

# L'arsenal de Brest

## UN MONDE DANS LA VILLE

Fondé sous le règne de Louis XIII, à l'époque où la France décida de se doter d'une marine de guerre, l'arsenal de Brest constitua pendant des siècles, jusqu'aux récentes évolutions qui ont modifié le périmètre de ses missions, le cœur de la ville, à laquelle il donnait le tempo de la vie économique et sociale. Malgré les terribles destructions que lui infligea la Seconde Guerre mondiale, le site conserve un patrimoine bâti d'une grande richesse, faisant écho à la mémoire de tous ceux qui y ont travaillé. Découverte des lieux en compagnie d'Hervé Bedri, chargé du patrimoine historique de la Marine.

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN-BAPTISTE RENDU



↑ Docteur en ethnologie, Hervé Bedri est chargé du patrimoine historique de la Marine pour l'arrondissement maritime atlantique.

Comment se présente ce site et quelles sont ses fonctions ?

Il occupe une emprise de trois cent cinq hectares, sur environ sept kilomètres de longueur de part et d'autre de la Penfeld – un petit fleuve côtier qui prend sa source à Guipavas et qui traverse la ville avant de déboucher sur la rade. Depuis 2002, on ne parle plus d'« arsenal » mais de base navale. Il n'y a plus de construction maritime sur le site, désormais affecté exclusivement à l'entretien et au soutien technico-industriel des bâtiments de la région maritime atlantique.

Dans quelles circonstances et pour quelles raisons la Marine s'est-elle implantée à Brest ?

Sous Louis XIII, la France n'avait pour ainsi dire pas de marine. Le roi et son principal ministre, Richelieu, ont alors décidé de mettre des moyens en œuvre pour pallier cette carence. C'est au cardinal que l'on doit le choix de Brest, ville considérée comme fidèle et offrant un site bien abrité, pour planter un arsenal. Sous Louis XIV, Brest connaît son essor en même temps que Toulon et Rochefort. Il s'agissait de bien couvrir les différentes façades maritimes.

Quelles sont les grandes étapes de son développement ?

À partir de 1631, on jette les bases de l'infrastructure portuaire, mais le développement restera lent jusqu'aux années 1680. Le XVIII<sup>e</sup> siècle représente une époque faste avec beaucoup de constructions. Le nombre de bassins se multiplie, on édifie le bagne et les trois boulangeries



← L'embouchure de la Penfeld à Brest, au XVIII<sup>e</sup> siècle. À droite, le château, construit à partir du XII<sup>e</sup> siècle, à l'emplacement d'un ancien *castrum* romain. Sur la rive opposée, le quartier de Recouvrance.

SELVA/LEEMAGE





Pour l'arsenal, la Seconde Guerre mondiale a été une période terriblement destructrice...

Entre 1940 et 1944, la ville a subi plus de cent soixante bombardements. L'arsenal était l'une des cibles prioritaires, d'autant que les Allemands y avaient construit une base de sous-marins pour recevoir les fameux U-Boot. Outre ces bombardements, la ville a été terriblement meurtrie lors des combats pour la libération, en août et septembre 1944. Il y a eu également les dynamitages allemands. À l'heure du bilan, c'est un spectacle de désolation qui s'est offert. Plus de huit mille maisons et immeubles ont été détruits totalement ou à 80 %. Dans l'enceinte de l'arsenal, le bâtiment aux Lions est pratiquement le seul édifice ancien à avoir été épargné. Les nécessités de la reconstruction ont également amené la destruction d'ensembles spectaculaires, comme le bain qui s'étendait le long de l'actuel boulevard Jean-Moulin sur plus de deux cent quatre-vingts mètres.

La reconstruction a modifié les rapports entre l'arsenal et la ville...

Effectivement, jusqu'à la guerre, même s'il y avait déjà eu en 1865 le transfert du port de commerce, il n'existait pas de frontière marquée entre les domaines civil et militaire puisque les rues de Siam et Pasteur descendaient en pente douce vers l'arsenal. En 1945, l'architecte Jean-Baptiste Mathon, chargé d'élaborer le plan de reconstruction, a fait le choix d'utiliser les gravats pour surélever la ville et l'aplanir. Du coup, la vieille ville est en quelque sorte enterrée sous la nouvelle, qui domine désormais la Penfeld de plus de vingt-cinq mètres en certains endroits. L'arsenal a été coupé de la ville.

situées le long du quai des Vivres. Le mouvement se ralentit sous le Premier Empire, alors que le Second Empire est une période d'expansion sans précédent, avec la construction du bassin n° 7 au Salou, celle de nouvelles cales, de hangars, de magasins de stockage... En 1865, le port sur la Penfeld est fermé aux navires de commerce. C'est à cette époque, où le port devient exclusivement militaire, que l'arsenal entre dans l'ère industrielle. N'oublions pas que la marine française est alors la première du monde ! Le mouvement reprend dans les années 1920, notamment grâce au ministre Georges Leygues, artisan du renouveau de la flotte après la Grande Guerre. En 1939, la marine française occupe le troisième rang mondial.

