

[aller au menu](#) [aller au contenu](#) [accessibilité](#)

patrimoine.

patrimoine.lorient.bzh

Archives et patrimoine, ville d'art et d'histoire

- [Facebook](#)
- [Instagram](#)

[Billetterie](#)

- [Recherche](#)
- [Anita Conti](#)
- [Expositions](#)
- [Histoire](#)
- [Archives en ligne](#)
- [Images en ligne](#)
- [Incontournables](#)
- [Billetterie](#)

1. [Accueil](#)
2. [Histoire](#)
3. [Personnalités](#)
4. [D](#)
5. Dupuy de Lôme Henry

Dupuy de Lôme Henry



1816 - 1885

Ingénieur militaire du génie maritime
Directeur des constructions navales et du matériel de la Marine
Membre de l'Académie des Sciences
Conseiller d'État
Député du Morbihan
Sénateur

Chevalier de la Légion d'Honneur (1845)
Officier de la Légion d'Honneur (1853)
Commandeur de la Légion d'Honneur (1858)
Grand officier de la Légion d'Honneur (1863)
Grand Officier de l'Ordre de François-Joseph d'Autriche
Grand Officier de l'Ordre des Saints Maurice et Lazare
Chevalier de l'Osmanie et du Medjidié

La jeunesse de Dupuy de Lôme

Stanislas Charles Henry Laurent Dupuy de Lôme, fils du capitaine de frégate Claude Dupuy de Lôme, est un ingénieur français né le 15 octobre 1816 au château de Soye près de Lorient. Stanislas est connu sous le nom d'Henry Dupuy de Lôme. Dès son enfance, l'indépendance fait partie de ses traits de caractère. C'est un enfant turbulent qu'il faut constamment surveiller. Malgré un esprit vif, son côté rêveur fait qu'il a du mal à s'astreindre pour étudier. Sa mère a une grande confiance en lui et lui octroie une grande liberté, tout en l'obligeant, lui qui préfère parcourir la propriété de Soye et s'adonner à de longues balades en bord de mer ou des escapades en bateau, à rester étudier à la maison. Enfant, il se rêve officier de Marine parcourant le monde. D'ailleurs, à 15 ans, il se présente à l'École navale où il est brillamment reçu. Son père, ne semble pas vouloir que celui-ci suive ses traces et le pousse à préparer polytechniques. Intelligent, élève aux grandes capacités, il lui suffit de lire ses leçons en allant au collège, pour avoir de bonnes notes

Après de brillantes études au collège de Lorient (futur lycée Dupuy de Lôme), il entre en 1835 en étant le dixième sur la liste, à l'école Polytechnique à Paris. Sorti vingt-septième de sa promotion, il choisit d'intégrer l'école du Génie maritime de Lorient en 1837. Le directeur de l'école, Frédéric Reech, décèle en lui d'exceptionnelles aptitudes. Henry n'oublie pas le collège de Lorient aussi au moment où celui-ci est transformé en lycée par décret du 2 mai 1863, il offre un portrait de lui à l'établissement. Ce portrait est alors installé au parloir du lycée.

Ingénieur de la Marine d'État

Dès novembre 1839, il est nommé à Toulon pour la réparation des navires à vapeur de l'État. Entre 1841 et 1856, il y mène toute une série d'expériences qui servent durant de nombreuses décennies pour l'élaboration des dessins de carènes. En 1841, il se penche sur le dragage de la rade par rapport au tirant d'eau des navires qui augmente. En 1842, suite au décès de deux enfants dont le décès est alors imputé à un mauvais étamage de l'étain, sa mère Laurence Esnoul-Deschâteles, fait mettre en vente le manoir de Soye. Si Henry envisage de racheter la propriété, ses deux sœurs convaincues qu'un tel empoisonnement peut se reproduire, l'en dissuade. Ce n'est que dix ans plus tard que l'on apprend que leur mort était due à l'empoisonneuse Hélène Jégado, arrêtée le 2 juillet 1851 et condamnée à mort le 16 décembre 1851 après un procès commencé 10 jours plutôt. Le 1^{er}

