de Tonnay-Charente. Le seigneur de Rochefort n'était qu'un personnage ordinaire, au surplus protestant qui demeurait à La Rochelle. On découvrit que sa terre avait été aliénée de la Couronne. Le Roi ordonna le remboursement et ledit gentilhomme fut renvoyé en ses pénates.

Le choix de Rochefort prêtait à contestation. Les fièvres ravageaient le pays, le terrain était impropre à supporter de lourdes constructions et la Charente était délicate à remonter. Mais le site offrait aussi ses avantages. En raison précisément de son éloignement des côtes, l'Arsenal était peu vulnérable aux attaques ennemies. Et ce d'autant plus que la Charente fut verrouillée à mi-chemin de la mer par le fort Lupin. À l'embouchure, le donjon de Fouras, qui datait du XV^e siècle, fut renforcé par des remparts construits par Vauban. On édifia un fort sur l'île Madame. Au-delà, les îles d'Aix et d'Oléron — vers lesquelles s'avancent des promontoires continentaux facilement fortifiables (Fort Énet à la pointe de Fouras, Fort du Chapus à Marennes) — formaient une barrière naturelle dont les défenses furent sans cesse améliorées jusqu'à la dernière guerre.

De fait, l'Arsenal put échapper à toutes les attaques, ce qui ne fut pas le cas de Cherbourg, enlevé et ravagé par la perfide Albion en 1758.

D'autre part, Rochefort pouvait compter avec les richesses agricoles de son arrière-pays, bien drainé par la Charente, navigable jusqu'à Angoulême, et par son affluent, la Boutonne, utilisable jusqu'à Saint-Jean-d'Angély. L'Arsenal pouvait ainsi recevoir non seulement des blés, des alcools, des viandes, du lin, du bois... mais aussi des produits manufacturés, des poudres, des ancres et des ferrailles venant des forges du Poitou, de l'Angoumois et du Périgord.

Les bâtiments de l'Arsenal furent échelonnés le long de la Charente, de part et d'autre des formes de radoub : l'arsenal proprement dit avec forges, clouterie, chaudronnerie, scierie, tonnellerie ainsi qu'une corderie, un magasin aux vivres, plusieurs poudrières et des bâtiments administratifs.

Les premiers travaux avaient commencé en 1666. Quatre ans plus tard, on réparait déjà les premiers navires. Bientôt, suivant la conjoncture, l'Arsenal emploiera entre 5.000 et 10.000 personnes. Du jamais vu dans nos contrées.

Si l'on veut comprendre quelque chose à cet ensemble, il faut se pénétrer qu'il est tout entier conçu en fonction des techniques de l'époque : la construction en bois, l'utilisation de la voile, l'artillerie embarquée.

— pour la coque, on utilise presque exclusivement le chêne. La construction d'un vaisseau de 74 canons comme on en produit à Rochefort, exige l'abattage de 2800 chênes centenaires. Pour garantir l'approvisionnement, Richelieu puis Colbert ont instauré dans toutes les forêts de France, le marquage ou martelage des arbres réservés en priorité à la Marine. La coque d'un vaisseau de guerre, plus fine que celle d'un bateau de commerce, atteint 45 à 50 m sous Louis XV, 50 à 60 m sous Louis XVI.

Ceci explique les dimensions des formes de radoub qui sont une des fiertés de Rochefort ; la ville possède en effet les plus vieilles formes maçonnées d'Europe. On peut encore voir la double forme depuis les étages du Musée de la Marine. Une troisième forme d'environ 60 m x 12 se trouve entre les entrées du port de commerce et du bassin de plaisance. Malheureusement on l'a laissé s'envaser depuis la dernière guerre et on l'a comblé de détrit.

Pour les mâts, on utilise du pin ou du sapin, essences choisies pour leur légèreté et leur élasticité. Les meilleurs sont importés des pays du Nord ou d'Europe centrale. Des fosses pouvaient contenir 50.000 stères de bois que l'eau saumâtre rendait imputrescible. D'où l'existence actuellement d'une rue de la Fosse aux mâts, au sud de l'Arsenal. (Des parcs similaires sont toujours visibles sur les rivières Penfeld à Brest et Scorff à Lorient).

Sous Louis XIV, les navires offrent encore d'importantes œuvres mortes : la poupe des vaisseaux est très haute, héritage d'une époque où l'artillerie était peu développée et la guerre navale une transposition des attaques de châteaux. Elles offrent donc l'espace nécessaire à une importante décoration sculptée dans des peupliers et des résineux. Mais ces œuvres mortes, cibles idéales pour les boulets et les obus, seront progressivement abaissées et la décoration ira s'appauvrissant.

— la deuxième grande caractéristique, c'est l'utilisation de la voile. Il ne faut pas oublier que la flotte de guerre a longtemps été organisée autour des galères, et par conséquent de la rame, l'énergie éolienne ne représentant qu'une force d'appoint.

La voile s'est développée sous la pression du commerce. En effet, l'entretien d'un équipage de rameurs était coûteux, sa puissance limitée interdisait les grands voyages et le volume qu'occupaient les hommes et les vivres restreignait d'autant la capacité marchande du bateau, empêchant d'embarquer autre chose que des produits précieux. D'autre part, le développement de l'artillerie embarquée rendit inutiles les combats d'abordage. Cependant, le corps des galères subsista jusqu'au XVIII^e siècle alors même que ces bâtiments avaient acquis leur structure définitive depuis la fin du XV^e [45 m de long pour 7 de large, une chiourme de 240 rameurs et 2 mâts grésés de voiles latines (triangulaires). L'artillerie se limite à 5 pièces à l'avant tirant dans l'axe]. On a construit des galères à Rochefort mais en petit nombre et peu de temps.

Rochefort correspond donc au triomphe de la marine à voile. Or, on connaît l'immensité de la voilure sur les grands trois mâts. D'où l'encouragement à la culture du lin en différents endroits de la région et d'importantes voileries. L'existence de la fameuse corderie se justifie par les 40 km de cordage de chanvre nécessaires à la manœuvre d'un grand vaisseau. Les cordes les plus importantes, destinées aux ancres, atteignant 200 m de long pour 20 cm de diamètre. Comme le torsadage réduit la longueur d'un tiers, il fallait prévoir une corderie d'une longueur minimum de 300 m, plus la place des machines à torsader actionnées par des bœufs puis par un moteur à vapeur. La Corderie de Rochefort, qui comprend un étage et s'étend le long de la Charente, fut sans doute l'une des plus belles usines d'Europe. Quand elle fut achevée en 1670, on s'aperçut que le quadrillage de 14.000 m³ de troncs de chênes qu'il avait fallu enfouir dans le marais pour servir de fondation, avait coûté plus cher que le reste de l'édifice. On jeta beaucoup à la Cour.

— il faut réserver ici un commentaire tout particulier à l'artillerie navale. Elle mit presque autant d'années à s'imposer que les galères à disparaître. Dès 1338, note Fernand Braudel, le canon est à bord du navire anglais « Mary of Tower ». Mais en 1372, quarante grosses nefes castillanes détruisent au large de La Rochelle des navires anglais tous dépourvus d'artillerie. En 1498, en Méditerranée, un navire turc met en déroute à coup de bombarde quatre galères vénitienes sans défense.

Un pas décisif est accompli au XVI^e siècle avec l'introduction des sabords. Ces ouvertures pratiquées dans la coque, qu'on peut fermer avec un volet, permettent en effet de placer les canons ailleurs que sur le pont supérieur et donc de les multiplier.

Les possibilités offertes par le bateau de guerre équipé d'artillerie sont considérables. Il donne à l'Européen, nous dit encore Braudel, une « écrasante supériorité » qui « lui permet quand sévissent les pirateries locales, de s'assurer le fret des marchands non-européens désireux de sécurité ; de frapper ou de menacer de bombardement un port récalcitrant ; de soumettre au paiement d'un passeport les navires indigènes (...), et même, en cas de conflit avec la puissance territoriale, d'user de l'arme du blocus » (*Civilisation matérielle...* III, 426).

Ces divers usages ont sans doute davantage intéressé les premiers conquérants de l'océan Indien — Portugais, Anglais, Hollandais — que les Français eux-mêmes, dont la flotte de guerre fut surtout tournée vers la colonisation de contrées peu développées et vers la lutte directe contre les autres grandes puissances européennes. Quoiqu'il en soit, le bateau de guerre réalise sur mer cette suprême alliance du mouvement et du feu, toujours recherchée par les états-majors, en grande partie pour sa capacité à porter le combat chez l'adversaire. D'un point de vue technique, on comprend donc mieux l'importance de ce qui se trame à Rochefort.

Quant à la manœuvre et l'avitaillement des bateaux, ils supposent, on s'en doute, une énergie considérable. L'équipage comprend entre 500 et 1.000 hommes pour des campagnes hauturières qui peuvent durer six mois. Voilà qui explique les dimensions surprenantes du magasin aux vivres, beau bâtiment du XVII^e, situé le long de l'actuel port de plaisance.

Le recrutement des marins soulevait lui aussi de sérieux problèmes. Par une ordonnance de 1669, Colbert créa l'inscription maritime qui consistait à recenser systématiquement tous les hommes ayant navigué et en âge de servir dans la Marine de Guerre. Le système, destiné à remplacer les levées de force, subsistera jusqu'en 1965. En 1670, reprenant une velléité de Richelieu, Colbert instaura le système des classes pour assurer une relève régulière des équipages. Des émeutes éclatèrent en Béarn et gagnèrent les ports de l'Atlantique. Au Havre, il fallut fermer les portes pour aller chercher les hommes de maison en maison. Mais le système se stabilisa. Une délégation de solde fut versée aux familles pendant la durée des campagnes ; l'instruction gratuite fut assurée aux enfants des inscrits et une caisse des Invalides fut créée en 1673.

L'Arsenal de Rochefort était complété par une École d'hydrographie et une École flottante.

À ce vaste complexe, on accédait par deux portes. La troisième, qui est aussi la plus connue, dite « Porte du Soleil », placée dans l'axe de l'avenue Charles de Gaulle, ne doit rien à Louis XIV malgré son titre et sa conception : elle tire son nom de son orientation et ne fut inaugurée qu'en 1830.

Dans l'accomplissement de ce grand effort, la ville fut longtemps négligée. Il faut attendre 1672 pour qu'on se préoccupe de dresser les plans d'une cité en dur. Rochefort n'était jusqu'à cette époque qu'une simple agglomération de cabanes en bois appelées « cayennes ». On imagine l'ampleur des problèmes sanitaires dans une ville où résident plusieurs milliers d'ouvriers, située au milieu de marais mal asséchés, sous un climat pluvieux, fréquentée par des marins revenant affaiblis et bien souvent malades de lointaines campagnes : on ne s'étonnera pas que Rochefort ait été régulièrement (et tardivement) ravagée par des fièvres et des épidémies. À la fin du XVIII^e siècle, la moitié des rues ne sont pas encore pavées.

Tout cela n'entame pas l'enthousiasme de Bégon, l'Intendant de Rochefort, introducteur en France du bégonia. En 1698, il considère son arsenal comme « le plus grand, le plus achevé et le plus magnifique du Royaume ; il est composé du plus beau chantier qui soit dans l'univers ». Toujours est-il qu'en 1706, au moment où l'étoile du Roi Soleil fait plus que pâlir, Bégon, dans son plus bel arsenal de l'univers, devra réprimer des émeutes de la misère.

À la seule vue de Rochefort, cet arsenal-champignon sorti des marais de la Charente, cette ville nouvelle entièrement édiflée par la volonté étatique, on est amené à s'interroger sur la concentration de puissance qu'il a fallu atteindre pour pouvoir soutenir un pareil dessein.

Question d'autant plus pertinente que Louis XIV avait simultanément entrepris (au grand dam de Colbert) la construction de Versailles et que Rochefort ne devait pas rester sans concurrent.

Brest et Toulon connurent en effet un développement parallèle et supplantèrent bientôt le port de guerre charentais. *Brest fut classé arsenal et port de guerre dès 1630 par Richelieu. En 1680, Vauban vient y achever la forme du Troulan et deux autres seront construites à partir de 1732. Après 1750, le port et l'arsenal bénéficieront d'importants aménagements. Toulon fut créé en 1494 mais les vrais travaux n'ont commencé qu'en 1599 sous Henri IV et le développement devint intensif à partir de 1680 environ.*

En revanche, Cherbourg et Lorient n'apparurent qu'au XVIII^e. Bien que Vauban ait arrêté le choix de Cherbourg, les travaux avortèrent et ne reprirent en effet que sous Louis XVI. Quant à Lorient, dont l'existence est liée à la Cie des Indes orientales, il ne sera classé arsenal qu'en 1776, au début de la guerre d'Indépendance américaine.

Quoiqu'il en soit, Rochefort a conservé quelque temps, en tout cas jusqu'à la mort de Colbert en 1683, une certaine prééminence qu'atteste l'ancienneté de ses formes de radoub. Rochefort a été le rouage essentiel du redressement français. En 1661, la situation de la flotte de guerre n'était guère brillante. La France ne possédait qu'une quarantaine de navires dont une vingtaine de vaisseaux et six galères. Le pays était alors tributaire de la Suède pour l'artillerie ; on achetait des bateaux à la Hollande et les officiers faisaient en grand nombre leur apprentissage dans les « caravanes de la religion », c'est-à-dire sous la bannière de l'ordre de Malte. En 1683, la flotte est composée de 120 vaisseaux, 25 frégates et 30 galères.

Pour en arriver là, l'État absolutiste a dû parcourir un très long processus semé d'embûches. Ces obstacles, l'histoire régionale en apporte un bon exemple. Elle permet d'expliquer le fossé qui sépare Rochefort des réalisations antérieures locales et d'éclairer bien des aspects de notre environnement actuel.

Au-delà, il faut saisir les objectifs que devait servir Rochefort, le sens de la politique française dans le concert des puissances, une politique difficilement compréhensible dès qu'on la détache de l'héritage légué par l'Histoire.

LE POITOU-CHARENTES AVANT ROCHEFORT

Une Marine de l'ampleur de celle de Louis XIV n'a pu se concevoir en France tant que l'État central était faible, la souveraineté démembrée et morcelée. Or, jusqu'au milieu du XVII^e siècle, hormis quelques parenthèses de courte durée, l'autorité monarchique n'a jamais été fermement assurée. L'histoire de la région ne laisse planer à cet égard aucune équivoque. Nous verrons ensuite à quelles réalisations limitées conduisit cet état de fait.

1. — Les premiers siècles :

À la fin du III^e siècle, les bienfaits de la conquête romaine ont commencé de vaciller sous les coups de boutoir des invasions barbares (Francs et Alamans). L'année 276 fut particulièrement terrible : Poitiers, capitale de l'Aquitaine, paraît avoir été rasée par un séisme. La reconstruction ne tient même plus compte de l'ancien tracé des rues. Et Saintes subit un sort identique. Des destructions, des incendies et des enfouissements de trésors ont été recensés en plus de trente endroits de la région.

Il s'ensuit une régression urbaine et un renforcement du pouvoir des propriétaires terriens qui constituent une ébauche de féodalité.

Au début du IV^e siècle, les Vandales, les Suèves et les Alains traversent la région en route vers l'Espagne : ils semblent avoir épargné Poitiers mais dévastent Angoulême.

Par ailleurs, les Saxons, arrivés par mer sur des bateaux de cuir cousu, assaillent les côtes et attaquent les populations avant de rembarquer.

Un peu plus tard, les Wisigoths descendus de la Pologne vers la mer Noire, après avoir ravagé le Péloponèse et les Balkans puis incendié Rome, s'emparent de Toulouse et obtiennent de l'Empire la suzeraineté sur l'Aquitaine. Mais leur présence est lente à se faire sentir dans nos contrées. Leur action est inefficace contre les invasions saxonnes, l'œuvre romaine se dégrade sous leur règne et ils ne s'illustrent guère qu'en persécutant les premiers chrétiens.

2. — L'ère mérovingienne :

Un semblant d'unité nationale apparaît au début du VI^e siècle. Clovis, qui a réussi à unifier les tribus franques établies au nord du Rhin, s'empare après la bataille de Soissons de tout l'espace compris entre Somme et Loire. En 507, aux alentours de Poitiers, peut-être à Vouillé, il tue de sa main Alaric II, roi des Wisigoths, contraignant ces derniers à se replier au sud de la Garonne et en Espagne.

Cependant, le peuplement franc au sud de la Loire restera insignifiant, ce qui n'empêchera pas le pays d'être en permanence ravagé par les héritiers qui se disputent la dépouille. Seuls les évêques sauveront la contrée de l'anarchie complète.

À partir de 680, le duc Eudes, un féodal local, essaie d'établir sa souveraineté sur l'Aquitaine (de la Loire aux Pyrénées). Comme son pouvoir est fragile, il croit judicieux de s'allier aux Musulmans d'Espagne contre l'autorité franque. En 732, quand les Arabes montent vers le Nord et incendient Saintes, Eudes doit malgré tout faire appel à Charles Martel. Celui-ci ne se presse pas outre mesure. C'est pourtant lui qui battra Abd-El-Rahman au nord de Poitiers en 732, alors que les Sarrazins se dirigeaient vers Tours. Il semble que cette classique opération de pillage aurait de toute façon été suivie d'un repli.

3. — L'ère carolingienne :

Sorte de haut fonctionnaire, Charles Martel s'est emparé du pouvoir et a commencé de reconstituer l'unité de l'ancien royaume franc. Il profite de sa descente à Poitiers pour s'emparer de Saintes et le duc d'Aquitaine doit se retirer au monastère de Saint-Martin de Ré.

C'est l'ouverture de l'ère carolingienne, considérée comme la véritable anticipation de l'unité actuelle. Néanmoins, l'autorité monarchique ou impériale reste fragile. Pépin le Bref doit réprimer une tentative séparatiste du nouveau duc d'Aquitaine. Il fait relever l'enceinte gallo-romaine de Poitiers détruite par son adversaire mais rase le château de Thouars et les remparts de Saintes. Ce type de répression sera la règle pendant dix siècles.

Sitôt monté sur le trône, Charlemagne doit concentrer une armée pour mater une révolte à Angoulême. Devant les difficultés qu'il éprouve pour assimiler les régions au sud de la Loire, il installe trois comtes chargés de représenter l'autorité centrale à Poitiers, Saintes et Angoulême. Puis doit créer une entité pseudo-indépendante pour satisfaire les sentiments locaux, le duché d'Aquitaine, qu'il confie à son fils. Comme on sait, les querelles de succession après sa mort feront retomber le pays dans l'anarchie et conduiront à un renforcement de la féodalité.

En 843, les Vikings qui ravageaient les côtes vendéennes depuis 820, s'installent dans l'île de Ré. Il s'ensuit une impressionnante série de pillages, de destructions et d'incendies qui ne commencera à s'atténuer qu'après 865.

4. — La féodalité :

Malgré l'action des souverains, la victoire sur les Normands fut surtout l'œuvre des potentats locaux. Alors commence la période de gloire de la féodalité, avec au premier rang la dynastie des Guillaume, comtes du Poitou et duc d'Aquitaine, qui résisteront à deux sièges de Poitiers soutenus par la monarchie en 955 et 990, avant de s'apparenter aux plus grandes familles régnantes.

5. — L'Aquitaine anglaise :

En 1154, se produisit un événement considérable : la moitié de la France passa dans l'orbite du Roi d'Angleterre. Cet événement a pu être considéré comme un des plus amples mouvements de pendule politique du Moyen-âge. Il nous apparaît plutôt comme un nouveau palier franchi par la logique féodale.

Comment une chose pareille a-t-elle pu se produire ?

Il faut se souvenir qu'en 866, les Danois avaient peu à peu conquis l'Angleterre à partir de la Tamise. Mais en 1066, les anciens occupants, Angles et Saxons, réussirent à reprendre le pouvoir. Les Danois firent alors appel à leurs cousins Vikings établis en Normandie qui parvinrent, à la suite de la bataille d'Hastings, à reconquérir la couronne. Par le jeu des alliances familiales, la Normandie fut bientôt rattachée à l'Angleterre. C'est ainsi qu'à la suite de plusieurs péripéties successorales, Henri Plantagenêt, l'héritier d'Anjou, apparenté aux maîtres de la Normandie, province voisine de la sienne, et possesseur de l'Aquitaine par son mariage avec Aliénor, put devenir roi d'Angleterre.

Le contrôle d'un ensemble aussi vaste et aussi disparate était naturellement inconcevable dans les conditions de l'époque. Il s'ensuivit une série ininterrompue de querelles plus ou moins sanglantes mettant aux prises Henri, son frère, la reine Aliénor, leur fils Richard, le frère de celui-ci, les féodaux, les uns et les autres tantôt alliés tantôt

ennemis, chaque ville, chaque seigneur monnayant au mieux sa fidélité et ses trahisons, le tout attisé en sous main par le roi de France.

En 1204, Philippe Auguste entra à Poitiers, s'empara du Poitou et de la Saintonge (à l'exception de La Rochelle et des îles) et confirma les franchises de Poitiers, Niort, Saint-Jean-d'Angély et Saintes.

À l'issue d'une nouvelle campagne en 1214, où Philippe l'emporta sur Jean sans Terre, l'autorité française n'était encore reconnue que dans le Haut-Poitou (Vienne et Deux-Sèvres), à l'exception de Niort.

Louis VIII regagne à la France l'ensemble de la région, y compris La Rochelle, ainsi que le Limousin, le Périgord et une partie du Bordelais.

Pour ce faire il a dû consentir de substantielles concessions aux féodaux. Il appartiendra à Saint-Louis et à son frère Alphonse (qui reçoit le Poitou en apanage) de les réduire. En 1242, Saint-Louis est vainqueur d'Henri III à Taillebourg : les Anglais doivent se replier vers Bordeaux. La première guerre de 100 ans est achevée.

6. — La Guerre de Cent ans :

De nouveaux troubles éclatent dans les années 1290-1294. Philippe le Bel essaie d'intervenir dans les affaires de la Guyenne anglaise. Des marins de Bayonne détruisent les magasins de La Rochelle et les Anglais ravagent l'île de Ré.

La guerre reprend véritablement en 1346. À l'expédition anglaise dans le Nord (désastre de la noblesse française à Crécy, perte de Calais) répond le périple de Derby en Aquitaine (1346). À ses propres exactions, s'ajoute la terreur semée pendant cinq ans par les garnisons qu'il a laissées derrière lui (Lusignan, Saint-Jean-d'Angély, diverses places saintongeaises dont Soubise mais pas Taillebourg).

Lors d'une deuxième expédition anglaise en 1356, le roi Jean le Bon est décidé à faire face mais il est battu à Nouaillé-Maupertuis, près Poitiers, ce qui conduit au traité de Brétigny (1360) où l'ensemble de la région passe sous contrôle anglais.

À partir de 1369, commença la contre-offensive française commandée par Charles V et son frère Jean de Berry (qui a reçu l'Auvergne et le Poitou en apanage), aidés par Bertrand Duguesclin. En 1373-74, les Anglais sont refoulés sur la Charente (Taillebourg, Bourg-Charente, Jarnac, Bouteville) mais conservent Verteuil, au sud de Ruffec. L'ensemble de ces places tombera progressivement, la dernière (Bouteville) en 1393. Suit alors une accalmie de 10 ans.

La France, déchirée par les querelles entre Bourguignons et Orléans-Armagnac redevient une proie tentante pour une Angleterre où les faucons sont de retour au pouvoir. Jean de Berry, dépossédé de son apanage auvergnat et poitevin par Charles VI, n'hésite pas à s'allier aux Anglais pour recouvrer son titre. En 1415, Charles VI est battu à Azincourt. En 1418, les Bourguignons, ouvertement passés du côté anglais, s'emparent de Paris et le dauphin Charles doit fuir à Poitiers.

En plus de la rébellion locale des puissants Parthenay Larchevêque, le dauphin doit combattre les Anglais dans une zone circonscrite en Angoumois au sud de la Charente et en Saintonge entre Saintes et Marennes. Par ailleurs, les combats fratricides de deux agents du roi ensanglantent le Poitou (La Trémoille et Richemont).

Alors même que la situation semble fatale, l'intervention de Jeanne d'Arc renverse le cours des événements. En 1436, le roi rentre à Paris. Trois ans plus tard, il se réserve le droit de lever des soldats et crée une armée permanente. Le pays est nettoyé des bandes qui le ravagent, la Normandie reconquise en 1450, la Guyenne en 1453. La guerre de Cent ans est terminée. La Monarchie est pourtant loin d'en avoir terminé avec les troubles internes.

7. — Agitation féodale

Le retour à la Paix ne va pas sans quelques réactions seigneuriales. En 1440, la praguerie, partie de Niort, est étouffée dans l'œuf. En 1465, la guerre dite du Bien public, fomentée par les Bourguignons contre Louis XI, compte en ses rangs le seigneur de Parthenay. En 1488, ce dernier reprend du service avec d'autres seigneurs locaux, dont le Sire de Pons. Ce qui se conclut par la destruction des fortifications de Parthenay.

Un à un, les grands domaines sont ainsi rattachés à la Couronne.

La période de 1562 à 1652 est une époque de grands désordres, particulièrement noire, où se succèdent et s'entremêlent guerres de religion, rebellions bourgeoises et révoltes populaires.

8. — Les guerres de religion.

Elles se présentent comme une suite de troubles entrecoupés de trêves plus ou moins respectées. La religion y sert souvent de simple paravent à la soif d'indépendance des bourgeois, à des rivalités économiques, à des ambitions féodales, à des seigneurs brigands et à la lutte pure et simple pour la conquête du pouvoir. Selon une tradition bien établie, les adversaires n'hésitent pas à pactiser avec l'étranger : les protestants avec les Anglais, les catholiques avec l'Espagne.

Ces guerres furent particulièrement intenses dans nos régions. Comme il ne servirait en rien notre propos d'entrer dans le détail, signalons seulement quelques faits marquants : prise de Poitiers pendant 10 jours par les protestants en 1562 ; siège d'Angoulême par Louis de Condé en 1568-70 qui mourra près de Jarnac ; siège de Poitiers par Coligny battu ensuite à Montcontour ; échec d'Henri III qui assiégea La Rochelle pendant 6 mois en 1573 et aurait perdu 20.000 hommes ; Édit de Nantes enfin en 1598 qui accorde aux protestants plusieurs places de sûreté avec garnisons soldées par le Roi : La Rochelle, Pons, Saintes, Saint-Jean-d'Angély...

Le sort de BROUAGE paraît exemplaire du destin de nombreuses villes et des conflits d'intérêts : prise par les catholiques en 1562, elle est perdue en 1570 à la suite d'un long siège mené par le duc de la Rochefoucauld (les Grands contre la Monarchie). Après un nouveau chassé-croisé, les catholiques s'emparent définitivement de Brouage en 1577. Mais en 1586, les Rochelais parviennent à couler dans le chenal d'accès une flotte hors d'usage composée de 20 bâtiments chargés de sable et de cailloux : la rivalité économique est ici transparente.

Après une trêve de vingt-cinq ans, les protestants, inquiets des progrès de la Contre-Réforme, essaient d'obtenir un État indépendant autour de La Rochelle. Ils s'engagent dans une guerre de sièges pour la possession de villes fortifiées. La réaction de Louis XIII est extrêmement vive. Il reprend Saint-Jean-d'Angély en 1621, Ré et Oléron en 1625. La Rochelle est en sursis. Dès qu'il arrive à Ré, Toiras renforce les défenses (édification du Fort de la Prée avec les débris de l'abbaye des Châteliers ruinée par les Huguenots et fortification de Saint-Martin). Durant l'été 1627, il résiste au débarquement anglais de Buckingham. En novembre, la défaite britannique est consommée.

Parallèlement, dans le courant de l'été, Richelieu a entrepris le siège de La Rochelle : il durera plus d'un an, jusqu'à fin octobre 1628. Avec 23.000 disparus sur 28.000 habitants, La Rochelle aura plus de mort que la Commune de Paris.

Nous rencontrons ici un nouveau type de conflit : ce n'est plus la lutte de la Monarchie associée aux villes contre les foudres des Grands ou les entreprises étrangères mais l'opposition de la Monarchie et de la bourgeoisie urbaine. Non pas seulement le conflit de l'unité nationale et de l'autonomie bourgeoise, ou celui de deux religions, mais la lutte d'un État absolutiste contre une ville où les nobles jouent un rôle mineur (cf. le légendaire maire Jean Guiton que les Rochelais ont choisi comme chef).

De ce point de vue, La Rochelle anticipe la première fronde parlementaire et républicaine de 1648-1650. Celle-ci n'aura que peu d'échos dans la région : La Rochelle défaite, la bourgeoisie était trop faible pour qu'il en aille autrement. Mais Bordeaux proclama la République.

9. — La Fronde

« Rabaisser l'orgueil des Grands » figurait au programme de Richelieu. Depuis 1624, il a sapé méthodiquement le pouvoir des féodaux en détruisant leurs châteaux. Ainsi à Pons, Royan, Loudun, Mauléon...

La deuxième Fronde de 1650 à 1652, représente le chant du cygne de la féodalité. La Trémouille de Thouars et le duc de la Rochefoucauld (hauteur des amères Maximes) soulevèrent dans la région leurs nombreux clients et vassaux, entraînant parfois les paysans de leurs seigneuries. Cognac, resté loyaliste, résiste victorieusement aux assauts du Grand Condé tandis que les troupes royales rentrent dans La Rochelle. Les opérations, confuses, se concentrèrent autour d'Angoulême ainsi que d'Aubeterre à Barbezieux. Brouage ne capitula qu'en 1653.

10. — les troubles populaires

Les premières « émotions » populaires datent de la fin du XV^e siècle. Les paysans n'appréciaient pas les tentatives féodales de revenir sur les conditions favorables accordées à la fin de la Guerre de Cent ans. Au cours de leurs assemblées, les paysans de Marcillac et Montignac, au nord d'Angoulême, prévinrent « qu'on trouvait par prophéties que les gens roturiers détruiraient les Nobles et les gens d'Église »...

Le mouvement prit une grande ampleur en 1548 : il était alors dirigé contre l'instauration d'un impôt sur le sel. Les « pitaux », au cri de « Mort aux Gabelous », s'emparèrent de Cognac, Pons et Saintes, menaçant même Angoulême. La répression fut sanglante mais l'impôt sur le sel fut supprimé.

De nouvelles émeutes antifiscales sont signalées en 1595. La garnison de Barbezieux est massacrée. Six mois plus tard, protestation violente à Poitiers. Le peuple, au bord de la misère, a dû supporter les prédations successives des protestants et des catholiques. Il est à la limite de la rupture.

De 1630 à la Fronde, on note des agitations relativement graves dans la plupart des villes et bourgs et des troubles extrêmement sérieux dans les campagnes. Le mouvement prend une telle ampleur que l'Intendant La Fosse par exemple, reste bloqué tout au long de l'été 1636 dans la ville d'Angoulême, sans oser en sortir.

LES PRODUCTIONS MILITAIRES DANS LA RÉGION AVANT ROCHEFORT

Les invasions terrestres et maritimes, les querelles d'héritage, les conflits incessants entre les féodaux, les deux guerres de cent ans avec les Anglais, les guerres civiles et les soulèvements populaires n'ont jamais permis à la région de s'engager dans une entreprise aussi vaste que la construction d'un Arsenal et d'une flotte.

Durant des siècles, la production militaire a consisté essentiellement à renforcer les défenses naturelles et à construire des ouvrages fortifiés.-

On peut raisonnablement douter qu'une amélioration de notre connaissance concernant la fabrication d'armes proprement dite, puisse conduire à contester cette prédominance : la production d'armures, armes blanches, machines de sièges, canons ou mitraille s'étant toujours accomplie en région de façon très artisanale et décentralisée.

L'œuvre romaine fut essentiellement civile et religieuse. Seules les routes principales, orientées est-ouest, peuvent être rapportées à un souci militaire et de contrôle administratif : Lyon-Poitiers-Nantes et Lyon-Limoges-Saintes. Il faut attendre les lendemains des invasions barbares de la fin du III^e siècle pour que des remparts en dur soient érigés, en réutilisant les débris d'anciens monuments. Avec une enceinte de 2 600 m enfermant une surface de 43 ha, Poitiers se place aux premiers rangs des villes de Gaule.

Angoulême, mentionnée pour la première fois à la fin du IV^e siècle, ne représente alors que 13 à 14 ha. À Niort, nous dit-on, les Téifales se contentent de traverser la Sèvre pour se réfugier sur la colline Saint-André.

On signale quelques châteaux forts au début de l'ère carolingienne : Thouars (rasé par Pépin le Bref mais vite relevé), Angoulême ou Loudun. Mais la plupart des lieux fortifiés ne sont encore que de hâtives constructions où le bois reliait la pierre, au-dessus de mottes de terre, ceintes ou non de fossés.

Au moment des invasions normandes, les châteaux continuent d'être construits en bois mais on sait aussi que l'enceinte de Poitiers est renforcée et que les fortifications en dur de certaines abbayes leur permettront de résister.

L'affermissement de la féodalité s'accompagne à partir de la deuxième moitié du X^e siècle d'une extraordinaire floraison de châteaux, forteresses, tours, donjons carrés qu'il est impossible de recenser ici.

Autour de l'an 1000, Poitiers possède une fabrication renommée de heaumes (casques), liée à l'existence de mines de fer superficielles et de bois pour réduire le minerai. Les armes du Poitou sont réputées aux XI^e et XII^e siècles et l'acier poitevin est encore cité au XIII^e siècle sur le marché parisien. Quant aux éperonniers de Poitiers, organisés en métier en 1265, ils ne jouent semble-t-il qu'un rôle assez effacé,

Au moment de l'expédition de Derby en 1346, les défenses des villes sont très affaiblies, ce qui, ajouté à la couardise des nobles et à l'absence de milices bourgeoises entraînées, explique le succès des Anglais et la capitulation rapide de Poitiers. L'orage passé, les villes lèvent un impôt spécial, renforcent leurs défenses, constituent des stocks et entraînent des troupes. Parfois, ce sont les paysans qui assurent leur autodéfense en prenant l'initiative de fortifier leurs églises : le clocher sert d'observatoire, la nef d'entrepôt pour les biens les plus précieux.

L'image la plus célèbre du Poitou-Charentes, celle du Vieux-port de La Rochelle, a été façonnée par la guerre de Cent ans ; la tour Saint-Nicolas date de 1360-72, celle de

la Chaîne de 1382-90 (peut-être une première construction en 1345) et la tour de la Lanterne de 1445.

La fabrication d'armes reste artisanale et dispersée.

En 1351-52, La Rochelle fait construire « 3 machines à bois » pour la prise du château de Fouras. En 1356-57, la ville envoie « 13 angins appelés belliers » pour reprendre l'église fortifiée de Salles (La Jarrie). Vers 1370, c'est à Poitiers et à Thouars que les Anglais trouvent les « grans angins » employés pour le siège de La Roche-sur-Yon. Dès son entrée à Poitiers en 1372, Jean de Berry commande « cinq angins » et, l'année suivante, la ville fournit des charpentiers pour édifier une bastide devant Lusignan. Pour la reprise de Verteuil, en 1385, les « beffroys, manteaux, engins et autres abilllements nécessaires pour le siège » sont fabriqués à Ruffec.

