

INTRODUCTION

PAR NICOLAS MEYNEN ET ÉMILIE D'ORGEIX

Les enjeux patrimoniaux des bases navales

Dans le cadre du programme de recherche consacré au patrimoine militaire (xvi^e-xxi^e siècle), institué en 2012 par les universités Bordeaux Montaigne et Toulouse Jean-Jaurès, deux publications, *Battre le littoral* en 2014 et *Fortifier la montagne* en 2016, sont déjà parues. *Défendre la mer : Bases navales et infrastructures maritimes (xix^e-xx^e siècles)* constitue le troisième volume de la collection « Patrimoine militaire » aux Presses universitaires du Midi¹. Cet ouvrage consacré aux bases navales et aux infrastructures maritimes aborde, comme dans les initiatives précédentes, la question de l'architecture militaire selon un triple point de vue conjuguant histoire, reconversion et mise en valeur. Le parti pris adopté pour cette collection, qui parcourt de manière large l'histoire du projet architectural – de sa conception à sa mise en valeur – répond à une volonté forte tant de rendre compte de la diversité des processus de patrimonialisation encore peu formalisés en ce qui concerne l'architecture militaire que d'inclure dans les débats tous les acteurs qui participent à leur mise en place (historiens, architectes, associations de sauvegarde, municipalités, partenaires institutionnels...). Prendre le patrimoine militaire comme laboratoire implique en effet de s'engager dans une démarche collaborative et ouverte.

1. *Battre le littoral. Histoire, reconversion et nouvelles perspectives de mise en valeur du petit patrimoine militaire maritime*, Toulouse, PUM, octobre 2014 ; *Fortifier la montagne. Histoire, reconversion et perspectives de mise en valeur du patrimoine militaire en montagne*, Toulouse, PUM, 2016.

À la croisée de l'histoire de la ville, de celles de l'architecture et du patrimoine, cet ouvrage se penche sur la planification militaire maritime à grande échelle aux XIX^e et XX^e siècles. Si le regain d'intérêt pour l'histoire architecturale de la guerre n'a pas faibli depuis l'exposition *Bunker Archéologie* organisée par Paul Virilio en 1975, de nombreux chantiers restent ouverts. L'étude des bases navales, infrastructures militaires à grande échelle réalisées sur des territoires étendus souvent dans un temps limité, a ainsi suscité peu de travaux. Alors que des plans de réaménagement de ces sites et des quartiers qui les composent sont d'actualité dans la plupart des villes qui en possèdent, l'état de la recherche reste pourtant particulièrement lacunaire, notamment en ce qui concerne le devenir et la réaffectation d'ouvrages souvent surdimensionnés et encombrants dans des zones, comme à Brest ou à Bordeaux, où les tensions foncières sont fortes.

L'une des raisons de cette désaffection tient certainement au fait que le terme pose en soi un problème de définition et d'échelle d'étude. Qu'entend-on par « base navale » ? De quoi est-elle constituée ? Quelles sont ses échelles ? Défendre la mer ne peut, en effet, se comprendre qu'en fonction de la localisation des infrastructures navales sur des espaces côtiers où se concentrent les flux et les activités économiques et logistiques. Définir le terme impose, de fait, de prendre en considération les territoires terrestres et maritimes compris dans des schémas d'implantation large et dont les répercussions sur la forme et l'économie des villes ont été fortes. La base navale peut ainsi comprendre des ensembles très vastes et des infrastructures extrêmement différentes, sur lesquels il a d'emblée paru utile de renouveler les réflexions.

Rayonnant autour de ces différentes pistes de réflexion, cet ouvrage ambitionne donc de repenser collectivement les processus dialectiques de construction et de réappropriation urbaine, historique et patrimoniale de ces ensembles militaires à grande échelle. Si Histoire et patrimoine n'ont pas toujours marché de concert, comme l'a justement souligné Pierre Nora dans *Les Lieux de mémoire*, le recours à la notion de « projet à grande échelle » fournit une entrée qui permet d'articuler dimension, temps et architecture au travers de la construction de ces grandes infrastructures urbaines qui préfigurent, à de nombreux titres, les réalisations sous forme de plans-masses des années 1960. Comment, aujourd'hui, réconcilier ville, territoire et architecture de guerre sans toutefois oblitérer la mémoire militaire de ces ensembles ? Quels types d'études préalables peuvent nourrir une histoire de la ville palimpseste ? Comment isoler les éléments architecturaux pouvant alimenter une histoire de la modernité architecturale militaire ? Quels exemples de reconversion, tant en France qu'à l'étranger, peuvent aujourd'hui alimenter les réflexions sur le devenir de ces infrastructures ? À l'appui d'études de cas, nous nous sommes ainsi résolument placés dans la perspective de l'histoire urbaine.

