

La difficile prise en compte des héritages militaires et de la mémoire de la Seconde Guerre mondiale dans le renouvellement urbain lorientais : exemple de la base de sous-marins

Soazig Le Henanff*

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE,
LORIENT

INTRODUCTION

Située en Bretagne-Sud, la rade de Lorient s'ouvre sur l'océan Atlantique. Cette rade concentre toutes les activités portuaires : port de pêche, de commerce, de plaisance, construction et réparation navales civiles et militaires et transport de passagers. Pendant 400 ans, la Marine a structuré l'espace lorientais : « à partir du ^{xvi}^e siècle, l'unité de cet espace vient de la mer » nous rappelle René Estienne (2005), conservateur du Service historique de la Marine de Lorient. Comme l'activité de la pêche, la défense des côtes est perceptible sur toutes les rives et le littoral. Les fortifications militaires protègent l'entrée de la rade (dès la fin du ^{xvi}^e siècle) et le chantier de construction navale. L'arsenal, espace stratégique au cœur d'enjeux internationaux s'étend en amont du Scorff sur les deux rives.

Hier, la rade était synonyme de croissance économique : la pêche, le commerce maritime de l'agroalimentaire, la construction de navires militaires. Elle était synonyme d'abris pour la Marine française : présence d'une base de sous-marins, d'un port militaire, de fusiliers-marins.

Les récentes crises des ports et le changement de la politique de défense de l'État français se traduisent par de lourdes pertes d'emploi. C'est dans ce contexte de crise et de mutation économique que se pose aujourd'hui la question de la mémoire des activités maritimes.

Ici, a priori, il n'est pas nécessaire d'exprimer son attachement à la mer, car elle fait partie du quotidien. Pourtant les diminutions de l'activité maritime et militaire, associées aux nouveaux usages de la mer, transforment la perception que la population locale a de cet espace maritime. L'attachement à la mer se dit haut et fort et souligne précisément les inquiétudes suscitées

par les nouvelles mutations. La rade n'est plus uniquement espace de travail, elle se mue désormais en espace de loisir et les femmes et les hommes qui vivent sur ses rives sont de moins en moins des gens de mer.

Cette question de la mémoire maritime et militaire, nous l'aborderons à travers un héritage particulièrement difficile à réintroduire, dans la mémoire des lorientais et dans l'espace urbain : l'ancienne base allemande de sous-marins.

Après avoir rappelé la mise en place des principaux héritages militaires, notamment de la base de sous-marins, nous envisagerons la manière dont ces héritages sont recyclés et réinterprétés aujourd'hui.

UNE HISTOIRE MILITAIRE ENCORE BIEN PRÉSENTE

Depuis le Moyen âge, la Bretagne est considérée comme base avancée entre le nord et le sud européen et dès le ^{xvi}^e siècle, l'unicité de cet espace vient de la mer. La citadelle de Blavet, érigée par les troupes espagnoles témoigne de cet enjeu stratégique.

À l'aube du ^{xvii}^e siècle, le royaume de France démontre sa puissance auprès de ses sujets et à l'attention des pays voisins en disposant ses troupes aux frontières terrestres et maritimes. Louis XIII organise alors la protection du royaume, par l'élévation de forteresses en des lieux stratégiques et par la constitution d'une flotte de guerre qui oblige à l'aménagement de ports militaires et d'arsenaux. Au sud de la Bretagne, son attention se porte une fois de plus sur Blavet. Blavet se prénomme désormais Port-Louis (1618), le port du roi.

Cependant, avec la naissance de la Compagnie des Indes en 1664, tous les enjeux vont se porter sur la rive droite du Scorff : une ville nouvelle est créée, Lorient, à partir de fonctions portuaires, commerciales et stratégiques. La suppression du monopole de la Cie des Indes (1769) provoquera une rupture : le port change de propriétaire et la Marine s'approprie les lieux. Au cours des vingt dernières années du ^{xviii}^e siècle, le port lorientais

* Stagiaire, métiers du patrimoine, master II, université de Bretagne Sud, Lorient

tais prend part à deux renversements politiques majeurs : la guerre d'indépendance américaine (les premiers navires transatlantiques quittent la France du port breton), et la Révolution Française (Lorient est l'un des rares bastions républicains du Morbihan).

