



Comité Toulon Provence Corse

Toulon le 16 Avril 2021

Fiche spéciale

(Extraits de la revue « La Jaune et la Rouge » n° 764 avril 2021 transmise par Yves DESNOES)

Arsenaux de la Marine : les travaux d'Hercule

Par Georges DEBIESSE

Personne n'est obligé de croire que le premier arsenal aurait été construit par les fils d'Hercule. Mais qui pourrait de bonne foi contester la qualification de travaux d'Hercule à ceux qui ont permis, au cours des quatre derniers siècles, la création puis la patiente adaptation des arsenaux de la Marine ? Signalons d'ores et déjà que le terme d'arsenal, qui nous vient de l'arabe, paraît voué à une certaine désuétude, au profit de base navale ou de port militaire, du fait d'évolutions ayant atténué l'unicité juridique de cet établissement, et commençons par un peu d'histoire.

Il est d'usage de considérer le Clos des galets (terme désignant un navire, qui donnera ensuite celui de galère), à Rouen dès la fin du XIII^e siècle, dont il ne subsiste semble-t-il aucun vestige, comme le premier arsenal permanent. Plus visible est aujourd'hui la Vieille Darse de Toulon, qui remonte à Henri

IV. Mais c'est Richelieu puis Colbert assisté de Vauban qui donneront au siècle suivant les principales impulsions et fixeront aux ingénieurs les plus grands défis.

Rochefort, ou la vase

Commencé en 1666, l'arsenal de Rochefort est en 1698, selon l'intendant Bégon qui donna son nom au bégonia, « le plus magnifique du royaume, composé du plus beau chantier de construction qui soit dans l'univers, de trois grands bassins qu'on appelle des formes pour le radoub des bateaux, de tous les magasins généraux et particuliers nécessaires, des corderies, des forges et autres ateliers ». La Corderie royale, de fait, longue de 374 mètres, récemment restaurée (magnifiquement) par ses nouveaux propriétaires civils, avait requis le travail de 2 000 ouvriers pendant quatre ans et reposait sur un quadrillage de 14 000 m³ de madriers de chêne, sorte de radeau flottant sur la vase.



Brest, ou le roc breton

Voulu par Richelieu, l'arsenal de Brest est à ses débuts fluvial, comme Rochefort, et installé à partir de 1630 sur les deux rives de la Penfeld, où il cohabitera avec le port de commerce jusqu'en 1865 ; la première forme est achevée en 1687 ; les formes de Pontaniou datent quant à elles du XVIII^e siècle ; à la fin du XIX^e siècle, la création de la rade-abri protégée par une digue permet celle de l'avant-port de Laninon, qui reçoit bientôt quais et grandes formes de construction (les bassins 8 et 9, où seront notamment construits le cuirassé Jean-Bart et le Charles-de-Gaulle).



Toulon, ou la dramatique absence de marées

Au début du règne de Louis XIV, le développement de la marine du Levant et les qualités nautiques de la rade conduisent Colbert à agrandir l'arsenal de Toulon. Après dix années de controverses, il retient en 1679 le projet préparé en trois semaines par Vauban, que son expérience de Dunkerque avait initié au monde maritime et aux travaux hydrauliques. Suivent quinze années de grands travaux, comportant le détournement des deux fleuves côtiers, le creusement d'une nouvelle darse et la construction de nombreux bâtiments, dont une corderie plus longue encore que celle de Rochefort. En revanche, l'absence de marée en Méditerranée retardera d'un siècle la réalisation de la forme de radoub, prévue d'emblée par Vauban, construite de 1774 à 1778 grâce au procédé inspiré à Groignard, ingénieur des constructions navales, par la confection des piles de pont : une caisse en bois de cent mètres de long est construite à flot, sur un radeau fait de mâts et de futailles, puis immergée ; c'est à l'abri de cette enceinte que la forme est construite, par plusieurs centaines de forçats qui s'emploient aussi à pomper. C'est par un procédé analogue, mais avec une caisse métallique, et sans l'emploi de forçats, que les grands bassins Vauban seront réalisés à partir de 1911. À leur achèvement, en 1930, ils sont de fait les plus longs du monde, avec 440 mètres. Chacun des deux bassins est ouvert aux deux extrémités et sécable en deux parties par bateaux-portes, permettant le carénage indépendant de quatre grands navires. Entre-temps l'arsenal avait été doté de l'annexe du Mourillon et considérablement étendu vers l'ouest, avec les nouvelles darses de Castigneau et de Missiessy



Lorient, ou l'indestructible citadelle de l'amiral Dönitz

À la différence des ports précédents, réalisés sous maîtrise d'ouvrage des rois, Lorient est acquis quasi-clés en main en 1770, acheté à la Compagnie des Indes orientales. C'est surtout un port de construction, qui fournit à la Marine sa première frégate à hélice, mais dont les faibles profondeurs entravent les capacités opérationnelles. Il ne prendra pas moins un rôle stratégique considérable pendant la dernière guerre mondiale, avec la construction par les Allemands – et quelque 15 000 ouvriers ou prisonniers – du gigantesque base protégée de Keroman pour les sous-marins.