↑ Construit en 1745, puis modifié à plusieurs reprises jusqu'en 1865, le bassin n°1 (ou bassin Tourville) sert encore aujourd'hui à l'entretien de petites unités de la marine. Il mesure 115 m de long sur 25 m de large.

Les soixante dernières années ont été marquées par des évolutions importantes. Quels en ont été les principaux jalons ?

Il a fallu attendre les années 1950 pour que l'on reconstitue une marine digne de ce nom autour des escadres de l'Atlantique et de la Méditerranée. C'est l'époque des porte-avions *Foch* et *Clemenceau* - ce dernier a d'ailleurs été construit à Brest. En 1965, on choisit l'île Longue, au large de Brest, pour implanter la base des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de la Marine nationale. Depuis 1975, les enjeux géostratégiques ont basculé du côté de la Méditerranée, mais la base reste en activité. Plus récemment, le →





OSSELET, ECHIMAGE

→ changement de statut de la Direction des constructions navales (DCN) a été vécue comme une révolution. La Marine est devenue cliente du groupe DCNS, société de droit privé, qui a abandonné le plateau des Capucins pour se concentrer sur une zone plus restreinte dans la base navale brestoise. Certes, la Marine demeure le premier investisseur du Finistère et le premier employeur de Brest, mais les effectifs ont beaucoup décliné.

L'arsenal est connu pour constituer un univers particulier, avec son propre jargon. Comment l'expliquer ?

À l'origine, les gens qui travaillaient ici venaient d'ailleurs. C'est le premier élément. Le second, c'est que la Marine a toujours été à la pointe du progrès : quand on construisait des bateaux en bois, on avait besoin de maîtres charpentiers de premier ordre ! Travailler à l'arsenal, c'était un métier dur mais sûr, une garantie de statut social, une fierté. D'où sans doute cette mentalité particulière, ces traditions, ces hiérarchies fortes entre les spécialités, les statuts. On a toujours bien fait la différence entre les « arpètes », passés par l'école de formation technique pour les ouvriers civils de la marine, et les autres !

Le site de Brest abrite plusieurs bâtiments et ouvrages anciens. Où en est la réflexion sur leur destination future ?

Depuis l'origine, on n'a cessé, sur ce site, d'agrandir, de restaurer, d'adapter. Aujourd'hui, la Marine veille à disposer des structures nécessaires pour

pouvoir entretenir sa flotte tout en préservant au mieux son patrimoine. Cela oblige à être imaginatif par les temps qui courent. Ainsi un partenariat a été conclu avec le ministère de la Culture afin de mener à bien la restauration du bâtiment aux Lions pour lequel différentes affectations sont envisagées : un lieu dédié à la mémoire ouvrière, un centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine font partie des pistes étudiées... Le transfert dans une partie du bâtiment du service territorial de l'architecture et du patrimoine (Stap) est d'ores et déjà acquis. ●

↑ Le Port de Brest. Avec un grand souci du détail, Louis Nicolas van Blarenberghe [1716-1794] dépeint dans ce tableau l'activité intense des chantiers navals. À droite, quelques-uns des majestueux bâtiments classiques élevés dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle sous la direction d'Antoine Choquet de Lindu [1712-1790], ingénieur de la Marine et architecte. Musée des Beaux-Arts de Brest.



© PHOTOGALLÉRIE

← Aujourd'hui propriétés de la DCNS Brest, les anciennes forges de la marine renferment deux marteaux pilons Schneider-Le Creusot fonctionnant à la vapeur. Ils sont encore utilisés aujourd'hui, essentiellement pour redresser les ancres des bateaux de la Marine.



## LES QUATRE « INCONTOURNABLES »

### Le bâtiment aux Lions

Construit entre 1807 et 1809 par l'ingénieur Trouille sur les plans de Tarbé de Vauxclairs, ce bâtiment présente une architecture typique du Premier Empire. Il avait plusieurs fonctions : fermer l'anse de Pontaniou, favoriser la communication entre le plateau de « la Cayenne » et celui des Capucins, et enfin servir au stockage des matériaux utiles aux radoubs effectués dans les cales voisines. Il constitue en outre un exemple unique à l'échelle européenne de bâtiment-route. Classé en mai 2011, il va faire l'objet d'une restauration menée par le

↓ Couvrant 12 ha, les halles monumentales du plateau des Capucins abritaient, entre autres, les ateliers de chaudronnerie, d'électricité et des marbres pour les arbres d'hélices.

ministère de la Culture, pour un budget total de 3,6 millions d'euros, financés à parts égales par la Défense et la Culture.

