GIS Histoire maritime – Bordeaux, mercredi 21 mai 2018

Patrimoines naturel et culturel des territoires littoraux et insulaires

*** ***

Communication de Nicolas Meynen, UT2J : « *Sortir des murs. De la place-forte à la ville ouverte. Le cas de La Rochelle* »

Avant-propos :

- Cette communication **Sortir des murs. De la place-forte à la ville ouverte** s'appuie sur mes travaux de recherche doctorale au cours de laquelle, à partir de l'exemple de La Rochelle au XIX^{e} siècle principalement, j'ai démontré que le mode d'analyse de la ville doit être reconsidéré, pour être complet, à l'aulne des archives militaires si souvent oubliées de l'histoire de l'architecture et des études urbaines.

- Á ce propos, la permanence de l'interaction entre les sphères militaire et civile « en ville » à l'époque moderne et contemporaine sera le thème du colloque « L'armée dans la ville » que nous organisons, Emilie d'Orgeix et moi-même, à l'Université Jean Jaurès de Toulouse les 18 et 19 octobre prochain. Il y sera question notamment de fortifications urbaines, de servitudes défensives, de partage de l'espace urbain et périurbain, d'architecture et de formes urbaines migratoires ainsi que de réaffectation et de reconversion.

Introduction :

La Rochelle est un cas d'étude tout à fait intéressant en matière de questions urbaines au XIX^{e} siècle. Elle est à la fois une ville maritime au destin marchant prestigieux brutalement stoppé par la perte des colonies, et une place forte active considérée depuis Vauban comme la principale défense des rives de l'Atlantique entre la Gironde et la Loire et même, pour certains, jusqu'à Brest. Elle a grandi au

rythme de ses enceintes de défense. Son parc immobilier est riche : un arsenal où sont déposées les munitions et armement des batteries de la place d'Aunis et des îles voisines, des casernes (aucune construite à l'épreuve des bombes), un hôpital, une manutention des vivres, des écuries... et finalement tous les équipements nécessaires à une direction du Génie. Ce qui représente plusieurs dizaine d'hectares de foncier. On la regarde aussi comme une place protectrice de Rochefort.

Ses fortifications ont en outre un rôle de protection de la population et des biens, leur caractère permanent fait qu'elles peuvent maîtriser et garder la ville dans une position de dépendance.

> Une voyageuse anglaise de passage dans la ville en 1785 rapporte dans son journal : « *A deux heures, nous arrivions à La Rochelle, place fortifiée où nous dûmes avant d'atteindre la première porte passer sur quatre pont-levis gardés par des soldats ; et encore, avant de me permettre d'entrer un commis me fit inscrire mon nom sur un registre ».*

Dans un même périmètre communal contenu exactement par l'enceinte militaire qui sert de limite à l'octroi jusqu'à l'annexion de communes périphériques une première fois en 1858, se joue le quotidien des acteurs civils et militaires, c'est-à-dire les deux forces de souveraineté en présence.

La première phase d'organisation urbaine se fonde donc sur un équilibre accepté entre des enjeux de stratégie militaire et des intérêts liés à une recherche de redynamisation économique qui tarde à arriver. Tant et si bien que le **premier bassin à flot** creusé en 1808 est situé à l'intérieur de l'enceinte urbaine.

Au dehors, l'emprise de la **zone de servitudes militaires** dite zone *non aedificandi* isole la place en gelant tout aménagement sur un rayon de près d'un kilomètre.

Il s'agit d'une mesure de sécurité particulière découlant des nécessités de la défense rapprochée des fortifications et exerçant des contraintes sur les propriétés foncières voisines des ouvrages. Ces servitudes « ne comportent pas une réelle dépossession, elles amènent une diminution de jouissance de fait, un préjudice permanent ou

temporaire et la détérioration éventuelle du bien qui reste dans le domaine du propriétaire ».

Il y a trois zones. Dans la première, d'une étendue de 250 mètres de long à partir du mur d'enceinte, il ne peut être bâti aucune maison ni clôture de construction quelconque, à l'exception de clôtures en haies sèches ou en planches. Dans la deuxième zone, d'une étendue de 237 mètres, aucune maison ni clôture ne peuvent être bâtie en maçonnerie, seulement en bois et en terre sans y employer de pierre ni de brique, même de chaux ni de plâtre. Enfin, dans l'étendue des 487 mètres de la troisième zone, l'administration cherche à concilier les intérêts de la défense avec ceux de l'industrie, de l'agriculture et du commerce, avec soumission cependant pour les propriétaires de démolir à la première réquisition.

Sur le territoire *intra-muros* de cohabitation d'abord acceptée, tolérée puis rejetée entre les deux partis, des relations mixtes, réglementées et de plus en plus complexes ne cessent de se jouer.

Ces **trois étapes de relation** s'inscrivent chronologiquement dans le XIX^{e} siècle jusqu'au déclassement de La Rochelle de la liste des places-fortes en 1902.