Le XIX^e siècle apporte avec lui de nouveaux aménagements maritimes sur les rives de la rade et le littoral. L'activité industrielle de l'arsenal bat son plein le long du Scorff en même temps que les troupes de la Marine s'installent au sein de l'Enclos.

Si la région n'a pas pris directement part aux conflits internationaux tout au long du XIX^e siècle, la guerre marque une nouvelle fois celle-ci au cœur de la Première guerre mondiale et surtout lors de la Seconde. L'amiral Doenitz dirige les opérations de la bataille de l'Atlantique des bords de la rade, tandis que s'élève la base de sous-marins allemands sur la presqu'île de Keroman, proche du port de pêche. La présence de la base conduit à la destruction de la ville par les Alliés en 1943. L'économie redémarre à la fin de la guerre dans une ville détruite. La base de sous-marins, infrastructure de la Marine au lendemain de la guerre, est en état de fonctionnement et participe à la relance des activités. Le port de commerce s'ancre dans l'ancienne anse de Kergroise, remblayée par les déblais de la ville. La façade maritime de la ville se destine exclusivement aux activités maritimes et les plans de reconstruction de celle-ci instituent les zonages, séparant la zone urbaine des zones portuaires.

Alors que Lorient « ville reconstruite » est une ville florissante dans les années 1960-1970, avec le développement de l'arsenal militaire, mais aussi de la pêche et de l'agroalimentaire, les crises de la pêche, de l'agriculture et la fin de la guerre froide provoquent une situation économique et sociale difficile dans les années 1990. Marquant le désengagement du Ministère de la Défense, la cession des terrains occupés par la Marine est en cours. Quatre vingt hectares se libèrent sur la seule commune de Lorient de 1997 à aujourd'hui et avec eux tout un pan de l'activité économique lorientaise disparaît, laissant un héritage lourd à gérer.

UN RECYCLAGE DE LA BASE SOUS-MARINE

La fin des activités traditionnelles oblige à repenser l'usage de ces espaces maritimes à usage militaire. Cette reconquête des fronts de mer est conforme aux

logiques à l'œuvre dans ce que l'on a appelé la cité post-moderne (Shaw, 2001). Cette dernière ne se caractérise plus par la présence militaire ou par la production industrielle, mais par l'activité tertiaire. La revitalisation portuaire devient l'élément fondamental de la construction d'une nouvelle image. Cette stratégie vise à la fois les nouveaux investisseurs et une nouvelle classe sociale afin de relancer le développement et l'économie de la région. Les héritages changent donc d'usage, et dans ce contexte, ils deviennent généralement des biens mis en scène pour construire de nouveaux espaces récréatifs : les fronts de mer.

L'abandon des activités traditionnelles impose donc la transformation des zones portuaires de façon radicale, pour tourner une page de leur histoire et aller de l'avant (Shurmer-Smith, 2002). À Lorient, la base de sous-marins garde sa vocation maritime en devenant un espace de travail, de détente et de loisir autour du thème « l'Homme et la Mer au XXI^e siècle » : le pôle course au large avec l'équipe du Défi Français, la présence des ateliers de trimaran de quatre skippers (Helen Mac Arthur, Alain Gautier, Frank Cammas et Lalou Roucayrol), la construction de catamarans de luxe dans le K1, dans le second bloc, l'entreprise Plastimo, leader mondial de l'accastillage et bientôt un village entreprise. Cet espace, hier sous le coup du secret défense, évolue en zone industrielle high-tech. La presse locale annonce déjà la presqu'île comme la future « Silicon Valley du nautisme » (Télégramme, 2004, p. 12). Dans l'avenir, deux espaces muséographiques s'ouvriront au public : « L'Académie Tabarly – Cité de la voile », équipement phare du pays lorientais et le sous-marin La Flore, au côté du musée du sous-marin et du bateau musée Le Victor Pleven actuellement ouverts aux visiteurs. La ville de Lorient abandonne son « slogan » de « ville aux cinq ports » pour celui de « ville tournée vers le XXI^e siècle ». La dimension mythique que suscite Éric Tabarly supplante celle de la Compagnie des Indes.