Tout au long de la guerre de Cent ans, Poitiers a disposé de ses propres fabricants d'armures, d'arbalètes, de cottes de maille et d'armes blanches. Mais il existe aussi des échanges : on achète des lances à Cholet, certaines armes à Tours et à Limoges. Et les mêmes situations se rencontrent dans d'autres villes de la région .

La guerre finie, la construction, la rénovation et les agrandissements de châteaux reprennent de plus belle.

Outre les seigneurs traditionnels, le haut clergé et la bourgeoisie en quête de respectabilité, une nouvelle caste de bâtisseurs apparaît : celle de personnages souvent de modeste extracte qui se sont illustrés militairement au service du roi. C'est le cas de Robert Cuninghame, capitaine de la [Garde écossaise](#) et chambellan de Louis XI, qui a construit la remarquable forteresse de Cherveux, au nord-est de Niort.

Ce sont un peu plus tard, l'amiral Gouffier, proche de François 1^{er}, qui élève les châteaux d'Oiron et de Bonnivet (pour faire ombrage au connétable de Bourbon) et Charles Tiercelin, Grand Maître de l'Artillerie de François 1^{er}, qui élève l'église de Louzac (17) pour servir de mausolée à sa femme.

Cependant, comme d'ordinaire en temps de paix, les remparts des villes se dégradent à nouveau. Dès 1452, Saint-Jean-d'Angély se dit « déclose ». Au début du XVI^e siècle, la ville de Poitiers contraint certains mendiants à participer, en ferrés, aux travaux de fortification et au nettoyage des douves et fossés.

La fabrication d'armes ne semble guère plus brillante. La grande affaire de Poitiers en 1490 est l'installation d'un fabricant d'armures de fer (harnais), le Milanais Antoine de Bottega, qu'on était allé chercher à Tours. On mit à sa disposition un moulin à l'emplacement actuel du doyenné Saint-Hilaire. Mais des querelles de voisinage, entre autres avec l'abbesse de Sainte-Croix, interrompirent définitivement la fabrication au bout de cinq ans.

Sur ordre du Roi, une nouvelle tentative eut lieu en 1512 pour fabriquer des pièces d'artillerie et d'arquebuses (on craignait des attaques anglaises en réplique aux invasions françaises en Italie) : elle échoua encore plus piteusement au bout de quelques mois.

Une fois de plus, quand éclatent les guerres de religion, les villes doivent s'employer à relever leurs défenses et le cycle recommence.

CONSÉQUENCES DES GUERRES

Les conflits sanglants ne restent jamais sans effet sur l'organisation sociale. Les invasions de la fin du III^e siècle. aboutissent à une régression urbaine et à une ébauche de féodalité. À l'inverse, la faiblesse du peuplement franc après la victoire de Vouillé s'observe nettement dans le peu d'influence de l'art barbare sur les constructions religieuses, contrairement au nord et à l'est de la France.

La bonne résistance seigneuriale aux invasions normandes conduit à l'affermissement de la féodalité.

Sous les Plantagenêt, il faut déjà compter avec les villes qui obtiennent de nombreuses garanties de leurs libertés.

Pendant la guerre de Cent ans, les nobles sont inefficaces : ils combattent à cheval, lourdement cuirassés, méprisent la piétaille et sont mal disciplinés. Cet aveuglement leur vaudra une baisse d'influence dont ils ne se remettront jamais. À fin de la guerre, le manque de main d'œuvre les oblige à consentir des redevances relativement légères (1/9 ou 1/10 des récoltes) pour la remise en culture des terres. Les serfs déguerpissent vers les territoires à défricher. Les Poitevins notamment émigrent en nombre vers la basse vallée de la Garonne et l'Entre-Deux-Mers.

On constate aussi du fait des brutalités de la domination anglaise, le renforcement du sentiment national et, plus ou moins liés, de forts exodes de population : ainsi retrouve-t-on des drapiers normands et manceaux en Bas-Poitou et en Saintonge ; à Poitiers, au début du XV^e siècle, on signale une colonie d'ouvriers du cuir originaires de Normandie et des pays voisins. Des gens d'Église et des seigneurs cherchèrent aussi refuge dans la région.

L'occupation de Paris par les Bourguignons eut pour effet la fuite du futur Charles VII à Poitiers, avec, comme corollaire notoire, la création d'une Université. Institution dont la présence précoce a beaucoup contribué à façonner l'histoire et les mentalités de la ville. L'Université, qui apparaissait comme le complément naturel des organes judiciaires et parlementaires repliés à Poitiers, fut à l'origine alimentée par un fort courant de professeurs fuyant la capitale.

Les guerres d'Italie contribuèrent quant à elles au renouvellement de l'aristocratie par l'émergence de nouveaux nobles élevés dans la hiérarchie par le service du Roi. D'autre part, ces campagnes eurent des influences artistiques bien visibles dans l'italianisme de plusieurs châteaux de la région.

ROCHEFORT : SUITE ET FIN.

LA MARINE AVANT ROCHEFORT

À mêmes causes, mêmes effets. Si le désordre et le morcellement de la puissance n'avaient permis en région que des entreprises sans envergure avant Rochefort, la flotte française n'avait pas été plus glorieuse, sauf en quelques périodes éphémères de renforcement du pouvoir central.

Le premier arsenal français fut construit en 1294 au Clos des Galées à Rouen, sur ordre de Philippe le Bel. Mais en 1340, dans l'avant port de Bruges, le désastre de l'Écluse où la flotte de Philippe VI fut détruite, démontre que la supériorité anglaise n'a pas été sérieusement entamée : désormais, la voie est ouverte à un débarquement britannique (et à la défaite de Crécy) alors que la France est incapable de porter le combat chez l'adversaire. Il faut attendre une période de redressement national avec Charles V et Bertrand Duguesclin pour que le Clos des Galées soit réorganisé (1374), ce qui permettra d'infliger des coups sévères à la flotte anglaise.

Un siècle plus tard, la marine a rechuté dans le néant. Côté français, les guerres d'Italie ne sont qu'une suite d'expéditions terrestres (on traverse toute la péninsule pour attaquer le Royaume de Naples), toujours à la merci d'un débarquement espagnol ou d'une trahison, comme celle du Génois André Doria qui menait le blocus maritime de Naples pour le compte de François 1^{er}. Les seuls exploits français sur mer sont alors ceux de Prégent de Bidoux et de Portzmoguer qui en 1512-1513 parviennent à la tête de leurs galères à repousser des tentatives anglaises à la Pointe de la Bretagne.

Dès son avènement en 1547, Henri II entreprend de relever la Marine : « Considéré qu'une des principales choses digne de nostre grandeur, c'est d'être fort et grassement équipé par la mer, nous avons advisé de fère ung bon nombre de vaisseaux ronds en la mer de Ponant et quarante galères en celle du Levant, outre ce que nous avoit laissé nostre seigneur et père ». Vingt-six galères seront mises d'un coup en chantier à Marseille ; la flotte en comprendra bientôt 40 plus 50 vaisseaux. Puissance respectable mais non considérable à l'époque, fort diminuée d'ailleurs par la médiocrité du commandement.

Avec les guerres de religion, la flotte tombera une fois encore en quenouille et il faudra attendre Richelieu pour sortir de l'ornière.

En 1626, le Cardinal supprime la charge d'amiral de France et les amirautés de province qui faisaient perdre sa cohésion à la marine. Il obtient de Louis XIII le titre modeste de « Grand Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et du Commerce de France ».

Brouage devient port militaire et base arrière des troupes royales qui assiègent La Rochelle.

La marine possède alors des hommes de grande expérience tels Razilly qui parvint à forcer le blocus de Buckingham pour ravitailler les troupes de Toiras assiégées à Saint-Martin de Ré. Mais les arsenaux sont encore à la traîne.

Il faudra l'intervention ouverte de la France dans la guerre de Trente Ans pour qu'on renforce sérieusement la flotte de guerre (soutien aux princes et aux protestants allemands pour saper la puissance des Habsbourg qui dominent l'Empire germanique et l'Espagne).

Des efforts importants sont consentis à Brest, au Havre et à Toulon. De 1630 à 1640, d'Argencourt rase les anciens remparts de Brouage et relève un mur de 13 m de haut, d'une longueur supérieure à 2 km et supporté par une structure de pieux enfoncée

dans la vase, à l'imitation des techniques hollandaises. Brouage devient la plus forte place de l'Atlantique. Au milieu de ce décor sévère, deux portes monumentales doivent rappeler « la magnificence et la grandeur du Roi ». La ville peut abriter une population de 5 à 6.000 personnes, dont 3 ou 4.000 militaires en garnison. Mais son envasement irrémédiable conduira bientôt à son abandon au profit de Rochefort.

Quoiqu'il en soit, peu de bateaux ont été mis en chantier sous Louis XIII. Le premier grand vaisseau de guerre français, la « Couronne », sorti des chantiers de la Roche-Bernard (Morbihan) était trop ambitieux pour l'époque. Lourd et instable, il sera désarmé dès 1643.

À la mort du Cardinal, la flotte compte 65 vaisseaux et 22 galères qui permettront au pays de remporter quelques victoires. Mais la dégradation de la Marine sera considérable sous la régence et sous Mazarin.

AU SERVICE DE QUELLE POLITIQUE ?

1. — Les guerres européennes

Une simple description de Rochefort n'a que peu d'intérêt si on détache l'Arsenal de la politique qu'il devait servir. Et cette politique ne se comprend guère en dehors de la place qu'occupe la France dans le concert européen.

Le plan de Colbert comprend deux volets : un volet civil avec la création de Cies de commerce et de manufactures ainsi que l'intensification du mouvement de colonisation ; un volet militaire dont Rochefort est la pièce essentielle. Les deux sont inséparables. Si Colbert, c'est-à-dire un ministre du Roi, détermine un tel programme, c'est en vertu d'une position particulière de la France.

Très tôt, la France fut considérée comme la plus grande entreprise politique européenne. Mais une entreprise qui ne possède pas une économie à la mesure de son territoire. L'unité politique précède ici l'unification économique et la constitution d'un marché national. La France apparaît comme une mosaïque de petits pays quasiment autarciques, entre lesquels les communications sont difficiles, au point qu'on a pu parler de surabondance d'espace ; au milieu du XVIII^e siècle, il faut encore onze jours pour aller de Saintes à Paris par la route.

Le dynamisme d'une France des côtes et des frontières ne suffit pas à compenser le repli et la routine d'une France de l'intérieur survivant aux limites de la misère.

Face à cette lourde machinerie qu'est l'État territorial, opèrent de véritables commandos commerciaux, de simples cités qui contrôlent les trafics les plus lucratifs, des villes dont la prospérité, rapportée à leur taille, est incomparablement supérieure à celle des États. (Pour obtenir une image moderne, certes approximative, de ce phénomène, il faut imaginer quelque chose comme Hong-Kong capitaliste aux portes de l'immense Chine bureaucratique).

Ces villes ont pour nom Venise, Anvers, Gênes puis Amsterdam. Il faut toute l'ignorance de Bégon pour croire que Rochefort est « le plus beau chantier de construction qui soit dans l'univers ».

Déjà, en 1570, le fameux arsenal de Venise, face aux Turcs, se révèle capable de mettre 150 galères à la mer en cinquante jours. La construction est organisée comme une véritable chaîne de montage : le navire est pourvu de tout le nécessaire à mesure qu'il avance entre les entrepôts vers la sortie.

Dès le XIV^e siècle d'ailleurs, l'État vénitien était intervenu pour produire des navires qui atteindront bientôt 300 tonnes et qu'il loue aux enchères à des associations de marchands.

Encore faut-il remarquer qu'au XV^e siècle, Venise est surpassée par les chantiers de San Pier d'Arca de Gênes qui fabriquent des caraques de 1.000 tonnes et plus.

À l'époque qui nous occupe, le XVII^e siècle, la maîtrise des mers revient à la Hollande. Tout au long du règne de Louis XIV, les rapports français, admiratifs voire ébahis, n'en finissent pas d'énumérer ses supériorités : des bateaux capables de naviguer avec des effectifs bien inférieurs, des équipages réputés moins exigeants, des navires meilleur marché grâce à la proximité des sources d'approvisionnement en poix, goudron, bois, etc., au contrôle hollandais sur les mines de fer suédoises, à une main d'œuvre très qualifiée et à la fabrication en série.

Un seul chiffre exprime l'énorme disproportion : en 1660, la France compte environ 800 navires marchands, l'Angleterre 4.000 et la Hollande 16.000. À La Rochelle,

comme dans les autres ports atlantiques, le commerce du sel et du vin est littéralement trusté par les étrangers : Anglais et surtout Hollandais.

La présence de régions aussi prospères aux portes de la France ne pouvait manquer de susciter des convoitises. Et ce d'autant plus qu'Amsterdam — comme les autres cités qui s'étaient auparavant disputées le leadership commercial — ne se prive pas d'utiliser des méthodes coercitives. Si un bateau français s'avise de porter directement à Amsterdam du vin ou des denrées du crû, il se heurtera à des difficultés systématiques. Colbert essaie de forcer les barrières par un véritable dumping à l'exportation et des taxes élevées à l'importation. Mais il s'expose à des mesures de rétorsion et à la contrebande. Les Hollandais savent très bien remplacer le sel de Bourgneuf ou de Brouage par celui de Setubal ou de Cadix, les alcools français par les vins du Portugal, d'Espagne, des Açores, de Madère ou par les eaux de vie catalanes. Les produits de luxe eux-mêmes peuvent être fabriqués en Hollande. Colbert en personne, d'ordinaire peu suspect d'aventurisme, est donc favorable à l'écrasement de la Hollande.

La première campagne de Louis XIV, en 1667-68, visa les Pays-Bas espagnols (Belgique actuelle) et la Franche-Comté. Mais la France n'avait pas encore de flotte digne de ce nom et suscita la méfiance des Provinces-Unies (Pays-Bas actuels). Ces dernières, qui s'étaient émancipées violemment de la tutelle espagnole, voulait bien de Louis XIV comme allié mais non pas comme voisin. La France dut restituer l'essentiel de ses conquêtes, conservant seulement Lille et quelques places de Flandre.

En 1672, les données sont différentes. Grâce à Rochefort, la France dispose d'un commencement de flotte et décide d'attaquer directement la Hollande, à la fois sur terre et sur mer. Le Roi peut compter sur l'alliance anglaise (soutien à Charles II contre son Parlement, exploitation des rivalités anglo-hollandaises). Pour stopper l'avance française, les Hollandais sont forcés d'ouvrir les digues : leurs villes ne sont plus que des îles émergeant des campagnes inondées. Sur mer, les Provinces-Unies font également preuve d'une bonne résistance : en 1672, un premier engagement à Solebay se solde par un match nul. L'année suivante, de Ruyter repousse les coalisés à Shōneveld puis remporte la victoire au Texel (accès d'Amsterdam). Bientôt les Anglais, qui se réjouissent de l'affaiblissement hollandais mais s'inquiètent des progrès français, obligent leur Roi à conclure une paix séparée avec les Provinces-Unies (1674).

Cependant, les progrès de la flotte française ont été si rapides qu'elle réussit seule à tenir tête. En 1676, Duquesne remporte plusieurs victoires sur de Ruyter et la flotte hispano-hollandaise (Alicuri, Agosta — où de Ruyter trouve la mort — Palerme). Les traités de Nimègue (1678-1679) marquent l'apogée du règne : les Provinces-Unies restent intactes mais l'Espagne cède la Franche-Comte, une partie de la Flandre et du Hainaut.

Par certains côtés, la politique française ressemble à la stratégie anglaise. En 1651, l'Acte de Navigation de Cromwell avait imposé le pavillon britannique pour la quasi totalité des importations. Il s'ensuit une première guerre navale anglo-hollandaise puis une deuxième en 1665-67. Et que ce soit face à l'Angleterre ou face à la France, la Hollande réussit toujours à obtenir des concessions commerciales significatives. C'est le cas face aux Anglais à la Paix de Bréda en 1667. C'est le cas face aux Français à Nimègue en 1678, à Ryswick en 1697. Au besoin, ils utilisent des pavillons de complaisance ou profitent de complicité pour tourner les obstacles.

En dépit des ressemblances, la différence des deux stratégies anglaise et française est pourtant éclatante. Les Britanniques suivent une politique purement bourgeoise : affaiblir un rival économique pour le supplanter dans la même activité. La France au contraire suit à la fois une logique bourgeoise et une logique féodale — la politique de Colbert et celle de Louvois. D'une part, affaiblir la Hollande. D'autre part, s'emparer

d'un territoire pour le dominer militairement et en tirer d'énormes revenus douaniers. C'est une logique prédatrice.

La situation même des arsenaux français illustre bien cette dichotomie. Dans les cités et les nations bourgeoises, à Venise, à Gênes, à Saardam, la construction navale militaire n'est guère séparée de la construction civile. En France, à l'inverse, où l'aristocratie détient le monopole du pouvoir politique, l'emplacement des arsenaux (Toulon, Brest, Lorient) est nettement distinct des lieux où s'exerce l'activité économique. Ainsi, Rochefort paraît bien morne au milieu de ses marais quand on le compare aux représentations de ports étrangers pleins d'animation.

Deux grandes guerres suivront le traité de Nimègue : la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la guerre de Succession d'Espagne. Toutes les deux traduisent l'accentuation du caractère féodal de la politique de Louis XIV — également marquée par la révocation de l'Édit de Nantes en 1685. Révocation qui parut naturelle à l'opinion dans une monarchie absolue où tous les sujets doivent suivre la religion du Roi. Mesure évidemment désastreuse au plan économique et absurde aux yeux des nations bourgeoises que le commerce oblige en général à un minimum de tolérance.

Dans les années qui suivent le traité de Nimègue, la flotte s'illustre surtout contre la piraterie barbaresque dans un rôle de gendarme de la Méditerranée. En 1681, Duquesne détruit une escadre de pirates à Chio et bombarde Alger en 1683. Mais Louis XIV se lance au nord-est de la France dans une dangereuse politique d'annexions en pleine paix. En 1684, Duquesne bombarde Gênes, sous prétexte que la ville prête des bateaux à l'Espagne. Dans la foulée, Louis XIV croit bon de soutenir le roi catholique Jacques II contre Guillaume III, choisi par le Parlement anglais. Cette provocation supplémentaire suscite contre la France la coalition de l'Europe entière (Ligue d'Augsbourg). La guerre va durer de 1689 à 1697. La puissance française est dévoyée par une politique insolente et inefficace. (C'est alors que l'on relève les remparts de La Rochelle, naguère abattus par Richelieu. Ils subsisteront jusqu'en 1913).

Pendant plusieurs années, la flotte française parvient à résister : en 1689, Châteaurenault débarque en Irlande pour soutenir Jacques II puis bat l'escadre de Herbert à Bantry. Le même Herbert est à nouveau défait en 1690, face à Tourville. En 1691, Jean Bart et Forbin forcent le blocus de Dunkerque. Tourville contient l'escadre anglaise de Russel. Mais en 1692, la flotte subit un coup très dur au large du Cotentin : c'est le désastre de la Hougue. Avec 44 vaisseaux, Tourville fait face à 99 bâtiments anglais et hollandais mais faute de port de refuge, 12 navires s'échouent et sont incendiés.

Désormais, il devient difficile aux Français d'armer de grandes escadres et la guerre de course devient prédominante. En 1693, Tourville détruit un convoi anglais au large de Lagos (Nigéria). L'année suivante, un débarquement anglais échoue à Camaret ; l'escadre anglo-hollandaise est détruite. En 1694, Jean Bart parvient à reprendre au large du Texel un convoi de blé de plus de cent navires capturé par les Hollandais. Mais après toutes ces années de guerre, l'épuisement est général. Le traité de Ryswik (1697) reprend les termes de Nimègue. Après une débauche d'efforts, la France gagne seulement Strasbourg. La progression de Louis XIV est stoppée.

Louis XIV est resté prisonnier d'une vision aristocratique qui, comme au bon vieux temps, entraîne à rechercher la gloire dans la guerre et les conquêtes, dans l'extension du territoire plutôt que dans l'expansion économique. Il lui est d'ailleurs difficile d'échapper à la tradition archaïque tant l'Europe a été façonnée par les conduites féodales. La guerre de Succession d'Espagne en offre un merveilleux exemple. Le roi de l'Escurial étant sans héritier direct, le trône revient soit à la Maison d'Autriche, soit au petit-fils de Louis XIV. C'est le genre de dilemme désuet et anachronique — le sort des nations suspendu à la parenté des rois — dont se sont défaites les nations bourgeoises (qui n'ont que des intérêts). Un moyen d'éviter le risque de déséquilibre consisterait à partager la dépouille (Espagne, Flandres et colonies américaines) entre la France et

l'Autriche. Mais les Espagnols s'y refusent et préfèrent choisir comme héritier unique le petit-fils de Louis XIV, à condition qu'il renonce à la couronne de France. Mais l'Espagne, affaiblie économiquement, pourra difficilement préserver un héritage taillé à la faveur des circonstances et des parentés. Son domaine est au-dessus de ses forces. L'Autriche se sent lésée, l'Angleterre convoite les colonies américaines, les Provinces-Unies lorgnent sur les Flandres. Le statu quo aurait peut-être duré si Louis XIV avait officiellement renoncé à l'espoir de voir monter son petit-fils, le Roi d'Espagne, sur le trône de France. Et surtout s'il n'avait pas envahi les Flandres en prétendant qu'il voulait les protéger d'une attaque hollandaise. Ce fut le signal d'une nouvelle guerre généralisée de 1702 à 1713.

La flotte française, alliée cette fois à l'Espagne, résistera tant bien que mal à la coalition anglo-hollandaise. Néanmoins, la France sort nettement perdante. Aux traités d'Utrecht en 1713, de Rastadt en 1714, elle conserve Lille et Strasbourg mais perd la Flandre belge, doit accepter le comblement de Dunkerque et la souveraineté anglaise sur Terre-Neuve et l'Acadie ; cette concession contient en germe la perte des colonies françaises d'Amérique du Nord.

En 1715, le pays est très appauvri. La flotte de guerre est au plus bas. De ce point de vue, Rochefort est un échec.

2. — La conquête coloniale

L'autre vocation de Rochefort était le soutien aux colonies. En effet, des territoires livrés à eux-mêmes, sans possibilité de recevoir des secours de la métropole, sans protection militaire des convois maritimes, n'auraient pu survivre bien longtemps. Un exemple : aussitôt qu'il faiblit à la fin du XVI^e siècle, le Portugal vit surgir en Asie la concurrence des Anglais qui créèrent leur propre Cie des Indes (1600) et s'emparèrent de caraques portugaises richement chargées. Bientôt suivis par les Hollandais, beaucoup plus puissants, qui fondèrent à leur tour une Cie en 1602 et délogèrent les Portugais à coups de canonniers. Pas de mystère par conséquent : pour avoir des colonies, il faut être puissant.

Or, l'ambition de Colbert est de les développer au maximum. Jusqu'aux guerres de religion, les tentatives françaises ont été faibles et désordonnées. Elles se fortifient sous Henri IV qui encourage la revitalisation du Canada entreprise par Champlain à partir de Brouage. Elles se renforcent encore sous Richelieu : développement du Canada, installation à Saint-Louis du Sénégal, à Fort-Dauphin (Madagascar) et dans les îles à sucre, Guadeloupe et Martinique.

Le mouvement s'intensifie à partir de 1650. L'île de Saint-Domingue (Haïti) est occupée en 1665. La région des Grands Lacs explorée en 1669-71. Pondichéry puis Chandernagor fondés en 1674, la Louisiane en 1684. Mais les Cies fondées pour exploiter ces territoires n'eurent qu'une prospérité médiocre : arrivées tardivement, elles eurent du mal à s'intégrer dans des réseaux économiques déjà organisés et se heurtèrent aussi bien à la faiblesse des marchands français et à leur dépendance vis-à-vis des étrangers qu'à leur timidité excessive.

D'autre part, les colonies eurent à pâtir d'un manque de soutien de la métropole. Si Saint-Domingue et la Guadeloupe purent résister en 1691 aux attaques hollandaises et espagnoles, on sait les concessions que Louis XIV dut accepter en Amérique du Nord à la fin de son règne.

Quoiqu'il en soit, on mesure ici toute l'absurdité des condamnations unilatérales du colbertisme et la vanité d'une opposition caricaturale entre La Rochelle et Rochefort. Que serait devenu le fructueux trafic triangulaire rochelais sans les vaisseaux de la Marine de Guerre ?

Après 1715, la marine marchande connut un grand développement mais la flotte de guerre fut négligée. La politique étrangère de la Régence fut assez cafouilleuse. Pour d'obscures raisons, la France aida même l'Angleterre à détruire la flotte espagnole et une armée pénétra en Espagne pour y annihiler les arsenaux et les vaisseaux en chantier. À partir de 1720, la construction cessa presque totalement à Rochefort.

En 1740, l'Angleterre qui convoitait toujours les colonies américaines reprit la guerre contre l'Espagne. La France comprit qu'elle risquait d'être visée à son tour et recommença de s'armer sur mer. Malheureusement, dès l'année suivante, les forces navales furent sacrifiées à la guerre continentale : par une opposition anachronique à la Maison d'Autriche, Louis XV décida de soutenir la candidature de l'Électeur de Bavière au trône de l'Empire germanique. Au bout de sept ans de guerre, la France n'obtint pas le moindre résultat tandis que l'Angleterre, qui avait bien manœuvré dans cette affaire, sortit de l'épreuve avec une domination confortée sur les mers.

Cette supériorité anglaise valut à la France la perte de l'essentiel de son domaine colonial. En 1742, l'empire que Duplex avait taillé aux Indes fut en vain sacrifié à la paix. Soutenus par leur métropole, les colons anglais établis sur la côte est de l'Amérique attaquèrent le Canada français. Les renforts envoyés par Paris furent capturés par la flotte anglaise. En novembre 1755, plus de 300 navires marchands français furent saisis sans que Louis XV n'osât riposter. On ne voulait pas se battre pour les arpentés de neige du Canada.

Mais le recours aux armes devint d'autant plus inévitable que la Prusse, alliée de l'Angleterre, cherchait à s'étendre aux dépens de l'Autriche. Commença alors une guerre de Sept ans (1756-63). Elle marqua pour Rochefort le renversement de la tendance dépressive. À cause du manque d'entraînement des chefs et des équipages, les premiers succès de la flotte française (prise de Minorque, occupation de la Corse) furent suivis d'une série de défaites : perte de la Guadeloupe en 1759 puis anéantissement du projet français de débarquer en Angleterre après la perte d'une escadre au large du Nigéria et la défaite de la baie de Quiberon (où disparut en particulier le *Juste*, un vaisseau de 74 canons construit à Rochefort en 1724-1725).

En 1758, les ouvriers rochefortais n'avaient reçu aucun salaire depuis un an. En 1760, la perte du Canada était consommée. Il fallait réagir. En 1761, Choiseul fut nommé ministre de la Marine. Le pays put redresser la situation. Rochefort se remit à tourner au maximum de ses possibilités. Les états, les villes, les corporations offrirent des vaisseaux. Au traité de Paris, la France dut cependant entériner la perte de l'Inde (sauf quelques comptoirs), du Sénégal (sauf Gorée), de la rive gauche du Mississippi et du Canada. En revanche, elle put conserver les îles à sucre pour lesquelles Choiseul avait consenti un effort particulier.

La perte du Canada porta un coup très dur à La Rochelle, notamment au négoce catholique qui avait le monopole du commerce avec la Belle Province. La ville fut avec Bordeaux une des seules places à protester contre cet abandon. La chamoiserie niortaise souffrit de la rupture de ses approvisionnements en pelleterie et huile de poisson.

La conservation des îles à sucre n'offrit pas une compensation suffisante : le commerce de cette denrée, déjà ralenti en 1740 pendant la guerre anglo-espagnole, déclina encore après la guerre de Sept ans. Il y avait eu jusqu'à 16 raffineries à La Rochelle. À la veille de la Révolution, il n'en restait plus que quatre, qui surnageaient péniblement.

Sur ordre de Choiseul, Montalembert construisit sur l'île d'Aix un fort enterré de mauvaise qualité. En 1765, le Ministre organisa à Rochefort une École publique d'hydrographie (en plus de l'ancienne réservée aux officiers). La même année, il créa le corps des ingénieurs-constructeurs de la Marine : les techniques et la standardisation faisaient de grands progrès. Pourtant en 1766, Choiseul fut révoqué : on jugea qu'il poussait trop l'Espagne dans une guerre contre l'Angleterre dans l'espoir d'y entraîner la France.

Malgré cela, et malgré les dépenses très élevées, l'effort d'équipement ne fut pas interrompu. La poudrière du Vergeroux, en aval de Rochefort, fut achevée en 1773.

Survint alors un événement considérable que la France était devenue assez puissante pour exploiter dans sa rivalité avec l'Angleterre : les colonies d'Amérique du Nord proclamèrent leur Indépendance (1776). Turgot prévint que le premier coup de canon serait le signal de la banqueroute. Il avait raison mais dut démissionner.

Sartine mit à Rochefort une compagnie de bombardiers et plusieurs compagnies de fusiliers. Il agrandit les bassins de radoub.

Au combat d'Ouessant en juillet 1771, pour la première fois depuis bien longtemps, une flotte française contraignit des vaisseaux anglais au repli. Le mois suivant, d'Estaing (dont le nom, tombé en déshérence, a été attribué par décret en 1922 à une famille bourgeoise) força la rade de Newport pour porter secours aux *Insurgents*. Malgré la défaite de de Grasse dans les Antilles (bataille des Saintes en 1782), partout la Royale tint tête à l'Angleterre et le bailli de Suffren multiplia les victoires dans l'océan Indien. Au Traité de Paris, la France récupéra le Sénégal et la liberté pour Dunkerque, pénétrant sur sa lancée en Indochine.

Rochefort gagne dans l'affaire un magnifique hôpital susceptible de recevoir les nombreux blessés. Son architecte, Toufaire, s'en inspirera pour construire bientôt la première usine du Creusot. C'est aussi à Rochefort qu'on fit les premiers préparatifs moins guerriers de l'expédition de la Pérouse dans le Pacifique.

DE LA RÉVOLUTION À LA FERMETURE

La Révolution enleva aux nobles le monopole des grades, ce qui était bien. Mais beaucoup d'officiers émigrèrent et d'Estaing fut guillotiné. En 1790, des troubles éclatèrent à Brest et à Toulon. À Rochefort, les hôtels des nobles d'Aunis, du Poitou et de la Saintonge attachés à la Marine, furent rachetés par les négociants qui avaient déjà trusté les biens d'Église. La ville compte alors 20.000 habitants dont 6.000 ouvriers et 1 200 forçats.

En 1792, passant outre à cette désorganisation, par enthousiasme et plus encore pour remplir ses caisses vides, la Révolution déclara la guerre à l'Autriche et envahit la Belgique. L'Angleterre et la Hollande ne pouvaient accepter la France à Anvers : le conflit s'internationalisa.

Les équipages sont enthousiastes mais inexpérimentés. Or, comme le dit Villaret de Joyeuse : « le patriotisme ne suffit pas à diriger les vaisseaux »... Toutefois, la France remporta une grande victoire sur mer grâce à la cavalerie de Pichegru qui s'empara de la flotte hollandaise bloquée par les glaces (1795). L'année suivante, une tentative de débarquement en Irlande fut dispersée par la tempête.

Renonçant à frapper l'Angleterre sur les mers, Bonaparte tenta de couper la route des Indes en occupant l'Égypte (1798). Surprenant l'escadre française dans le port d'Aboukir, Nelson détruisit onze de ses treize vaisseaux. Bonaparte rentra l'année suivante sur une frégate prise à Venise, échappant aux Anglais par une fortune extraordinaire.

À La Rochelle, dont le commerce a été ruiné par les guerres révolutionnaires, le trafic a un peu repris à partir de 1796 Grâce aux navires danois, norvégiens, prussiens et américains. Encouragés par les autorités, les armateurs s'engagent dans la guerre de course. Douze bateaux sont ainsi lancés entre 1796 et 1802, dont cinq par les Chegaray : ces derniers réussirent 19 prises, en particulier grâce à l'avis « la Mouche », commandé par l'enseigne de vaisseau Giscard. Mais la révolte des esclaves noirs de Saint-Domingue porte un tel coup au commerce rochelais qu'il mettra plus d'un siècle à s'en rétablir.

Pour Rochefort, l'Empire correspondit à une nouvelle période d'intense activité. Tout d'abord, Napoléon voulut la paix et pour ce faire concéda en 1802 quelques colonies à l'Angleterre aux dépens de la Hollande et de l'Espagne. Malheureusement, l'Empereur possédait les plus beaux ports de Rotterdam jusqu'à Gênes et privait le commerce anglais de ses débouchés continentaux. La France reconstituait une marine et voulait reprendre la colonisation. Cela faisait beaucoup pour l'Angleterre. La guerre ne pouvait tarder à reprendre.

En 1805, pour renforcer la protection de Rochefort, l'Empereur ordonna la construction de Fort Boyard, entre Aix et Oléron. Surtout, il concentra à Boulogne une formidable force pour envahir l'Angleterre. Mais l'amiral Villeneuve qui doutait avec juste raison de ses possibilités se faisait attendre. Il avait été contraint avec son escadre de se réfugier dans le port de Cadix. Le stratège corse dut lever le camp pour aller combattre les Autrichiens. Le lendemain du jour où il remporta la victoire d'Ulm, la flotte franco-espagnole voulut sortir de Cadix : ce fut le désastre de Trafalgar (21-10-1805). L'Achille, un vaisseau de 74 canons construit à Rochefort en 1803, disparut avec plus de 400 de ses 562 matelots et officiers. Quelques jours plus tard, les quatre bateaux survivants furent capturés par les Anglais.

En 1806, l'Empereur ordonna le blocus par lequel il entendait isoler l'Angleterre du reste de l'Europe. Trois ans plus tard, utilisant des barils de goudron enflammés et une trentaine de petits bateaux bourrés d'explosifs, les Anglais détruisirent l'escadre de Brest dans la rade de l'île d'Aix. L'année suivante, un fort fut construit dans le sud de la rade.

La garnison comprendra jusqu'à 1 500 marins. mais son blocus prenant eau de toutes parts, Napoléon devra courir aux quatre coins de l'Europe. En 1815, il revint à l'île d'Aix : direction Sainte-Hélène.

Après cette déconfiture, où une fois de plus beaucoup d'efforts furent accomplis en pure perte, la France releva sa flotte et la fit servir à son expansion coloniale. Rochefort construisit de grands voiliers, des frégates, des corvettes et des bricks. « Le Sphinx », premier navire de guerre à vapeur français, sortit des chantiers en 1829. (La vapeur était utilisée par la marine marchande depuis plus de dix ans...). Il servit de courrier postal lors de la conquête d'Alger en 1830. Mais ses performances étaient fort mauvaises : lourdeur, faible rendement, forte consommation de charbon. « Le Mogador », la plus puissante frégate à roues réalisée en France, sortit également de Rochefort. Mais l'hélice supplanta la roue. Au moment de la guerre de Crimée, plusieurs navires de l'escadre de la mer Noire sont encore d'origine charentaise .