La base, objet polysémique

La marine est intimement dépendante de ses infrastructures portuaires, elles-mêmes liées à l'armement des bâtiments et à l'aménagement du territoire national. Les conséquences de cette structuration qui parcourt différentes échelles sont multiples.

La première est la nécessité pour les bases de s'adosser à un port de guerre dont l'ensemble des services de ravitaillement, de réparation et de constructions neuves constitue un arsenal. Ces infrastructures sont d'autant plus précieuses que les bonnes rades ne sont pas nombreuses. L'état de l'art sur les arsenaux est riche, principalement d'études d'ensemble et de monographies centrées sur deux périodes, soit l'Ancien Régime soit la Seconde Guerre mondiale². Plusieurs études dans cet ouvrage abordent cette question, qui ne peut d'ailleurs être envisagée que selon une approche internationale. Ainsi, **Damien Bruneau** traite-t-il de l'exemple britannique au travers de trois études de cas de bases navales de grande dimension, Portsmouth, Devonport et Faslane, qui servent avant tout, chacune dans sa spécialisation fonctionnelle, de soutien opérationnel aux flottes de guerre. Tout port de guerre représente un capital considérable qu'il importe de défendre. On y distingue les arsenaux principaux des arsenaux secondaires. Les premiers, constitués au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, par Brest, Lorient, Cherbourg et Toulon, sont des chantiers de constructions neuves capables d'entreprendre les réparations de tout type de bâtiments. Les seconds, Dunkerque, Le Havre, Saint-Servan, Nantes, Bordeaux, Bayonne, complétés notamment par Oran, Bizerte, Dakar, Saïgon et Diego-Suarez, peuvent effectuer des réparations aux navires stationnés dans le port.

La seconde conséquence est l'obligation de s'appuyer sur les ports de commerce de la double façade maritime de la métropole pour y établir des centres de stationnement³ et des postes de refuge⁴. Leurs bassins sont généralement assez grands pour recevoir des navires importants et des convois de vivres arrivant par mer et par rail. Dotés d'ateliers de réparation, ils sont utilisés par les bâtiments de l'État. Les torpilleurs de la défense mobile y trouvent notamment refuge et protection tout autant que des moyens de se réapprovisionner en combustible. Ainsi, le port commercial de La Pallice est-il doté très tôt d'un poste de refuge.

2. État de la question sur les arsenaux, voir bibliographie en fin d'ouvrage.

3. Abri sûr permettant de réparer et ravitailler les navires et pour les équipages de se reposer un peu.

4. Lieu permettant de recharger rapidement les torpilles en air comprimé, de faire de petites réparations et de se ravitailler en eau et en charbon.

La troisième conséquence est l'importance de développer des ouvrages détachés dont les typologies sont extrêmement variées. Il peut s'agir de « points relais », tels les postes de refuge réduits, établis à partir de 1899 sur certains points stratégiques du littoral et dont l'importance, bien que réelle, ne paraît pas justifier l'établissement d'une organisation permanente. Ils ne sont pas défendus, ne disposent d'aucun outillage hormis leurs ressources en eau et en charbon. Ces ouvrages détachés prennent également la forme de « points d'appui » ou même, lorsque la base navale est entendue comme une infrastructure mobile, d'ensembles de bâtiments et d'engins flottants⁵ qui fournissent aux navires en opération leurs moyens d'existence et de combat.

En définitive, le vocable de base navale correspond à des conceptions extrêmement différentes, voire complémentaires, depuis le simple stationnement jusqu'au complexe industriel. C'est un ensemble qui évolue aussi dans le temps, subissant d'importants changements pour s'adapter aux nouveaux types de navires (du charbon à la propulsion nucléaire) et à l'apparition des sous-marins. Dans tous les cas, elle fait l'objet d'une protection défensive : si une enceinte n'est pas toujours nécessaire, des batteries côtières et des filets de barrage en défendent généralement l'accès.