juin 1842, Henry envoyé en mission en Angleterre, visite les principaux chantiers de Londres et Liverpool, afin d'étudier la construction des navires en fer. À son retour en mars 1843, il publie son Mémoire sur la construction des bâtiments en fer. Puis l'année suivante, à la demande du ministre de la Marine et des colonies, il publie son Rapport sur les bâtiments en fer. Ce document est aussitôt inscrit au programme des cours de construction navale du Génie Maritime de Lorient. À 29 ans, il reçoit la croix de chevalier de la Légion d'Honneur pour avoir construit à titre expérimental, à la demande du ministre, trois petits vapeurs ainsi que plusieurs corvettes et avisos. Il met rapidement en pratique son rapport en construisant deux navires en fer. Le *Caton* commencé en 1844 et lancé en 1847 et l'*Ariel* commencé en 1847 et armé en 1849. Ce dernier, filant à onze nœuds et demi est alors l'avisos de cette dimension le plus rapide au monde.

Un inventeur de génie

Il rénove également l'arsenal de Toulon en s'efforçant de le mécaniser, réduisant ainsi l'utilisation des forçats du bagne. Il imagine un système qui permet de mettre les bassins à sec en cinq heures au lieu de vingt-quatre nécessaire auparavant. Dès mars 1844, il travaille sur l'amélioration des ateliers destinés à la construction et à la réparation des machines à vapeur. Cette étude n'est mise en application qu'à compter de 1849 : appareils pour la manutention des lourdes chaudières, grue sur les quais, grue flottante d'une capacité de cinquante tonnes.

Pour les navires, il privilégie l'hélice par rapport à la roue à aube qu'il juge moins résistante et surtout plus vulnérable aux attaques ennemis. À partir de 1843, il travaille sur un projet de vaisseau à hélice à grande vitesse qui ne reçoit pas l'approbation du ministère. En avril 1847, il se repenche sur son projet. Au mois de mai, avec le changement de ministre qui signe la mise en chantier d'un tel navire, il révolutionne l'architecture navale de guerre en dessinant les plans du futur *Napoléon*. Commandé le 14 juillet 1847, la quille du vaisseau est posée le 7 février 1848. Lancé à Toulon le 16 mai 1850, le *Napoléon*, premier vaisseau de ligne à vapeur à grande vitesse armé de 90 canons, est le premier navire de guerre au monde à disposer de la propulsion à hélice. Armé le 1^{er} mai 1852, ses essais démarrent le 12 août, sous la surveillance de Dupuy de Lôme qui y embarque du 16 août au 6 novembre.

La reconnaissance

Le 27 septembre 1852, il est nommé ingénieur de première classe par Louis-Napoléon en personne alors en tournée triomphale dans les départements du midi et qui en profite pour embarquer sur le navire deux jours auparavant pour une traversée entre Marseille et Toulon.

Suite à la réussite du *Napoléon* mais également pour la reconnaissance de ses travaux aux *Messageries Maritimes*, il est élevé au grade d'officier de la Légion d'honneur le 5 novembre 1853. En février 1854, c'est l'Académie des sciences qui lui remet un prix, tandis que l'année suivante il reçoit la médaille d'honneur de l'exposition universelle de Paris, félicité par le jury « ... triomphant autant des difficultés matérielles que des préjugés les plus enracinés, il a procuré à la France l'honneur d'avoir créé le premier type de ces machines de guerre qui, en un si petit nombre d'années, ont transformé la science militaire ».

Le 1^{er} juillet 1857, il est nommé par décret impérial, directeur des constructions navales et directeur du matériel de la Marine au Ministère de la Marine à Paris. Il quitte l'arsenal de

Toulon. Le 15 août 1858, il est élevé au grade de commandeur de la Légion d'Honneur puis le 31 décembre 1863 à celui de Grand officier.