Cependant, l'emploi croissant du métal va bouleverser la construction. Déjà, le doublage en cuivre des carènes s'est généralisé pendant la guerre d'Indépendance américaine. À partir de 1824, le fer supplante le lin pour les câbles et les pierres pour le lest. Les obus explosifs entraînent le renforcement des blindages. Bientôt, on construit directement en fer puis en acier. La taille croissante des navires et les difficultés de la navigation sur la Charente font hésiter à utiliser Rochefort. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, l'arsenal ne construit plus que de petites unités. Il est désaffecté le 31 déc. 1927.

OUVRIERS ET FORÇATS

Les ouvriers de l'Arsenal étaient des employés de l'État soumis à une discipline militaire. Ils travaillaient de 5 h à 18 h en hiver, de 7 h à 20 h en été. Ils avaient droit à une heure d'interruption avant midi et 1/2 heure dans la soirée. L'État leur fournissait la nourriture mais uniquement sous forme de repas froids, le feu étant interdit dans l'enceinte de l'arsenal « sous peine de vie ».

Ce statut ne soulevait pas l'enthousiasme, d'autant plus, on le sait, que le salaire n'était pas toujours régulièrement assuré. Comme les autres entreprises de l'ère pré-industrielle, l'Arsenal éprouva donc des difficultés pour recruter sa main d'œuvre, notamment qualifiée.

Malgré ses rigueurs, la condition de ces ouvriers était supérieure à celle des ouvriers temporaires qu'on embauchait ou débauchait au gré des à-coups de la production. Ils essayaient alors de survivre grâce aux travaux des champs et à divers trafics plus ou moins avouables liés à la vie des ports.

La troisième composante de la main d'œuvre était apportée par le célèbre bagne. L'instauration de ces établissements est consécutive à la suppression du corps des galères en 1748. Les premiers prisonniers n'arrivèrent à Rochefort qu'en 1766, en provenance de la Guyenne et de Brest.

Les bénéfices tirés de la surexploitation d'une main d'œuvre forcée interfèrent ici étroitement avec la nécessité de protéger l'ordre public, voire, dans le cas de Napoléon, avec la volonté d'imposer une dictature. Par bien des aspects, les pratiques rencontrées à Rochefort rappellent les pires entreprises du XX^e siècle.

Les bagnards représentent une source de grande économie et les autorités les réclament en 1766 au moment où l'Arsenal encourt le reproche de produire plus cher que Brest ou Toulon.

À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, leur nombre atteint le millier. Entre 1802 et 1812, époque où les besoins impériaux sont très élevés, les effectifs ne sont jamais inférieurs à 1 600 forçats et peuvent même atteindre 2.000. Des rapports

sont rédigés pour évaluer quels gains ils ont permis de réaliser en comparaison d'une main d'œuvre libre et déduction faite de divers frais.

Les pires travaux leur sont confiés, notamment la cordelle : l'opération consiste à faire hâler les bateaux par cent à deux cents couples de bagnards pour les aider à naviguer sur la Charente. Pendant des décennies, c'est la population rochefortaise, réquisitionnée par ordres militaires adressés aux autorités municipales, qui avait dû, bon gré mal gré, accomplir ce travail.

Comble d'imbécillité, des bagnards volontaires sont même utilisés contre promesse de libération pour faire sauter le dernier butoir qui retient les navires avant qu'ils ne glissent à l'eau. Ce qui entraîne généralement leur mort par écrasement ou par noyade.

Des forçats soi-disant volontaires sont aussi l'objet de nombreuses expériences thérapeutiques et, compte tenu, de leur mortalité élevée, fournissent en abondance les salles de dissection destinées à l'édification des futurs médecins de la Marine.

Heureusement, on les destine aussi à des emplois moins inhumains, comme les défrichements, des travaux à l'Arsenal, dans les hôpitaux, à la culture potagère, etc. Parfois contre modeste rétribution.

Deux anciens hangars utilisés pour le dépôt des futailles et des affûts leur servent de logement.

On ne s'étonnera pas dans ces conditions que Rochefort ait été considéré comme le pire des bagnes. De fait, de 1766 à fin 1812, il y eut environ 10.000 victimes sur 17.000 condamnés (très souvent pour des délits véniels ou parapolitiques).

Avec les années, le régime s'adoucit un peu. Après 1812, on cessa d'enchaîner les forçats par couple, ce qui leur interdisait de travailler simultanément. En 1830, on arrêta de les marquer au fer rouge. En 1835, la cérémonie de ferrement qui avait lieu dans les prisons avant l'envoi au bagne, fut interdite au public. Deux ans plus tard, on décida de transporter les prisonniers dans des voitures fermées, plutôt que leur faire parcourir les routes, attelés à une chaîne, en encourageant la vindicte publique sur leur passage.

En 1854 enfin, après celui de Lorient, les bagnes de Rochefort, Brest et Toulon furent fermés et remplacés par Cayenne. Aux protestations humanistes, s'étaient ajoutés l'utilisation des machines et le recours à une main d'œuvre de plus en plus qualifiée, rendant inutile l'emploi de forçats.

Les bagnes ont fourni la matière d'une abondante littérature qui n'est pas, loin s'en faut, toujours du meilleur goût. L'utilisation d'anciens bagnards dans la police entre 1809 et 1831 (Vidocq...) a particulièrement inspiré les plumitifs. Balzac notamment décrit dans *Splendeurs et misères des courtisanes* les aventures de Jacques Colin, évadé de Rochefort, banquier des trois bagnes, alias l'abbé Carlos Herrera, alias Vautrin. Celui-ci place ses espoirs sur l'ambitieux mais faible argousin Lucien de Rubempré avant de finir avec des fonctions officielles dans la police. L'attitude de Vautrin envers Lucien est censée s'expliquer par l'homosexualité dont il a pris l'habitude au bagne. Mais Balzac ignore totalement la dimension économique de ces établissements.

Au XVIII^e siècle, Rochefort compte une quinzaine de familles de négociants qui travaillent souvent en liaison étroite avec l'Arsenal. En 1763, ils obtiennent l'autorisation de ravitailler les garnisons coloniales en denrées alimentaires et objets manufacturés. Douze ans plus tard, ayant fermement bataillé, malgré l'opposition de la Marine et de la Rochelle mais avec l'appui de Turgot, ils reçoivent le droit de commercer avec les colonies (et de pratiquer à leur tour la traite des nègres ou, plus pudiquement, le trafic du « bois d'ébène »).

La plus importante de ces dynasties fut celle des Hèbre dont un membre eut de nombreux titres au XVIII^e siècle : adjudicataire des marchandises et des munitions pour les vaisseaux du Roi, commissionnaire et représentant de plusieurs maisons de commerce, correspondant de la Cie des Indes, échevin puis maire en 1757.

Néanmoins, Rochefort ne fut jamais une place très active. Certes, depuis 1723, on construisait des chaloupes pour le cabotage et des gabarres à la Cabane carrée. Mais jusqu'en 1868 — date de l'ouverture au commerce de l'actuel port de plaisance — il n'y avait pas de bassin à flot pour les navires civils et les conditions de déchargement étaient très mauvaises.

Le bassin n° 2 (aujourd'hui remblayé et occupé par l'esplanade des Cours), dont l'accès exigeait la traversée du premier bassin s'avéra vite inadapté. On signale alors des ateliers navals autour de la Vieille Forme et, à proximité, une conserverie travaillant pour l'armée.

Le bassin n° 3, actuel port de commerce, n'est ouvert qu'en 1903. Mais les exigences excessives des propriétaires fonciers dissuaderont plusieurs sociétés de s'implanter. Rebutée, une usine d'engrais ira s'établir à Tonnay-Charente. En 1913, dans le Bulletin de la Société de Géographie locale, le Dr Arami s'en prend à la bourgeoisie rochefortaise qui, vivant du fonctionnarisme, ne paraît pas fatiguée d'envoyer au moins une fois l'an des délégués à Paris pour se plaindre des suppressions d'effectifs. Et de citer l'exemple d'un négociant qui, après avoir noué des relations avec le Maroc, faute d'avoir trouvé un concours auprès des Rochefortais, partit s'établir à Nantes où des oreilles attentives l'accueillirent.

LES GRANDS ÉTABLISSEMENTS JUSQU'EN 1870

Plusieurs établissements vinrent se greffer autour de l'arsenal de Rochefort. Cependant, ces liens de parenté ayant été rompus depuis des décennies, ils passent bien souvent inaperçus de nos contemporains. Dans la vie des deux plus considérables, la Fonderie de Ruelle et la Poudrerie d'Angoulême, l'État, d'une façon ou d'une autre, joua un rôle déterminant.

LA FONDERIE DE RUELLE

Longtemps simple satellite de Rochefort, la Fonderie de Ruelle, dont l'effectif dépasse 2.000 personnes, est aujourd'hui la plus grande entreprise de matériel militaire du Poitou-Charentes.

Son origine fut pourtant modeste. Montalembert, un général aristocrate, d'origine civilisienne et natif d'Angoulême, possédait des domaines considérables en Charente et quelques forges, notamment à Montizon (au N.-E. de Montbron) et à Forge-Neuve (près de Javerlhac, dans le Nontronnais).

Ayant remarqué l'abondance et la régularité du débit de la Touvre, il racheta en 1750 un moulin à papier avec l'intention d'établir une fonderie. Il s'engagea auprès des autorités à fournir de grandes quantités de canons. Mais les livraisons furent insuffisantes et de si mauvaise qualité que le ministre de la Marine, Machault d'Arnouville, décida de nommer un ingénieur suisse pour reprendre l'affaire en mains.

Malgré ses débuts hésitants et l'éloignement relatif des forêts et des minières, la Fonderie put s'imposer progressivement à toute une kyrielle d'établissements de l'Angoumois et du Périgord grâce à l'avantage considérable que lui donnait la Touvre. Celle-ci, une des plus importantes résurgences françaises, représentait une force motrice de 230 CV qui permettait à la Fonderie d'être encore autosuffisante en 1870.

Son plus sérieux rival fut la forge de Rancogne, établie sur la Tardoire au sud de La Rochefoucauld. En 1749, son propriétaire, Reix des Fosses, avait livré 55 canons. Il dispute âprement à Ruelle les concessions de coupe de bois dans les forêts de Rancogne et du Bois-Blanc.

Il bénéficiait de la proximité du combustible et des minières. Mais l'irrégularité de la Tardoire le contraignait à de longues périodes d'inactivité : il dut abandonner la partie.

En 1776, la Fonderie de Ruelle, achetée par Louis XVI, devint Fonderie Royale.

Pendant la guerre d'Indépendance américaine, le marquis de Castries exigea d'elle une production accrue de canons.

En 1789, elle fut concédée pour quinze ans à des « entrepreneurs » de Nancy (Poupilier, Seillière et Lambert) placés sous la surveillance d'officiers inspecteurs. La production fut rapidement désorganisée et Lambert accusé d'activités contre-révolutionnaires. À partir de 1803, l'établissement devint Fonderie nationale.

Il bénéficia ensuite de deux coups de pouce décisifs : le transfert de la fonderie de canons de Rochefort en 1840 et de Saint-Gervais en 1869. L'effectif atteignait 400 personnes en 1871.

La Fonderie utilise alors des minerais et des fontes dont la majeure partie provient du Périgord (manganésés et peu phosphorés). Elle travaille aussi en liaison étroite avec l'aciérie de Sireuil, établie sur la Charente en aval d'Angoulême.

Cette aciérie avait été installée en 1852-54 dans une ancienne tréfilerie par Émile Martin, un sidérurgiste de Fourchambault, dans la Nièvre. C'est à Sireuil (en liaison avec Ruelle) que son fils Pierre-Émile fit la plupart des essais de son procédé de fabrication de

l'acier, qui allait se répandre universellement (fours Martin). Elle survécut jusqu'en 1884, remplacée une dizaine d'années plus tard par une grande tannerie qui a récemment disparu.

LA POWDRERIE D'ANGOULÊME

Également satellite de Rochefort à son origine, la Poudrerie d'Angoulême, avec plus de 800 personnes, est aujourd'hui la plus grande usine chimique du Poitou-Charentes après Hutchinson et Michelin dans la Vienne.

Elle avait d'abord été installée à Saint-Jean-d'Angély. Mais à la suite d'une explosion en 1818, les Angériens qui prospéraient grâce au cognac, ne voulurent plus entendre parler de poudrerie. Angoulême y gagna un établissement considérable qui fut installé à Basseau dans une boucle de la Charente.

Balzac, reçu à Angoulême par Zulma Carraud, l'épouse du directeur de la Poudrerie, décrira plus tard dans *Les Illusions perdues* une promenade romantique le long de la Charente, vers les bâtiments qui sont encore en construction (1821).

(Le Comité de Salut public avait ordonné la création de nombreuses poudreries : il y en eut des dizaines à travers la région qui sombrèrent vite dans une faillite complète).

LA MANUFACTURE DE CHÂTELLERAULT

À la différence de la Fonderie et de la Poudrerie, la Manufacture d'armes de Châtellerault ne doit rien à la présence de Rochefort. Elle apparaît en fait comme le premier exemple d'une longue série d'établissements (militaires ou civils) qui chercheront refuge dans la région pour s'éloigner de la frontière allemande.

Dès 1816, l'administration de Louis XVIII prend la décision du repli. Châtellerault est célèbre pour sa coutellerie. Pendant la Révolution, le Comité de salut public n'a-t-il pas choisi la ville pour établir une (éphémère) fabrique d'armes blanches ? Atout supplémentaire : la Vienne représente une puissante source d'énergie et elle est facilement navigable jusqu'à la Loire. On décide donc d'y implanter une fabrique d'armes blanches. Puis, comme il faut bien suivre le progrès, on prévoit dès 1818 d'y joindre une manufacture d'armes à feu.

Une ordonnance de 1819 crée officiellement la Manufacture et les premières constructions commencent fin 1820 sur des terrains acquis par la municipalité. Dès l'année suivante, une trentaine d'ouvriers fabrique 6.000 sabres. Le barrage de 105 m sur la rivière est achevé en 1824.

Suite à la fermeture de Klignenthal, l'effectif demeure encore modeste : 67 ouvriers en 1830.

L'établissement est alors concédé par adjudication à un entrepreneur, placé sous la surveillance de militaires et auquel l'État garantit un marché minimum de 500.000 F.

Le premier canon de fusil est forgé en 1831. Grâce à un apport de main d'œuvre en provenance de Maubeuge, les effectifs de l'arme à feu s'élèvent à 206 en 1832. Mais ce recrutement extérieur est onéreux et la Manufacture doit recommencer à former des apprentis.

Beaucoup d'ouvriers souffrent de la chaleur et du bruit. Ils sont atteints de surdité, de lésions aux yeux dues aux poussières de métaux, voire de silicose dans le cas des aiguiseurs.

De 1866 à 1870, la Manufacture est dirigée par Chassepot et sort le célèbre fusil du même nom. C'est une période de grand développement : de nouveaux bâtiments

apparaissent, l'éclairage au gaz est généralisé ; plus de 300 machines-outils fonctionnent en 1868 et l'établissement reçoit l'année suivante les ouvriers de la manufacture alsacienne de Mutzig. En 1870, les effectifs dépassent 2.000 personnes.

LES PRODUCTIONS LOCALES

Par rapport à ces grands centres de production caractéristiques des débuts de l'ère industrielle, les productions locales apparaissent modestes, traditionnelles et encore très liées à l'économie rurale.

Aux premières places, l'industrie mulassière, du sud des Deux-Sèvres. En 1804, on dénombre dans le seul arrondissement de Melle, 21 haras de baudets avec chacun 5 ou 6 mâles vigoureux. Melle a supplanté La Mothe-Saint-Héray dès le XVIII^e siècle. Les prix deviennent très élevés après 1800 à cause de la forte demande liée aux longues guerres de la Révolution et de l'Empire. Dans le courant du XIX^e, les mulets du Poitou seront particulièrement appréciés de tous les régiments coloniaux.

Alors que dans les campagnes, les jeunes gens se coupent un doigt pour échapper à la conscription impériale et meurent de gangrène, les aventures napoléoniennes font la prospérité de la chamoiserie niortaise. L'armée passe commande pour équiper 30 régiments en culottes de peau. Mais la demande militaire cesse en 1815 et il faudra attendre 1855 pour que Napoléon III relance quelque peu l'activité en commandant des gants de peaux. Ces commandes seront à leur tour stoppées par la Troisième République. Après une première audience en 1898 au ministère de la Guerre, le maire de Niort revient à la charge en 1902 : il ressort outré après que le ministre ait déclaré que « les gants étaient inutiles et qu'avec l'économie de 1.800.000 F réalisée, il était préférable d'acheter des chaussettes ou entretenir de travail les manufactures d'armes qui en manquent, même si c'est pour vendre aux Abyssins... » Il en résulte des crises graves pour la chamoiserie jusqu'à la réussite de sa reconversion aux marchés civils.

RÉSULTATS POLITIQUES

La période du Second Empire, on l'aura noté, fut une période de grand développement pour tous les établissements militaires du Poitou-Charentes et particulièrement pour la Manufacture de Châtelleraut. Cette intense activité s'explique par les guerres successives de Napoléon le Petit, en Crimée et en Italie et par ses nombreuses aventures coloniales. Quels furent les résultats ?

À cause d'un très mauvais ravitaillement en biens élémentaires, la guerre de Crimée fut très coûteuse en vies humaines mais permit un affermissement des nationalités, en particulier de la Roumanie, face aux ambitions des empires ottoman, russe et accessoirement autrichien. Toutefois, la Russie profita de la défaite française de 1870 pour reconquérir une grande partie du terrain perdu.

L'intervention en Italie contre l'Autriche dura un an (1859). Elle fut interrompue précipitamment après la sanglante bataille de Solferino et sous la pression des divisions prussiennes massées sur le Rhin. Elle ouvrit néanmoins la voie à l'unité italienne.

L'intervention en Syrie permit d'arrêter les massacres de chrétiens.

En revanche, l'expédition mexicaine fut un franc désastre et le projet d'établir un empire catholique aux portes des États-Unis protestants, momentanément affaiblis par la guerre de Sécession, tomba complètement à l'eau.

En 1870, l'Empire, qui aimait la gloire, se crut capable de gagner une guerre que Bismarck cherchait à provoquer pour unir l'Allemagne derrière un projet commun. Ce fut la déroute que l'on sait. La mobilisation fut lente et désordonnée. Les troupes,

habitué aux guerres coloniales, étaient mal disciplinées. L'incompétence des généraux était notoire (tel de Faily qui ne savait pas lire une carte). L'armée avait encore des canons qui se chargeaient par la gueule. Mais le chassepot l'emportait sur le fusil allemand.

L'ARMÉE JUSQU'EN 1870

La présence militaire mit du temps à se structurer. Longtemps les troupes, y compris les officiers, logèrent chez l'habitant. La grande caserne de la rue Sainte-Catherine à Poitiers, construite sous Louis XIV, semble être la première grande réalisation régionale en matière de logement de troupes.

La priorité fut en général accordée à la protection du littoral. La citadelle Saint-Martin-de-Ré (à distinguer de la ville elle-même, fortifiée sous Louis XIII) date de la fin du XVII^e. Cependant, à Rochefort, les insuffisances de l'habitat sont très sensibles. À La Rochelle, l'officier de génie Choderlos de Laclos, plus connu comme auteur des *Liaisons dangereuses*, loge chez l'habitant à l'époque où il participe à la construction de l'arsenal.(1786). (Il fut aussi employé à l'île d'Aix, pour relever les remparts détruits par les Anglais pendant la guerre de Sept ans).

La véritable installation des armées date de l'Empire et plus encore de la Restauration.

En Charente, la caserne du Champ de Mars à Angoulême, date de 1828 (actuelle Cité administrative). Les casernes qui longent la rue de Périgueux viennent d'être construites quand Balzac les évoque dans *Les Illusions*. Entre 1830 et 1850, se trouvait une École navale à l'emplacement actuel de la gare.

À Saintes, c'est l'Empire qui transforma la vénérable abbaye aux Dames en caserne, l'église servant de magasin d'habillement. Elle ne sera libérée qu'en 1924. Une partie abrite aujourd'hui le conservatoire de musique. Dans l'autre, éventrée par une bombe de la dernière guerre, 62 appartements sont en construction. (Importants haras d'origine militaire).

À partir de 1822, La Rochelle accueille le 42^e Régiment de Ligne.

On se dispute âprement la présence lucrative des troupes. La municipalité de Niort consacre d'importantes sommes au logement des garnisons. Au nord de la ville, le quartier de cavalerie (caserne Duguesclin) est agrandi en 1832 et 1837. Cela n'empêche pas en 1849, le départ pour Saintes de deux escadrons de cavalerie. Sous le Second Empire, la ville acquiert de nouveaux terrains, facilite le regroupement des magasins à fourrage.... en vue de conserver les six escadrons qui forment un régiment de cavalerie. Le premier régiment de Hussards arrive en 1869.

La *vocation* militaire de Saint-Maixent se dessine à peine. En 1806, Napoléon érige le château en chef-lieu d'un dépôt d'étalons. Il laissera place en 1863 à une École Municipale de dressage qui disparaîtra à son tour en 1869.

Poitiers, jusqu'alors ville cléricale, bureaucratique et universitaire, affirme de plus en plus sa fonction de ville de garnison. À la grande caserne de Louis XIV s'ajoutent une caserne de passage, boulevard du Grand-Cerf (1806-1881) et surtout, à partir des années 1820, le quartier de cavalerie à l'emplacement de l'ancienne abbaye de Montierneuf (emplacement actuel du rectorat, de l'ENSMA et d'une partie de l'hôtel-Dieu).

REPLI CIVIL APRÈS 1870

En 1814, la déroute des armées napoléoniennes n'avait pas à proprement parler provoqué de traumatisme. L'Empereur était seul contre l'Europe entière. La Monarchie attendait son heure : les coalisés parurent faire davantage la guerre à Napoléon qu'au pays lui-même. La France retrouva ses frontières de 1789. Seules les fabriques d'armes furent partiellement repliées vers le sud du pays.

En 1870, la défaite était plus inquiétante. Elle résultait d'un simple face à face avec l'Allemagne. Pourtant, le pays sembla considérer qu'il s'agissait d'un pur accident. Certes, beaucoup d'industriels alsaciens-lorrains partirent en Basse-Seine. Mais nous n'avons pas décelé de mouvements de capitaux notables vers la région.

Le plus important a concerné la Cie navale Delmas-Vieljeux. Depuis l'affaire des deux grumiers qu'elle voulait faire construire en Yougoslavie au début 1984, tout le monde connaît cette entreprise. C'est actuellement l'un des premiers armements français. Il assure par exemple 98 % des importations de bois de La Pallice, qui est le premier port européen dans cette spécialité.

Si sa création est antérieure à la guerre, c'est pourtant la défaite de Sedan qui lui apporta l'impulsion décisive. En 1867, les deux fils d'un pasteur protestant, Franck et Julien Delmas, s'étaient établis à La Rochelle et exploitaient un steamer qui assurait la liaison avec l'île de Ré. Émile, l'aîné des trois frères, continuait de vivre à Mulhouse. Ne supportant pas l'occupation allemande, il préféra quitter la ville et put ainsi apporter à la société naissante une aide financière déterminante. « Delmas Frères » prit donc comme emblème la croix de Mulhouse et les premiers bâtiments furent baptisés de noms très évocateurs tels l'Alsace-Lorraine, le Belfort, le Creusot (où l'on forgeait l'acier de la revanche) ou bien la Gaule et Vercingétorix.

À l'image de la Troisième République, Delmas se consola de la défaite dans l'expansion coloniale et fit fortune dans le transport avec l'Afrique, pour lequel la Cie conserve encore un quasi-monopole.

LES GRANDS ÉTABLISSEMENTS DE 1870 À 1914

LA FONDERIE DE RUELLE

Alors que l'arsenal de Rochefort décline lentement, l'année 1880 représente une année décisive pour Ruelle. Le gouvernement décide en effet la fermeture de la fonderie de Nevers et le regroupement à Ruelle de toutes les fabrications d'artillerie de marine.

Vu les différences interrégionales, l'assimilation ne se fait pas sans problème. Les salaires des ouvriers de Nevers sont supérieurs à ceux de Ruelle (3,388 F/jour contre 2,985 F). Les plus qualifiés préférèrent donc aller à Guérigny (Nièvre) ou à Indret, dans la région nantaise.

La Fonderie est maintenant reliée à la voie ferrée et possède une voie privée entre la gare d'Angoulême au port de L'Houmeau. Là, une grue de 100 tonnes permet le chargement des canons sur le « de Montalembert » qui les achemine à Rochefort et restera en service jusqu'en 1920.

Quant aux effectifs, ils atteignent 600 personnes environ en 1880 (dont 300 tourneurs et fraiseurs), 850 en 1890, de 1.300 à 1.500 au début du XX^e siècle.

On peut s'interroger sur l'ampleur et le sens de cet effort d'armement.

À la veille de 1914, la flotte française est composée des bâtiments suivants :

— 4 bâtiments de type « Jean Bart » (165 m de long et 40 km / heure) : chacun est armé de 12 pièces de 300 mm réparties en 6 tourelles, de 22 canons de 140 mm et de quelques pièces de 47 mm + 4 tubes lance-torpilles sous-marins ;

- 6 bâtiments type « Danton » : avec 4 pièces de 300, 12 pièces de 240, 16 de 75 et 10 de 47 + 2 tubes lance-torpilles ;
- 5 cuirassés avec 4 pièces de 300, 10 de 190 (ou 18 de 160), 13 de 65 et 10 de 47 + 4 tubes lance-torpilles ;
- enfin 8 autres cuirassés construits avant 1900 dont l'artillerie est dépassée.

Cet équipement met la France dans une position inférieure à celle de l'Angleterre, de l'Allemagne et des États-Unis. Par exemple, la France possède 4 bâtiments type « Jean Bart », les plus puissants de l'époque, contre 8 aux États Unis, 12 à l'Allemagne et 22 à l'Angleterre. Par conséquent, la France ne peut guère prétendre qu'à un rôle de gendarme de la Méditerranée. Le rôle de sa marine fut effectivement très effacé au cours de la Première Guerre. Seule opération d'envergure, le débarquement franco-anglais des Dardanelles fut un échec. Il fallut rembarquer les troupes au bout de quelques mois. En revanche, l'Angleterre réussit à neutraliser la Marine allemande après la victoire des Malouines et un match nul au Jutland où les deux flottes, s'effrayant l'une l'autre, firent demi-tour après un début de combat. L'élément décisif de la guerre fut les sous-marins qui permirent aux Allemands, eux-mêmes peu dépendants des approvisionnements extérieurs, d'infliger de lourdes pertes aux marines marchandes alliées.

LA POWDRERIE D'ANGOULÊME

Elle poursuit la même courbe ascendante que la Fonderie de Ruelle. Au début des années 1880, elle couvre une superficie de 70 ha qu'elle va presque doubler en dix ans. Elle dispose d'une force motrice de 600 CV (bientôt 800), dont 300 fournis par la Charente et le reste par des machines à vapeur. Elle emploie plus de 300 ouvriers et peut fabriquer journalièrement jusqu'à une dizaine de tonnes de poudre : poudre de guerre, mais aussi de mine et de chasse, dont elle alimente les départements du Centre et du Centre-Ouest. Elle exporte aussi une partie de sa production à l'étranger (Cf. *La Société charentaise au XIX^e siècle*, CDDP).

LA MANUFACTURE DE CHÂTELLERAULT

Pour la Manu, la guerre de 1870 fut un pénible traumatisme. D'abord, il fallut compenser le départ des personnes mobilisées. Ensuite, décision fut prise de transférer les ateliers mécaniques à l'arsenal de Bayonne. Heureusement, ce coûteux exode prit fin en avril 1871 et l'ordre qui suivit de réduire le personnel de 2 200 à 500 ouvriers fut peu respecté.

La Manufacture se lance alors dans la fabrication du fusil Gras. Elle attire à Châtellerault des ateliers de mécanique ou de travail du bois (crosses de fusil) ainsi qu'une fonderie. On travaille de relativement loin pour la Manu. Ainsi les forges de Taizé-Aizie (sur la Charente en amont de Ruffec) essaient de survivre après le traité de commerce franco-anglais en fabriquant des canons de fusils pour Châtellerault et Tulle, avec l'acier de Sireuil. Mais elles disparaîtront à la fin des années 1880. Plusieurs artisans de Ruffec produisent des crosses, activité traditionnellement sous-traitée. C'est en particulier le cas de M. Moulignier, qui était simultanément sabotier, et dont les petits-enfants possèdent aujourd'hui une fabrique artisanale de meubles.

La Manufacture passe ensuite à la fabrication du fusil Lebel dont elle reçoit une forte commande du tsar de toutes les Russies (la France, qui a besoin d'un allié pour prendre l'Allemagne à revers, recherche l'amitié russe. Il n'est plus question de se payer le luxe d'une guerre de Crimée). Nous sommes en 1894 : la Manu atteint alors son apogée en

temps de paix. Elle emploie 6.000 ouvriers. Fragile prospérité : les fusils russes ne seront jamais payés et l'État doit reprendre directement l'établissement à sa charge. Les effectifs chutent à 2.000 en décembre 1895, à 1.400 en 1898. En 1902, on craint la fermeture. Des trois manufactures d'armes françaises (avec Saint-Etienne et Tulle), Châtelleraut est la seule à fabriquer des armes blanches, sabres et baïonnettes, pour s'étriper dans les combats au corps à corps. Cependant, les effectifs tombent encore jusqu'à 1.074 en 1905 (année où le tsar a eu l'occasion de se servir de ses fusils Lebel).

Lorsque la guerre se déclenche en 1914, la France se trouve en sensible équilibre vis à vis de l'Allemagne dans le domaine des fusils mais en forte infériorité en matière de mitrailleuses. D'autre part, une supériorité dans le domaine de l'artillerie lourde et des mortiers, une meilleure utilisation de l'aviation pour les missions de reconnaissance et un emploi plus efficace des véhicules automobiles permettent à l'Allemagne de porter la guerre très profondément à l'intérieur du territoire français.

L'ARMÉE DE 1870 à 1914

Pendant la Troisième République, on assiste à une progression continue des effectifs et des équipements militaires dans la région.

Angoulême connaît un agrandissement de ses casernes. Un vaste arsenal est construit autour de 1875 dans le quartier de la Madeleine pour l'entreposage et l'entretien des matériels. (Projet de 210 logements réservés à la Gendarmerie à cet emplacement). Il semble que la poudrière de Grelet, récemment transformée en centre agro-alimentaire remonte aussi à cette époque. La ville reçoit le 21^e régiment d'artillerie et une école d'artillerie.

En Charente-Maritime, le 6^e Régiment d'infanterie est caserné à Saintes. La Rochelle accueille le 127^e RI ; Boyardville sur l'île d'Oléron, une école de torpilleurs.

Niort continue de se démener pour obtenir des troupes. Ce qui n'empêche pas le départ pour Saint-Maixent de deux escadrons du 7^e Cuirassiers en 1871 puis du 10^e Cuirassiers en 1872. L'année suivante, le service de recrutement transporte ses bureaux à Parthenay. Niort réclame des compensations à cor et à cri : une augmentation de la garnison, une école d'enfants de troupe ou bien une manufacture de tabacs. Plusieurs démarches restent vaines en 1885 et 1891. Mais en 1909, la ville loge tout de même les 750 hommes et 728 chevaux du 7^e Régiment de hussards.

Comme en bien d'autres villes, Châtelleraut par exemple, la jeunesse niortaise est militarisée. Au cours d'une fête sportive en 1877, un conseiller municipal déclare que la gymnastique comprend également l'école du soldat et le maniement du fusil. Des bataillons scolaires sont organisés dans chaque école, les armes fournies et entretenues par la commune, les progrès contrôlés par le conseil municipal.

Les mouvements de troupe sont nombreux à Saint-Maixent qui prend véritablement à cette époque le visage militaire qu'on lui connaît aujourd'hui. En 1871, les trois escadrons niortais du 7^e Cuirassiers (cavalerie) sont logés dans l'ancien dépôt d'étalons. En 1872, la ville perd le 37^e Régiment de ligne (infanterie), caserné dans l'ancienne abbaye. Elle reçoit en contrepartie un nouvel apport niortais. L'infanterie revient entre 1876 et 1914 : trois bataillons du 114^e sont logés dans l'ancienne abbaye (caserne Canclaux). Entre 1881 et 1883, les hommes partent occuper les forts autour de Tunis. Deux compagnies détachées à Thouars sont rapatriées en 1887 tandis que le 4^e bataillon du 114^e, arrivé en 1897, part s'installer à Parthenay en 1900.

Cependant, l'événement majeur est l'installation en 1881 de l'École de sous-officiers d'infanterie à la place de l'ancien château fort : construit au XIII^e siècle, il est rasé pour permettre l'édification de la caserne Marchand.

À Châtellerault, on note la construction de la caserne de Laage au début de la Troisième République pour loger le 32^e Régiment d'infanterie.

Mais le gros morceau dans la Vienne se trouve à Portiers où l'uniforme prolifère après 1871. On y comptera jusqu'à 3.000 hommes en garnison, soit environ le dixième de la population totale. Comme en bien d'autres endroits, l'artillerie gagne en importance : ainsi en 1873, les 20^e et 33^e RA prennent la succession de la cavalerie dans les quartiers de Montierneuf. Ces troupes disposent d'un champ de tir à Biard, à l'ouest de Poitiers. L'année suivante, une École d'artillerie s'installe au centre-ville (dans l'hôtel de Rohan-Chabot, à l'angle des rues Orillard et Jaurès) puis déménage vers le plateau des Dunes, d'où jadis Coligny avait canonné Poitiers. Le champ de tir de Châlons est mis à sa disposition. En 1875-76, un parc d'artillerie, relié à la voie ferrée, est édifié sur la rive droite du Clain, au sud de l'agglomération. Il sera agrandi en 1896.

Côté infanterie, le 125^e s'installe dans la caserne Rivaud qui avait servi de prison pendant la Révolution puis de petit séminaire. Elle abrita des CRS jusqu'à une date récente (construction de logements prévue). L'actuel stade de la Madeleine servait de champ de manœuvre.

La présence militaire sert de support à tout un réseau économique. Les paysans alimentent l'armée en lait, viande, blé, fourrage pour les chevaux... Les champignonnistes installés le long du Clain dans les anciennes carrières qui ont servi à construire la ville, réutilisent la litière des chevaux. Les recettes municipales qui proviennent avant 1914 de taxes perçues sur les marchandises à l'entrée des villes (octroi), y trouvent largement leur compte. (Niort par exemple, estime à 18.000 F en 1909 ses recettes militaires d'octroi, déduction faite de divers frais). Les commerçants et les artisans en profitent aussi largement et les banques n'ont pas perdu l'habitude d'être aux petits soins avec la clientèle des officiers. À l'occasion du nettoyage des champs de tir, les ferrailleurs réalisaient de substantiels bénéfices grâce à la récupération des déchets de métaux de valeur.

Par ailleurs, chose évidemment sans prix, la population trouve l'occasion de parfaire son éducation artistique, notamment en matière de mode vestimentaire et grâce aux nombreuses manifestations où se produit la musique militaire.