Cherbourg ou les merveilles de l'Egypte

Vauban bien sûr avait pressenti l'importance stratégique de Cherbourg ; mais sa rade trop ouverte ne permettait pas le déploiement ni la mise à l'abri d'une escadre sous voiles. En 1781, l'ambitieux projet du capitaine de vaisseau La Bretonnière, consistant à créer une rade-abri artificielle par la construction d'une digue insulaire de trois kilomètres, est adopté par Louis XVI. Il faudra soixante-dix ans pour le mener à bien. Dans l'intervalle, le Premier consul aura prescrit de « creuser dans le roc de Cherbourg un port pour les plus grands vaisseaux de guerre », entreprise qu'il qualifiait de « renouvellement des merveilles de l'Égypte » et qui requiert à nouveau quelques milliers de travailleurs plus ou moins volontaires (dont 300 périrent sur la digue lors de l'effroyable tempête de février 1808) puis, sous le Second Empire, de gigantesques quantités de poudre noire. ourg, ou les merveilles de l'Égypte

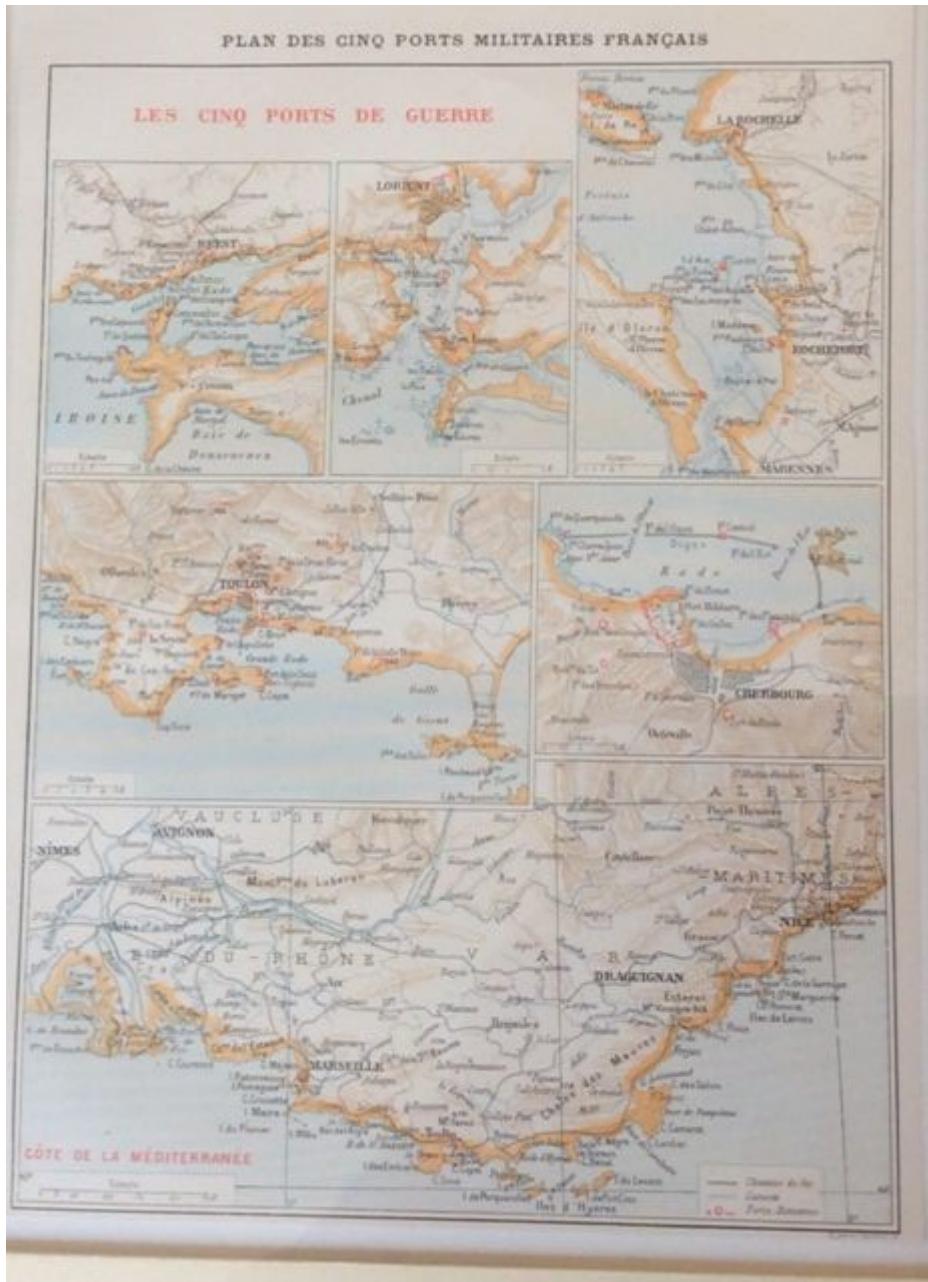


Après la digue du Large, le grand large

On ne saurait clore ce bref historique sans dire un mot de l'outre-mer, où la création de bases navales a accompagné l'expansion coloniale, avant de jouer un rôle stratégique non négligeable pendant les deux guerres mondiales. De grandes infrastructures sont ainsi créées à Saïgon, Dakar, Bizerte, Diego-

Suarez, Mers el-Kébir, offrant au passage aux entreprises françaises de travaux publics (Hersent, Boussiron, Campenon-Bernard, GTM, Fougerolle...) de belles occasions d'innovations et de développement.