Directeur du matériel de la Marine au Ministère de la Marine à Paris

Toujours plein de projets en tête, il réalise le premier cuirassé de guerre en fer, propulsé par la vapeur, la *Gloire*. Mise en chantier à Toulon en mai 1858, elle est mise à l'eau le 24 novembre 1859. Il réalise également, à la demande de l'empereur en 1857, le Yacht impérial l'*Aigle* qui est mis sur cale à Cherbourg le 18 décembre. Lancé le 23 décembre 1858, armé en septembre 1859, après un premier essai insatisfaisant, le couple impérial peut en profiter à l'automne pour une première croisière à Biarritz. Il occupe ce poste de quasi vice-ministre pendant douze ans, jusqu'en 1869, tout comme le poste de conseiller d'État qu'il occupe depuis le 29 novembre 1860. Son engagement transforme la Marine française avec des progrès techniques majeurs : premier navire cuirassé, naissance du train blindé grâce à ses dessins de canons de marine installés sur des wagons, premier canon à chargement par culasse dont les essais ont lieu à Gâvre, inventions des tourelles d'artillerie, premières études pour un sous-marin de combat.

Une deuxième vie : la politique

Le 10 juin 1869, il fait valoir ses droits à la retraite. Pensant un temps revenir s'installer aux environs de Lorient, il navigue entre Paris et Toulon, terre natale de son épouse Claire Aubert.

Puis à 53 ans, il se lance dans la politique. L'homme, qui parle breton, est élu à l'Assemblée nationale dans le camp des bonapartiste en tant que député du Morbihan pour la circonscription de Lorient à compter du 23 mai 1869. En août 1870, en tant que député, il met ses compétences techniques au service de la défense de Paris, au sein du Comité de défense des fortifications de Paris composé de 21 membres. Il démissionne le 4 septembre, tout comme son ami Armand Béhic. Il échoue aux élections législatives de 1876. Le 10 mars 1877, il est élu sénateur à vie.

Un inventeur reste un inventeur : aérostat et sous-marin

Lors du siège de Paris, il a quand même le temps de mettre au point un système de mines enterrées, de mettre sur pied une artillerie montée sur voie ferrée. Encerclée par les Prussiens depuis la mi-septembre, la capitale qui n'est plus ravitaillée, n'a plus aucun moyen de communiquer avec l'extérieur si ce n'est au moyen de ballons de type montgolfière. À la demande du gouvernement, il travaille dès le mois d'octobre sur un système qui pallierait les inconvénients du ballon. Il imagine un nouveau type d'aérostat, un ballon dirigeable à hélice nommé *La Galère*, plus connu sous le nom de *dirigeable Dupuy de Lôme*. La presse, particulièrement véhémente n'y croit pas. Pourtant le gouvernement le soutient. Jules Simon lui remet 40 000 francs, au nom du Comité scientifique pour la défense de Paris, pour réaliser le projet. Paris tombe le 28 janvier 1871 avant que le dirigeable ne soit construit. Resté en suspens, le projet ne reprend qu'en 1872, toujours sous de vives polémiques. Le 2 février 1872, la première ascension a lieu à Vincennes. Malgré le succès d'un atterrissage à 110 kilomètres de là, l'insuffisance de la force motrice fit que les essais sont abandonnés et ce malgré les vœux de l'académie des sciences et de l'inventeur. Les principes de la navigation aérienne sont toutefois posés. Son invention va inspirer le colonel Renard et le capitaine Krebs pour une version utilisant un moteur électrique dont le premier vol a lieu en août 1884.

Membre de l'Académie des sciences – section géographie et navigation depuis le décret du 3 mai 1866, il travaille à la fin de sa vie sur les plans d'un submersible. Dès 1864, l'idée apparaît à Dupuy de Lôme, qui se passionne pour les travaux du Plongeur propulsé à l'air comprimé, des français Siméon Bourgeois et Charles Brun dont les premiers essais ont lieu en 1863. Avec Gustave Zédé, il conseille Jules Verne pour son *Nautilus de Vingt mille lieues sous les mers* paru en 1869. La réussite en 1884 du ballon dirigeable de Meudon utilisant un moteur électrique, l'incite à imaginer pour un bateau sous-marin, l'utilisation d'un moteur puissant et léger dont le poids ne change pas une fois en fonctionnement. La maladie l'empêche de se pencher sur son nouveau projet. Il décède à Paris le 1^{er} février 1885. À sa mort, son collaborateur Gustave Zédé, exécuteur testamentaire et directeur des constructions navales depuis le 1^{er} octobre 1880, reprend ses idées pour réaliser le premier sous-marin opérationnel de la Marine française, le *Gymnote*. S'il établit les plans, les plans de détail sont réalisés par l'ingénieur Gaston Romazzotti, marié à une nièce de Gustave Zédé. Pour la partie électrique et mécanique du submersible, c'est Arthur Krebs, spécialiste des moteurs électriques de dirigeables, qui intervient. Il est mis à l'eau le 24 septembre 1888.