La prostitution apparaît comme le complément « naturel » de cette présence des armées qui imprègne fortement la vie des cités. Partout les bordels sont légion. En 1887, la municipalité niortaise refuse la construction d'une nouvelle maternelle à cause de la proximité des maisons de la rue du Vieux-Fourneau, le long de la caserne Duguesclin. Ils prolifèrent à Saint-Maixent où l'un d'eux jouxte une École de jeunes filles. La ville doit prendre des mesures de police à cause des troubles fréquents. À Poitiers, on connaît deux maisons près de la caserne Rivaud, rue du Gaz et chez Lucette, au bout de la rue Rabelais, dont la jeunesse bourgeoise connaît bien le chemin. À Châtellerault, le plus célèbre clandé après 1918 était celui de M^{me} Raoul, rue Poulain, qui prit à la fin de sa vie suffisamment de champ avec ses anciennes activités pour que l'Église lui accorde des obsèques religieuses.

LA GRANDE GUERRE

Les bouleversements déterminés par la guerre de 14-18 sont encore très sensibles dans le paysage industriel de la région. Avec la paix il est vrai, les grands établissements nationaux qui avaient pris des proportions extraordinaires, retrouvèrent plus ou moins leur dimension initiale. Beaucoup d'ateliers créés de toutes pièces disparurent sitôt la fin des hostilités. Quant aux entreprises civiles enrôlées dans l'effort patriotique, il ne semble pas que beaucoup d'entre elles aient trouvé là un tremplin à leur développement futur. Mais l'occupation par l'armée allemande de dix départements parmi les plus riches ne pouvait manquer d'avoir des conséquences plus durables.

Beaucoup de grandes entreprises, stratégiques ou non, durent se replier et la plupart survécurent au retour à la paix. D'autre part, le débarquement américain s'accompagna d'implantations industrielles solides et de l'arrivée d'une masse de marchandises qui, laissées sur place et rachetées après l'Armistice, favorisèrent la naissance et le développement de plusieurs entreprises locales.

LES GRANDS ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

La Fonderie de Ruelle prend au cours de la guerre une expansion considérable. Dès octobre 1914, de nombreux réfugiés du Nord et de la Belgique, plusieurs dizaines de femmes, viennent se joindre aux ouvriers ruellois qui, pour la plupart, en tant que travailleurs des arsenaux, ne sont pas mobilisables sur le front. Par manque de ressources, des mères, des femmes et des sœurs de soldats assaillent l'établissement de demandes d'embauche. En novembre 1915, la municipalité intervient en leur faveur, recommandant qu'on leur accorde la priorité, ce qui laisse entendre qu'un certain favoritisme existe au bénéfice des familiers du personnel.

Des prisonniers allemands, des Algériens, des Marocains, des Sénégalais, des Malgaches, des Chinois (il en arrive 200 en janvier 1917), des Italiens viennent travailler à la Fonderie. Un camp des Indochinois, dont il ne reste guerre de trace, avait été établi derrière l'établissement, en bas de la route de Champniers. La consommation d'alcool est en hausse et les rixes se multiplient entre nationalités. Les effectifs qui étaient d'environ 1.500 personnes atteignent 5 ou 6.000.

Les conditions de travail et de salaire se dégradent considérablement. En mai 1917, 150 prisonniers allemands font grève pour revendiquer une prime et un jour de congé par semaine. Quelque temps après, des protestations émanent des travailleurs français. Les équipes se relaient 24 heures sur 24 par factions de 12 h. Les règles de sécurité ne sont plus respectées et il ne se passe pas de semaine sans accident, parfois mortel. Les ouvriers sont maintenus en activité au-delà de l'âge de la retraite.

Au total, la Fonderie aurait fourni au cours de cette période plus de 10.000 t de canons de tous calibres, un nombre considérable d'obus, de douilles et de matériel militaire.

— Parallèlement, la Poudrerie paraît pulvériser les effectifs records atteints en région avec 14.500 personnes.

— À Châtellerault, le renouvellement des fabrications constitue un indice inquiétant du retard technologique accumulé. La Manufacture se met à construire la mitrailleuse Saint-Étienne au rythme de 3000 / an ainsi qu'un nouveau fusil (1915). Signe très net de dépendance, des mitrailleuses sont bientôt construites sous licence anglaise Vickers. Châtellerault sort également des canons de 155. Là aussi, la croissance des effectifs est considérable : en 1918, on dépasse les 7 500 personnes, dont 1 835 femmes et plus de 350 Indochinois mais aucun prisonnier allemand.

UN ATELIER CHAMPIGNON

[Voir aussi l'explosion en mai 1916 de l'usine Vandier et Despret*, à La Rochelle-Pallice].

La Poudrière de Migné-les-Lourdines est un bon exemple des installations qui surgirent un peu partout. L'État acquit à cet endroit, à quelques km au nord de Poitiers, de grandes carrières de calcaire percées de profondes galeries, pour s'en servir

d'entrepôt de munitions. Devant ces carrières, il construisit deux hangars de bois, abritant l'un 110, l'autre 170 femmes, qui travaillaient à remplir des gargousses en toile de Lyon avec de la poudre noire et de la poudre B à base de nitrocellulose. Le 8 décembre 1917, une gargousse s'enflamma, brûlant une ouvrière qui n'eut pas le réflexe de la jeter dans un baquet d'eau. L'incendie se propagea dans le bâtiment et fit 22 victimes.

À Chasseneuil-du-Poitou, un abattoir relié à la voie ferrée fut spécialement créé en 1915 pour subvenir aux besoins militaires. Il subsistera quant à lui une quinzaine d'années après la guerre. Un projet semblable de conserverie de corned-beef avait échoué à Niort en 1891 : on avait calculé que la viande serait 1/3 plus cher que celle importée d'Amérique).

LES ENTREPRISES RÉQUISITIONNÉES

La demande militaire est traditionnellement importante pour les secteurs de l'habillement et de la chaussure. La guerre de 14-18 provoquant une pénurie de main d'œuvre, a hâté la mécanisation de ces activités.

Une des principales fabriques de chaussures dans la région se trouvait à Niort. En 1896, la société Marcard, suivant le sillage de l'armée française, avait été la première à ouvrir un point de vente à Tananarive (Madagascar). En 1904, elle emploie déjà 200 ouvriers. À partir de 1914, elle travaille principalement pour l'armée mais elle disparaît au cours du conflit.

Paradoxalement, la réquisition des grandes usines qui s'accompagne de progrès dans la mécanisation, soustrait au marché civil une partie de l'offre et permet la survivance d'une production artisanale archaïque. Ainsi dans le Chauvinois, où une trentaine d'ouvriers sabotiers travaillant à domicile peuvent poursuivre leur activité dans des conditions désuètes.

À Port-la-Pierre au bord de la Charente (sur la commune de Saint-Vaize, en aval de Saintes), se voit encore une usine envahie par le lierre, vide, silencieuse, où l'on fabriquait en 14-18 des vêtements militaires (Compte tenu des célèbres uniformes rouges à remplacer, il devait y avoir du travail).

La plupart des ateliers de mécanique durent se lancer dans le tournage d'obus ou d'autres munitions. Ce fut le cas d'Adrien Morin à Thouars. En 1919, avec 35 ouvriers, il essaya de se reconvertir dans la fabrication d'automobiles et (et déposa un brevet de suspension compensée. Mais l'usine ferma en 1925 avec 50 salariés.

Le constructeur automobile Barré de Niort, qui emploie près de 100 ouvriers en 1914, doit lui aussi tourner des obus pour la Défense nationale. Il essaie même de construire une automitrailleuse : le prototype ne réussit même pas à grimper le raidillon de l'avenue de Limoges. En 1917, il est traduit en Conseil de Guerre sous l'accusation d'avoir distrait une partie du temps qu'il aurait dû consacrer à la production militaire.

Au reste, les malversations des « profiteurs de guerre » ne sont pas rares. Les municipalités doivent intervenir pour freiner les spéculations de certains commerçants. Des paysans profitent de l'état d'urgence pour vendre à l'armée des chevaux tarés à des prix records. Cela ne doit pas masquer les difficultés des campagnes. Les paysannes restées seules sur les exploitations ne peuvent plus faire face aux travaux et réclament parfois des prisonniers qu'elles obtiennent rarement. À Marans cependant, on emploie des prisonniers au drainage des marais et ils creusent ce qu'on appelle encore le « canal des Boches ».

À Melle, les grandes distilleries produisent en abondance de la gnôle pour encourager les valeureux Poilus à monter à l'assaut des mitrailleuses. Elles livrèrent aussi de l'acétone. Les nouveaux produits qu'elle dut fournir à la Défense furent à la base de sa

diversification après la guerre vers les composants pour films, vernis, laques, etc. (Nous n'avons pu vérifier si l'usine avait profité des brevets confisqués à l'industrie chimique allemande en 1918).

LES GRANDS REPLIS

L'occupation des départements du Nord et de l'Est a provoqué le repli de plusieurs entreprises. Au premier chef, la Cie royale asturienne des mines, société belge implantée à Tonny-Charente depuis 1915. Son usine d'Auby (département du Nord) ayant été occupée dès août 1914, le gouvernement avait demandé à l'Asturienne d'installer une usine d'extraction et de raffinage du zinc hors de portée de l'ennemi : le zinc entrant dans la composition du laiton pour les douilles de balles et d'obus. L'usine fut bâtie en 9 mois, de mai à décembre 1915.

Comme le grillage de la blende (minerai de zinc) produit du gaz sulfureux, après une période d'arrêt de 1910 à 1921 et l'installation de nouveaux fours, l'usine se mit à produire de l'acide sulfurique. À partir de 1929, elle commença dans une usine voisine la production de superphosphates (engrais), pour éponger les excédents d'acide. À partir de 1962, l'Asturienne s'associa avec l'Office national et industriel de l'azote et créa Asturonia, spécialisée dans les engrais enrichis et liquides. Le laminage du zinc est arrêté en 1970. Les deux usines d'engrais emploient alors environ 400 personnes. À la suite de difficultés, les usines ont été reprises en 1979 sous la raison sociale « Engrais de Tonny-Charente » : elles n'emploient plus depuis qu'une centaine de salariés.

Une seconde usine chimique s'installa pendant la guerre à La Pallice. Elle passa d'importants contrats avec les gouvernements alliés pour fabriquer de l'acide sulfurique et du phénol. Sa raison sociale, Sté alsacienne de produits chimiques, indique clairement son origine. Après la guerre, elle fabriqua d'autres produits à base de térébenthine. Le terrain se trouvant libre en 1947, elle laissa place à la Société des Terres rares dont l'usine de Serquigny en Normandie venait d'être bombardée : destin militaire s'il en fut. (Nous reviendrons sur cette importante usine de Terres rares dans le prochain n° consacré aux nationalisés).

Niort doit aux aléas belliqueux de posséder sur son sol la COGEM - Haineaux, qui fabrique des réchauds à gaz réputés (marque ENO). Créée en 1909 à Revin dans les Ardennes, la société dut cesser son activité pendant la Première Guerre. Une partie en fut transférée en 1915 à Niort dans l'ancienne Fonderie Lemaire, rue de Bellune, où elle se trouve toujours. La fonderie de Revin, spécialisée dans les poêles en fonte et en tôle, redémarra en 1910 pour s'arrêter définitivement en 1957. La société emploie actuellement environ 220 personnes à Niort, contre plus de 300 en 1902.

Même destinée à Surgères où la Société ardennaise d'outillage et de construction mécaniques, repliée de Mézières pendant la guerre, fusionne avec Abel Poyaud en 1918 pour former la Surgérienne de constructions mécaniques. Cette société emploie aujourd'hui plusieurs centaines de salariés à la fabrication de moteurs Diesel.

On ne peut enfin manquer d'évoquer l'aventure de Marcellin Leroy. Cet homme du Nord, fils de forgeron, se retrouva pendant la guerre affecté spécial à la Poudrerie d'Angoulême. Il apprécia le pays, décida en 1919 d'y implanter un petit atelier de bobinage. Aujourd'hui, rien qu'en Charente, Leroy [futur Leroy-Somer] emploie directement 4.000 personnes.

Addenda :

Banque Adam repliée de Boulogne-sur-Mer à Poitiers > création d'agences dans la Vienne, les Deux-Sèvres et l'Indre (10 en 1920, 48 en 1929 après extension vers l'Indre-et-Loire.

La Plastose à Niort (1916) : création de Jacques Vandier, ingénieur de l'Institut industriel du Nord.

AE France : le n° 2 du piston
par Jean Roquecave
(*L'Actualité Poitou-Charentes*, n° 26 [1994 ?])

AE France, à Chasseneuil-du-Poitou, c'est le n° 2 français du piston. ... qui travaille également pour les moteurs de camions, de bateaux, de locomotives, **et l'armée, avec notamment les pistons du char Leclerc***.

LE DÉBARQUEMENT AMÉRICAIN

Dans les premiers mois de la guerre, les ports s'étaient trouvés désorganisés. La main d'œuvre était soit trop jeune, soit trop âgée, l'encadrement était décapité. L'évacuation des marchandises débarquées posait des problèmes insolubles du fait de la réquisition des hommes et des chevaux. Les importations étaient en forte augmentation du fait de la perte du bassin charbonnier du Nord, de la chute de la production agricole et des besoins de la production d'armement. Les bateaux pouvaient attendre plusieurs mois, d'autant qu'au début les armateurs dirigeaient leurs navires là où ils espéraient trouver du fret de retour. Il fallut d'urgence construire des appontements de bois (comme à Tonnay-Charente), importer des grues, utiliser des réfugiés, de la main d'œuvre étrangère et des prisonniers allemands.

C'est dans ces conditions que La Pallice devint un des trois ports de ravitaillement de l'armée belge (avec Gravelines et Calais). On y importe des chevaux, de la viande d'Argentine, etc. Les attaques des sous-marins allemands conduisent à y installer une base sous-marine. En 1917, c'est le débarquement de l'armée américaine.

Toutes ces contraintes conduisent à rationaliser la gestion du matériel ferroviaire et à passer de fortes commandes de wagons. À partir de 1918 une Cie américaine, la Middletown Car Co entreprend le montage de wagons expédiés en pièces détachées des États-Unis. Elle s'installe d'abord à La Rochelle, à l'emplacement de l'emplacement de l'actuelle gare de marée, puis émigre en 1926 quelques km au sud, à Aytré. Depuis cette époque, l'usine a produit des wagons, des voitures de métro ainsi que les célèbres wagons Corail de la SNCF pour les quatre coins du monde. Intégrée aujourd'hui au groupe Alstom-Atlantique, elle emploie encore 1.300 salariés.

Parallèlement, était créée en 1918 à Pons, la société Freins et Signaux Westinghouse. Son fondateur, George Westinghouse, était l'inventeur d'un système de freins à air comprimé adopté par les Cies de chemin de fer du monde entier. Le choix de Pons est probablement dû à la situation de cette ville sur la voie Bordeaux-Saintes-Paris qui était l'axe principal avant l'électrification de la ligne par Poitiers et Angoulême. (Pendant la guerre, les troupes américaines prenaient le train à Bordeaux, étaient débarquées à Pons et devaient marcher jusqu'à Saintes pour faire de l'exercice). Reconvertie après la Seconde Guerre dans les échangeurs de température, vendue en 1951 à la Wesper, elle emploie aujourd'hui environ 280 salariés.

Quant à l'utilisation des surplus après la guerre, elle fut notamment à la base du développement de sociétés de transport routier. Beaucoup de lignes secondaires de chemin de fer terminées au début du siècle voire à la veille de 1914, que la mauvaise qualité du matériel routier français semblait promettre à un bel avenir, furent quasiment étouffées dans l'œuf à cause de la qualité des camions américains : Ford et

autres Mack. Ainsi, la société Brivin débuta en 1920 en s'installant dans un ancien parc à fourrage de l'armée, 222 avenue de Paris à Niort, et en utilisant du matériel roulant racheté à l'armée US pour le transport des personnes. C'est aujourd'hui l'une des principales entreprises de transport de la région.

L'ENTRE DEUX-GUERRES

C'est une période de profonde mutation. Alors que les grands établissements publics traversent une phase de stagnation, le tournant amorcé en faveur des entreprises privées prend une ampleur éclatante. Les nationalisations de 1936 ne peuvent prétendre inverser la tendance. Croyant que l'histoire va se répéter, l'État organise un ample mouvement de repli qui vaut à la région une moisson de nouvelles entreprises. On le sait, ces grands déménagements seront totalement inutiles. Mais ils renouvellent fondamentalement le paysage régional, l'enrichissent d'une strate nouvelle encore bien vivante. Une fois de plus, l'initiative locale n'occupera qu'un rôle très effacé dans ce chambardement (Chacun sait que l'économie est une chose jugée ennuyeuse dans nos contrées).

STAGNATION DES GRANDS ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

De 1918 à 1940, la Fonderie de Ruelle connaît une période de répit. Elle fabrique divers canons qui vont des 130 et 133 pour les torpilleurs et contre-torpilleurs jusqu'aux 330 du « Dunkerque » et du « Strasbourg », et aux 380 du « Richelieu » et du « Jean-Bart ». Les croiseurs type « Émile-Martin » sont équipés de 152 et les croiseurs lourds de 203.

Ce travail, qui avait du sens face à l'Allemagne hitlérisée, fut dévoyé. Quand le Reich envahit la Scandinavie, un corps expéditionnaire franco-anglais fut dépêché à Narvik en Norvège pour couper la route du fer suédois. Étant donné la tournure prise par la campagne de France, il fallut rapatrier d'urgence les troupes de Narvik. Le 3 juillet 1940, une escadre française à l'ancre dans le port de Mers-el-Kébir, près d'Oran, fut mise en demeure par les Anglais de poursuivre la lutte ou de se laisser désarmer. Elle refusa et fut coulée. Treize cents marins périrent. En 1942, la Royale avait fait de nouveaux progrès : apprenant que la Wehrmacht envahissait la zone sud, elle se saborda dans la rade de Toulon, épargnant cette fois à ses Alliés la pénible tâche d'avoir à lui tirer dessus. Un seul navire réussit à s'échapper pour gagner la France libre.

À quelques kilomètres de Ruelle, la Poudrerie d'Angoulême subit une évolution semblable. À la veille de la guerre, ses effectifs étaient remontés à 1.300 personnes.

La productivité de ces établissements étaient des plus faibles et cela ne valait pas aux ouvriers une popularité débordante dans l'agglomération. Quoiqu'il en soit, au fil des décennies, un équilibre s'était instauré avec le milieu d'accueil. Le patronat papetier, qui employait une main-d'œuvre à 75 % féminine, appréciait fort la présence des usines militaires. Beaucoup d'employées étaient mariées à des ouvriers des arsenaux. Elles présentaient donc toutes les garanties nécessaires de stabilité et ne recherchaient qu'un salaire d'appoint. Au contraire, les patrons de la mécanique, dont la situation se dégrade, accusent les arsenaux de rafler les ouvriers qualifiés et de faire monter les salaires.

Côté Manufacture, pour maintenir la charge, on se met après-guerre à fabriquer des métiers à filer et des appareils à tisser le lin. En 1924, démarre la fabrication d'un fusil-

mitrailleur puis, à partir de 1930, l'étude et la production d'armes automatiques. Devant l'urgence de la situation, l'effectif est porté à 8.000 ouvriers en 1939.

Mais des machines-outils commandées aux États-Unis n'arriveront jamais : les bateaux sont coulés dans les ports. Le 23 juin 1940, la Wehrmacht occupe Châtellerauld. Le 1^{er} juillet, la Manufacture est remise en route : il faut bâtir l'Europe nouvelle.

UNE NOUVELLE STRATE D'ENTREPRISES REPLIÉES

Amorcé après les défaites de 1814 et 1870, intensifié pendant la Grande Guerre, le mouvement de repli allait cesser jusqu'au début des années 30 pour reprendre alors avec une vigueur sans précédent.

Les différents départements de la région furent très inégalement concernés. Les modifications furent peu sensibles en Charente et dans les Deux-Sèvres mais très significatives en Charente-Maritime et dans la Vienne.

Le premier repli est une conséquence directe de la guerre de 1914. La Banque de France, traumatisée par la grosse Bertha, décida en 1920 de transférer son Service de Titres en direction du Sud ou de l'Ouest. Elle jeta son dévolu sur Poitiers et son ancien couvent de Carmélites dont Louis XIV avait posé la première pierre (angle des rues de Solferino et des Carmélites). De 1821 à 1905, cet édifice classique et imposant avait servi de Grand Séminaire Puis, pendant la guerre, d'hôpital militaire. Connu sous le nom d'Annexe de la Banque de France, il est spécialisé dans la gestion des titres (actions et obligations) déposées par les épargnants. 400 personnes y travaillent, dont un important service de garde et de surveillance. Des menaces sur l'emploi consécutives à la généralisation de l'informatique ont motivé un mouvement de grève en octobre 1984.

Ce premier repli en temps de paix n'eut apparemment pas de suite. La France savourait sa victoire.

Dans les années 30, les considérations militaires justifiées par le réarmement allemand se conjuguèrent au souci de désengorger la région parisienne pour réanimer le phénomène : il concerna principalement les usines aéronautiques.

Après l'arrêt de ses constructions navales traditionnelles, Rochefort accomplit sa reconversion en recevant les deux entreprises qui sont encore le fer de lance de sa vie économique.

Ce fut d'abord l'entreprise parisienne Lioré & Olivier, spécialisée dans le montage d'avions et d'hydravions, qui s'installa en 1934 dans une partie de l'arsenal désaffecté. L'entreprise était connue pour de nombreux appareils dont les LEO 241. Elle fut nationalisée en 1936 au sein de la SNCASO (Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Ouest). Elle fabriqua divers éléments des Bloch (Dassault) 131, 175, 181, 200... En 1938, elle employait 400 ouvriers.

À cette date [1937], la firme fut rejointe par Zodiac, actuel premier producteur mondial de bateaux pneumatiques, originaire d'Issy-les-Moulineaux. La société s'implanta dans la partie libre de l'arsenal. Célèbre à l'origine (1896) pour ses dirigeables, Zodiac avait créé en 1908 le premier avion biplan et, en 1937, mis au point un transporteur pneumatique de torpille (ingénieur Debrouette), à la base des célèbres bateaux. Production stratégique par conséquent.

La reconversion de Rochefort fut parachevée par la création en 1927 de l'École des Mécaniciens d'Aviation. Installée dans une ancienne base d'aérostation navale, elle remplaçait le Centre d'Instruction de Bordeaux, ouvert en 1917. Les sorties annuelles furent modestes dans les premiers temps : 250 à 300 mécaniciens étaient brevetés chaque année après trois ans d'études. En 1939, les sorties dépassaient le millier.

La Rochelle et Saintes apportèrent aussi leur contribution à la maîtrise des airs, l'une en recevant la SCAN (Société de constructions aéronavales, spécialisée dans les hydravions, qui s'installa à La Pallice, l'autre en accueillant Hispano-Suiza qui construisait des moteurs pour les aéronefs.

Peu avant la guerre [1938], Cognac reçut Aérázur, seule société notable de son histoire qui soit étrangère au négoce du divin breuvage. Originaire d'Issy-les-Moulineaux, comme Zodiac, elle fabriquait des barrières d'arrêt pour les avions.

À la même époque, Thouars dans le nord des Deux-Sèvres, qui possédait une tradition mécanique liée à la présence d'un important centre de réparation de matériel de chemin de fer, accueillit l'usine Charles Rusz, qui fabriquait et réparait des pièces pour l'aéronautique.

[Ajouter Fossier-Allard à Niort]

Dans la Vienne enfin, la Maison Rocher, installée sur la basse vallée du Clain, au sud de Châtellerault, connue pour ses moteurs à explosion et ses motoculteurs, se lança à son tour dans le matériel d'armement, puis installa une usine aéronautique au moulin de Chézelles (actuellement occupé par Stilz Chemie). En 1940, elle ramena à Cenon son usine tourangelle de moteurs (actuellement occupée par Fenwick).

Cependant, bien qu'il fut prépondérant, le secteur aéronautique n'était pas seul à nourrir les décentralisations.

En plus d'Hispano, Saintes, qui disposait à l'instar de Thouars d'importants ateliers ferroviaires, reçut en 1939 la COMMESA (Construction mécanique de Schiltingen-Strasbourg), spécialisée dans les chemins de fer à voie étroite. La même année, la Société alsacienne de filature et de tissage de jute vint s'établir à Saint-Jean-d'Angély.

Trois usines qui toutes subsistent de nos jours se replièrent dans la Vienne :

— la Pile Leclanché s'installa à Chasseneuil-du-Poitou dans un ancien abattoir militaire construit en 1915. (Depuis la guerre de 14-18, la demande militaire a joué un rôle déterminant pour l'industrie des piles et batteries).

— quelques km au nord, sur la RN 10, une tréfilerie fut créée à La Tricherie par la maison ardennaise Lefort, sous le nom de Société industrielle du Poitou.

— la Maison Gallus enfin, d'origine parisienne, se réfugia à Châtellerault. Spécialisée aujourd'hui dans les matériels pour dentistes, elle se consacrait alors aux périscopes de sous-marins et aux lunettes de chars¹.

LES CRÉATIONS LOCALES

Peu de créations locales semblent liées aux armées dans les années 1920, sinon la société Moreau-Ladurantie, qui ouvrit à Saint-Laurent-de-Céris dans le Confolentais une usine de couvertures militaires. Création qui n'est d'ailleurs pas à proprement parler locale, puisque Ladurantie est un spécialiste du feutre originaire de L'Isle-sur-Vienne, dans la banlieue sud-ouest de Limoges. L'établissement produisait son effet dans cette zone charentaise sous-industrialisée. Le matin, un coup de sirène annonçait aux ouvriers l'heure de se lever. Une heure plus tard, deux coups annonçaient l'embauche. Si les salaires étaient modestes, l'usine embauchait de préférence des couples. Au total, les revenus — et les horaires réguliers — étaient appréciés des ouvriers dans un contexte dominé par la paysannerie.

¹ La RAMO (Réalisation d'appareils et de machines-outils de Niort, spécialisée dans les tours automatiques, résulte aussi d'une décentralisation : elle a quitté Mézières pour Niort en 1938. Après avoir employé jusqu'à 300 salariés, elle a déposé son bilan en 1983 pour repartir sur des bases très modestes. Elle a notamment travaillé pour l'armement et l'aéronautique.

Ultérieurement, l'usine se mit à la teinture (ce qui donnait à la Sonnette toutes sortes de couleurs chatoyantes) afin de fabriquer des couvertures civiles. Mais à la suite d'une mauvaise gestion, l'usine passa sous le contrôle de Rondinaud de la Rochefoucauld, qui la ferma en 1980. (Comme d'habitude, la rumeur accuse volontiers la passion du directeur pour le sexe faible et plus encore son enthousiasme immodéré pour le club de foot local).

Au cours des années 1930, l'Intendance militaire joua un rôle anticrise sensible au bénéfice de plusieurs unités de production.

À Chabanais, l'usine de chaussures créée après la Première Guerre par deux limougeauds, Péricaud et Lionet, spécialisée dans les produits de luxe pour femmes (tressés), avait terriblement souffert de la baisse de la demande et de la concurrence des chaussures à bas prix mis sur le marché par la firme tchécoslovaque Bata. Reprise en 1938 par Béraud de Limoges, elle se remit à tourner à plein rendement pour l'équipement des troupes.

Même destinée pour la Tricoterie Moreau. Cette société originaire de Cussac en Haute-Vienne (sur le haut cours de la Tardoire près d'Oradour-sur-Vayres), avait construit une usine à Angoulême en 1920. La crise de 1930 l'obligea à abandonner ses activités de tissage ; elle réussit pourtant à survivre, en partie grâce aux commandes de l'Intendance militaire.

À Bressuire, la conserverie Le Dolo fut mise en route à la fin des années 30 pour fournir du « singe » à l'armée.

La SAFOC (Fonderie de Châtellerauld) qui employait une trentaine de personnes à la fabrication de pétrins pour les boulangers, dut embaucher une quarantaine de femmes pour la confection de masques à gaz et passa ensuite aux obus de 37 puis de 155, salariant un total de 98 personnes. Les dirigeants de cette fonderie étaient les père et grand-père de Dominique Lenoir, actuel président de l'Union patronale de la Vienne.

L'entreprise Mesclé enfin, originaire du marais poitevin, vint s'installer à Châtellerauld pour fabriquer des contreplaqués nécessaires aux cellules d'avions.

Addenda :

Replis éphémères :

Aubagnac à Ruelle.

Soc. indépendante de TSF à Saint-Jouin.

Ateliers de Schiltigheim dans les ateliers SNCF de Saintes

Banque Morgan (vérifier) à Niort

...

LE DÉASTRE

Au début du XIX^e siècle, le polémologue allemand von Clausewitz avait enseigné que la guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens. Dans l'entre-deux-guerres, et particulièrement dans les années 1930, la politique française fut des plus médiocres. Jamais un politicien ne convoqua un chef militaire pour le prévenir que si tel scénario se présentait, il aurait telle action à accomplir et qu'il devait adapter son dispositif en conséquence. Pire, la stratégie de la défensive contredisait notre politique d'alliance. Il aurait été possible de menacer l'Allemagne d'une annexion de la Sarre en cas d'agression contre la Tchécoslovaquie ou la Pologne. Mais l'armée française s'était organisée pour mener une guerre de tranchées. En septembre 1939, le général Faury rédigea en Pologne le rapport « Guerre éclair : les unités blindées allemandes agissent

en liaison étroite avec l'aviation. Réponse du général Gamelin : « La France n'est pas la Pologne. »

AU SERVICE DU III^e REICH

Sauf exception, les livres sur la Résistance ignorent ou mésestiment l'aspect économique. Les livres d'économie, et *a fortiori* les histoires d'entreprise, glissent en douceur sur cette période ou bien l'ignorent carrément. On comprend qu'il ait fallu passer l'éponge : il valait mieux pour le pays se remettre en marche que faire des procès. Cependant, le silence règne encore. Dans sa très remarquable *Histoire de Vichy*, l'Américain Paxton déclare : « Aucun homme d'affaires n'est passé en jugement pour collaboration après la guerre, bien que des procès aient été intentés pour profits illicites ou évasions fiscales ; mais on n'en connaît pas l'ampleur, l'information n'étant pas encore du domaine public » (1973). On est en général mieux renseigné sur le personnel politique, notamment La Porte du Theil de Sèvres-Anxaumont dans la Vienne, qui fut responsable des camps de jeunesse, ou du Paty de Clam, de Béruges près Poitiers, qui succéda en 1944 à la tête du Commissariat général aux questions juives à MM. Vallat et Darquier de Pellepoix. On sait aussi que les biens d'Édouard de Rothschild à Marthon en Charente furent confisqués.

Certains auteurs ont pu considérer que l'occupation fut une période où l'économie locale atteint sa plus grande diversité : faute d'approvisionnement, il aurait fallu trouver sur place la solution à tous les besoins. Effectivement, dans les Deux-Sèvres par exemple, on assiste à l'apparition de cinq ou six petites fabriques de pâtes alimentaires, dont une seule subsistera : Panzani à Niort. (Après son transfert à Parthenay, où elle employa jusqu'à 250 salariés, elle fut absorbée par Régia qui en 1967 transforma l'usine en simple dépôt et transféra l'activité à Marseille). On constate aussi en 1941, la création de l'huilerie de l'Arceau à Lezay ; de la conserverie de viande SAMCO à Thouars (marque El Toro) et la venue à Niort en 1943 d'une équipe lyonnaise spécialisée dans la transformation du lait (Prolait). Ces trois entreprises existent encore.

En sens inverse, on constate le dépérissement des usines de torréfaction du café à Poitiers qui passent de 6 à 2. La plus importante, Gilbert, connue dans une grande partie de la France, est **[incendiée sous l'Occupation et]** détruite par un bombardement en 1944 et cessera toute activité (emplacement actuel de la caserne des pompiers et du central des Télécom.). Par ailleurs, le manque de main d'œuvre (prisonniers et STO), le pillage des machines, la subordination à l'effort de guerre allemand, l'arrêt de nombreuses entreprises par manque de fournitures, les dégâts provoqués par les bombardements, avec pour conséquence les pénuries de toutes sortes dont souffre la population, nous font douter que l'appareil économique ait pu atteindre à cette époque le degré de diversité que certains lui prêtent.

LES ENTREPRISES SOUS ADMINISTRATION NAZIE

« Nous vaincrons parce que nous sommes les plus forts », avait dit Daladier. Dans *Nous, les terroristes*, Marc Leproux décrit le spectacle « déchirant » qu'il découvrit à son arrivée à Ruelle où il devançait de quelques heures l'armée allemande. « Je fus douloureusement surpris de voir l'état-major de la Fonderie de canons de la Marine attendre patiemment et en uniforme les premiers éléments de l'armée allemande. Attente prolongée des heures, se prolongeant même après le passage d'un side-car monté par deux Allemands qui regardèrent sans doute avec mépris ces personnages aux ors rutilants. » Leproux cite ensuite quelques actes de résistance isolés, tels ceux de

Gérard Ferrand, ouvrier de la Fonderie, qui déroba le drapeau français puis s'empara d'une camionnette V8 à la barbe de l'Occupant. Ou bien celui de jeunes gens qui, ayant tenté de saboter des avions stationnés en grand nombre sur l'aérodrome proche de Bel-Air, furent dénoncés par une femme. Seule la signature de la reddition les sauva du peloton d'exécution. Ultérieurement, Leproux évoque l'emprisonnement de Sénégalais dans la Fonderie.

D'après *Les deux Charentes sous la Résistance et l'Occupation*, les machines furent démontées et expédiées en Allemagne tandis que les ouvriers étaient affectés à la coupe de bois dans les forêts de la Braconne et du Bois blanc. Mais Pinard, dans *Les Industries du Poitou et des Charentes*, évoque des activités de réparation de matériel ferroviaire.

La Poudrerie d'Angoulême resta en activité. Si l'on en croit *L'Histoire de l'épuration*, de Robert Aron, Vichy accepta la confiscation mais s'opposa, au nom des conventions internationales, à la participation des poudreries à l'effort de guerre allemand. Naturellement, n'importe qui se serait assis sur ces « murs de papier ». Vichy entreprit donc, pour décharger sa responsabilité, de transférer les poudreries nationales d'Oissel (Seine-Mme), Saint-Médard-en-Jalles (Gironde), Angoulême et Blancpignon (Pyrénées.-Atlantiques) à une société privée créée pour la circonstance, l'Omnium des produits azotés, qui réunissait tous les industriels français spécialisés (Nobel, etc.), et qui s'efforcera de saboter la réduction. Très tôt, la Poudrerie d'Angoulême est accusée de consommer exagérément les matières premières (alcools et acides). Le directeur demanda le retour de nombreux prisonniers, soi-disant indispensables, et qui, sitôt arrivés, furent renvoyés dans leurs pénates. Néanmoins, Angoulême livrait des produits tels que : coton-poudre, nitroglycérine, dinitronaphtaline, penthrite, charbons actifs et cœlum. On s'arrangeait à y glisser le maximum d'impuretés, voire de petits cailloux. Et comme un jeune surveillant allemand avait transmis les récriminations officielles, la direction lui aurait remontré que s'il insistait, elle le ferait accuser de complicité de sabotage et qu'il serait envoyé sur le front russe... Dans d'autres circonstances, l'Occupant ayant essayé de lancer une nouvelle production, la direction fit traîner les travaux en longueur et tout un atelier resta immobilisé pendant plusieurs mois.