Histoire

Historiquement, les bases s'inscrivent dans une politique du long terme. Si leurs infrastructures évoluent en fonction des progrès techniques, elles sont en permanence adaptées et modernisées, comme à Rochefort lors de la construction des premiers chantiers de sous-marins. Le réseau des bases allemandes en France s'est ainsi appuyé sur les implantations de la marine française tout en développant des créations *ex nihilo* (Dunkerque, Calais, Le Havre, Saint-Nazaire, Bordeaux) auxquelles la marine française portera, à son tour, un intérêt tout particulier au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Alors que les arsenaux nazis ont été détruits en Allemagne et en Norvège par exemple, la France possède sur son territoire l'ensemble des *U-Boot-Bunker*. Elle doit cet état à l'intérêt que leur a porté la marine aussitôt après la Libération à des fins d'utilité propre mais aussi de souveraineté nationale, comme le rappelle **Jean-Baptiste Blain**. Dans le champ de ruines des villes dévastées, la base allemande devient la seule infrastructure industrielle immédiatement opérationnelle avec ses ateliers, ses machines-outils et souvent une centrale d'énergie en état de fonctionnement qui permettent de relancer aussitôt les activités navales à la Libération. Ces réutilisations militaires et économiques successives sont abordées également, dans le cas de

5. Docks, navires-magasins, navires-usines électriques, navires-dépôts de munitions.

l'appropriation de structures allemandes par la Marine nationale. Dans ce paysage, de nouveaux emplacements peuvent également voir le jour : c'est le cas de La Pallice, qui s'invite dans la grande famille des bases navales entre 1880 et 1946, comme le souligne **Nicolas Meynen** en retraçant l'historique des installations militaires dans ce bassin en eau profonde pourtant créé de toutes pièces à l'usage exclusif du commerce maritime. Se penchant sur le cas de l'URSS des années 1920 à 1960, **Fabien Bellat** étudie les artifices de la propagande à travers les projets architecturaux utopiques destinés aux espaces portuaires, illustrant combien ces ouvrages révèlent les hésitations du Kremlin en matière de défense maritime.

Ce n'est que lors de la production de l'arme atomique et de la généralisation des sous-marins à propulsion nucléaire que devient illusoire le maintien en l'état du système de défense navale en place. En France comme en Grande-Bretagne ou en Russie et dans toutes les puissances maritimes, la nécessité de la dispersion et de la dissimulation fait évoluer la notion traditionnelle de la base navale et de ses infrastructures soumises à de nouvelles contraintes. De cette période datent également les premières réflexions en matière de reconversion et de mise en tourisme d'ensembles désormais obsolètes pour soutenir la défense nationale.

Recompositions portuaires

Construite à l'intérieur ou aux marges des villes, la base a largement modelé le territoire urbain tant par son emprise foncière que par les servitudes visuelles qu'elle a imposées. Différemment des réseaux d'ouvrages de défense maritimes de petites dimensions, souvent enterrés et isolés (batteries, réduits, forts, casemates, abris, bunkers, tobrouks...), ports et bases navales militaires s'apparentent à des projets urbains de grande envergure qui recomposent tant le territoire que son maillage. Infrastructures routières, maritimes et ferroviaires, zones de servitude, berges, canaux et écluses ont un impact fort sur les villes et les ports maritimes.

En ouvrant son propos à l'Europe dans un souci comparatiste, **Jean-Baptiste Blain** dresse un panorama des réutilisations d'une sélection d'*U-Bunker* après la Seconde Guerre mondiale (intégration à l'arsenal à Brest et Lorient, concession au secteur civil à Bordeaux et à Saint-Nazaire *via* la chambre de commerce...) caractérisant ainsi leur bon état global de fonctionnement, leur potentiel industriel et surtout, dès lors, leur rôle réel de levier pour l'économie nationale. L'étude de cas du port de Brest depuis les années 1890, par **Philippe Garraud**, illustre comment l'activité navale a participé de la recomposition puis du déclin progressif de l'arsenal avant de faire l'objet, depuis