Une troisième vie : au service de compagnies privées

Durant sa carrière, Dupuy de Lôme travaille aussi à la direction de deux puissantes compagnies : les *Forges et Chantiers de la Méditerranée* à La Seyne (Var) et à la *Compagnie des services maritimes des Messageries Nationales* créée à Marseille.

Les *Forges et Chantiers de la Méditerranée*, rachetées par Armand Béhic en 1858, avec pour vice-présidents Henry Dupuy de Lôme, fournissent la moitié des 63 dragues qui ont été nécessaires au percement du canal de Suez entre 1859 et 1869. Dans ces chantiers, grâce aux ingénieurs issus du Génie Maritime, des cuirassés peuvent être construits pour le compte de l'État, comme le cuirassé *La Gloire*. En 1881, Dupuy de Lôme, fait entrer Gustave Zédé, frère de son gendre Charles, dans la compagnie. Il en deviendra le vice-président.

Il invente l'ancêtre du ferry-boat, le navire « porte-train » avec le projet d'un nouveau port à Calais. Il pense que ce projet rendra plus commode, plus rapide et plus économique les communications avec l'Angleterre et évitera les transbordements entre Douvres et Calais.

En juillet 1875, il présente les plans et modèles des bateaux à l'Académie des sciences.

Selon lui, ce moyen de transport est peu onéreux, et facilement réalisable comparé au projet de tunnel sous la manche de Ferdinand de Lesseps.

En 1874, il crée un type de bâtiment approprié à la navigation dans les fleuves peu profonds et à courant rapide.

L'armateur marseillais Albert Rostand, en concurrence avec l'État depuis qu'il a brisé le monopole du service postal maritime en créant en 1845 une société rebaptisée en 1849 *Compagnie des bateaux à vapeur de Levant* va profiter de l'exploitation déficitaire des paquebots postaux nationaux. À compter du 19 janvier 1851, le département construction maritime est séparé de la partie exploitation dirigée par Rostand : la *Compagnie des services maritimes des Messageries Nationales* est créée. Le département construction est dirigé par Armand Béhic. La compagnie assure des lignes commerciales (fret et transport de passager) ainsi que des lignes postales maritimes. Le 8 juillet 1851, une loi entérinant une convention passée le 28 février précédent, confirme pour l'entreprise l'exploitation des paquebots de la Méditerranée. Albert Rostand obtient alors la concession du service postal maritime pour une durée de vingt ans. Une commission d'expertise est créée et

l'administration des Postes cède treize de ses navires pour 3 350 000 de francs mais ceux-ci sont rapidement jugés obsolètes. Dupuy de Lôme, membre de la commission, fait gagner à l'État la somme de 1 800 000 francs.

Les premières liaisons démarrent le 9 septembre 1851 avec le départ de Marseille du navire l'*Hellespont*. Soucieux de pouvoir construire et entretenir une nouvelle flotte, Armand Béhic rachète à Louis Benet les *chantiers de construction navale Benet et Cie* à La Ciotat.

En 1852, l'inspecteur général Armand Béhic, entreprend de moderniser les ateliers de La Ciotat. Le directeur de la construction, Joseph Édouard Vence, collaborateur de Louis Benet de 1834 à 1851 va diriger le département construction. L'anglais John Barnes est maintenu au poste d'ingénieur des machines et travaille à la construction du *Périclès*. Il décède quelques jours après son lancement qui a lieu le 25 mai 1852.