En 1944, la chaudière de la Poudrerie fut détruite par un bombardement aérien.

Dès qu'ils eurent dressé l'inventaire de la Manufacture, les Allemands expédièrent outre-Rhin les meilleures machines, ce qui n'empêcha pas l'Occupant d'adresser d'importantes commandes à Châtelleraut. La Manu reçut même l'appoint d'ouvriers licenciés d'autres régions, et en 1942, ses effectifs dépassaient les 2.500. La Résistance du personnel fut très précoce, allant même jusqu'à des actions internes de sabotage des fabrications. Elle s'intensifia comme partout à mesure que les exigences du STO s'alourdirent. Il y eut un certain nombre de torturés et de déportés, dont cinq jeunes femmes de vingt ans déportées sur Ravensbrück.

À Angoulême, faute de cuivre, Leroy était obligé d'utiliser des fils d'aluminium pour le bobinage de ses moteurs électriques, ce qui en augmentait considérablement le volume. Non loin, à La Couronne, la SOFRAM (Société française d'applications mécaniques pour combustibles liquides) usinait en sous-traitance des pièces pour les avions (future Somécour).

À Saintes, l'usine Hispano fut provisoirement fermée et, comme à Ruelle, les employés furent renvoyés dans les forêts de Chizé et d'Aulnay (*Les Deux Charentes...*). Un nouveau repli eut lieu : celui des Ateliers de Sotteville-les-Rouen, spécialisés dans la réparation de matériel ferroviaire, qui s'installèrent dans une partie des ateliers SNCF.

Quant à la Schiltingen-Strasbourg, elle fut détruite par le bombardement aérien du 24 juin 1944.

Les Usines de Melle et leur satellite de Forges d'Aunis furent reconvertis à la fabrication de carburant.

Dans la Vienne, les usines Rocher tournèrent au ralenti **[faux !]**, fabricant pour les cycles, de petits moteurs auxiliaires 4 temps à faible consommation, sous licence italienne Cuccolo.

UN CAS DE COLLABORATION À LA ROCHELLE

Les Deux Charentes... nous apprend que les ferrailleurs Georges Garenne et fils étaient les correspondants dans la capitale de l'Aunis de la société Récupmétal, appartenant à Joseph Joanovici.

D'autre part, dans son *Histoire de l'épuration*, Robert Aron évoque l'affaire des Pêcheries de l'Atlantique : en 1941, l'Allemagne projetait de construire une usine de congélation de poisson sur le modèle norvégien. L'Occupant informa un certain Baudard, directeur de la Société commerciale et charbonnière qui lui même contacta Oscar Dalh, un citoyen rochelais d'origine norvégienne ayant déjà expérimenté plusieurs procédés de réfrigération. Huit chalutiers, considérés comme prises de guerre, furent affectés à la société qui commença à fonctionner à La Rochelle en septembre 1942. Dahl en possédait 45 %, Baudard 10 % et, à travers la Sofofeinfrost et la Nordsee, les 45 % restants étaient contrôlés par Unilever. Le siège et un point de vente furent fixés à Paris. Il était prévu que la production serait partagée à 50/50 entre les troupes d'occupation et la population. Le partage fut en réalité de 40/60. À la Libération, Oscar Dahl mourut avant que l'affaire ne soit jugée et Baudard obtint l'acquittement.

Dans les débuts, l'Allemagne avait pourtant cru naïvement qu'elle pourrait se faire accepter. En janvier 1941, un crédit fut débloqué pour permettre l'emploi des chômeurs à des travaux d'équipement : nouveau marché aux poissons de La Rochelle, achèvement du môle d'escale en eaux profondes de La Pallice, construction de l'abattoir de Barbezieux avec la participation de 300 chômeurs, travaux d'électrification rurale dans le canton de Chabanais et d'adduction d'eau dans les communes de Châteauneuf, Courcôme, Dignac, Nersac, Soyaux et Aigre (ceci pour les deux Charentes). Ce n'était là qu'un médiocre alibi.

LE DISPOSITIF MILITAIRE ET RÉPRESSIF NAZI

Les cimenteries et les fours à chaux de la région tournèrent à plein régime pour édifier les coquetteries du III^e Reich.

L'ouvrage le plus imposant fut la base sous-marine construite au fond du bassin à flot de La Pallice, d'avril 1941 à 1943. Remarquablement conçue, elle mesure environ 200 m de côté et comprend 10 alvéoles. À l'arrière, se trouvent les ateliers, une centrale électrique et des logements. Le tout est protégé par un plafond composé de dalles en béton armé de 3,5 m d'épaisseur, séparées par une couche d'air et recouvert- par des plaques de granit. D'autre part, à côté du chenal d'entrée, un sas couvert permettait aux sous-marins de pénétrer dans le bassin sans être longuement exposés aux bombardements anglais. Ceux-ci commencèrent en 1941, endommageant cette année-là le cuirassé « Scharnhorst ». Mais des dizaines de tonnes de bombes furent larguées sur la base en pure perte. Une seule bombe, tombée par hasard dans le petit cratère que venait de provoquer une précédente, réussit à transpercer la voûte d'un trou gros

comme le poignet. Par ailleurs, La Pallice était protégée par des batteries placées sur la côte et à la pointe de l'île de Ré.

À partir de mars 1942, l'Occupant entreprit de construire le mur de l'Atlantique. La côte fut parsemée de dizaines de blockhaus. L'organisation Todt employait les détenus de l'île de Ré et des prisonniers de toutes nationalités. Des camps furent établis à La Rochelle, Laleu et La Coubre. À partir de 1943, les autochtones valides furent réquisitionnés. La tâche nazie était du reste facilitée par l'incurie française qui avait laissé intactes de nombreuses batteries côtières. Certaines furent simplement recouvertes d'une dalle de béton. D'autres furent expédiées en Allemagne pour être refondues et réinstallées.

À l'arrière, deux grands dépôts de la marine de guerre furent installés dans d'immenses carrières souterraines, pénétrées de voies ferrées, électrifiées et pourvues d'un système d'aération à Jonzac (le long de la voie Bordeaux-Saintes-Nantes) et à Migné-les-Lourdines près de Poitiers.

La Résistance ayant repéré l'existence du dépôt de Jonzac, fut convaincue de son invulnérabilité à des attaques aériennes ou terrestres. Elle recruta un jeune postier qui se fit embaucher et se mêla à la centaine de jeunes gens réquisitionnés ; au péril de sa vie, Pierre Ruibet parviendra à faire sauter le dépôt (carrières d'Heurtebise, à emplacement de l'actuel site géothermique).

En revanche, les Allemands conserveront le contrôle du dépôt de Migné jusqu'à la fin. Contenant des quantités considérables des marchandises les plus diverses : câbles, outillage, meubles, etc., il fut littéralement pillé par la population locale et permit d'alimenter un fructueux marché noir qui dura plusieurs années.

Le dispositif était complété par la base aérienne de Cognac, construite en grande partie par l'armée française en 1938 et 1940, parachevée sous les ordres de l'Occupant, et gravement endommagée le 31 décembre 1943. De Cognac partaient des avions chargés de protéger les sous-marins opérant en liaison avec Bordeaux et La Pallice ou de s'entraîner en vue de combattre un éventuel débarquement. (Une escadrille fut envoyée en Italie pour combattre le débarquement de Sicile). Évacuée par la *Luftwaffe*, elle servit à bombarder les poches de l'Atlantique.

Le centre régional de la répression nazie était fixé à Poitiers, avec notamment la prison de la Pierre-Levée et le camp de transit pour les Tziganes et les Juifs, installé route de Limoges, en face du stade Rébeilleau. Le camp de Rouillé (entre Poitiers et Parthenay), construit en 1939 pour interner des prisonniers politiques, surtout des communistes et des républicains espagnols, servit aussi pendant l'Occupation à interner de nombreux résistants.

LES ARMÉES DE LA LIBÉRATION À NOS JOURS

L'après-guerre accentue une tendance qui s'est faite jour dès 14-18. Le nombre des hommes diminue à mesure que l'importance du matériel grandit. La généralisation du moteur rend superflus les grands quartiers de cavalerie. Les casernes se vident. Poitiers perd son École d'artillerie, Angoulême est désertée par ses artilleurs. Après la perte de l'Empire, les régiments de tirailleurs et d'artillerie d'Afrique cessent de transiter ou de résider à Niort et à Châtellerauld.

De la Libération à 1967, la région est couverte de bases américaines.

Dans l'ensemble, le nouveau dispositif de l'armée française, où l'aviation joue désormais un rôle considérable, respecte les localisations traditionnelles des militaires. La principale innovation est l'installation d'une base aérienne à Cognac et la substitution de la Gendarmerie aux forces armées proprement dites à Niort et Châtellerauld.

Depuis 1967, les militaires peuvent adopter la tenue civile en dehors des casernes. La prostitution dans les bars a remplacé les maisons closes. Les films pornos et les séries B ont pris le relais des comiques troupiers. De temps en temps, on viole une fille à la sortie d'un bal ou bien on se pète la gueule à 200 km/h dans une BMW volée. Méfiance le samedi soir.

Voyons l'importance des différentes armes dans chaque département :

LA CHARENTE

À la Libération, la municipalité cognaçaise sut faire valoir tout l'intérêt de l'ancienne base aérienne nazie. Elle obtint ainsi la création d'une École de pilotage en juillet 1945 (BE 705). En 1949, l'École partit pour Marrakech et fut remplacée par la 33^e escadre de reconnaissance puis, en 1958, par la 92^e escadre de bombardement à laquelle fut rattaché un centre d'instruction au bombardement. La piste principale est portée à 2400 m et la base occupe la modeste surface de 467 ha au milieu du vignoble.

En 1961, elle retrouve sa fonction de base-école qu'elle a conservé jusqu'à aujourd'hui. Jusqu'en 1965, l'instruction se fit sur de bruyants monomoteurs T 6. Ils sont alors remplacés par les non moins célèbres biréacteurs Fouga Magister (Aérospatiale / Turboméca) qui consomment 700 litres de kérosène à l'heure. La formation dure aujourd'hui de 24 à 30 mois. Elle commence sur des simulateurs, se poursuit depuis 1980 sur des CAP 10 à hélice (cinq fois plus économiques que les Fouga) et se termine sur Fouga. Les pilotes sont ensuite orientés sur l'aviation de combat ou l'aviation de transport.

Depuis la mi-1984, les 65 Fouga et 20 CAP 10 sont progressivement remplacés par des monomoteurs à hélice Epsilon qui consomment 70 litres à l'heure (Aérospatiale de Tarbes).

Avec un effectif de 1500 personnes — qui sera porté à 1650 en 1985 après le transfert d'une partie de la base de Clermont-Ferrand–Aulnat — la BA 709 est le plus gros employeur du Cognaçais. Par les soldes versées aux militaires et les travaux confiés aux entreprises, elle estime avoir injecté 102 MF dans l'économie régionale en 1983 (115 prévus en 1985).

Lié aux ventes d'armes françaises, son recrutement est très éclectique. Elle a formé en particulier des pilotes arabes de plusieurs nationalités dans une ambiance non dépourvue de racisme. Outre des alcooliques, on y rencontre des individus à l'esprit névrosé ou borné, à l'instar de ce capitaine qui interdisait aux contrôleurs aériens de

souhaiter le bonjour aux pilotes non-militaires parce que ce n'était pas prévu dans le règlement. Jusqu'au milieu des années 70, un seul contrôleur d'origine étrangère savait parler anglais, ce qui était évidemment fâcheux quand on prétendait faire prendre en charge le trafic international par des militaires pour briser les grèves. La base est accessible dans des conditions restrictives aux avions civils, en particulier ceux des maisons de cognac. Toujours au milieu des années 70, les pistes étaient également très fréquentées par M. de Lipkowski, maire RPR de Royan, alors titulaire du secrétariat aux Affaires étrangères. Le vendredi soir, les installations étaient spécialement réactivées pour recevoir le Mystère 20 du GLAM qui le descendait de Villacoublay : les radars étaient mis en route, le balisage allumé sur des km, les lignes de télétype rouvertes, les pompiers et les infirmiers mis en alerte. La France vivait alors traumatisée par la pénurie d'énergie. L'essence avait manqué aux pompes. De Lipkowski embarquait dans la voiture officielle venue de Royan pour l'attendre. Et rebellote, le dimanche soir. On ne répétera jamais assez que les grands de ce monde doivent garder le contact avec le peuple et les problèmes terre-à-terre de la gestion d'une mairie.

À ces installations de l'armée de l'Air s'ajoutent en Charente deux autres cantonnements militaires à Angoulême et à la Braconne.

Après la Libération, le chef-lieu charentais a perdu son régiment de chars et le centre mobilisateur 502 au profit du 22^e RIMA (Régiment d'infanterie de marine : les Marsouins, ex-coloniaux). Les gradés reviennent ici pendant deux ans pour remettre à niveau leur condition militaire et perdre leurs kilos superflus après de longs séjours dans les sinécures coloniales (Tahiti, etc.) Le régiment s'entraînait surtout dans la campagne charentaise, en particulier sur les 72 ha que l'armée possède à Soyaux, au bois d'Antournac (en face le zoo). En juillet 1984, ce régiment a été dissout et remplacé par le 1^{er} RIMA intégré à la Force d'action rapide, qui s'entraîne sur des terrains beaucoup plus éclectiques, notamment en Afrique.

Il est composé d'environ 400 hommes, équipée des fusils Famas « Clairon » (Matra-Manurhin) et de lance-roquettes anti-chars de 89. Sa Cie d'éclairage et d'appui (130 hommes dont 30 % de volontaires service longue durée) est équipée de 43 camions et jeeps, de missiles antichars Milan (Aérospatiale / Messerschmitt), de mortiers lourds de 120 et de canons antiaériens de 20 mn.

À la Braconne, entre Angoulême et la Rochefoucauld, stationne le 515^e Régiment de train (transport), équipé de 120 camions gros porteurs Berliet et Unic et possédant 60 autres camions en réserve.

CHARENTE-MARITIME

En partant, les Allemands avaient infligé de gros dégâts à Rochefort : le pont-rail à l'entrée de l'actuel port de plaisance avait été détruit, de même que les appareils de levage et les magasins généraux du bassin de commerce. La corderie elle-même avait été incendiée.

Rénovée par tranches depuis quelques années par la SOCAE (*une filiale de l'Auxiliaire d'entreprises dans laquelle la famille de Wendel possède de substantiels intérêts*), la corderie abrite aujourd'hui la Chambre de commerce, la Ligue de protection des oiseaux et un Centre international de la mer.

Le bel hôpital militaire de Toufaire a fermé ses portes en 1984 en débauchant 220 personnes dont 80 civils. Même si les militaires continuent de représenter une bonne partie de la clientèle de l'établissement thermal, il y a matière à inquiétude dans une ville où le chômage atteint 17 %. (*Ce sont d'ailleurs des médecins de la Marine qui découvrirent et exploitèrent les eaux thermales de la source l'Empereur de 1866 à 1888.*

Pareillement, les eaux de La Roche-Posay dans le nord-est de la Vienne, furent à l'origine destinées aux convalescents des armées napoléoniennes).

Dans la foulée, les effectifs du commissariat à la Marine et de la Direction des constructions maritimes ont été amputés d'une cinquantaine de personnes. À entendre certaines déclarations, on croirait presque à l'abandon de Rochefort par le ministre socialiste des Armées.

En fait, la ville paraît fort bien pourvue. Rochefort possède une base de l'Aéronavale (BA 721), l'École technique de l'armée de l'Air (ETAA), une école de pilotage, une école de fourriers et, depuis 1983, l'École de maistrance aéro en provenance de Fréjus (sous-officiers de l'Aéronavale). Soit au bas mot entre 6 et 7.000 militaires, 500 emplois civils dans les armées et un poids de 15 à 20 % dans l'économie de l'arrondissement.

Détaillons. Les principales installations — base aérienne et École technique — situées près de la ville, dans la boucle de la Charente, ont été déménagées sur l'autre rive à Soubise, à partir de 1973. L'aéroport, inauguré en octobre 1980, dispose d'une piste de 1 900 m sur 30. Il a coûté 180 MF, dont le tiers financé par l'État et le reste par les collectivités locales. Il est géré par la Chambre de commerce et d'industrie mais peut être utilisé par l'armée dont la base est mitoyenne.

L'École technique, dont la réalisation a également coûté plusieurs dizaines de MF, forme tous les sous-officiers des spécialités techniques de l'armée de l'Air. Les élèves proviennent soit de l'École des sous-officiers de Nîmes, soit de l'École technique de Saintes. Les gradés y retournent plusieurs fois dans leur carrière pour se recycler. Les formations durent de 26 à 52 semaines avec un rythme annuel d'entrées de 4 à 5.000.

Rochefort vit au rythme des contrats d'armement signés avec nos anciennes colonies, les pays nouveaux riches et les dictatures du monde entier. Chiliens, Vénézuéliens, Libyens, Argentins, Camerounais, Pakistanais, etc. se sont succédé dans la ville. En 1984, c'était le tour de 75 Saoudiens venus apprendre à piloter et à entretenir les hélicoptères. Peu de récriminations à Rochefort : le célibataire le moins gradé touchait 8 000 F / mois, les plus gradés entre 60 et 80 000 F. À ce prix, le racisme serait du luxe. Par contre, la protestation est montée des campagnes. Une soixantaine d'endroits avaient naïvement été concédés par les propriétaires pour que les stagiaires fassent des exercices. Un hélicoptère, ça va. 20 atterrissages-décollages successifs, bonjour les dégâts. *(Le contrat avait été passé par la NAFCO - société nationale de formation et de contrôle. Les hélicos 3 Alouette II et 2 Dauphin — étaient loués par la société Héli-Union, fondée par Jean-Claude Roussel, le défunt PDG des labo. pharmaceutiques Roussel-Uclaf, contrôlée de nos jours par le groupe privé Worms).*

Enfin, à l'École de fourriers, s'est ajoutée l'École de maistrance aéro, installée dans l'ancienne base abandonnée : plus de 100 personnes, cadres et élèves compris.

Les autres principaux centres militaires - dont aucun ne saurait évidemment rivaliser avec Rochefort, se trouvent à La Rochelle, Saintes et Saint-Jean-d'Angély.

Outre le Service de pension des armées, deux garnisons sont stationnées à La Rochelle : le 503^e RT et le 519^e Groupe autonome de transit.

Le 503^e est le quasi-clône du 515^e de La Braconne. Il dispose de 350 véhicules dont 180 camions lourds. Ses effectifs sont de 600 hommes dont 20 officiers, 90 sous-officiers et une quarantaine d'engagés à l'instruction. L'armée s'est aussi réservée un terrain à Lagord au nord de l'agglomération.

Après le départ en mars 1983 de deux escorteurs avec une quarantaine d'hommes. chargés de la surveillance du Centre d'essais des Landes, le 519^e RT., qui occupait déjà deux alvéoles de l'ancienne base sous-marine nazie, a pris possession de cinq autres pour loger ses 6 barges de débarquement, ses 8 véhicules amphibies et ses 110 hommes dont 5 officiers et 25 sous-officiers.

Par ailleurs, un centre militaire d'importation d'essence est également établi à La Pallice.

Si l'on en croit Charles Hernu, la BA 722 de Saintes-Paban est « une des premières entreprises de l'arrondissement et un élément moteur pour la vie économique (locale) ». On y a formé jusqu'à un millier de jeunes mécaniciens simultanément. L'effectif des élèves était redescendu à 450 en 1984.

Enfin, le Centre mobilisateur 123 est installé à Saint-Jean-d'Angély.

Le ministère de la Défense possède encore un certain nombre d'équipements de moindre importance, en particulier des bases de loisirs. Celle de l'île Madame, à l'embouchure de la Charente, comprenant le fort Napoléon et une vingtaine de bungalows servant de maison familiale de vacances, a été désaffectée en 1980. Dans le sud du département, l'hôpital militaire de Mirambeau va être transformé en hôtel-restaurant.

LES DEUX-SÈVRES

Tandis que Niort n'accueille plus qu'un régiment mobile de gendarmerie, Saint-Maixent a pu conserver sa fonction militaire. Depuis la Libération, les grandes Écoles se succèdent dans cette petite ville.

Dès 1944, une École de cadres pour les FFI est organisée tandis que le 114^e RI est réformé pour aller se battre contre la poche de La Rochelle.

En 1945, venue du Centre d'instruction de l'armée marocaine.

En 1951, l'École d'application de l'infanterie arrive de Coetquidan. Elle part pour Montpellier en 1967.

Enfin, l'ENSOA (École nationale des sous-officiers d'active) s'installe en 1963. Elle représente aujourd'hui un effectif de plus de 2.000 militaires et dispose d'un terrain de 700 ha à Avon (15 km ESE Saint-Maixent).

L'armée possède une seconde implantation significative à Thouars-Puyravault. Un ERGMU (Entrepôt réserve générale de munitions) créé en 1917, y emploie une centaine de personnes. L'établissement possède sous son contrôle l'entrepôt de Migné-les-Lourdines, dont l'activité fut intense à l'époque des guerres d'Indochine et d'Algérie.

LA VIENNE

Le district de Poitiers comprend aujourd'hui environ 2 300 personnes attachées aux armées, dont plus de 600 civils. Il le doit :

— à la présence de la 42^e région militaire (qui correspond à la région civile)

— à l'ERGM, chargé de la réparation et de la maintenance des matériels militaires : 226 personnes dont 70 civils. diminution d'effectifs programmée.

— au bureau du Service national qui couvre 12 départements et emploie 370 personnes (civils aux 2/3, féminins aux 3/4)

— et au Commissariat de l'armée de Terre (ex-Intendance), tous installés au Quartier des Dunes.

(L'École d'artillerie, jadis logée en cet endroit, renforcée en 1922-23 par l'arrivée d'activités précédemment exercées à Fontainebleau, n'a en effet pas survécu à la Seconde Guerre).

Poitiers accueille en outre le 20^e RA (artillerie) et le Centre d'instruction du 33^e RA (réserve). Ces derniers sont casernés au Quartier Lamirault.

À Châtelleraut, on sait que l'armée a cédé la place à une École de gendarmerie (terrain d'entraînement au Pinail, dans la forêt de Moulière) et à un escadron de gendarmerie mobile. Mais on peut noter qu'une petite quarantaine d'habitants du nord du département travaillent à l'Entrepôt réserve générale d'électronique de Nouâtre (Indre et Loire), situé 25 km en aval de Châtelleraut sur la Vienne.

Enfin, l'armée possède un terrain d'entraînement à l'est de Montmorillon.

Au totale l'armée gère en région quelques 25 000 personnes (civils et militaires). Elle y dispose d'un domaine supérieur à 5 000 hectares, dont 20 bâtis

LES BASES U.S.

De la Libération jusqu'en 1967, les nombreuses bases américaines dans la région employèrent plusieurs milliers de civils : manutentionnaires, artisans, administratifs, interprètes... Tout ceci accompagné bien sûr de grosses voitures, de cigarettes blondes, de Coca-Cola, de mariages avec des *Frenchgirls*, de cités de bungalows (qui sitôt rachetées par les Français s'ornèrent de clôtures biscornues) de rock'n roll et d'un grand gaspillage : les déchets de la cite de Mornac, près de la Braconne, suffisaient à la nourriture d'une porcherie de 100 cochons !

Mais plus que des concerts de la musique militaire américaine, les journaux de l'époque étaient emplis de récits d'accidents, de rixes, voire d'assassinats dans lesquels étaient mêlée cette joyeuse compagnie. En outre, on assista partout à une recrudescence de la prostitution. Quoiqu'il en soit le départ des défenseurs du Monde Libre sur décision du général de Gaulle semble avoir été accueilli avec une certaine tristesse : il entraînait il est vrai de difficiles problèmes d'emplois et privait le secteur d'une demande très solvable.

Les implantations principales se trouvaient :

- en Charente : à la Braconne et Angoulême.
- en Charente-Mme : à Saint-Jean-d'Angély-Fontenet, Aigrefeuille-d'Aunis, Rochefort et la Rochelle
- dans le sud des Deux-Sèvres à Chizé
- dans la Vienne : à Poitiers, Châtellerauld et Saint-Ustre.

La base de Chizé couvrant une superficie boisée de 2 630 hectares, fut jusqu'en 1961 un dépôt de munitions de l'US Air Force dépendant de Châteauroux-Déols. Elle employait 300 civils. Quand elle céda la place à l'armée de Terre américaine en 1961, qui réduisit les effectifs à 90 civils, il fallut six semaines pour évacuer sur Saint-Nazaire ses 2.000 t de munitions. Après 1967, elle fut occupée par le Centre d'études biologiques des animaux sauvages.

À Poitiers, l'armée américaine avait pris possession de la caserne des Dunes et du camp de Châlons (aujourd'hui centre psychothérapeutique). Elle possédait aussi des installations sur l'aéroport de Biard et avait construit deux cités à Châlons et Bellejouanne.

En 1964, un dépôt de fusées Hawk fut créé à Châtellerauld dans une partie des locaux de la Manufacture.

En avril 1967, Pierre Abelin fait état de 1 127 Châtelleraudais employés pour la plupart au camp de Saint-Ustre (commune d'Ingrandes) mais aussi à Poitiers et à Chinon. Au nom du Loudunais, Monory s'inquiète aussi de la fermeture de Chinon.

Beaucoup de ces camps furent transformés en zones industrielles. Dans de vastes locaux, disséminés dans la forêt sur des dizaines d'hectares, La Braconne accueille toutes sortes d'entreprises ainsi qu'un LEP de chauffeurs routiers et de mécanique auto, un Centre d'aide par le travail et le 515^e R.T.

À Saint-Jean-d'Angély, une usine de panneaux agglomérés, disparue en 1978, s'installa dans le camp de Fontenet.

De nombreuses petites entreprises se sont fixées à la Croix-Chapeau (Aigrefeuille-d'Aunis).

À Saint-Ustre, Hutchinson et la Coop de Saintes ont pris le relais des Américains suivis depuis peu par les Fonderies du Poitou, une filiale de Renault.

LES ENTREPRISES DE LA LIBÉRATION À NOS JOURS

Nous avons regroupé ces entreprises en quatre grandes catégories :

- les trois établissements de l'État : Fonderie, Poudrerie, Manufacture ainsi que la SNCASO de Rochefort, nationalisée en 1936.
- les entreprises décentralisées dans les années 30, telles que Zodiac, Aérazur, etc.
- les nouvelles décentralisations à caractère militaire qui concernent des villes comme Châtelleraut, Poitiers, Niort, Parthenay, Angoulême...
- enfin les sociétés locales, en particulier celles qui exercent des activités de sous-traitance électronique ou mécanique, et celles qui travaillent dans des secteurs plus traditionnels comme la confection.

SORT CONTRASTÉ DES ÉTABLISSEMENTS D'ÉTAT.

LA FONDERIE DE RUELLE

Rééquipée à la Libération, rebaptisée en 1964 ÉCAN (Établissement de construction et armes navales), Ruelle a inscrit à son catalogue, depuis une quarantaine d'années, une impressionnante série de matériels militaires : des canons de tous calibres, des mortiers anti-sous-marins de 305, des tourelles, des périscopes, des mâts, des schnorchels (tubes qui permettent aux sous-marins de respirer sans remonter à la surface), etc.

Surtout, à la suite des expériences de la Seconde Guerre mondiale, l'établissement a dû négocier un important virage en se lançant dans la construction de missiles. La guerre du Pacifique avait clairement rappelé l'importance de la marine mais aussi sa vulnérabilité à l'aviation ennemie. D'où l'apparition aux États-Unis, dans les années 1950, des missiles SAM. Et en France, le développement, par la Direction des constructions navales en collaboration avec l'ÉCAN de Ruelle, du Masurca (Marine supersonique Ruelle contre avion). Les premiers essais débutèrent en 1960 et l'engin devint opérationnel cinq ans plus tard. (Lancé au moyen d'un accélérateur à poudre, sa portée dépasse les 40 km. La charge utile est d'environ 100 kg. Il existe en deux versions : une version téléguidée (périmée) et une version autoguidée). Le Masurca n'équipera qu'un faible nombre de bâtiments. Il sera tôt supplanté par des missiles moins encombrants et moins coûteux, intégrant les progrès de la miniaturisation électronique, et capables d'équiper tous les types de navires : d'abord le missile US Tartar puis une version navale du Crotale de Thomson-CSF.

Une tentative de collaboration avec Matra et le partage de la fabrication des torpilles avec l'ÉCAN de Saint-Tropez se solderont par deux nouveaux fiascos. En revanche, Ruelle (ainsi que l'arsenal de Bourges) collabore avec l'Aérospatiale pour la mise au point et la fabrication des missiles de la famille Exocet.

Une réorganisation s'est avérée nécessaire en 1983 car en l'absence de grand programme directeur, l'ÉCAN s'était lancée dans la fabrication d'une trop grande panoplie de matériels, conduisant à des séries trop courtes et des coûts en hausse. Trois grands axes ont été définis :

- la mécanique d'arme : tourelles de 100 mn mais aussi affûts lance-leurres qui intéressent toutes les armées pour la guerre électronique (terre-air-mer) ;
- la manutention embarquée : systèmes de manœuvre de sonars, de déplacement d'hélicos... ;

— la cybernétique navale : simulateurs et systèmes électroniques d'assistance à la conduite.

Ces activités doivent permettre de relever la fabrication de munitions et de missiles.

À noter que l'ÉCAN possède sous son autorité la Pyrotechnie du Vergeroux, près Rochefort.

LA POUDRERIE D'ANGOULÊME

Comme tous les établissements de l'État, la Poudrerie a connu depuis 1945 de sérieuses difficultés, frisant même la disparition autour de 1970.

À la Libération, les poudreries avaient été rattachées au Service des poudres du ministère de la Défense. En 1969, les effectifs de l'unité angoumoisine avaient chuté à 370 personnes. L'année suivante, décision fut prise de transférer les poudreries à une société spécialement constituée à cet effet. Détenue en totalité par l'État, la SNPE (Société nationale des poudres et explosifs) adopta les critères de gestion d'une entreprise privée. Il faut croire que les résultats furent positifs puisque les effectifs se remirent à croître et que l'établissement d'Angoulême emploie aujourd'hui 880 personnes. La société présente des résultats financiers en équilibre. À la faveur il est vrai d'une sous-évaluation des équipements dont l'État lui fit apport.

Le rapport 1982 de la Cour des Comptes est empreint d'une grande modération. La Cour s'inquiète de la coexistence de statuts différents au sein du personnel, les uns continuant d'être assimilés aux ouvriers des arsenaux, les autres soumis aux conventions collectives de la Chimie. Elle reproche des hausses de salaires excessives, s'interroge sur la rentabilité de la reconstruction de l'unité de Pont-de-Buis, près de Brest, et préconise la substitution d'un conseil d'administration au conseil de surveillance avec directoire.

Les fabrications de l'usine d'Angoulême se répartissent entre les catégories suivantes :

— les produits de base : il s'agit des cotons-poudres qui entrent dans la composition des explosifs, des poudres propulsives comme des peintures et des vernis.

— les produits intermédiaires : galettes et poudre Zénon

— les produits finis : poudres pour fusils de chasse et armes de guerre ; propergols servant à la production de toutes sortes de roquettes et missiles : les Milan, Hot et Roland (Aérospatiale / Messerschmitt), les missiles anti-navires Exocet, l'antipiste Durandal (Matra)...

LA MANUFACTURE D'ARMES DE CHÂTELLERAULT

Si les deux établissements qui précèdent ont pu résister, l'un en se maintenant dans le giron bureaucratique modernisé, l'autre en adoptant les critères de la gestion privée, la Manufacture en revanche n'a pas réussi à survivre. Cette disparition s'explique par trois raisons principales : la volonté de l'État de se désengager des activités de production ; la priorité accordée à l'industrie privée pour la préparer à la concurrence internationale ; les mutations stratégiques et technologiques : priorité au nucléaire, à l'aéronautique, à l'électronique.

La reconstruction, le rééquipement des armées, la guerre d'Indochine puis les « événements » d'Algérie avaient pourtant ouvert de radieuses perspectives à la Manufacture. Une fois passées les destructions commises par l'Occupant, la production

avait repris de plus belle, en particulier avec le fusil-mitrailleur 24/29 et la mitrailleuse 31.

En 1949, on passa aux pistolets automatiques 7,65 et aux pistolets-mitrailleurs maison, produits en 1950 à la cadence de 10 000 / mois. Parallèlement, l'établissement se lança dans la fabrication de machines à bois, de pièces de réacteurs, de fusils de chasse et de pièces d'outillage pour l'industrie privée.

La Manufacture s'illustra ensuite par la conception et la fabrication de l'Arme Automatique 52, arme portative qui équipait également des matériels d'aviation ainsi que des engins blindés.

À partir de 1956, les activités sont encore élargies à la fabrication de moteurs (GMC, Jeep...), à la fabrication de l'antichar Entac et du canon Hispano de 30.

En 1959, l'arsenal assure le montage et l'usinage du mortier de 60 CS et du lance-flammes 54. Il fabrique des pièces pour l'automitrailleuse Panhard. Il poursuit la fabrication d'armes automatiques et — pour lui-même, d'autres arsenaux ou l'industrie privée — de pièces d'outillage.

La décision officielle de fermer l'établissement est prise le 11 avril 1961. La Manufacture emploie alors 1 713 personnes. Elle déclinera progressivement pour s'éteindre en octobre 1968. Les dernières fabrications seront transférées à Saint-Etienne et à Tulle.

Du point de vue de l'Intersyndicale, les établissements implantés pour prendre le relais de la Manufacture n'ont pas maintenu le niveau des salaires, les qualifications y sont inférieures, et la stabilité de l'emploi moins assurée. Elle s'inquiète de l'avenir du dépôt de fusées Hawk (qui sera transféré au Luxembourg au début 1969). Elle réaffirme la nécessité de maintenir un établissement industriel de l'État, gage de stabilité et d'avenir pour la jeunesse, capable de créer avec lui et autour de lui l'essor de toute une région. Ainsi les organisations représentatives de la classe ouvrière apportaient la preuve que les intellectuels bourgeois ne détenaient pas le monopole de l'humour noir.

Les vastes locaux, inoccupés en majeure partie, abritent aujourd'hui :

- une patinoire ;
- un centre de formation professionnelle pour adultes qui a pris le relais de l'École d'apprentissage de la Manu ;
- un musée de l'automobile ;
- un centre d'archives de l'armement (37 personnes) qui stocke les documents de 86 établissements ou ex-établissements de l'État et ceux de six sociétés aéronautiques (Aérospatiale, Dassault...)

LA SOCEA DE ROCHEFORT

À la fin des années 1960, l'usine aéronautique de Rochefort faillit bien, elle-aussi, passer par-dessus bord. Les défaites de ses sociétés-mères successives face à Dassault et à Bréguet, l'échec commercial du programme Concorde hypothéquaient lourdement son avenir. Elle ne dut sa survie qu'à la pugnacité du personnel, à la détermination de certains élus et des commerçants locaux (dont on a vu dans le précédent n° qu'ils étaient particulièrement agités dans ces années-là).