UN HÉRITAGE QUI DEMEURE ENCOMBRANT

Parce que le patrimoine est un fait du présent qui opère un tri dans le passé « parmi un potentiel quasi illimité d'objets et de valeurs héritées » (Péron, 2003, p. 318), chaque époque (et société) remet en perspective ses héritages. À Lorient, les héritages reposent sur

les traces du « labeur de la mer¹ Pour reprendre l'expression à René Estienne, conservateur du Service Historique de la Défense.

de la période celte à aujourd'hui, un héritage maritime, un héritage du quotidien que l'on ne voit plus (quai, cale, rade...), un héritage imposant par sa taille et son poids historique (la citadelle de Port-Louis, la base de sous-marins...), un héritage, propriété de l'État, que l'on imagine être sien, dont on revendique la propriété (l'Enclos du port); un héritage multiple, de savoir-faire sur terre et sur mer. Ces héritages portent le témoignage de la diversité culturelle sur un seul et même espace dont le développement s'est effectué de la mer vers la terre.

Les mutations de la plus grande base de sous-marins jamais construite au monde n'en font pas pour autant un patrimoine. L'un des blocs n'a toujours pas trouvé preneur. Ce changement d'usage radical met-il un terme aux souvenirs douloureux de la deuxième guerre mondiale? La perception de cette base comme lieu de mémoire n'apparaît pas encore aujourd'hui comme pertinent. En effet, le promeneur ne déambule pas dans l'ancienne base de sous-marins construite par le IIIe Reich et réutilisée après la guerre par l'État français. Il se promène dans une zone industrielle d'entreprises high-tech, en bord de mer. Comme le souligne R. Debray dans une analyse sur le patrimoine industriel, qui peut être transposée à d'autres formes d'héritages peu valorisants, «la désindustrialisation incite à l'esthétisation, qui est la providence des friches » (Debray, 1999, p. 28). Ici, on invoque la maritimité pour une représentation du maritime tournée vers la haute technologie, les sports nautiques de luxe et le mythe du navigateur solitaire affrontant les océans, au risque d'occulter voire de nier l'existence de la base elle-même.

Si cet héritage militaire est difficilement assumé, c'est qu'il véhicule un double traumatisme : à la fois celui de la présence du IIIe Reich et de la destruction de la ville, et celui de la politique de restructuration de la Défense, qui a eu pour conséquence le départ de la flotte militaire. L'héritage militaire, en tant que patrimoine potentiel, « ne répond pas à la demande du public et des promoteurs » comme le soulignent David Pinder et Hance Smith (1999, p. 882)

L'ouverture sur le nouveau siècle s'organise sans

1- Pour reprendre l'expression à René Estienne, conservateur du Service Historique de la Défense.

prendre en compte les événements du passé pour construire un autre présent. La base de sous-marins ne semble pas appartenir à la catégorie des éléments identifiants, caractéristiques de la ville. Pourtant, le poids subsiste et sa charge symbolique ne pourra jamais lui être enlevée; malgré l'absence de volonté de la considérer comme lieu de mémoire, s'y promener ne peut laisser personne indifférent.

UNE DEMANDE DE MARITIMITÉ... SANS ACTIVITÉ MARITIME ?

Cette forme d'aseptisation de la base est en cohérence avec la demande sociale actuelle : le « besoin de mer », d'une mer ludique, d'un « espace décor » et de loisir. La simple présence de l'eau, qui suscite les convoitises, est un facteur clé qui encourage le réaménagement des fronts d'eau (Ibid). Le Péristyle, ancien secteur de casernement de la Marine au sein de l'Enclos du port, coupé physiquement, socialement et économiquement du reste de la ville, retrouve aujourd'hui l'un de ses usages initiaux auprès du chantier de construction navale : une zone urbaine. Un hectare de terrain, baigné par deux cours d'eau, ouvre la ville (et même le centre-ville) sur la rade pour la première fois de son histoire. Les aménagements d'hier reflètent les évolutions techniques au fil du temps, les périodes de croissance et de rupture. Le nom est par ailleurs « enjeu identitaire et mémoriel » (Candau, 1998) : le Péristyle, vitrine hier de la Compagnie des Indes pour les marins, donnera son nom dans un avenir proche à la vitrine de la communauté d'agglomération pour les urbains, puisque l'Hôtel de la communauté se construira sur les rives du Faouëdic et du Scorff.