N'ayant aucun plan à sa disposition pour achever la construction du navire ainsi que celle de deux autres paquebots en finition, Armand Béhic pense alors à l'ingénieur français Henry Dupuy de Lôme pour dresser les plans d'ensemble du *Périclès* inachevé et prendre la direction supérieure des chantiers. Il s'adresse au corps du Génie Maritime et le Ministre de la Marine autorise exceptionnellement l'ingénieur à travailler pour la compagnie. Tout en continuant son service à Toulon pour la Marine, Dupuy de Lôme s'exécute en un temps record et en profite pour supprimer la dépendance aux Anglais en s'entourant d'une équipe française. Il place à demeure le sous-ingénieur Victor Delacour à qui il expédie ses plans et ses instructions. La réussite du navire, pousse le directeur à persuader le Lorientais d'accepter un poste de directeur des constructions navales. Le 11 octobre 1853, Dupuy de Lôme demande par courrier sa mise à disposition pour une durée de cinq ans. Après une supplique du ministre du 22 octobre 1853, qui fait notamment appel à son fort patriotisme, Dupuy de Lôme informe celui-ci et, ce malgré l'appât d'avantages financiers, qu'il ne souhaite pas quitter la Marine. Le 3 décembre, Béhic demande que Victor Delacour obtienne un congé sans solde de cinq ans en tant qu'ingénieur en chef chargé de l'exécution des plans de coque et de machine réalisés et signés par Dupuy de Lôme qui n'aurait alors pas à se déplacer sur les chantiers de La Ciotat. Dans les faits, tout se faisant sous la signature de Dupuy de Lôme, c'est bien lui qui dirige les ateliers. Joseph Vence est dès lors supervisé par lui. Intervenant jusque-là, hormis la machinerie, de la conception au lancement des navires, il se retrouve cantonné à l'élaboration de plans dont Dupuy de Lôme exige continuellement des retouches de détail.

La compagnie prend le nom de la *Compagnie des services maritimes des Messageries Impériales* à compter du 28 février 1853. Entre 1852 et 1860, pas moins de 157 navires sont lancés aux chantiers navals dont, dès la première année, le premier vapeur à roue le *Périclès*. Le 10 juin 1869, Dupuy de Lôme qui a démissionné de son poste de Conseiller d'État afin de pouvoir travailler pour Armand Béhic, entre au conseil d'administration des Messageries. Il y officie jusqu'à sa mort. Le 9 septembre 1870, la compagnie est rebaptisée *Messageries Maritimes*. Les chantiers de La Ciotat rendent hommage à l'ingénieur, de son vivant, en baptisant un de ses navires *Dupuy-de-Lôme*. Le navire est construit au Havre en 1882. Après le passage de l'*Oncle Sam*, vingt ans auparavant, il est le premier navire de commerce à vapeur à accoster à Papeete le 14 août 1884. Nouvel hommage en 1905, avec la commande d'une statue à l'architecte Félix Ollivier et au sculpteur Pierre Ogé. Ces derniers utilisent le moule qui a servi à celle de Lorient inaugurée le 26 juin 1899. Le bâtiment de la direction des ateliers devant lequel se trouvait la statue de Dupuy de Lôme de La Ciotat est

démoli en 1977 et la direction s'installe dans un bâtiment flambant neuf en 1978. Après la fermeture des chantiers en 1987, la ville de la Ciotat rachète le bâtiment qui devient à partir de 1991 l'Hôtel de ville.



Horaires d'ouverture

Hôtel Gabriel

Fermeture de l'Hôtel Gabriel pour travaux.

Les jardins de l'Hôtel Gabriel restent ouverts.

La salle de lecture des Archives municipales est ouverte, sur rendez-vous uniquement,

du mardi au jeudi après-midi, de 14h à 17h.

02 97 02 23 29 - archives@lorient.bzh

[Contacter le Patrimoine](#)

[Contacter les Archives municipales](#)

Kiosque



© 2018 - Site officiel des Archives et du patrimoine de la Ville de Lorient

- [Plan du site](#)
- [Données personnelles](#)
- [Mentions légales](#)
- [Contact](#)

- [Imprimer](#)
- [PDF](#)
- [Partager](#)
[FacebookTwitterAddthis](#)

[Retour en haut](#)