Après la guerre, Rochefort construisit d'abord des éléments des SO 90 et SO 30 (SO pour Sud-Ouest). Mais ces avions, conçus par la SNCASO, perdirent rapidement pied face aux appareils de Marcel Dassault. Le bimoteur léger SO 90/95, commandé par l'Aéronavale en 1947 et construit à 60 exemplaires, fut refusé par l'armée de l'Air qui préféra le MD 315 produit à 320 exemplaires (MD pour Marcel Dassault). Trois ans plus tard, en 1950, le SO 6 020 est éliminé du concours des avions de chasse au profit du MD 450. Rochefort se retrouve donc en position de sous-traiter pour cet appareil, puis

pour la série dérivée des Mystères qui ont éliminé le Sud-Est Baroudeur (avions de combat). L'usine monte aussi des hélicos, dont les « étonnants petits Djinn ».

En 1956, la SNCASO est rebaptisée Ouest-Aviation, puis fondue l'année suivante dans Sud-Aviation. Les sociétés nationales se replient alors sur l'aéronautique civile et, à partir de mars 1957, Rochefort fabrique des éléments de fuselage, des volets de cambreur, des gouvernails de direction pour différents avions montés à Toulouse, dont la Caravelle et le Concorde.

En 1967, l'effectif atteint le millier de personnes et les 9/10 du personnel participent à des grèves pour la défense du salaire.

En 1968, la situation s'aggrave. Des menaces planent sur l'existence de l'usine. À l'initiative d'un comité de défense, des marches sont organisées sur La Rochelle, auxquelles participent activement les petits commerçants qui craignent une perte de population de 3.000 personnes. Lors des grandes grèves de mai-juin, les usines sont occupées. Ces mouvements reçoivent le soutien du conseil général mais n'emportent pas l'adhésion profonde de la municipalité. Sans le proclamer ouvertement, celle-ci estime qu'il est difficile de faire venir de nouvelles usines tant qu'existe Sud-Aviation.

De nouveaux débrayes sont déclenchés en décembre à la suite de l'implantation d'une chaîne de fabrication de caravanes : les personnels craignent un abandon des fabrications aéronautiques.

En 1970, Sud-Aviation est fondue avec d'autres sociétés au sein de la SNIAS (Aérospatiale). L'unité rochefortaise est filialisée sous le nom de SOCEA (Charentaise d'équipements aéronautiques). L'activité se répartit aujourd'hui en trois grands secteurs :

- la sous-traitance pour l'Aérospatiale (Airbus...) et pour Dassault
- les matériels de servitude : groupes générateurs de piste, équipements de test
- les équipements commerciaux : sièges pilotes et passagers, toilettes. équipements de soute.

L'entreprise s'engage depuis quelques années dans l'utilisation des matériaux composites qui permettent un allègement de ses produits. Après plusieurs exercices en équilibre, elle a été affectée en 1983 par la baisse sévère de la sous-traitance due à la mévente des matériels militaires et à la dépression du marché aéronautique civil. Une perte a été enregistrée en 1983, du chômage partiel observé en 1983 et 84.

LES SOCIÉTÉS DÉCENTRALISÉES AVANT GUERRE

Le sort des entreprises privées ne fut pas moins contrasté que celui des établissements nationaux. L'hécatombe en revanche fut beaucoup plus importante.

Commençons par examiner le secteur aéronautique. Nous savons qu'à l'échelle nationale ses variations d'effectifs furent assez vertigineux : 35 000 travailleurs en 1938, 240.000 en mai 1940, 90.000 en 1945, 60.000 en 1954 et 83.000 en 1957. Qu'advint-il en région ?

— SOFRAM-SOMÉCOUR : en 1945, la SOFRAM libéra ses locaux de La Couronne qui furent mis à la disposition de la société Ernault, spécialisée dans les tours semi-automatiques, dont l'usine de Saint-Désir, près de Lisieux, avait été sinistrée en 1944. Ernault fut absorbée en 1953 par SOMUA qui ferma l'établissement. La Couronne tombait donc victime d'un phénomène classique : les concentrations.

La fabrication de machines-outils reprit sous l'égide de la SOMÉCOUR (Société mécanique de La Couronne). De tous temps, les marchands du canons furent d'excellents débouchés pour les industries de biens d'équipement : la SOMÉCOUR compta donc parmi ses clients les arsenaux de Ruelle et de Toulon ainsi que diverses

usines aéronautiques : Sud-Aviation à Rochefort, Turboméca à Pau, Messier à Oloron, Potez à Toulouse ou Morane-Saulnier à Tarbes. La société fut liquidée en 1976, victime semble-t-il d'un manque chronique de fonds propres et d'une attitude inadéquate des banques. Deux maux également classiques.

— HISPANO : l'usine Hispano de Saintes disparut rapidement.

— ROCHER à Cenon : dans la basse vallée du Clain, la maison Rocher recommença à trop disperser ses efforts. Après avoir inscrit à son programme l'armement et le matériel aéronautique, elle fabriqua des machines à coudre et à écrire, des couteaux, du matériel cinématographique, de petits moteurs auxiliaires pour les cycles, etc. Elle fut liquidée par départements jusqu'à sa fermeture définitive en 1958.

— Charles RUSZ à Thouars : cet établissement qui avait offert une compensation partielle au déclin des ateliers de réparation SNCF, et s'inscrivait par conséquent dans la continuité d'une tradition locale de la mécanique, tomba malgré tout au champ d'honneur des concentrations. L'usine fut d'abord rachetée par DOP (Dispositifs oléo pneumatiques) de Vierzon, qui fusionna à son tour avec une autre société vierzonnaise, la Précision moderne. Précimo-Dop licencia ses 177 ouvriers thouarsais en 1967.

— La SCAN de La Pallice (hydravions) réussit sa reconversion à la fin des années 50. Elle acquit même une certaine notoriété dans la construction métallique par sa participation à des ouvrages de prestige (panneaux du Parlement européen de Strasbourg, de la Maison de la Radio à Paris, de la gare de Grenoble...). Mais elle ne résista pas à la dépression qui commença à frapper les entreprises du bâtiment dans les années 70 et déboucha sur une concurrence avivée et la disparition de nombreuses grandes entreprises. Elle fut mise en liquidation en 1979, laissant 276 salariés sur le carreau.

Le terme d'hécatombe ne paraît donc pas excessif puisque seule surnagea l'entreprise Aérazur de Cognac.

— Aérazur EFA : ses 300 salariés produisent aujourd'hui une large gamme d'équipements aéronautiques, dont une grande partie à usage militaire. On peut les regrouper en quatre catégories :

— les parachutes

— les produits gonflables : gilets de sauvetage, radeaux de secours, ballons (notamment pour les essais nucléaires dans le Pacifique avant qu'ils ne deviennent souterrains), enveloppes de grands dirigeables, conteneurs de flottabilité en fibres de carbone pour les hélicos (notamment ceux vendus par l'Aérospatiale aux US Coast Guards),...

— les vêtements spéciaux : combinaisons pour les pilotes

— des barrières d'arrêt de toutes sortes (afin de ralentir les avions en fin d'atterrissage) pour Concorde, Mirage 2000, ...

ainsi que des pièces mécaniques, des carènes de dirigeables, etc.

Il est temps d'en venir maintenant aux autres sociétés (non aéronautiques) repliées avant-guerre, à commencer par Zodiac qui a racheté la totalité du capital d'Aérazur (99,85 %) en 1978.

Pour le grand public, cette société est évocatrice du *sea, sex and sun* et des beaux CRS volant au secours des nageuses imprudentes. Fatal à bien des entreprises, l'après guerre ouvrit il est vrai à Zodiac des perspectives inespérées. L'avènement de la

« civilisation des loisirs », l'explosion de la navigation de plaisance firent la fortune des chantiers navals charentais en général et de l'usine de Rochefort en particulier.

Cependant, Zodiac n'a pas oublié sa promiscuité originelle avec l'armée. Même si elle oublia de s'en vanter dans son rapport 81/82 largement diffusé et dans sa conférence de presse réunie à l'occasion de son introduction en Bourse en 1983. Les radeaux de sauvetage équipent aussi bien les navires de plaisance et de commerce que les bateaux de guerre. Surtout, les bateaux pneumatiques, très prisés par les militaires pour les opérations de commando, les débarquements ou les patrouilles dans les zones marécageuses (par exemple, à la frontière irano-irakienne). Nous savons par des témoignages directs que ces bateaux peuvent être équipés de mitrailleuses ou de canons légers et qu'ils ont été vendus en grand nombre à des pays africains. En 1983, l'usine de Rochefort aurait honoré un contrat de 2.000 bateaux avec la Libye. La proportion est en tout cas suffisante pour avoir motivé en 1982 la création d'un service export militaire distinct de son homologue civil. Dans son rapport 82/83, la société se glorifie d'ailleurs d'être un des très rares fournisseurs français de l'armée américaine avec laquelle elle a obtenu la signature d'un contrat répétitif pour la fourniture de bateaux.

Au cours de cette longue période, l'usine de Rochefort a subi des coups d'accordéon. Après avoir traversé une époque faste dans les années 60 où ses effectifs atteignirent environ 700 personnes, les choses commencèrent à se dégrader au début des années 70. Une grève d'une heure par jour fut observée tout au long du mois d'avril 1972, dirigée principalement contre les émanations de colle pestilentielle et dangereuses. Se greffèrent là-dessus des flottements dans la direction et l'actionnariat à la suite du décès d'un dirigeant. Ce qui aggravait la situation au moment même où la crise économique s'approfondissait. Vingt-cinq licenciements furent annoncés en 1973 et, par déclin naturel, l'effectif diminua jusqu'à 300 en 1976.

Zodiac connut alors une période de renouveau, au point qu'en 1980, la firme racheta son principal concurrent, la société Angevine Marine qui fabrique les bombards, et dont elle ferma l'usine d'Arcachon.

À la même époque, Zodiac ressentit le besoin de s'agrandir. Les locaux de l'arsenal de Colbert, classé monument historique, qu'elle partage toujours avec la SOCEA, étaient devenus trop exigus. Nonobstant les propositions de la municipalité de Rochefort, la direction préféra s'égayer dans la campagne : elle s'installa à Saint-Germain-de-Lusignan, près Jonzac, et à Chevanceaux, petit bourg situé sur la RN 10 entre Barbezieux et Montlieu-la-Garde. Ces trois établissements de Charente-Maritime emploient environ 680 salariés dont 500 à Rochefort.

Cependant, Zodiac ne s'arrêta pas en si bon chemin. Après bien des reines et des poètes, la société montra qu'elle pouvait être sensible à la majesté calme et lente de la Charente. Remontant le fleuve depuis Rochefort, elle s'en alla dissimuler à Châteauneuf, derrière le vague sigle de CICO (Confection industrielle du Centre-Ouest), une fabrique de parachutes-croix, destinés à freiner divers avions militaires après leur atterrissage (Une centaine de salariés).

(Le groupe Zodiac fournit également le parachute ralentisseur du missile antipiste Durandal de Matra. Celui-ci est en effet ralenti dans sa chute avant d'être accéléré lorsqu'il arrive à proximité du sol. Il paraît probable qu'il soit produit à Cognac).

Aucune autre entreprise ne connut un sort aussi favorable que Zodiac.

Pour diverses raisons qu'il serait intéressant de reconstituer avec exactitude — repli précipité, absence de liens solides avec le milieu d'accueil, techniques obsolètes, dégâts de guerre... — raisons qui valent aussi pour les entreprises aéronautiques, la Schiltigheim-Strasbourg de Saintes, spécialisée dans les chemins de fer à voie étroite, et la Filature de jute de Bischwiller à Saint-Jean-d'Angély ne survécurent pas à la guerre.

Cette dernière en particulier laissa place à la SABDEC, une usine de bois déroulés mieux intégrée dans son milieu puisqu'elle peut profiter des peupleraies de la Boutonne et de la proximité de Rochefort, port importateur de bois du Nord et exotiques. Plusieurs entreprises ont cependant subsisté.

C'est le cas de la Tréfilerie de la Tricherie, qui continue avec environ 90 salariés, ce qui n'est pas le cas de toutes les tréfileries repliées à la même époque (fermeture de Gorcy à Bigny dans le Cher en 1969).

La société Gallus de Châtelleraut, passée des lunettes de char et des périscopes au matériel dentaire, sans avoir totalement surmonté les difficultés qu'elle a rencontrées, est parvenue à poursuivre son activité.

Enfin, malgré un tassement de ses effectifs, la Pile Leclanché reste le principal témoin de cette génération d'entreprises apparues avant la guerre. Elle a quitté Chasseneuil en 1965 pour s'installer dans des locaux modernes à la Pointe-à-Miteau, à la sortie sud de Poitiers. Après qu'elle ait employé jusqu'à 1 250 salariés, ses effectifs tournent aujourd'hui autour du millier, ce qui la place dans le peloton de tête des entreprises du district.

Il n'est pas insignifiant de considérer que sur ces 5 sociétés survivantes, 2 sont très dépendantes des marchés militaires (Aérazur et Zodiac) et que les 3 dernières sont passées plus ou moins complètement dans l'orbite de groupes nationalisés (Tréfilerie, Gallus, Leclanché).

LES NOUVELLES DÉCENTRALISATIONS

Les caractéristiques géopolitiques et naturelles qui avaient favorisé le mouvement de repli devinrent caduques après la guerre. Le rôle des rivières comme source d'énergie et voies de communication devint (malheureusement) négligeable. La proximité des sources d'approvisionnement en produits agricoles, bois ou fer perdit tout intérêt. La construction européenne mit enfin un terme aux conflits historiques avec la France et l'Allemagne. La portée et la puissance des armes modernes rendirent inutile le recul au sud de la Loire. Néanmoins, le mouvement reprit, favorisé par plusieurs facteurs, en particulier :

- la vigueur du mouvement de déconcentration de la région parisienne ;
- le dynamisme propre du complexe militaro-industriel ;
- certaines contraintes de l'histoire locale, telle que la nécessité de relayer la Manufacture de Châtelleraut.

Comme dans l'entre-deux-guerres, les différents départements furent inégalement concernés : la Vienne le fut toujours autant mais la Charente-Maritime, plus du tout. Les Deux-Sèvres le furent davantage et la Charente toujours aussi peu.

Comme dans les années 1930, l'aéronautique joua un rôle déterminant, qui n'est pas sans rappeler la fonction des chemins de fer dans le développement industriel du XIX^e siècle.

LA VIENNE

L'aéronautique fut à la base de la reconversion de Châtelleraut comme de celle de Rochefort une trentaine d'années plus tôt.

AMS (APPAREILLAGES ET MATÉRIELS DE SERVITUDES)

Siège social et ateliers : 2, rue de l'Abbé-Pouchard,
CHOISY-LE-ROI
USINE à 86 - CHÂTELLERAULT
BANCS D'ESSAIS POUR ÉQUIPEMENTS
AVIONS - MOTEURS - RÉACTEURS - ENGINs
ROBINETTERIE POUR FLUIDE
HAUTE PRESSION ET BASSE PRESSION

— La première entreprise à s'implanter, avant même l'annonce de la fermeture de la « Manu », fut en 1960 la société AMS. Originaire de Choisy-le-Roi, dans la banlieue sud de Paris, la firme est spécialisée principalement dans les bancs d'essai pour moteurs et réacteurs d'avions. Son activité dépend à 80 % des marchés passés avec le ministère de la Défense et les sociétés nationalisées. Si l'on en croit des sources syndicales, AMS a créé aux États-Unis une filiale commerciale qui n'a pas produit tous les résultats escomptés (avril 1984). On dénote effectivement une baisse sensible des effectifs : environ 180 en 1980, une centaine en 1984.

— SFENA : AMS fut tôt rejointe en 1962 par la SFENA (Société française d'équipements pour la navigation aérienne) qui intervenait cette fois en relève directe de la Manufacture. La SFENA s'installa d'ailleurs dans une ancienne annexe de la Manufacture à la Brelandière. Possédant son siège social à Vélizy, la SFENA était une société majoritairement contrôlée par l'État. Elle figure au premier rang français dans son domaine d'activité. Jointe à la firme Crouzet de Valence — avec laquelle les liens financiers et techniques sont de plus en plus étroits — elle forme le premier groupe européen et le second mondial.

La firme possède deux grandes spécialités :

— les pilotes automatiques, qui utilisent des calculateurs de plus en plus sophistiqués. Ils équipent aussi bien les avions civils que les avions militaires (monopole de fait pour les Mirage et le futur avion de combat).

— les instruments de bord : au premier chef les gyromètres, qui équipent en particulier tous les types de fusées et de missiles. Et maintenant, les gyrolasers conçus pour la fusée Ariane, les Airbus et le futur hélicoptère antichar franco-allemand. La SFENA fabrique aussi des systèmes de visée pour les chars.

La société s'est orientée depuis quelques années vers deux nouveaux secteurs :

— l'informatique, en forte croissance

— les tests automatiques, les détecteurs de pannes électroniques pour la RATP, l'armée de Terre ...

Ces deux activités ne représentent encore qu'une faible partie des ventes : 200 et 70 MF sur un chiffre d'affaires 1983 de 1 200 MF dans lequel la part des marchés militaires varie entre le tiers et env. 40 %.

Les effectifs de Châtellerault n'ont pas cessé de croître jusqu'à atteindre le millier (y compris temporaires) en 1982. À l'origine les anciens manuchards y ont bénéficié d'une priorité d'embauche. Par la suite, la proportion d'ingénieurs et de cadres est allée en augmentant. Depuis 1983, l'établissement est contraint au chômage partiel :

— l'introduction de l'électronique dans les matériels réduit le temps de travail nécessaire tout en améliorant leurs performances (5.000 heures de travail sur un Airbus A 300, 1 300 heures sur un Airbus A 310).

— la coopération européenne dans l'aéronautique oblige la SFENA à partager le travail avec d'autres équipementiers, Smith industries en GB, Bodenseewerke en RFA.

Après avoir réduit la concurrence franco-française avec Crouzet, l'objectif de la SFENA est de poursuivre ses diversifications et d'accroître la part du militaire.

— La SOCHATA (Société châtelleraudaise de travaux aéronautiques) fut la dernière entreprise à venir en relève de la Manufacture. Établie en 1966 sur la zone industrielle Nord, elle se consacre à la réparation et à l'entretien des avions produits par sa société-mère, la SNECMA (Société nationale d'études et construction de moteurs d'avions). Deux agrandissements ont été réalisés en 1975 et 1982. Elle emploie environ 450 salariés.

La maîtrise technique et l'image de marque de la SNECMA ont été acquis à partir des programmes de moteurs militaires tels que :

— les ATAR, équipant tous les avions de Dassault, depuis les Mystère et Vautour jusqu'aux Mirage en passant par les Étendard de la Marine.

— les Adour pour l'avion de combat franco-anglais Jaguar, en sous-traitance de Rolls-Royce et de Turboméca.

— le M 53 pour Mirage 2.000, le M 88 pour le futur

— les Larzac, construits avec les Allemands pour l'avion-école Alpha-Jet

— les Tyne avec Rolls-Royce pour l'avion-cargo Transall.

Sur cette base, la SNECMA a pu développer toute une gamme de moteurs civils pour le Concorde, les Airbus, les Boeing ou les DC 10 de Lockheed en collaboration avec Rolls-Royce, MTU en RFA, une société belge et surtout General Electric aux États-Unis.

La SOCHATA intervient en aval de ces activités. Elle est dotée d'équipements très modernes, en particulier un robot suédois générateur de plasma à très haute température utilisé pour le traitement de surface des pièces de réacteurs. Face à la concurrence des ateliers de réparation des grandes compagnies aériennes et des ateliers des différentes armées de l'Air, la modernisation permanente représente sa seule chance de survie.

Si la reconversion de la Manufacture faisait peser sur Châtelleraut des contraintes particulières, POITIERS ne devait pas non plus rester sans réagir.

La première initiative vint dès la Libération d'une équipe d'universitaires regroupées autour du Pr Poncin, spécialiste de mécanique rationnelle. L'honorable professeur désirait déjà rapprocher l'université de l'industrie en créant des laboratoires d'applications et de recherches. Dès 1946, les moyens de l'Université sont transférés progressivement de la place du Marché à l'ancienne caserne Dalesme. La première promotion comporte seulement 8 élèves. L'initiative est soutenue en particulier par le ministère de l'Air et le CNRS. En 1947, l'école obtient le titre d'IMAP (Institut de mécanique et d'aérotechnique de Poitiers). L'année suivante, l'établissement est promu École nationale supérieure d'ingénieurs avec le titre d'ENSMA (École nationale supérieure de mécanique et d'aérotechnique) qu'elle a conservé jusqu'à nos jours.

Nouvelle étape en 1957 avec la mise en service d'une soufflerie supersonique à proximité de l'aéroport de Poitiers-Biard. Créée à l'initiative du Pr Goethals qui s'inspire des modèles américains, elle intéresse au plus haut point le Service des engins spéciaux de la Fonderie de Ruelle. L'Arsenal apporte sa participation dès le stade du projet et réalise en outre une soufflerie-pilote destinée à essayer les divers éléments à l'échelle 1/3. En 1963, Biard est érigé en Institut universitaire autonome avec le titre de CEAT (Centre d'études aérodynamiques et thermiques).

Il comprend de nos jours trois laboratoires :

— le laboratoire de thermique : il travaille sur les murs isolants, les équipements solaires, les pompes à chaleur ou la navette spatiale américaine.

— le laboratoire d'aérodynamique : ses activités ont un caractère nettement plus militaire que le premier avec des financements provenant de la DRET (Direction des recherches et des études techniques du ministère de la Défense), de la SNECMA, de l'Aérospatiale, de l'ONERA (Office national de recherches et études aéronautiques), etc. Les recherches portent sur les profils de réacteurs, les entrées de tuyères, les effets de

bang ... On s'y occupe aussi des très pacifiques éoliennes mais cette fois (au moins jusqu'à une date récente) sans autre soutien financier que de maigres crédits universitaires.

— le laboratoire d'énergétique et détonique : on y étudie aussi bien les possibles explosions accidentelles en milieu industriel que les explosions militaires intentionnelles, ou les problèmes de combustion dans les réacteurs (financement SNECMA et ONERA...)

On évoque aussi l'étude d'obus et autres engins mais la discrétion qui entoure ces activités interdit d'en connaître le détail tant technique que financier.

Au total, ENSMA + CEAT représentent un effectif de plus de 400 personnes dont environ 200 chercheurs, enseignants, techniciens et administratifs.

L'ENSMA entretient les meilleures relations avec Dassault, la SNECMA, l'Aérospatiale, l'ONERA, la SNPE et consort, mais ses élèves se retrouvent souvent loin de l'aéronautique : chez SEV-Marchal, Schlumberger, Framatome, Thomson-Téléphone ... et même au Club Méditerranée. L'ENSMA n'a pas réussi à se hisser au niveau d'autres grandes écoles d'ingénieurs comme Sup'Aéro Toulouse, Supélec ou Polytechnique. Il suffit de lire les offres d'emploi dans les journaux pour s'en convaincre.

Poitiers ne devait cependant pas en rester au stade platonique des études et des prototypes. (Pas vraiment platonique d'ailleurs, car la recherche représente 1/3 du coût des armes)

— GÉNÉRALE DE MÉCANIQUE ET D'AÉRONAUTIQUE

La Générale de mécanique et d'aéronautique, qui possédait déjà un établissement à Seclin (Nord), inaugura en 1972 une nouvelle usine sur l'aéroport de Biard, allongé pour l'occasion. Les bâtiments, reliés à la piste par un taxiway, furent conçus pour qu'un avion gros porteur puisse y pénétrer. Prévu pour employer 500 personnes, et pourquoi pas 800, l'établissement ne dépasse pas les 150 salariés. Cette filiale de Dassault-Bréguet est pourtant bien située entre les usines parisiennes et aquitaines du groupe. Elle s'occupe :

— des verrières d'avions : Alpha-Jet et Mirage

— des conteneurs : pour canons, fumigènes et parachutes-frein.

— de pyrotechnie dans un atelier créé en 1979 : fragilisation des verrières, séparation des conteneurs-canons

— d'usinage de bords d'attaque de Mirage 2.000 par électro-érosion.

Depuis 1982, la GMA a été confrontée à une importante baisse de sa charge. Elle a pu maintenir son activité grâce à des sous-traitances pour Piaggio et l'Airbus.

UNE PÉPINIÈRE D'ENTREPRENEURS

Au XVIII^e siècle, une tradition bien établie voulait que certains aristocrates officiers d'artillerie s'établissent comme maîtres de forges. Les arsenaux et autres institutions militaires servent aujourd'hui de rampes de lancement à de nombreux cadres et chefs d'entreprises.

Passons sur le menu fretin des sous-officiers recyclés dans les sociétés de gardiennage, la surveillance des grands magasins et les auto-écoles.

Plus remarquable est l'invention par un ancien ingénieur de l'ÉCAN, Henri Marcel, d'un moteur hydraulique couronné au Salon International de Genève en décembre 1981. Malheureusement, l'entreprise de sous-traitance en mécanique qu'il avait créée à La Braconne a été mise en liquidation en 1983, entraînant dans sa chute une vingtaine de salariés. En Charente, nous connaissons encore l'exemple de la SODATEC, fondée par un ingénieur de l'armement.

La commune de Tonnay-Charente, près de Rochefort, possède sur son sol plus de 300 familles de militaires. Elle a dû étoffer ses services municipaux, au point qu'avec une cinquantaine de personnes, ils ont pris la dimension d'une véritable entreprise. Il fallait trouver un manager. Le choix s'est porté sur un ancien élève de l'École technique de l'armée de l'air voisine, déjà connu comme entraîneur de l'équipe locale de foot.

Après la fermeture des manufactures d'armes du Nord et de l'Est, Châtelleraut récupéra un important contingent de main d'œuvre alsacienne. Ainsi put-on voir en 1897 un certain Sutter créer une fabrique de cycles qui survivra jusqu'en 1979.

Plus près de nous, c'est un ancien élève de l'école d'apprentissage de la Manufacture, Robert Ransan, qui a monté en 1956 la société ARCO de Châtelleraut, d'abord spécialisée dans les fournitures pour avions puis dans les sacs de voyage et matériels de camping.

1984 enfin vit l'installation d'une fabrique de planeurs à Chauvigny à l'initiative de la société Centrair du Blanc (Indre). Son PDG, Marc Ranjon, est un ancien pilote de l'Aéronavale marié à la fille d'un colonel. Après avoir débuté comme importateur de planeurs dans des hangars abandonnés par l'armée sur l'aérodrome du Blanc, il s'est lancé dans la fabrication d'appareils conçus en collaboration avec Dassault et Sup'Aéro Toulouse. Il prévoit d'employer à Chauvigny de 70 à 80 salariés à moyen terme.

On nous pardonnera ces trop rares exemples. Ce ne sont là que lacunes dans notre ignorance.

— la SAT

Deux ans après Dassault en 1974, la SAT (Société anonyme de télécommunications) s'implantait Saint-Benoît (périphérie sud de Poitiers), dans des locaux laissés vacants par l'usine de postiche Hyvernât. La SAT est connue du grand public pour ses fibres optiques (cf. l'expérience de câblage de Biarritz) et divers équipements téléphoniques (commutateurs pour entreprises, matériels pour les PTT...). Mais elle a toujours fait preuve d'une grande discrétion, y compris vis-à-vis de certaines parties de son personnel, sur ses activités poitevines. On peut apprendre au gré des publications qu'elle fabrique de « l'électronique et des composants optiques et infrarouges », ailleurs des « appareils de télécommunications pour avions et hélicoptères » ou encore, plus elliptiquement, du « matériel électronique ».

En clair, cela signifie que la SAT de Poitiers fabrique des systèmes de transmission, de guidage, de visée et de détection pour missiles, avions, hélicos et autres chars.

Une partie de ces matériels utilise le principe de la détection thermique, basé sur le fait que tous les corps émettent un rayonnement infrarouge en fonction de leur température et indépendamment de la luminosité ambiante (jour ou nuit). À partir de ces rayonnements d'intensité différente, il est possible de reconstituer une image précise de la scène observée.

Des recherches sont d'ailleurs menées en collaboration avec le Laboratoire de métallurgie de l'Université de Poitiers sur les matériaux sensibles aux infrarouges. (Ce n'est là qu'un exemple des nombreux contrats militaires de l'Université de Poitiers).

Ces activités ont été suffisamment prospères pour qu'à l'établissement de Saint-Benoît - La Cybellerie, employant un peu moins de 300 salariés, la SAT ajoute en 1981 un second établissement à Saint-Benoît-La Chaume, spécialisé dans les mosaïques infrarouges. L'effectif total des deux usines dépasse maintenant les 400 personnes, dont une forte proportion de main d'œuvre très qualifiée.

Les engins auxquels participent la SAT vont du SATCP, petit missile sol-air à très courte portée fabriqué par Matra, en passant par le Magic 2 de Matra destiné aux Mirage 2000, à la caméra du char futur Leclerc, aux jumelles infrarouges pour l'infanterie, à un système de détection de câbles destiné aux hélicoptères, etc.

À ces grands établissements urbains et prestigieux tournés vers d« technologies sophistiquées il nous faut ajouter une petite entreprise rurale, installée depuis

longtemps dans l'ancien camp militaire de la Brunetière, sur la commune de Saint-Martin-l'Ars (sud de la Vienne). Les bâtiments délabrés — plusieurs dizaines de petits hangars disséminés sur la lande — l'activité peu avancée attestent de l'état d'abandon et de désertification dans lequel sombrent certaines de nos campagnes. La STRI (Société de traitement et récupération industriel) se consacre à la démilitarisation des vieilles munitions françaises ou étrangères. Elle recycle la poudre (usage civil), le phosphore (usage industriel) et les déchets métalliques. Les effectifs, une trentaine de personnes en 1980, ont depuis fondu de moitié.

LES DEUX-SÈVRES

Au cours de cet ample mouvement de saupoudrage du territoire que fut la décentralisation, les Dieux et la DATAR ne négligèrent pas tout à fait les Deux-Sèvres.

La première société, à s'établir fut l'ÉCÉ (Équipement et construction électrique) fondée dans la région parisienne par Roger Auchapt au début des années 1950. Elle s'installa d'abord au Pontreau en 1960 (Niort-Nord) puis à partir de 1972 dans ses grands locaux actuels à Niort-Chauray (route de Paris). Elle fabrique une gamme assez large de produits, utilisant de plus en plus l'électronique : tableaux de commande, bancs d'essai (test et fiabilité), chronoscopes, dispositifs d'alarme, minuteriers, contacteurs, commutateurs, disjoncteurs, relais...

Sa clientèle est diversifiée : l'aviation, la marine, les chemins de fer, l'industrie, les travaux publics, le nucléaire. Mais l'aéronautique occupe une place prépondérante (avec de gros clients comme Dassault et l'Aérospatiale), ainsi que l'ont bien démontré les difficultés rencontrées par l'entreprise au début 1984, attribuées à la mévente à l'étranger des avions, hélicoptères et autres missiles français.

La nature de ses produits et leur variété, la diversité des débouchés ont longtemps permis à l'ÉCÉ de faire figure d'îlot de prospérité dans une ville très affectée par la crise.

L'ÉCÉ a employé jusqu'à plus de 600 personnes à la fin 1983, plus une vingtaine de contrats à durée déterminée, sans compter sa filiale Egélec (49 salariés...), installée au Pontreau.

L'entreprise ne devait pas rester orpheline grâce à l'implantation en 1976/77 de la SODELMO (Société d'électro-mécanique de l'Ouest), sur la zone industrielle de Saint-Liguair. Ses fabrications et ses débouchés ressemblent à ceux de l'ÉCÉ : composants électromécaniques (en particulier des relais) pour l'aéronautique et les télécommunications, avec des clients comme Dassault, la SNIAS ou Thomson-CSF. Entreprise neuve, la SODELMO a pu faire adopter facilement une nouvelle formule de travail, celle des équipes courtes de deux fois six heures, cinq jours par semaine. Soit 30 heures de travail/hebdo payées comme telles. Les équipes font 7 h - 13 h ou 13 h - 19 h. Employant un effectif d'environ 280 salariés, en grande majorité des femmes peu qualifiées, l'entreprise ne pouvait guère rechercher un avantage qu'en augmentant le temps d'utilisation de ses équipements dont le coût est élevé en comparaison des frais de main d'œuvre.

À ces deux entreprises niortaises s'ajoute une usine actuellement en phase de démarrage à Parthenay. L'initiative en revient à Macrodyne, une firme californienne spécialisée dans la forgeage de pièces pour l'aéronautique. Le projet, formé dès 1981, annoncé en 1982, a connu maints retards dans sa concrétisation. À la demande de l'État, Macrodyne devait laisser entrer dans le capital à hauteur de 49 % la société orléanaise Malichaud (groupe Générale industrielle et financière). Or, Malichaud, spécialiste de l'usinage, qui travaille à 79 % pour la SNECMA, n'apporta jamais sa part, accusa la société américaine de mal maîtriser sa technologie et connut des difficultés

propres (chômage partiel pour 200 salariés et demande de 82 licenciements sur un effectif de 435 en mars 1984). De son côté, Macrodyne, qui emploie entre 5 et 600 personnes aux E-U, traversa des exercices difficiles attribués à la mauvaise conjoncture mondiale dans l'aéronautique. Finalement, la firme californienne reprit l'affaire à 100 %, dut obtenir de nouvelles autorisations administratives... et bénéficia seule de généreuses subventions et prêts à bas taux d'intérêt (une trentaine de MF).

L'entreprise — avec un équipement américain ou japonais en quasi totalité — va forger et usiner des aubes de réacteurs en titane pour la SNECMA, notamment pour le CFM 56 SNECMA/General Electric destinée aux Boeing 737 et pour les M 53 destinés aux Mirage 2.000. Elle est également entrée en pourparler avec le ministère de la Défense et la SOCHATA de Châtellerauld pour la fabrication d'aubes de Crusader.

Installée sur la zone de La Chauvelière à l'est de Parthenay (sortie Portiers), Macrodyne prévoit d'employer 200 personnes, ... voire 500 ultérieurement.

LES CHARENTES

Peu d'entreprises militaires nouvelles se sont décentralisées dans les Charentes.

L'implantation de GIPELEC à Angoulême fait figure d'exception. Mais la société, spécialisée dans les batteries militaires (pour missiles, etc.), est en déclin : de 600 personnes dans les années 60 à 160 fin 1982. La fermeture est prévue pour fin 1984 avec reconversion d'une partie du personnel dans les usines SAFT du voisinage.

Nous avons déjà évoqué la Surgérienne de constructions mécaniques, issue de la fusion en 1918 d'Abel Poyaud et d'une société ardennaise repliée. D'abord installée en face de la gare, l'usine s'est déplacée ensuite au nord de Surgères, d'où elle se signale à la cantonade par un champignon géant et phalloïde frappé de ses initiales (.il y a trop peu d'exemples de belle architecture industrielle pour ne pas signaler celui-là). La Surgérienne constitue un cas de transition : si l'entreprise ne peut être classée dans les décentralisations nouvelles, elle est cependant contrôlée désormais par une société extrarégionale, la SACM (Alsacienne de construction mécanique) de Mulhouse, elle-même intégrée à un grand groupe financier (la suite au prochain n°). Benoîtement connue pour ses moteurs marins, il y a longtemps qu'elle s'intéresse aux marchés militaires.