Elles correspondent au plan de ma présentation.

Elles s'entrecroisent avec quelques périodes de menace extérieure voire de guerre, moment où la communauté urbaine est unie par un intérêt vital.

Tout au long du siècle, il est important de noter l'activité des ingénieurs du génie à proposer des projets annuels visant à renforcer la capacité de défense de la place… sans tenir compte, bien souvent, des intérêts des civils. Ce sont davantage des exercices de style visant à maintenir des aptitudes intellectuelles de stratège que l'entretien du culte tricentenaire de la frontière atlantique, ligne défensive créée sur tout le littoral dans les années 1630.

Car, dans les faits, La Rochelle n'a jamais eu à prouver ses capacités de défense au cours du XIX^{e} siècle.

Nous verrons que sous la poussée d'une économie d'échange devenue au fil du temps plus active principalement à partir de l'arrivée du chemin de fer, la défense résiste mais cède morceau par morceau aux attentes du commerce et à ceux finalement de la ville en matière d'aménagement urbain, de circulation, d'opérations d'assainissement, d'embellissement aussi. Tout est une question de temps et de négociations !

1/ La présence militaire acceptée

La présence des militaires est synonyme de sécurité, de rayonnement politique et administratif, de prospérité aussi, tant en raison de l'argent que le cantonnement des garnisons répand sur la ville que par l'accroissement qui en résulte du produit de l'octroi. C'est ce calcul qui conduit l'administration civile à contribuer seule à l'entretien des bâtiments militaires de 1811 à 1818 puis à participer financièrement à l'établissement de nouvelles casernes.

Si on raisonne sur la première moitié du XIX^{e} siècle, la suffisance du périmètre urbain s'explique par le manque de pression démographique et de dynamisme économique.

> « *Depuis douze ans*, rapporte-t-on en 1802 au Ministre de l'Intérieur, *le commerce de terre et de mer languit sans énergie et même sans action [à La Rochelle]* ».

La Rochelle réapparait pourtant sur la scène maritime en 1808 avec l'ouverture du bassin à flot intérieur et la construction des quais du vieux havre. Après la paix de 1814, le mouvement du port augmente de manière continuelle mais trop faiblement. Les relations commerciales avec les Etats-Unis et le Nord de l'Europe sont peu soutenues et les équipements portuaires ne correspondent déjà plus aux nécessités du commerce et au progrès de l'architecture navale. Tandis que le nouveau bassin n'est accessible qu'avec les hautes mers, le très lent chantier de construction du

canal de Marans fait prendre du retard à la liaison avec Nantes et Bordeaux desservant un vaste arrière-pays.

La spécificité du littoral rochelais et de ses eaux de mer oriente la première recherche d'une économie diversifiée.

En 1826, des notables locaux regroupés en société par actions initient précocement l'aventure balnéaire rochelaise en construisant *extra-muros*, sur le trait de falaise qui borde le chenal, l'établissement des **Bains Marie-Thérèse** deux ans après les Bains Caroline de Dieppe considérés comme le premier en France. C'est une époque où la mer fait peur, la dominer joue un rôle déterminant dans la fixation et l'essor des premières stations. L'emplacement choisi à 500 mètres à l'ouest du rempart sur le côté sud de la vieille promenade du Mail est situé sur la commune de Saint-Maurice. Surtout, il se trouve dans la limite de la troisième zone des servitudes de défense ce qui implique l'autorisation de construire du ministre de la Guerre. Celle-ci est obtenue rapidement avec la recommandation du ministre lui-même de remplacer le pan de bois initialement prévu par de la pierre de taille. La falaise est aménagée. Un jeu d'escaliers permet d'accéder à la banquette où sont disposées les cabines de bain avant de se poursuivre jusqu'à la plage dallée. Non sans un certain esprit de romantisme, la santé se conjugue intimement avec loisirs et plaisirs dans un cadre paysager esthétisé cuzéen à la mode anglaise ponctué de pavillons chinois, d'un kiosque de repos inspiré des tholoï grecques (Fig.), et de gloriettes dans des styles de tour du monde.

Deux autres établissements de bains privés complètent l'ensemble balnéaire qui contribuent merveilleusement à l'embellissement de la ville : l'un, établi en 1848 à la hauteur de la digue Richelieu, prend le nom de **Bains Jagueneaud** ou Bains Péan (c'est un exemple d'architecture néoclassique monumentale rendu possible par sa situation en dehors de la zone *non aedificandi*) ; l'autre, les **Bains Louise**, construit en

1867 entre l'extrémité de la jetée de la Concurrence et les Bains Marie-Thérèse, est en bois car il est situé dans la première zone de servitudes.

Cette industrie balnéaire qui n'est pas vouée à un grand développement caractérise la première sortie de la ville freinée en matière de développement urbain par les interdits des servitudes militaires jusqu'à leur allègement à partir du classement de La Rochelle dans la deuxième catégorie des places fortes en 1889.