De plus, le Péristyle est un espace aux potentialités résidentielles providentielles. D'ailleurs, la collectivité y envisage la construction de logements offrant vue sur rade. Pourtant il est un lieu particulier qui porte encore aujourd'hui les héritages de l'histoire de la région. Il est vrai, pas de traces prestigieuses ou remarquables, seulement des quais, seulement les « restes » de la capacité des hommes à inventer et à s'adapter entre terre et mer. Mais on le retouche comme on retouche son portrait sur une photographie pour lui enlever les marques du temps et rentrer dans les critères sociaux et esthétiques contemporains. Que restera-t-il demain de ses potentialités maritimes ?

Car l'héritage lorientais ne se limite pas qu'aux traces visibles sur le pourtour de la rade, il se compose de l'œuvre assidue des hommes au maintien d'un espace maritime ouvert à la navigation de bateaux à fort tirant d'eau.

La rade, comme nous la voyons aujourd'hui, n'existe que par l'intervention incessante de la Marine sur le plan d'eau. Soucieuse de maintenir l'utilisation des voies maritimes de la même manière que les services de l'équipement entretiennent avec une grande régularité les réseaux routiers, la Marine modèle, construit l'espace nautique en engageant annuellement des campagnes de dragage afin de permettre la mise à l'eau ou l'amarrage de gros navires civils ou militaires. Ces campagnes régulières se terminent au cours des années 1990, et nous pouvons craindre dans l'avenir, en leur absence, la fermeture à l'activité maritime.

Conclusion

Le développement durable, qui est au centre de tous les discours politiques, ne doit pas se focaliser uniquement sur la protection de l'environnement naturel et urbain en vue d'une meilleure qualité de vie, excluant du même coup toute activité économique. En l'occurrence, l'agglomération de Lorient, dans le but de changer d'image et d'attirer de nouvelles populations, semble tourner le dos à son passé maritime et militaire. Nous rentrons dans le temps des choix pour l'avenir. Faut-il concevoir une agglomération au centre d'un espace maritime nautique encore en activité, porteuse de mémoires, y compris les plus douloureuses? Ou faut-il s'orienter vers une agglomération en front de mer, destinée en priorité à une nouvelle population, capable de consommer des espaces récréatifs déconnectés de leur histoire? Si ce territoire est en devenir, on ne doit pas oublier que le sens de « devenir » c'est d'abord « venir de... ».

BIBLIOGRAPHIE

- CANDAU, J., 1998, *Mémoire et identité*, Collection Sociologie d'aujourd'hui, Puf, Paris.
- DEBRAY R., 1999, Introduction, in DEBRAY R. (dir), *L'abus monumental? Entretien du Patrimoine*, Éditions du Patrimoine et de la CNMHS, Paris, p. 28.
- ESTIENNE R., 2005, Manuscrit, non paginé.
- PERON F., 2003, La construction du patrimoine maritime en Bretagne : processus et significations, In Gravari-Barbas M., Guichard-Anguis S., *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du xx^e siècle*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, pp. 315-333
- PINDER D., SMITH H., 1999, Heritage and change on the naval waterfront: opportunity and challenge, In *Ocean and Coastal Zone Management*, Vol 42, Elsevier Science Ltd, Oxford, 1999, pp. 861-889.
- SHAW A., 2001, "History at the water's edge", In Marshall R. (dir), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, Spon Press, London.
- SHURMER-SMITH, J.-L., 2002, Le patrimoine maritime et sa dimension européenne, in Péron F. (dir), *Le patrimoine maritime, construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Collection Art et Société, PUR, Rennes, pp. 43-49.
- *Le Télégramme*, 9 mars 2004, « Lorient: les grands chantiers, Base des sous-marins: à la pointe du nautisme ».