À partir d'un moteur 4 temps plus économe conçu durant l'Occupation, elle monta dans la gamme avec des moteurs de 40 à 200 CV, puis, au début des années 50, de 400 CV (8 cylindres en V) : ces moteurs intéressèrent la SNCF mais aussi la Marine nationale et les bases aériennes (groupes électrogènes). L'armée de Terre se montra sensible à leur belle musique, au point que la Défense apporta en 1981 des crédits pour l'étude d'un moteur suralimenté, dérivé du 520 V8 Poyaud, et destiné au char de bataille des années 90.

Il fallait ici considérer une deuxième catégorie d'entreprises décentralisées. Pour elles, les marchés militaires sont moins déterminants que pour les précédentes. Cependant, en cas de dépression de leurs marchés traditionnels, l'armée peut jouer un rôle anticyclique important, leur permettre de franchir une mauvaise passe et d'éviter des licenciements. Quelques exemples :

— en janvier 1982, à l'occasion de difficultés rencontrées par Fenwick, la CGT de l'usine de Cenon (86) demande que l'entreprise retrouve la priorité pour la fourniture des marchés nationaux, en particulier avec l'armée.

— en février 1983, la défaillance de la société Biro, implantée à Châtelleraut, qui fabrique des matériels de lutte contre l'incendie, est attribuée à la perte d'un gros marché avec l'armée.

— en avril 1984, le comité d'entreprise d'Aigle-Hutchinson à Ingrandes (86) est informé que 200.000 paires de chaussures viennent d'être décommandées par l'armée. Les délégués vont séance tenante faire des démarches auprès des pouvoirs publics en espérant que l'autorité militaire revienne sur sa décision.

On constate enfin l'existence d'une troisième catégorie de nouveaux décentralisés. Il s'agit de sociétés tournées vers les marchés civils mais contrôlées par des firmes enrichies par l'armement. Ces firmes ont nom Matra, Thomson, Luchaire, Marrel ou Vickers (GB). Nous reviendrons dans de prochains numéros sur leurs possessions poitevines et charentaises.

ENTREPRISES LOCALES ET PMI ASSIMILÉES

Nous entrons ici dans un domaine des plus mouvants. À côté de quelques petites entreprises performantes et innovantes, à côté de la sous-traitance de spécialité, d'autres sociétés éminemment exposées, d'une durée de vie assez courte, travaillant pour de multiples donneurs d'ordre avec une main d'œuvre fluctuante et par conséquent, dans l'ensemble, difficiles à appréhender. Beaucoup moins nombreuses cependant, et nettement moins claironnantes, que certaine vision soixante-huitarde de l'initiative débridée voudrait le laisser croire.

Malgré ces obstacles, on peut repérer un certain nombre d'exemples.

Dans le secteur de la confection, il faut retenir particulièrement la Confection Sèvre-Vendée de Guy Cousseau, établie à Cerizay. Elle emploie entre 250 et 300 personnes, dont une grande partie à la confection de vêtements militaires spéciaux. Notons aussi à Échillais, au sud de Rochefort, la « Confection 17 », civile et militaire.

Deux entreprises travaillant partiellement pour l'armement ont dominé ces dernières années le secteur de l'électronique qui comporte une douzaine d'entreprises : la C.C.E. (Contrôle et câblage électronique) à Châteauneuf-sur-Charente et la S.E.A. (Société d'électronique et d'automatisme) à Montmorillon.

— La première a été créée en 1972 par M. Baudry, ancien conseiller à l'industrie du Poitou-Charentes. Elle employait 90 personnes spécialisées dans la sous-traitance téléphonique, le bobinage pour Leroy-Somer et la sous-traitance militaire : entre autres, fabrication d'éléments pour un nouveau laser.

— La S.E.A. de Montmorillon, fondée en 1973, avait employé jusqu'à 120 personnes à des travaux de montage et de câblage pour matériels grand public et « professionnels ».

La C.C.E. a déposé son bilan en décembre 1982. Elle a été reprise par un ingénieur, M. Duchet, et ne comptait plus, en mars 1983, que 10 salariés travaillant sur des matériels télégraphique et téléphonique. La S.E.A. a déposé son bilan en mai 1983 avec 80 salariés. Elle a été reprise par la C.S.E.A. dont le gérant était justement M. Duchet. Un lundi de novembre 1983, ce qui restait de personnel s'est présenté au travail... pour constater que les machines avaient été déménagées durant le week-end.

— la SODATEC (Société d'assistance technique et commerciale) employant une petite centaine de salariés, offre l'exemple d'une entreprise d'un niveau nettement supérieur. Créée en 1978 par un ingénieur de l'armement, installée au sud de Dirac sur l'axe Angoulême-Périgueux, elle s'est d'abord consacrée à des activités militaires en proposant des services sophistiqués : du simple câblage à un bureau d'études en passant par une banque de données techniques et des activités de maintenance en

électronique et informatique. Elle s'est ensuite engagée dans des activités civiles : étude, réalisation et introduction de robots, entretien de distributeurs de bureau, vente de diverses machines, etc.

Outre la confection et l'électronique, il est un autre secteur souvent en contact avec la production d'armes, particulièrement avec l'aéronautique, celui des nombreux petits ateliers de mécanique. Véritable dédale dans lequel nous ne pénétrons pas, et dont la firme Talbot Mécanique Rectification de Thouars est un excellent archétype : affaire familiale qui a débuté rue Voltaire à Thouars en 1968, l'entreprise s'est réinstallée en 1976 sur la zone industrielle où elle emploie une quarantaine de salariés. Sous-traitante en mécanique générale, elle travaille aussi bien pour l'armement et l'aviation que pour l'automobile et les machines agricoles.

Citons enfin quelques entreprises dans le désordre : à leur tête, on peut placer la société OMIA (Omnium de matériels industriels et agricoles) d'Angoulême-Saint-Yrieix. qui a obtenu en 1983 un marché représentant 15 000 heures de travail et 16 MF (soit 20 % de son chiffre d'affaires annuel) pour la fourniture d'une chaîne complète de traitement de surface destinée à l'arsenal de Cherbourg (fabrication des sous-marins nucléaires).

À des niveaux plus modestes, signalons à Chauvigny l'entreprise Poitou-Polyester d'Alain Jutant, fervent supporter de Gérard Deuil et du SNPMI, qui a fait l'acquisition en mars 1983 d'une presse destinée à la fabrication de sièges pour chars d'assaut.

Quant au carrossier Heuliez de Cerizay, connu pour ses véhicules spéciaux, il produit aussi des véhicules pour l'armée, des autocars pour les gendarmes et cherche depuis quelque temps à se placer sur le marché de la sous-traitance aéronautique.

Autres exemples : les Ateliers de la Chaînette de Parthenay ont livré près d'une douzaine de machines spéciales pour le travail des matériaux composites à l'Aérospatiale de Bordeaux (missiles nucléaires stratégiques) et d'autres machines du même type à l'Aérospatiale de Bourges (Exocet). [Avait jadis livré du matériel pour les expérimentations nucléaires de Reggane en Algérie].

La SAF-Chaînette, toujours à Parthenay, a vendu des machines à souder à faisceaux d'électrons à l'armement.

Les Ateliers et chantiers de La Rochelle-Pallice enfin, travaillent régulièrement pour l'ÉCAN de Ruelle.

PLACE DE LA RÉGION DANS LE DISPOSITIF FRANÇAIS DE PRODUCTION D'ARMES

Malgré la place conquise par les fabrications militaires en Poitou-Charentes, notre région n'occupe pas un rang industriel suffisamment élevé pour que ses producteurs d'armes jouent au plan national autre chose qu'un rôle secondaire. Au reste, les entreprises militaires locales partagent à bien des égards les faiblesses traditionnelles de leur milieu d'accueil, en particulier le manque de qualification et la soumission à des centres de décision extérieurs.

En première-approche, le rôle du Poitou-Charentes dans le dispositif des cinq principaux marchands de canons permet à la fois de préciser le rôle de la région et de localiser les pôles géographiques dominants de la production militaire.

LES « GRANDS » EN POITOU-CHARENTES

On s'aperçoit d'abord que Matra et Thomson-CSF n'exercent directement aucune activité militaire dans la région.

Dassault possède à Poitiers la plus petite de ses 16 usines. Avec à peine 150 salariés, elle représente moins du centième des effectifs de la firme. Et ses fabrications (les verrières) la situent à un niveau assez ordinaire de la division du travail dans l'aéronautique.

L'Aérospatiale a toujours été embarrassé par son usine de Rochefort, ce qui s'est traduit par sa filialisation à la fin des années 60 sous le nom de SEMM (Européenne de matériel mobile) puis de SOCEA. Sans doute la diversité de ses fabrications, et maintenant l'emploi de composites, lui confèrent-ils un rôle non négligeable mais fragile. On l'a bien vu en 1968 quand des menaces ont plané sur sa pérennité et que l'état-major crût pouvoir réorienter certaines spécialisations relativement ordinaires vers la fabrication de caravanes. D'autre part, en cas de dépression du marché, Dassault n'hésite pas à rapatrier dans ses propres usines la sous-traitance qu'il confie habituellement à l'Aérospatiale.

Autre filiale de l'Aérospatiale, la SFENA possède à Châtelleraut un établissement employant de 8 à 900 salariés qui représente environ le tiers de ses effectifs. Il n'empêche qu'une certaine rivalité a toujours existé avec l'établissement de Vélizy (1 650 personnes). Par exemple, en avril 1967, à l'occasion de hausses de salaires, la CFDT se plaint d'une aggravation de la disparité avec l'usine parisienne. En mars 1984, à l'annonce de mesures de chômage partiel, nouveau communiqué des cédétistes : « Seuls les services de production de Châtelleraut seraient touchés, alors que la sous-charge existe bien dans certains départements études de l'établissement de Villacoublay. » Quant aux activités de diversification de la SFENA, elles sont effectivement localisées dans la région parisienne.

La SNECMA enfin, à travers la SOCHATA (env. 500 salariés), a fixé à Châtelleraut une partie de ses activités d'entretien et réparation de moteurs. Mais l'usine poitevine est surclassée par son homologue de Billancourt (+ 800 salariés) et sa spécialité, si elle touche au cœur même de l'aéronautique, ne peut cependant lui permettre de se mesurer aux grands établissements parisiens de la SNECMA qui conçoivent et fabriquent les réacteurs.

(Notons également l'absence de la CII avec ses ordinateurs et des grands de la mécanique comme Schneider, Panhard ou Brandt).

LES PÔLES DOMINANTS

Malgré une dissémination assez grande sur l'ensemble du territoire, les implantations de ces cinq grands groupes, tous spécialisés dans les domaines aériens et spatiaux, font nettement apparaître un certain nombre de pôles dominants.

Au premier chef, la région parisienne avec de nombreuses usines Thomson-CSF, les usines Matra de Vélizy et du Vaudreuil (Eure), entre 7 à 8.000 employés de chez Dassault, la SNIAS de Châtillon, 1 800 salariés de la SFENA répartis entre l'usine-mère de Vélizy et le service après-vente d'Orly (180 salariés), enfin les grandes installations de la SNECMA : à Évry-Corbeil, Gennevilliers et Melun-Villaroche - et avec ses filiales : la SOCHATA à Billancourt, Hispano à Bois-Colombes et Bouviers, Messier-Hispano à Montrouge et la Société européenne de propulsion (fusée Ariane) à Vernon dans l'Eure.

Deuxième pôle, la région toulousaine avec une usine Thomson-CSF, un établissement Matra (assemblage de satellites), 1600 employés de chez Dassault et le cœur de l'Aérospatiale.

Troisièmement. la région bordelaise avec Thomson-CSF (radars et équipements de visualisation associée, etc.), plus de 2 000 salariés de Dassault, deux usines de l'Aérospatiale (la SOGERMA à Mérignac : maintenance et sous-traitance pour Dassault - et l'établissement de Saint-Médard-en-Jalles : missiles nucléaires), le Centre d'énergie atomique / Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine qui assure le contrôle et les essais des missiles de la force de dissuasion française, les Ateliers industriels de l'aéronautique qui assurent la réparation et la maintenance des réacteurs des avions de combat (1 400 personnes), enfin la-Société européenne de propulsion à Bordeaux - Le Haillon.

Quatrième zone, la région marseillaise avec Dassault et une annexe de la SNECMA à Istres, l'Aérospatiale à Marignane (hélicos), l'arsenal de Toulon, l'ÉCAN de Saint-Tropez (torpilles) ...

À quoi s'ajoute la Lorraine qui intervient de façon moins visible en amont avec ses livraisons d'acier.

Ces pôles dominants concentrent la plupart des sièges sociaux, des services commerciaux, des centres de recherche, des bureaux d'études et des centres d'essai. Les qualifications y sont supérieures, la complémentarité entre les établissements beaucoup plus poussée que dans la région.

UNE FAIBLE COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES USINES

Alors que les usines charentaises et poitevines travaillent pratiquement de façon indépendante les unes des autres (c'est-à-dire que le niveau d'intégration est quasi nul), la complémentarité s'avère beaucoup plus avancée dans les pôles dominants. Bordeaux en offre un bon exemple : l'Aérospatiale s'y occupe des structures des engins balistiques, la SEP des tuyères et la SNPE de la propulsion. Avec en bout de chaîne, un Centre d'achèvement et d'essai des propulseurs d'engins (CAEPE), sous le contrôle du ministère de la Défense. Conséquence, la Poudrerie de Saint-Médard-en-Jalles emploie 1.800 salariés contre 8 à 900 à Angoulême et sa connaissance des matériaux lui permet d'envisager des débouchés civils.

La même observation vaut pour les écoles. Alors que la plupart des élèves de l'ENSMA ne font que transiter en Poitou, Sup'Aéro Toulouse s'avère nettement plus intégrée au milieu industriel aquitain.

L'absence de centres d'essais importants constitue un indice supplémentaire de cette intégration insuffisante. En revanche,

— la région parisienne possède les centres d'essais en vol des Mureaux et de Brétigny ;

— l'Aquitaine, le CAELE de Bordeaux, le centre d'essais en vol de Cazaux ainsi que le Centre d'essais des Landes de Biscarosse ;

— la région marseillaise, la base aérienne d'Istres et le Centre d'essais en Méditerranée de Toulon.

La disparition de l'Arsenal de Rochefort et de la Manufacture de Châtellerauld sont autant de possibilités d'intégration disparues alors qu'à Brest par exemple une complémentarité est apparue entre l'Arsenal et Thomson.

Par ailleurs, aucun grand établissement militaire n'est venu se surajouter aux usines traditionnelles que sont la Fonderie de Ruelle et la Poudrerie d'Angoulême, à l'inverse de ce qui s'est produit autour des arsenaux de Bourges et de Tulle avec respectivement l'Aérospatiale (+ 2.800 salariés) et Brandt-armement à La Marque (+ 700 salariés).

La situation du Poitou-Charentes représente cependant un atout en raison de son équidistance entre l'Île-de-France et l'Aquitaine. C'est en tout cas l'argument mis en valeur par la GMA-Dassault, de Poitiers, et par Jeffrey Davies, le PDG de Macrodyne à Parthenay. Il est probable qu'il en va de même pour la SOCHATA de Châtellerauld.

LES QUALIFICATIONS.

Cette situation pèse sur le niveau des qualifications offertes. Si quelques firmes nationales comme la SAT, et à un moindre titre la Surgérienne, ont réussi à s'extirper des tâches de simple exécution, si quelques firmes locales comme la SODATEC ou l'OMIA ont réussi à se distinguer, il en va différemment de la plupart des sociétés.

Ainsi l'ÉCÉ de Niort a conservé à Paris son siège social, ses bureaux d'études et ses ateliers de prototypes. Au 1^{er} décembre 1979, sur 555 salariés, 328 n'avaient pas de diplômes supérieurs au CAP. Seuls les câbleurs et les employés du service de contrôle étaient embauchés avec des niveaux plus élevés. Et c'est visiblement pire pour la SODELMO. À Parthenay, où toute la technologie est importée, Macrodyne précise qu'hormis quelques spécialistes recrutés pour la plupart hors la région, « les qualifications recherchées n'auront rien d'extraordinaire ». Les machines à forger et à usiner feront le travail d'elles-mêmes. Il suffira de savoir utiliser des machines traditionnelles. « Ce sont les qualités d'observation qui feront la différence ».

Le centre de recherche de la SNPE a été comme par hasard fixé au Bouchet dans l'Essonne.

Quant à Zodiac, nous avons vu que le groupe avait proliféré sur place : rachat, fermeture et concentration à Rochefort de l'Angevinière d'Arcachon (bombards), création des Ateliers de Saintonge à Saint-Germain-de-Lusignan et Chevanceaux et création d'une usine de parachutes à Châteauneuf. Mais cela ne doit pas faire illusion. Depuis 1974, le fer de lance technologique du groupe s'est déplacé à Toulouse-Montgiscard. À cette date, le CNES (Centre national d'études spatiales) de Toulouse, avait invité Zodiac à implanter sur place pour y fabriquer des ballons stratosphériques. En 1977, Zodiac-Espace a commencé d'appliquer aux bateaux la technique mise au point pour les ballons du CNES (tissus spéciaux et thermobandage). Suivaient en 1980,

la création d'un nouveau concept de piscines gonflables, la fabrication de balises de localisation et de détection et ainsi de suite.

Une telle évolution illustre clairement les dangers que court la région si elle ne relève pas le défi. En est-elle suffisamment consciente ?

ORIGINALITÉ DES INDUSTRIES RÉGIONALES D'ARMEMENT

Les établissements militaires ont conquis une place originale dans l'imagination des habitants. Leur caractère industriel a longtemps suffi à les distinguer d'un milieu à dominante agricole. Leur longévité, leur taille, la qualification de leurs ouvriers les ont différencié de toutes les autres entreprises. Quelque soit le jugement qu'on puisse porter sur leur activité, ils ont attiré l'attention par de multiples réalisations plus ou moins exemplaires : syndicats puissants, mutuelles, coopératives, associations culturelles ou sportives. Un lien affectif rattache Châtelleraut à sa « Manu », Ruelle à sa Fonderie. Et récemment, le maire de Rochefort — qui possède plus de 6.000 militaires sur son sol, une usine Zodiac, la SOCEA, elle-même entourée de petites entreprises-satellites comme la CER ou la SIME — expliquait tranquillement qu'au fond, sa ville ne s'était jamais remise de la fermeture de l'Arsenal en 1927...

Ces établissements interagissent de façon variée avec leur milieu : ils alimentent le commerce et l'artisanat locaux ; distribuent de la sous-traitance ; servent de pépinières d'entrepreneurs ; fournissent du personnel aux institutions représentatives : syndicats de salariés, associations patronales, partis, municipalités... Leur existence ne peut donc se réduire à quelques pourcentages, même s'il n'est pas inutile d'en situer le poids économique relatif dans leurs bassins d'emploi respectifs.

UNE PLACE ORIGINALE DANS L'IMAGINAIRE.

Pour mieux saisir la place des grands établissements militaires, il nous faut d'abord brosser un bref tableau de la façon dont l'entreprise est considérée en Poitou-Charentes.

En matière d'histoire locale, la France commence à combler le grand retard qu'elle avait accumulé sur maints pays étrangers. À l'initiative de syndicats, d'enseignants, de chercheurs, d'artistes, des Instituts d'histoire sociale ont été créés, des ouvrages édités, des musées constitués notamment dans les régions stéphanoise, creusotine, limougeaude, nantaise, dans le bassin charbonnier du Nord.

Le Poitou-Charentes quant à lui, reste à la remorque de ce mouvement, peut-être parce que son tissu industriel est plus récent et qu'il n'a pas connu les mêmes déchirures que certains autres. Dans l'ensemble, les musées continuent d'être basés sur les collections léguées par de généreux donateurs, sur les œuvres d'artistes locaux, selon les modes et les directions des conservateurs. Ils se désintéressent des activités économiques locales.

Cependant, l'agriculture et l'artisanat font l'objet de grandes attentions, cela d'un point de vue très naturaliste du type Arts et traditions populaires. Au détriment des questions économiques et sociologiques sur le fermage, le métayage, la spéculation foncière, l'attitude des médecins, l'alcoolisme, la misère, l'exode rural, les débouchés, le protectionnisme, les retards sur l'étranger... On privilégie la conservation des outils, la reconstitution d'un intérieur typique, l'observation minutieuse des rites de passage (communion, noces et banquets, enterrements) et on recommence à faire des battages à l'ancienne. On en vient à se demander si la France a vraiment rompu avec le pétainisme.

Néanmoins, des évolutions se font jour. Cognac a fondé un musée du... cognac, Angoulême réalise un éco-musée de la papeterie et Saint-Maixent veut créer un musée du sous-officier... Quand on aborde l'industrie, on cesse de s'intéresser aux cérémonies

de mariage pour nous abreuver de détails sur les procédés de fabrication, les machines et les affiches de réclame. Deux siècles plus tard, on reste tout à fait dans la lignée de l'Encyclopédie de Diderot.,

Dans ce domaine, la pression politique et les contraintes du marché jouent un rôle tout à fait regrettable. La géologie est mieux connue que l'histoire sociale parce qu'elle est supposée plus utile à l'industrie. La Rochelle a créé un Musée du Nouveau monde pour attirer les riches touristes d'Outre-Atlantique. Faudra-t-il attendre que les Sénégalais, les Camerounais et les Haïtiens réussissent à s'enrichir pour que Crépeau ouvre un Musée de la traite des Nègres ? Tout citoyen devrait pouvoir connaître facilement d'un point de vue économique et sociologique les activités fondamentales qui ont forgé l'agglomération (ou l'espace rural) dans lequel il vit, que cela déplaie ou non.

Plusieurs initiatives spontanées attestent d'ailleurs de l'existence d'un tel besoin. Quelques exemples : à Angoulême, deux publications du CDDP ont pris pour sujet l'industrie charentaise au XIX^e siècle et la papeterie. La première offre un excellent inventaire et dénote un grand intérêt pour le monde du travail. (En comparaison, la publication équivalente sur « La Vienne avant 1914 » paraît bien terne). La seconde est basée sur des enquêtes très complètes, où l'on appelle un chat un chat (même si l'échantillon n'est pas représentatif et les renseignements sur la propriété trop lacunaires). À Poitiers, une intéressante exposition a été consacrée en 1983 à la chaussure mais, sous l'influence universitaire, l'aspect ethnologique y prévalait sur l'économie. Des travaux scolaires de valeur inégale ont été entrepris sur Montmorillon (exposition), sur les automobiles Barré et la chamoiserie à Niort... Toutes ces entreprises ont le mérite de rechercher le contact du public. Incidemment, ces travaux faisaient aussi transparaître les différences de mentalité entre les diverses zones de la région.

Sans échapper tout à fait à cette grisaille et à cette étroitesse, les établissements militaires, du moins ceux de l'État, présentent tout de même meilleure mine.

À ROCHEFORT, le Musée de la Marine et même le Musée municipal réservent une place de choix à l'Arsenal. Le Musée de la Marine en particulier évoque le bagne et son histoire mais on regrettera une fois de plus que le discours technique y prédomine de façon beaucoup trop exclusive (La même remarque vaut pour le Musée de la Marine du Trocadéro à Paris qui, par exemple, n'évoque même pas l'existence de l'établissement de Ruelle). Il reste que les deux musées rochefortais sont bien souvent éclipsés par la Maison de Pierre Loti et que ce passé n'est absolument pas mis en valeur comme il le mériterait : il existe dans les pays nordiques et aux Pays-Bas d'immenses musées navals en plein air, exposant des bâtiments déclassés, qui attirent des milliers de touristes. Or Rochefort dispose d'un aéroport et d'une excellente situation dans le triangle La Rochelle-Royan-îles d'Oléron et d'Aix, qui est aussi un consternant désert culturel en période estivale (hormis certaines activités rochelaises qu'on peut apprécier diversement). Un tel projet envisagé depuis longtemps en est toujours au point mort. Étant donné qu'il y a 17 % de chômeurs dans le secteur, il faudrait peut-être s'affoler un peu plutôt que mendier le maintien des effectifs militaires.

Pareillement, la base sous-marine nazie de LA ROCHELLE n'est absolument pas mise en valeur comme elle le pourrait, alors que, d'après un article du *Courrier de l'Ouest* (13-7-1984), son homologue de Lorient, certes plus importante, a reçu 80.000 visiteurs en cinq mois.

À RUELLE, une section de l'Université populaire qui se consacre à la recherche sur la ville, a produit de très intéressants travaux, sans complaisance, sur l'histoire de la Fonderie. Événement qui peut paraître banal mais qui, à la vérité, est tout à fait rarissime dans notre région. D'autre part, à l'initiative de l'État cette fois, un Mémorial de l'artillerie française a été publié à l'Imprimerie nationale, dont deux tomes écrits par un officier ont été consacrés à la Fonderie (Très technique. On n'est pas surpris ensuite que les ingénieurs français aient produit beaucoup de belles choses invendables).

À CHÂTELLERAULT, outre la lutte menée pour rapatrier le Musée des armes transféré à Tulle, une convention a été signée entre la ville et l'État en vue de retracer « 150 années de la Manufacture d'armes », chose non moins extraordinaire. On sait par ailleurs que les archives sont conservées dans un centre *ad hoc* alors que les entreprises privées commencent tout juste à comprendre le parti qu'elles peuvent tirer d'une conservation, d'un classement et d'une exploitation de leurs archives.

Ces grands établissements sont même parvenus à susciter l'intérêt des érudits locaux qui d'ordinaire ignorent ou sous-estiment tout ce qui peut ressembler à une activité économique moderne.

UNE LONGÉVITÉ ET UNE TAILLE EXCEPTIONNELLES

Si tous ces établissements ont tellement attiré l'attention, c'est qu'ils sont demeurés longtemps sans égal.

Du point de vue de la longévité, on ne leur connaît pas d'équivalent, sinon les maisons de négoce de cognac : Martell (1715), Rémy-Martin (1724), Hennessy (1765), maison fondée d'ailleurs par un vétéran de la Brigade écossaise qui avait victorieusement combattu contre les Anglais, aux côtés de Louis XV, à la bataille de Fontenoy (conquête de la Belgique).

Du point de vue de la taille, rien ne put leur être comparé pendant longtemps jusqu'à l'avènement dans la seconde moitié du XIX^e siècle d'importants centres de réparation de matériel de chemin de fer à Thouars ou à Saintes. Les autres concentrations importantes de la fin du XIX^e siècle — l'exploitation de la pierre de taille, quelques usines d'engrais sur les côtes, la papeterie d'Angoulême — rassemblent une main d'œuvre beaucoup moins bien payée, moins qualifiée, avec de fortes proportions de femmes et des conditions de travail très dures.

Il faudra attendre d'une part les replis imposés par la Première Guerre mondiale et les établissements apparus dans son sillage, et plus encore la grande phase d'expansion d'après 1945, pour que les usines militaires soient progressivement concurrencées et dépassées par quelques entreprises classiques.

Ces caractéristiques de taille et de longévité ont directement contribué à modeler le comportement de la main d'œuvre. Sa marque première est une fragmentation en catégories très inégales

UNE MAIN D'ŒUVRE PROFONDÉMENT DIVISÉE

Nous avons déjà évoqué le cas de Rochefort où se côtoyaient ouvriers d'État, temporaires et forçats.

À RUELLE, la guerre de 14-18 entraîne l'apparition de nouvelles divisions. Outre les rixes entre nationalités, le conflit est net à partir de 1917 entre ouvriers ruellois qui se refusent à toute revendication politique et hommes mobilisés exceptionnellement à la

Fonderie. Les autorités redoutent que les protestations contre les bas salaires et les fondations de coopératives prennent une tournure pacifiste et révolutionnaire sous l'influence des réfugiés du Nord. Aucune manifestation de soutien n'aura lieu lorsque Clemenceau en juin 1918 fera envoyer au Front un certain nombre d'ouvriers suspects, pour la plupart non originaires de Ruelle.

À CHÂTELLERAULT, où nous avons vu que les variations d'effectifs étaient très sensibles, les ouvriers sont divisés entre les *immatriculés* (embauchés à titre permanent), les *commissionnés* (on dirait aujourd'hui les contrats à durée déterminée) et les *employés et ouvriers libres*. À la veille de la guerre de 1914, les salaires varient de 4,50 F à 8 F/jour pour 8 h 1/2 de travail. Une retenue de 4 % permet de constituer une retraite, beaucoup plus substantielle pour les *commissionnés* que pour les ouvriers *libres*.

En cas de besoin, la Manufacture pouvait compter sur la main d'œuvre libérée par l'exode rural (crise phylloxérique, dépérissement de l'artisanat campagnard). Mais il semble que ce soit aussi très vite formée une classe d'ouvriers itinérants : le maire de Naintré indique à la veille de 1914 qu'en cas de licenciement, beaucoup d'ouvriers partent à Paris, Lyon ou Saint-Etienne pour travailler dans l'aviation, la bicyclette ou les avions.

Dans les années 60, on retrouve au cours de tous les conflits, la distinction entre les *mensuels* et les *horaires*, à laquelle Chaban-Delmas mit un terme vers 1970.

De nos jours, l'emploi des intérimaires tient une grande place, par exemple à l'ÉCÉ de Niort, à la SOCEA de Rochefort et en février 1982, on voit l'intersyndicale de la SFENA obtenir l'embauche définitive de 160 contrats à durée déterminée sur 211 (Châtellerault + Vélizy).

Malgré cette faiblesse fondamentale, la main d'œuvre de ces grands établissements se signale positivement de plusieurs manières.

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX :

Au début du siècle, les salaires de Ruelle comme ceux de Châtellerault sont supérieurs à ceux de la région. Cette situation s'est prorogée jusqu'à nos jours.

Dans son rapport 1982, la Cour des Comptes note qu'à la suite de grèves des ouvriers des arsenaux, la SNPE (poudrerie) a été conduite à accorder à la majorité de son personnel, soumise aux conventions collectives de la chimie, des relèvements supérieurs aux recommandations de l'Union des industries chimiques.

À propos de la SFENA, la Cour relève que les rémunérations du personnel sont supérieures à la moyenne du secteur aéronautique, elles-mêmes parmi les plus élevées de l'économie française. Entre 1975 et 1980, 40 % du bénéfice net ont été versés au titre de la participation des salariés.

Ces établissements ont un peu joué vis-à-vis de la région le rôle social d'avant-garde qu'avait naguère Renault-Billancourt à l'égard de la France entière. La coopérative fondée par les Manuchards fut, en 1920, le premier établissement civil de Châtellerault à accorder des congés payés. On se souvient des plaintes des patrons angoumoisins de la mécanique, obligés d'aligner leurs salaires sur ceux de l'État. On découvre aujourd'hui avec surprise que le salaire des enseignants de l'AFPA est indexé sur les salaires des arsenaux. Mais, comme à l'accoutumée, ces avancées ont longtemps effrayé les

entreprises privées ; ainsi Ruelle n'a jamais accueilli d'industrie importante en dehors de la Fonderie, à l'exception de quelques papeteries pour lesquelles les avantages de la Touvre ont été décisifs. Il suffit du reste de se promener à Ruelle et dans les alentours pour constater que les habitations n'y présentent pas cet aspect smicard qu'on rencontre par exemple non loin de là, à La Rochefoucauld.

MUTUELLES, COOPÉRATIVES, ASSOCIATIONS

Les personnels des arsenaux se sont également placés à la tête du mouvement mutualiste et de la coopération.

Dès janvier 1846, les ouvriers mécaniciens de l'arsenal de Rochefort ont fondé une Société de secours mutuel en cas de maladie, avec, il est vrai, des conditions d'admission très restrictives : patronage par trois membres, âge entre 22 et 40 ans, certificat de probité et de bonne conduite.

En 1966, « la Prudente », réservée aux manuchards, compte encore 1.369 membres bien qu'elle ne fasse aucune propagande pour le recrutement.

À l'initiative du directeur de la Fonderie et du maire, nous dit le Mémorial de l'artillerie, une boulangerie coopérative est créée à Ruelle en 1868. Elle entend réagir contre les prix élevés maintenus par les boulangers alors qu'une récolte céréalière abondante a succédé à deux années de pénurie. La ville possède également une épicerie coopérative.

Un grand dynamisme traverse le secteur associatif.

En 1882, 46 Rochefortais (dont une seule femme) fondent l'Avenir de la Libre-pensée des travailleurs démocrates, se proposant de lutter contre la superstition et le fanatisme et de résister activement à toute religion surnaturelle.

Dès avant la guerre de 14, les ouvriers de la Fonderie de Ruelle se sont dotés d'une Université populaire par laquelle ils prétendaient compenser leur manque d'instruction. Cet organe autonome démontre leur capacité à s'affranchir des systèmes officiels alors qu'aujourd'hui la formation permanente est bien souvent cantonnée à des fins professionnelles immédiates dans des organismes contrôlés par le patronat et les Chambres de commerce. L'Université populaire continue d'organiser toute une série d'activités musicales, sportives ou autres, entreprises généralement conçues à l'origine pour concurrencer la pratique religieuse ou les loisirs cléricaux.

Ces associations témoignent d'une confiance en soi liée à la possession d'une bonne qualification et à l'appartenance à un puissant groupe organisé, toutes choses qui donnent le sentiment qu'on peut maîtriser sa vie et qu'elle ne dépend pas de forces surnaturelles.

SYNDICALISME ET POLITIQUE

Avant la guerre de 1914, l'électorat ruellois est le plus à gauche de la Charente. Mais l'anarcho-syndicalisme ne résistera pas au ralliement massif à l'Union sacrée. Les affirmations de plus en plus pacifistes des ouvriers de la Poudrerie (influence de Merrheim) ne trouveront guère d'échos à la Fonderie.

Châtelleraut semble marquée par des tendances assez contradictoires. En 1851, Napoléon III est hué par une foule nombreuse aux cris de « À bas le Président, vive la sociale ». Mais six ans plus tard, une délégation d'armuriers lui offre un sabre « admirable ». En 1892, le président Carnot est accueilli devant une porte ornée avec

un goût très sûr de fusils divers, armes blanches et munitions. Le tout surmonté d'un *Si vis pacem para bellum* assez indécent si l'on songe que les auteurs de cet étalage sont certainement plus préoccupés de leur intérêt personnel que des utilisations de leur quincaillerie. Cependant — à côté de Poitiers légitimiste — Châtellerauld, nous dit André Guillon, est un îlot républicain dès 1848 et, à partir de 1871, le Conseil général bascule à gauche sous l'influence de la ville. À partir de 1920, Châtellerauld possédera un important Parti communiste, recruté à 80 % à la Manufacture. Naintré fait figure de banlieue rouge avec des noms de rues qui détonent dans le département (Jean Jaurès, Pierre Semard, Gabriel Péri, Danièle Casanova, Anatole France, Salvador Allende, Elsa Triolet, Romain Rolland, Fernand Léger, Jacques Prévert, Jean Rostand, Jacques Duclos, Henri Barbusse, Benoît Frachon, l'école Pablo Neruda... ce qui change évidemment des voies André Malraux et autres rues des Rossignols et des Peupliers, préférés par la droite).

De nos jours, les établissements à caractère militaire alimentent en personnel un grand nombre d'instances.

Ainsi en Charente, le maire de L'Isle-d'Espagnac et premier secrétaire de la Fédération du Parti socialiste est un ancien de l'ÉCAN. L'association Sous-traitance 16 qui réunit de nombreux chefs d'entreprise, est présidée par Pierre Dumas, le PDG de la Poudrerie, avec dans son staff les PDG de la SODATEC, d'Aérazur et de la Société Nouvelle d'Affûtage, petite entreprise angoumoisine fournissant en particulier des outils tranchants pour l'aéronautique.