### Le plateau des Capucins

En 1692, les capucins construisent une église et un couvent sur ce site. À la Révolution, le terrain et les édifices sont attribués à la Marine. En 1801, on les transforme en casernes pour loger les apprentis canonnières. Après 1838, est édifée la halle dans laquelle on construira désormais les grandes pièces de navire. En 1944, il n'en reste que les murs. L'ensemble est reconstruit en introduisant un nouveau matériau : le béton armé. Après le départ de la DCN, la Ville de Brest est devenue propriétaire des lieux en 2007. Aujourd'hui, le plateau va devenir un



CPAR BREST - MARINE NATIONALE

nouveau quartier associant logements, bureaux, pôle culturel, équipements de loisirs et espaces de promenade.

### Le môle du viaduc

Situé au nord du plateau auquel il est relié par une arche en plein cintre de trente mètres d'ouverture, édifée à partir de 1848, ce môle permettait d'assurer la liaison entre les ateliers situés sur le plateau des Capucins et les quais. Il était surmonté de deux

grues dont l'une, à vapeur, exécutée sur les plans de l'ingénieur Gervaise peu après 1860, pesait près de quatre cents tonnes et pouvait soulever des charges de quatre-vingt tonnes. Grâce à elle, vingt hommes accomplissaient en deux heures une opération qui occupait de six cents à huit cents hommes pendant une journée avec la grue à bras qu'elle avait remplacée. Elle a été démontée dans les années 1950.

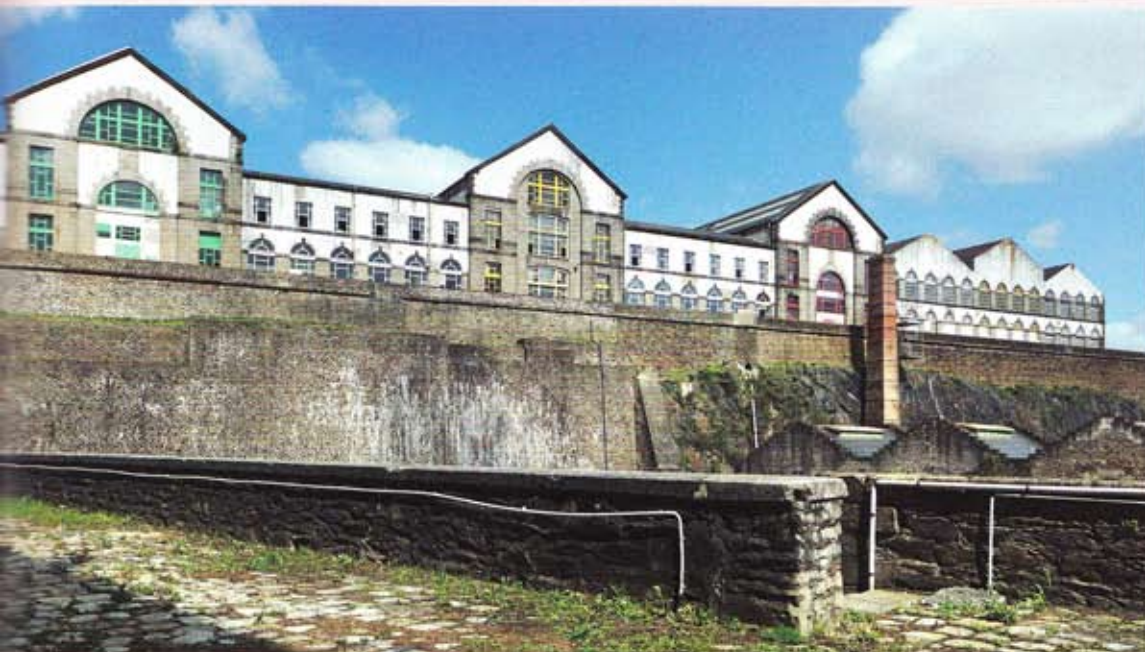
↑ Vue d'ensemble du bâtiment aux Lions, ainsi nommé en référence aux gargouilles en forme de tête de lion ornant sa façade.

### Le bâtiment des subsistances

Œuvre de Choquet de Lindu, le grand ingénieur qui œuvra au XVIII<sup>e</sup> siècle, il abritait trois boulangeries, équipées respectivement de onze, quatorze et vingt fours, où l'on cuisait le biscuit de mer qui se conservait mieux que le pain classique et constituait la base de la nourriture des équipages à bord des navires en campagne. Il fallait mille trois cents quintaux de biscuit pour six cent cinquante hommes embarqués pour une campagne de six mois. Du bâtiment ne reste que la partie centrale, celle où se trouvaient les onze fours.

### VISITER

Uniquement l'été pour les personnes de nationalité française, pièce d'identité exigée.  
Tél. : 02 98 22 11 78.  
<http://www.defense.gouv.fr/marine>



BERNARD GALEON