Les ports militaires aujourd'hui sont moins nombreux



En métropole, l'arsenal de Rochefort, condamné par les méandres de la Charente, avait fermé dès 1927. Lorient a vu partir ses derniers sous-marins en 1993 et n'a plus aucune activité opérationnelle. Demeurent trois grands pôles spécialisés. Toulon est le principal port de la Force d'action navale, regroupant l'ensemble des bâtiments de surface. Il héberge notamment le groupe aéronaval constitué autour du porte-avions. Y sont également basés les sous-marins nucléaires d'attaque. Toulon n'est plus depuis longtemps un port constructeur, mais reste le principal pôle de MCO (maintien en condition opérationnelle) de la Marine, ainsi qu'un site de projection de forces. Brest abrite le reste de la Force

d'action navale, mais est surtout dédié aux forces sous-marines depuis la création, à la fin des années soixante, de la base opérationnelle de l'île Longue vouée aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Ce fut encore un chantier assez intense, réalisé en moins de quatre ans. L'arsenal de Brest est aussi le site de grand carénage des SNLE, avec le bassin 10, dernier bassin brestois, réalisé en 1971-1973 par assemblage à flot puis échouage de trois caissons en béton précontraint construits à sec dans une autre forme de l'arsenal. Cherbourg est spécialisé depuis la fin du XIXe siècle dans la construction de sous-marins, classiques puis nucléaires. Au mode ancestral de construction sur cale inclinée, utilisé jusqu'au Redoutable, s'est substitué l'assemblage horizontal de sections prééquipées, inauguré pour Le Triomphant. Cela a requis la construction de deux très grands bâtiments, dont un par gain sur la mer, puis d'un ouvrage très original : l'ouvrage Cachin. Subsistent donc trois ports dotés chacun d'installations nucléaires. Chacun est aussi le siège d'une préfecture maritime, vouée à la coordination de l'action civile de l'État en mer : un quart de l'activité de la Marine nationale est consacré à la sauvegarde des approches maritimes.

“Demeurent trois grands pôles spécialisés, Brest, Toulon et Cherbourg.” Ils sont petits mais denses

L'emprise des ports militaires, contrairement à une conviction répandue, n'est pas considérable, avec un total de l'ordre de 1 000 hectares de surfaces terrestres. L'arsenal de Brest couvre 115 ha, contre 3 354 pour le plus petit des grands ports maritimes, celui de Rouen. Enserrés dans leurs lignes de bastions et plus encore dans le tissu urbain qu'ils ont eux-mêmes suscité, ils ne disposent d'aucune réserve foncière et présentent donc une forte densité, de bâti mais aussi d'emplois, de l'ordre de cent par hectare.

Leur statut juridique se modernise

Les ports militaires ont perdu la structure juridique un peu massive qu'ils avaient au temps de Colbert, où marins, ingénieurs, ouvriers et forçats relevaient d'une même autorité. L'évolution la plus notable est récente, avec le changement de statut de DCN, leur composante industrielle, au 1er juin 2003. Certes, les Constructions navales n'étaient plus, depuis les années soixante, un service de la Marine et relevaient de la délégation générale pour l'armement. Mais, au 31 mai 2003, elles étaient encore une régie d'État. Depuis le 1er juin 2003, DCN, aujourd'hui Naval Group, est une société privée au capital détenu majoritairement par l'État. Cela a impliqué d'assez considérables changements, qu'il est aussi tentant de qualifier de travaux d'Hercule. Notamment sur le plan domanial : dans les ports voués aux constructions neuves, Lorient et Cherbourg, de vastes emprises ont été apportées à l'actif de la nouvelle société ; dans les ports de réparation, Brest et Toulon, DCN n'est qu'une sorte de concessionnaire des outillages industrielo-portuaires ou, dans d'autres zones, un occupant au statut plus précaire, au titre d'autorisations d'occupation temporaire. Le reste des emprises et installations autrefois gérées par DCN a intégré le patrimoine de la Marine ou été reconvertis à des usages civils. C'est encore là un travail délicat, de longue haleine, qui incombe à la Mission pour la réalisation des actifs immobiliers du ministère des Armées. Signalons ici qu'une fraction de la base de Keroman cherche encore un investisseur imaginatif