À Rochefort, plusieurs cadres de la SOCEA figuraient aux dernières municipales sur la liste du maire de droite tandis qu'un technicien de la même firme, ancien secrétaire de l'UL CFDT, figurait sur la liste d'Union de la Gauche en compagnie du délégué CGT de Zodiac.

Le député-maire socialiste de Poitiers, Jacques Santrot, est un ancien enseignant de l'ENSMA. Coquema, le maire de droite de Saint-Benoît, est un ancien ingénieur de l'ERGM de Poitiers. Karaguicheff, maire communiste de Dissay, est également membre du personnel civil de cet établissement [plutôt bureau du service national].

Avant d'être secrétaire régional de la CFDT, l'actuel responsable de la Délégation régionale à la maîtrise de l'énergie travaillait sur les gyroscopes des missiles nucléaires à la SFENA de Châtellerauld.

Encore ne relève-t-on pas les gradés à la retraite exerçant les fonctions de maire, comme l'amiral giscardien Jouare-Noullens, premier magistrat de Jaunay-Clan jusqu'en 1983.

Un cadre de la SFENA assume le commandement du 33^e RA de Poitiers (réserve) tandis que le directeur de la SAT de Saint-Benoît est un habitué des cérémonies de l'ERGM.

UNE PÉPINIÈRE D'ENTREPRENEURS

Au XVIII^e siècle, une tradition bien établie voulait que certains aristocrates officiers d'artillerie s'établissent comme maîtres de forges. Les arsenaux et autres institutions militaires servent aujourd'hui de rampes de lancement à de nombreux cadres et chefs d'entreprises.

Passons sur le menu fretin des sous-officiers recyclés dans les sociétés de gardiennage, la surveillance des grands magasins et les auto-écoles.

Plus remarquable est l'invention par un ancien ingénieur de l'ÉCAN, M. Henri Marcel, d'un moteur hydraulique couronné au Salon international de Genève en décembre

1981. Malheureusement, l'entreprise de sous-traitance en mécanique qu'il avait créée à La Braconne a été mise en liquidation en 1983, entraînant dans sa chute une vingtaine de salariés [est repartie]. En Charente, nous connaissons encore l'exemple de la Sodatec fondée par un ingénieur de l'armement.

La commune de Tonnay-Charente, près de Rochefort, possède sur son sol plus de 300 familles de militaires. Elle a dû étoffer ses services municipaux, au point qu'avec une cinquantaine de personnes, ils ont pris la dimension d'une véritable entreprise. Il fallait trouver un manager. Le choix s'est porté sur un ancien élève de l'École technique de l'armée de l'Air voisine, déjà connu comme entraîneur de l'équipe locale de foot.

Après la fermeture des manufactures d'armes du Nord et de l'Est, Châtelleraut récupéra un important contingent de main d'œuvre alsacienne. Ainsi put-on voir en 1897 un certain Sutter créer une fabrique de cycles qui survivra jusqu'en 1979.

Plus près de nous, c'est un ancien élève de l'École d'apprentissage de la Manufacture, Robert Ransan, qui a monté en 1956 la société ARCO de Châtelleraut, d'abord spécialisée dans les fournitures pour avions puis dans les sacs de voyage et matériels de camping.

1984 enfin vit l'installation d'une fabrique de planeurs à Chauvigny à l'initiative de la société Centrair du Blanc (Indre). Son PDG, Marc Ranjon, est un ancien pilote de l'Aéronavale marié à la fille d'un colonel. Après avoir débuté comme importateur de planeurs dans des hangars abandonnés par l'armée sur l'aérodrome du Blanc, il s'est lancé dans la fabrication d'appareils conçus en collaboration avec Dassault et Sup'Aéro Toulouse. Il prévoit d'employer à Chauvigny de 70 à 80 salariés à moyen terme.

On nous pardonnera ces trop rares exemples. Ce ne sont là que lacunes dans notre ignorance.

IMPORTANCE LOCALE DES PRINCIPALES USINES MILITAIRES

Les usines militaires n'échappent certes pas à la crise. La dépression dans l'aéronautique a conduit à quelques licenciements et à du chômage partiel chez Aérazur à Cognac, la SOCEA de Rochefort, l'ÉCÉ de Niort et la SFENA de Châtelleraut. Elle a retardé la création de Macrodyne à Parthenay ; elle a probablement précipité la chute de la SEA à Montmorillon. Et la GMA de Poitiers a éprouvé des difficultés à maintenir son plan de charge. Néanmoins, le secteur militaire fait certainement preuve d'une résistance supérieure à la moyenne. Hormis de petites entreprises de sous-traitance, aucune usine militaire depuis la Manufacture de Châtelleraut en 1968 n'a connu les dérives auxquelles on a pu assister dans le bâtiment, la papeterie, les chantiers navals, le matériel téléphonique, etc.

En Charente, les effectifs de l'ÉCAN et de la Poudrerie sont restés stables et comptent toujours parmi les plus élevés du département alors qu'au cours des dernières années les effectifs des grandes usines qui étaient parvenues à les surpasser ou à les égaler ont eu tendance à s'éroder (verreries de Cognac, Leroy-Somer, Chaignaud à La Rochefoucauld).

À Rochefort, la SOCEA et Zodiac surclassent toutes les autres sociétés de la zone, même si elles ont perdu en importance relative avec l'apparition de plusieurs usines non militaires venues compléter le tissu local.

La Surgérienne continue de dominer son agglomération malgré la concurrence des activités agro-alimentaires.

L'importance de l'ÉCÉ et de la SODELMO à Niort croît à mesure de la débandade des autres secteurs (bois, confection, électroménager).

À Poitiers, la SAT est la seule entreprise en expansion au milieu d'établissements dont le personnel est en diminution (pneus, compteurs, piles). À Châtelleraut enfin, la SFENA et la SOCHATA comptent parmi les cinq plus grands établissements de la ville

avec les sociétés du secteur automobile (SEV-Marchal et Jaeger) et la SOCOTRA (conserverie de champignons).

BIBLIOGRAPHIE SIMPLIFIÉE

- Histoire du Limousin, du Poitou et des Charentes (Privat)
- Histoire des Provinces de France (Fernand Nathan)
- Histoire de Poitiers, par Gaston Dez.
- Poitiers à la fin du Moyen-âge par Favraud
- Histoire de la Marine par Charles Seigneulay
- Journal du Musée de la Marine (Paris)
- Le Bagne et ses forçats par Charles Marteau
- Revue de l'université populaire de Ruelle.
- La Manu, par André Guillon
- ouvrages d'André Texier sur Niort.
- Auteurs locaux sur La Rochelle, Ruelle, Saint-Maixent.
- Rapport de la Cour des Comptes sur les entreprises publiques (1982)
- Rapports des sociétés Dassault, Aérospatiale, SAT, SNPE...
- Articles de presse : *Charente libre, Sud-Ouest, Courrier de l'Ouest, La Nouvelle République, Centre-Presse, le Monde, l'Usine nouvelle...*
- Les Industries du Poitou et des Charentes, par Jacques Pinard.
- INSEE : La construction mécanique.

LA DOCTRINE

Les questions de défense ont donné lieu à une littérature si abondante et si diverse qu'on peut légitimement hésiter à écrire un chapitre supplémentaire à cette interminable série à épisodes. Cependant, il nous a semblé difficile de conclure le tableau que nous venons de proposer sans rien dire de la Doctrine censée justifier cette production massive d'armements. Cela d'autant plus qu'on ne s'oriente pas toujours très bien dans un débat souvent obscurci par les passions politiciennes, les intérêts particuliers ou des réflexions de basse qualité. Les nombreuses discussions tournent en fait autour d'un très petit nombre de questions que nous essaierons d'exposer ici dans un ordre logique et d'une façon condensée. Nous espérons que ce petit abrégé permettra au lecteur de mieux se repérer et lui donnera un élément d'appréciation quant à l'utilité ou la non-utilité des armes produites dans la région (et ailleurs).

LA DISSUASION NUCLÉAIRE : LA SÉCURITÉ DANS L'INDÉPENDANCE

Les objectifs assignés à l'armée française sont multiples : en premier lieu, la sécurité du territoire national et de ses abords immédiats. Ensuite, la protection des Français à l'étranger et de divers pays qui jouent un rôle stratégique dans notre approvisionnement en matières premières et constituent des marchés importants pour notre commerce.

La dissuasion nucléaire ne concerne qu'une partie de ces objectifs. Elle représente cependant la clef de voûte de la Défense française pour deux raisons :

1 - elle constitue théoriquement la garantie suprême du territoire national.

2 - En pratique, le fait qu'un pays avance ou recule le seuil de la menace nucléaire massive exprime son degré de tolérance à l'agression. Autrement dit, plus il recule la menace nucléaire, plus il doit se mettre en position de riposter par d'autres moyens. Concrètement cela signifie des fabrications supplémentaires d'armes classiques et d'armes nucléaires de faible puissance.

Il est donc nécessaire de bien comprendre la logique de la dissuasion et de porter une grande attention aux critiques qui lui sont adressées. Beaucoup de choses découlent de cette question.

Face à un Empire totalitaire, explicitement hostile, doté d'une doctrine militaire offensive et qui interprète tout progrès de la coexistence pacifique comme une modification du rapport de forces en sa faveur, la France a jugé bon de se doter du moyen de répliquer à la menace suprême sans devoir en référer à un quelconque protecteur. Le principe est simple. C'est celui de la dissuasion du faible au fort : tout agresseur est prévenu qu'il subirait autant de ravages qu'il pourrait nous en infliger.

Cette stratégie a d'emblée été soumise à une batterie de critiques de nature très différente.

Elle s'est d'abord heurtée à l'opposition conjuguée des extrêmes : celle des atlantistes qui proposaient de rester sous le parapluie américain. Et celle du Parti communiste. Les premiers condamnaient la France au suivisme et l'exposaient à une défaillance de son allié, un allié dont la politique est souvent extrêmement contestable. Le PCF a changé d'avis (pléonasme) et s'est rallié à la dissuasion.

Parallèlement, la dissuasion a rencontré l'opposition de certaines fractions du Pacifisme. Pour elles, les forces nucléaires stratégiques représentant une menace réelle pour un adversaire potentiel nous désigneraient comme la première cible de l'ennemi. Par conséquent, il faudrait détruire les forces stratégiques françaises, unilatéralement au besoin, et mettre en place soit une défense non violente, soit une défense populaire de

type suisse. Cette vision de la dissuasion n'a jamais convaincu qu'une partie très marginale de l'opinion.

À l'inverse, d'autres ont estimé que la force nucléaire française n'était pas crédible et que le pays n'était pas capable de se payer une force capable d'impressionner les deux grandes puissances (la « bombinette »). À l'origine, ils ne manquaient pas d'arguments. Avec le temps, leur position s'est affaiblie. D'ailleurs, en matière de dissuasion, la force réelle compte moins que la capacité d'inspirer la crainte : c'est un bluff.

On a pu également considérer la force stratégique comme une arme peu conforme à la Démocratie ou incompatible avec l'idée de décentralisation. Reste à savoir si ces inconvénients éclipsent les avantages, d'autant que le président de la République est tout de même élu démocratiquement. (Ces reproches rejoignent la crainte souvent exprimée à gauche d'une professionnalisation de l'armée).

Selon d'autres, la dissuasion nucléaire accentue la tendance du public à se dessaisir de ses responsabilités en matière de défense au profit de spécialistes. À vrai dire, il y a longtemps que le public (ex-piétaille et viande à canons) a subi la domination de ses généraux.

Aucun de ces arguments n'a réellement entamé la notion de dissuasion et le débat s'est aujourd'hui déplacé autour de deux grandes objections :

La première, mineure, est d'ordre technique. Elle n'attaque pas le concept mais la réalité des Forces françaises. Celles-ci, comme on sait, reposent sur trois grandes composantes : les missiles du plateau d'Albion, les Mirage IV et les sous-marins nucléaires lance-engins. Ces trois composantes seraient vulnérables à moyen terme. Les missiles du Plateau d'Albion ont toujours été considérés comme le talon d'Achille, même s'il faudrait une très forte charge pour les détruire au sol, à supposer qu'ils ne soient pas partis avant. Le renforcement des défenses aériennes entame l'efficacité des Mirage et les progrès de l'acoustique font peser une menace sur l'indétectabilité des sous-marins. En outre, le développement de la guerre des étoiles donnera les moyens de détruire en vol la plupart des missiles balistiques.

Cette menace est déjà prise en compte dans le budget de la Défense ; ii est difficile de s'étendre sur les ripostes mises au point et les critiques qu'elles ont soulevé, d'autant qu'une grande partie est notoirement secrète : missiles mobiles SX et Mirage IV rénovés équipés de missiles Air Sol à Moyenne Portée, pour remplacer les anciens Mirage IV (plutôt que Mirage 4.000 ou missiles de croisière subsoniques volant à basse altitude), multiplication des têtes sur les missiles équipant les sous-marins, etc.

La deuxième critique s'avère beaucoup plus grave puisqu'elle sape le principe même de la dissuasion. Celle-ci enfermerait ses partisans dans une logique simpliste du tout ou rien qui les placerait dans l'incapacité de répondre à des attaques limitées correspondant à une stratégie de grignotage progressif.

La première brèche fut ouverte aux États-Unis à la fin des années 50 dans une période de baisse des dépenses militaires consécutive à la fin de la guerre de Corée et à l'adoption de la stratégie de la riposte massive (*massive retaliation*) et dans le contexte d'un certain équilibre entre les forces stratégiques des deux blocs. Le général Maxwell Taylor et Henri Kissinger expliquèrent alors qu'il fallait se doter d'un dispositif capable de riposter de façon adaptée, en tous lieux, à tous les types de conflit.

Le général de Gaulle adopta le principe de la dissuasion au moment où les USA l'abandonnaient. Était-il si simpliste ? Loin d'enfermer son détenteur dans une logique du tout ou rien, la dissuasion française comportait une certaine flexibilité matérialisée par la notion d'incertitude. Officiellement, La France se réservait de juger le moment où une attaque contre des pays voisins présenterait un degré suffisant de gravité pour être justiciable d'une riposte nucléaire (théorie des cercles, bataille de l'avant).

D'autre part, la riposte aurait pu être assouplie par un étalement des tirs, une modulation des charges ou le choix de la cible. Ceci évitait un vice absolument

rédhibitoire, celui de concevoir des armes uniquement capables de frapper des pays soumis contre leur gré à l'URSS.

Apparemment, la dissuasion pure et dure restait donc indéboulonnable. Cependant, alors même qu'il claironnait partout sa doctrine, de Gaulle autorisa l'étude et la mise au point de missiles et bombes tactiques : missiles Pluton pour l'armée de Terre, bombes AN 52 pour Mirage et Jaguar de l'armée de l'Air et Super-Étendard de l'Aéronavale. (Sont qualifiées de tactiques, les armes qui ne peuvent atteindre le sol de l'URSS ou des USA. Leur puissance est généralement plus faible).

Qui plus est, pour ne pas déroger à la Doctrine, on inventa un mode d'emploi tout à fait bizarre : les armes tactiques devaient être tirées toutes ensemble à titre d'ultime coup de semonce. Était-il vraiment nécessaire de concevoir des armes miniaturisées et très précises pour les utiliser de cette manière ? Et pourquoi en avoir construit beaucoup plus qu'il faudrait pour un simple avertissement ? Cet état de fait a soulevé la perplexité et l'ironie. La clef de l'énigme n'est probablement pas d'ordre doctrinal. À n'en pas douter, la réponse à l'énigme permettrait d'élucider les véritables mécanismes de la course aux armements.

LES FORCES TACTIQUES

Sensées offrir une souplesse qui aurait fait défaut à la dissuasion pure et dure, les forces tactiques ont à leur tour été passées au crible de la critique.

On remarqua que la dissuasion pure et dure était une doctrine du non-emploi et de la non-guerre (le spectre du Deuxième Conflit mondial imprégnait encore les esprits). La menace était telle que l'adversaire n'attaquerait pas, ce qui éviterait d'avoir à riposter. Au contraire, si l'adversaire sait qu'il ne s'expose, au moins dans un premier temps, qu'à des représailles limitées, il peut envisager d'attaquer.

Effectivement, alors que l'emploi d'une arme nucléaire était synonyme d'échec et d'apocalypse, on allait progressivement envisager l'emploi des armes tactiques avec l'espoir de remporter la victoire dans le cadre d'une guerre nucléo-classique limitée.

Dans cette optique, l'abondant débat sur la bombe à neutrons, arme typique de bataille puisqu'elle permet d'éliminer les personnes dans un cercle restreint tout en épargnant les matériels, apparaît tout ou plus comme une péripétie.

Cette évolution justifie pleinement l'accusation de banalisation du nucléaire portée contre les armes tactiques car leur efficacité et leur doctrine d'emploi les distinguent de moins en moins des armes classiques les plus meurtrières.

Ceci d'autant plus que l'emploi des armes tactiques suppose un relâchement du contrôle politique : si le pouvoir démocratique conserve la responsabilité de la décision, les modalités d'exécution doivent être au moins partiellement déléguées aux responsables militaires.

Sur le plan technique, les armes tactiques françaises ont fait l'objet de nombreux reproches. Les bombes AN 52, emportées par les avions, doivent être lâchées à la verticale de l'objectif, ce qui les rend fort vulnérables. Les Pluton de l'armée de Terre, montés sur des blindés, sont peu mobiles, vulnérables aux effets d'une explosion nucléaire, trop longs à mettre en œuvre (8 heures) et d'une portée trop courte (120 km). En outre, ils supposent la mise en œuvre de moyens d'observation spéciaux du champ de bataille puisqu'à la différence des grandes puissances, la France ne possède toujours pas de satellites d'observation. Ils sont en cours de remplacement par des missiles Hadès d'une portée supérieure à 400 km.

LES FORCES CLASSIQUES

Dès l'origine, on a considéré que les divisions classiques seraient nécessaires pour contenir durant quelques jours ou quelques heures des forces d'invasion ennemies, bref pour donner le temps de la négociation et pour protéger les capacités de riposte nucléaire.

Nous n'entrerons pas ici dans le dédale des explications techniques. Signalons seulement que le principal reproche qu'on semble adresser à ces forces est leur manque de préparation à la guerre chimique, point fort du Pacte de Varsovie.

Le rôle des armes classiques dépend étroitement du seuil de la riposte nucléaire. Sous le précédent septennat, les forces de dissuasion n'avaient pas la cote. C'est la RPR qui imposa la construction d'un nouveau sous-marin atomique. Sous l'influence des généraux Méry, Lacaze, Delaunay, le dispositif français fut conçu pour livrer bataille et résister le plus longtemps possible à une agression nucléo-classique. L'armée de terre en particulier devait être dotée d'une artillerie nouvelle extrêmement performante et très coûteuse.

La principale innovation récente en la matière a concerné la création d'une Force d'action rapide (FAR), capable d'intervenir très tôt en première ligne aux côtés des Alliés (ou sur des champs de bataille extraeuropéens).

LES ALLIANCES

Comme on sait, la France n'excluait pas d'utiliser ses forces stratégiques en cas d'attaque contre un pays voisin, encore qu'on ait pu constater certaine reculade à cet égard au cours du précédent septennat. Cette stratégie avait le mérite de concilier le principe d'une indépendance pointilleuse (la France n'est pas engagée automatiquement au plus haut niveau par une attaque contre un pays tiers) et d'offrir une certaine flexibilité.

Mais dans ces conditions, nos forces stratégiques ne concourent pas à notre politique d'alliance, en particulier avec la RFA. L'Allemagne ne représente guère qu'un instrument et un bouclier vivant pour la France, impression fâcheusement aggravée par la fabrication des armes tactiques dont les cibles se trouvent principalement sur le sol des deux Allemagne. Au surplus, la RFA n'a officiellement aucun droit de regard sur l'usage des armes françaises, alors que Bonn participe au commandement de l'OTAN. On a donc pu parler d'une contradiction entre notre doctrine militaire et notre politique extérieure.

La question s'est alors posée de savoir si les forces nucléaires françaises ne devaient pas être mises à la disposition de l'Europe (sanctuarisation élargie). Compte tenu de l'interdépendance entre les pays de la CEE, en particulier entre la France et l'Allemagne (notre premier fournisseur et notre premier client), pouvait-on concevoir une agression contre l'Europe qui ne soit pas d'emblée gravissime ? D'autre part, l'Europe politique pouvait-elle être crédible sans une défense autonome ?

Cette perspective a jusqu'à présent dû être repoussée pour les raisons suivantes :

1 - cette option se heurte aux alliances existantes, c'est à dire à l'OTAN.

2 - Un tel engagement supposerait au minimum que la décision soit prise en commun avec les partenaires couverts : cette perspective n'est pas absurde mais la France ne trouverait ainsi vis-à-vis de l'Europe dans une position dont les États-Unis se sont dégagés il y a vingt ans. Reste à savoir si la France se trouve vis-à-vis de la CEE dans la même position que les USA. Strasbourg est à moins de 300 km de la RDA.

Contrainte supplémentaire, les traités interdisent à la RFA de se doter d'une arme atomique.

La France a donc cherché à lever la contradiction en garantissant qu'elle s'engagerait en première ligne dans la bataille avec des moyens nucléo-classiques. On a donc cessé de présenter la Première Armée stationnée en Allemagne comme un simple corps de

réserve destiné à intervenir en cas de rupture de la première ligne. Cette évolution a été couronnée par la création de la FAR au début de 1984.

L'IRRATIONALITÉ DE LA DOCTRINE ET SES EXPLICATIONS

De Gaulle, nous l'avons vu, avait accepté la construction d'armes qui cadraient mal avec sa doctrine. Pompidou avait persévéré. En 1975, Chirac déclara (mais que n'a-t-il pas déclaré ?) : « Les armes tactiques sont à la fois des armes de dissuasion et des armes de champ de bataille ». Giscard se plaça dans la perspective d'une guerre en Europe et les déclarations contradictoires ou ambiguës se multiplièrent sous son septennat. La Gauche, dans son œcuménisme, défend en bloc les armes stratégiques, les forces tactiques et les armes classiques. Elle ne voit pas de contradiction entre les doctrines de la non-guerre et de la guerre limitée mais plutôt une complémentarité : la capacité de résister au niveau classique et tactique déterminera le seuil d'emploi des forces stratégiques. Belle formule qui ouvre la porte à toutes sortes de commandes d'armement.

On est donc conduit à penser que les discussions pointues sur le mode d'emploi de telle ou telle arme se déroulent en fait à l'intérieur d'un cadre assez irrationnel. Impression confirmée par les estimations des physiciens sur les effets d'une guerre nucléo-classique ; effets dont les militaires, malgré leur perspicacité bien connue, ne semblaient pas avoir pris toute la mesure.

Cette irrationalité reste bien souvent inaperçue pour plusieurs raisons. D'abord, le fait qu'on dispose de la puissance de feu suprême autorise bien des divagations de « détail ». Ensuite, on peut considérer que d'une certaine façon, toutes les armes concourent d'une façon ou d'une autre à la dissuasion. Enfin, les nombreux débats sur des aspects particuliers de la Défense permettent bien souvent d'éluder les questions fondamentales.

Une des explications les plus couramment avancées consiste à imputer au progrès technologique la responsabilité de cet éclatement de la Doctrine. Dans cette version, le progrès technologique apparaît non pas comme une résultante d'efforts humains, orientés dans un certain sens, comme un moyen de satisfaire des intérêts et comme un objet de conflit social mais comme une fatalité qui s'imposerait de façon irrémédiable. On sait pourtant que le progrès technologique n'est pas neutre et qu'il ne s'impose pas sans entrer en concordance avec de puissants intérêts. Durant des siècles, le moulin à vent fut rejeté parce qu'il permettait de briser le monopole que les seigneurs avaient établi sur les chutes d'eau. Si une arme nouvelle s'impose en contradiction avec la Doctrine, il faut précisément chercher quels intérêts elle s'est conciliée pour s'imposer dans des conditions apparemment si défavorables.

Il est bien évident que le progrès technologique a par exemple peu à voir avec la décision de Reagan de construire la bombe à neutrons. De notoriété publique, le principe était connu depuis les années 50, mais comme on avait jugé son application inutile, on l'avait laissé dormir au fond des tiroirs.

L'Armée n'offre pas aujourd'hui l'image d'une institution soumise à la fatalité technologique mais tout au contraire elle donne l'exemple d'une institution qui a totalement soumis la technologie à ses intérêts particuliers. L'arme atomique rendait la guerre impossible. Elle mettait ainsi fin à toute une ère historique durant laquelle les guerres pouvaient être désirables, ou tout au moins concevables, parce que leur issue pouvait être positive, ou seulement aléatoire, mais non fatale par avance. Cela n'était pas acceptable par des sociétés dotées depuis la nuit des temps d'institutions spécialisées dans la guerre avec tout ce que cela peut comporter comme possibilités de carrière, prestige, pouvoir, débouchés commerciaux, habitudes de pensée, etc. De fait, les sociétés n'ont pas avalé cette révolution et se sont appliquées à concevoir des armes

en vue d'une guerre possible, une guerre nucléo-classique — en dépit même des conséquences invraisemblablement monstrueuses qu'elle aurait.

Il faut donc rechercher une explication hors de la fatalité technologique. Mais faut-il la rechercher du côté d'intérêts particuliers ou d'un mécanisme qui s'imposerait de lui-même au même titre que la concurrence en économie, à savoir la compétition entre les puissances ?

En effet, il apparaît naturel que chaque puissance cherche un avantage, ne serait-ce que par crainte d'être prise de court par son adversaire. Les recherches en acoustique déterminent des contre-recherches sur les sous-marins, etc. C'est la dialectique bien connue de l'obus et du blindage. Cette théorie permet sans aucun doute d'expliquer en partie la course aux armements. Et s'il fallait à chaque fois accepter de se battre (ou de menacer) avec les mêmes armes que l'adversaire, cette logique s'imposerait sans limite. Mais en fait, il y a peu de raisons d'accepter une telle situation : la France par exemple s'est toujours refusée à s'engager à ne pas ouvrir le feu nucléaire en premier. La solution inverse la conduirait à accepter de soutenir par des moyens classiques n'importe quelle agression non nucléaire. La compétition entre les puissances ne suffit donc pas à expliquer la course aux armements, encore moins la fabrication d'armes en contradiction avec les doctrines d'emploi. L'aspect surréaliste des discussions entre les deux blocs, alors qu'ils ont chacun de quoi anéantir plusieurs dizaines de fois la planète, suffirait d'ailleurs à nous en convaincre.

Force est donc d'examiner le rôle d'éventuels groupes de pression : au premier chef, l'armée, et derrière elle, les industries d'armement.

À travers les décisions successives, le souci de ménager le corporatisme des trois armes a été constant. La construction du Plateau d'Albion, confié à l'armée de l'Air, n'est sans doute pas étrangère à la volonté de consoler cette arme de la priorité accordée à la Force océanique stratégique. L'équipement de l'armée de Terre en missiles Pluton apparaît encore plus nettement comme un os à ronger lancé à cette arme.

Le souci de protéger les intérêts des différentes composantes militaires, distinct de la volonté d'assurer des commandes à l'industrie d'armement, s'avère donc très net et nécessite des explications.

On peut d'abord rappeler que le général de Gaulle ne s'est pas rendu à Baden-Baden en mai 68 pour suivre une cure thermale. Quant à la Gauche, on sait combien le spectre chilien l'a traumatisée. Après sa venue au pouvoir, elle a avalé diverses couleuvres en maintenant à son poste le général Lacaze, en réintégrant les généraux putchistes Jouhaud, Challes, Zeller et Cie (Hélas, hélas, hélas ! Un quarteron de généraux félons...), en renonçant au projet d'interdire le cumul entre les retraites et les sinécures dans le privé...

C'est que l'audience des généraux n'est pas mince (et les compétences militaires de la Gauche limitées). Il importe de se ménager leur accord tant vis-à-vis de l'opinion publique et des industriels de l'armement (dont ils sont les interlocuteurs privilégiés) que de l'opinion étrangère. Rappelons qu'au premier semestre 1981, la France a enregistré quelque 20 milliards de commandes d'armes à l'étranger. Au cours des six mois suivants, le chiffre dépassa à peine la douzaine de milliards. Dans ces conditions, un pouvoir doit prendre des mesures d'apaisement.

L'étroite interpénétration entre les cadres militaires et les producteurs d'armes est d'ailleurs matérialisée par le recyclage de nombreux officiers supérieurs et hauts fonctionnaires de la Défense ou des Affaires étrangères dans les grandes firmes d'armement (pantouflage). Ce phénomène n'est pas nouveau et il s'est intensifié depuis la Libération.

On connaît bien les cas du général Gallois, stipendié par la firme Dassault depuis 1958 ou du général Buchalet, salarié du Creusot. Ces individus honorent de leur présence divers colloques et sont abondamment sollicités par les médias pour éclairer la

lanterne du public, non pas bien sûr en leur qualité de marchands mais au titre de leur compétence étoilée.

Dassault, lui-même député RPR de l'Oise, salarié également Bénouville (qui décrocha pendant la Deuxième Guerre un titre de général de brigade), Clostermann (un as de la Deuxième Guerre, qui fut en même temps dirigeant de Reims-Aviation et vice-président de la Commission de la Défense de l'Assemblée nationale. Chez Dassault depuis 1977) ou Grigaut depuis la fin des années 1970 (ancien chef d'état-major de l'armée de l'Air).

Corrhons, qui occupe divers postes de direction chez Schneider, est un ancien attaché militaire adjoint à Washington (1960-64).

Cabaret, directeur des Affaires militaires chez Renault Véhicules industriels depuis 1977, président depuis 1978 des Matériels spéciaux (sic) SAVIEM-Creusot-Loire, est un ancien conseiller technique de Galley, Soufflet et Bourges au ministère de la Défense.

De 1970 à 1977, Crouzet s'est attaché les services du général de brigade aérienne Perdrizet.

Matra emploie depuis janvier 1977 le général de corps aérien Maurice Bret, ancien membre du Conseil supérieur de l'Air.

Nous n'énumérerons pas ici l'abondante liste d'anciens militaires salariée par la Thomson. Citons seulement le vice-amiral Cussac depuis 1974 et le général de division Guiot depuis 1975.

(Il existe d'ailleurs une association des Anciens officiers occupant des emplois civils).

Stelhin était bien connu pour être rétribué par la Northrop, etc.

On connaît aussi des cas de corruption pure et simple. En avril 1983, le lieutenant-colonel Papazian, détaché au ministère de la Coopération, est passé en jugement nous l'accusation d'avoir reçu près d'1,5 MF pour vendre des armes au groupe Gévelot. On avait également retrouvé dans sa cave 6 TV, 4 chaînes HI-FI, 4 magnétoscopes, 1 caméra, 1 projecteur, des bouteilles de whisky par centaines et 1.000 bouteilles de champagne (*Le Monde*, 16 avril 1983)

Par ailleurs, l'État est directement engagé dans les activités productives. Environ 25.000 personnes travaillent à la Délégation ministérielle à l'Armement et 50.000 dans ses arsenaux. Sans compter les sociétés anciennement ou nouvellement nationalisées : Aérospatiale, SNECMA, Dassault, Matra, Thomson.

Des sociétés comme la Société française de matériels d'armement (vente de matériels terrestres) ou des syndicats professionnels comme le GIFAS (Industries françaises aérospatiales), permettent l'association des intérêts publics et privés.

Des généraux qui arriment solidement les producteurs d'armes à l'institution militaire et *travaillent* régulièrement l'opinion publique, une forte présence de l'État dans la fabrication militaire, des liens étroits entre les entreprises publiques et privées, des exportations qui se chiffrent en dizaines de milliards, voici qui restreint considérablement la marge de manœuvre du pouvoir exécutif.

Quant aux industriels concernés, la production d'armes représente pour beaucoup sinon l'essentiel de leurs activités. du moins la part la plus lucrative et la plus sophistiquée. Aussi, sans parler des cas de corruption notoires, n'hésitent-ils pas à intervenir en personne dans le débat avec des arguments plus ou moins cyniques.

Voici par exemple comment Dassault s'efforce de limiter le champ de la dissuasion avec l'espoir d'un renforcement des moyens nucléo-classiques.

Que faire face à une attaque nucléo-classique soviétique susceptible « de détruire tout ce qui se trouve sur le champ de bataille tout en laissant intact l'environnement (*sic*) » ?

Marie : ...nous n'avons qu'à nous servir de notre force de dissuasion comme d'une force de défense.

François : Ce serait la dernière des choses à faire, car la réponse serait immédiate et, cinq minutes après, la France n'existerait plus. Ce qu'il faut au contraire c'est que

l'Alliance Atlantique soit en mesure de faire face avec ses forces tactiques comme elle le fit avec les euromissiles. Les prototypes existent, il suffit maintenant de les construire en série (allusion probable à l'avion ACX de chez Dassault) et, pour notre part, c'est là où le sous-chef d'état-major a raison (allusion au général Copel qui vient de démissionner) Il nous faut des crédits plus importants.

Marie : Mais comment fera-t-on pour avoir un budget plus important comprenant à la fois les forces de dissuasion et les forces tactiques ?

François : il faut que les affaires reprennent... il suffit de faire l'Union nationale » (*Dialogue du Café du Commerce. Le Monde*, 4 juin 1983).

Le PDG de Matra, Jean-Luc Lagardère, n'en est pas non plus à sa première déclaration : « Dans tous les pays du monde industriel sans exception, les entreprises de pointe ne peuvent exister que si elles travaillent pour la défense nationale et leur pays. À cela, deux raisons : parce que la défense, et elle seule, a cette contrainte permanente de devoir disposer du matériel le plus avancé. Parce qu'elle seule travaille pour la long terme, à l'horizon de cinq ou dix ans (affirmation très contestable). Et c'est dans le creuset de la recherche militaire que nous formons les hommes et le matériel que nous transformons ensuite dans le domaine civil (*Libération*, 6 novembre 1979). »

Il faut donc admettre qu'on se trouve bel et bien en face d'un complexe militaro-industriel redoutable. Certains en ont déduit, un peu rapidement, qu'il s'agissait d'un lobby incontrôlé et incontrôlable. D'autres leur ont rétorqué que la pénurie financière était la mère de la sagesse et qu'elle contraignait l'État à des choix relativement rationnels en matière de Défense. Effectivement, de nombreux projets ont été annulés ou repoussés, au grand dam des milieux intéressés. Afin de pouvoir disposer de matériels sophistiqués à des prix supportables, l'État entend d'ailleurs imposer aux industriels une coopération européenne qui ne les enchante pas nécessairement.

Visiblement, nous assistons à une subtile dialectique composée de la pression des uns et des limites plus ou moins élastiques que lui oppose l'État. Dans ce jeu, le poids de l'opinion est surtout indirect, à travers l'austérité plus ou moins lourde que les différents régimes sont capables d'imposer à leur peuple. Il est dans la logique du pouvoir de réclamer un consensus en matière de Défense, ce qu'a fait le premier ministre Laurent Fabius récemment. Compte tenu des conditions dans lesquelles sont déterminés les programmes. et l'absence de débat réel, nous pensons exactement la contraire.