2/ La présence militaire tolérée

La création *extra-muros* en 1857 du **nouveau bassin à flot** plus grand et plus profond est une étape indispensable à l'adaptation du port à la nouvelle génération de navires de commerce. Dès 1838, le choix du site se porte sur le polder du Marais Perdu situé dans la première zone des servitudes au sud de la place sur la commune d'Aytré. Les autorisations successives du Comité des fortifications sont systématiquement accompagnées d'obligations de travaux visant à garantir le système défensif de la place aux frais du service des ponts-et-chaussées… mesures aussitôt débattues et repoussées par les civils qui n'ont de cesse de faire valoir l'augmentation de l'emprise du bassin dans l'intérêt du commerce.

Le consensus est trouvé : le bassin plein d'eau sert d'avant-fossé, les terres alentours sont inondables, le mur d'enceinte est percé. Selon le chef du Génie, « le principe d'une enceinte continue est le caractère principal de toute bonne fortification ».

Ainsi, la ville parvient à délacer sont corset mais elle ne l'ôte pas.

L'implantation de la **gare Paris-Orléans** près du bassin extérieur en construction est une autre sortie majeure mais sous la dictée de l'administration militaire dans le cadre de conférences mixtes des travaux publics. Depuis la reconnaissance par Thiers

en 1842 du rôle du chemin de fer dans la défense nationale, les militaires interviennent efficacement dans la constitution du réseau ferroviaire.

Ces développements hors les murs qui matérialisent l'espoir de donner à La Rochelle sa nouvelle dimension économique nécessitent d'urgence l'annexion de plusieurs communes afin d'étendre l'octroi sans rien changer cependant à la présence du mur d'enceinte.

C'est chose faite en 1858, la ville est dotée d'une banlieue, la fortification perd aussitôt sa fonction de frontière matérielle à l'octroi.

3/ La présence militaire rejetée : divergence des intérêts du commerce et de la défense

Á la fin des années 1850, tout devient prétexte à d'âpres discussions avec les militaires : les horaires d'ouverture des portes, l'assainissement des fossés, le percement du front sud pour mettre en liaison la ville avec la gare et le bassin à flot extérieur, les constructions menacées de destruction dans les 2^{e} et 3^{e} zones du côté des établissements des bains à l'ouest. Cette situation de rejet s'accélère dans les années 1870 lorsque, pour l'opinion publique, en raison du contexte national, l'enceinte est condamnée à périr.

Cette période coïncide avec une embellie économique.

Á partir du moment où l'urbanisation sort de l'enceinte, dirigée par les équipements portuaires et balnéaires, même sous le contrôle de l'administration militaire, la matérialité des murs ne peut retenir la cité qui se transforme en ville s'affranchissant de plus en plus ouvertement des contraintes de la Défense.

Cependant, sans participer au financement des travaux, le Comité des fortifications parvient à faire modifier les plans de percements, orienter les dispositions architectoniques des portes de villes et à imposer des mesures visant à organiser

d'une manière défensive les parties de l'enceinte fragilisées et à empêcher la démolition du bastion du Gabut qui sépare les deux bassins.

Le complexe économique constitué des deux bassins et de la gare apparaît comme une menace sérieuse pour la sûreté. Cependant, afin de donner satisfaction aux intérêts commerciaux, le Comité des fortifications se montre disposé à faire étudier le tracé d'une nouvelle enceinte.

En même temps, l'administration civile avance une autre solution : la création d'un polygone exceptionnel à l'avant du bastion du Gabut. Dans son argumentaire, elle démontre la fragilité de la défense de la place (« tout au plus ses fortifications pourraient la mettre à l'abri d'un coup de main »). L'emprise désirée pour créer un quartier industriel correspond à un peu plus de 22 hectares provenant pour l'esplanade située entre les deux bassins des fortifications et, pour le reste, du faubourg de Tasdon.

Sans mettre à bas les fortifications, le polygone exceptionnel revient à lever l'application des servitudes militaires tendant ainsi à autoriser les constructions. C'est une solution de compromis qui fragilise déjà la pérennité du système défensif de la place forte dont on constate, à l'expérience de la guerre de 1870, qu'il lui manque des forts détachés pour pouvoir résister. Le décret spécial déterminant le polygone fixe non seulement le plan d'aménagement, la nature mais également les dimensions des constructions pouvant y être élevées. Ainsi, sont autorisées les constructions en maçonnerie et de toute nature d'une hauteur de 7 mètres maximum. Parallèlement à la demande d'autorisation qui est adressée au chef du Génie, le maître d'ouvrage doit s'engager sur papier timbré à démolir et à enlever les matériaux sans indemnités en cas de mis en état de guerre de la place.

La ville obtient en 1879 la location pour 30 ans de tous les terrains militaires du Gabut avec faculté de sous-louer, bâtir et édifier des hangars, des magasins, des clôtures ou toutes autres constructions nécessaires au commerce. Il lui revient, en retour, de démolir le bastion 1 et les courtines qui s'y trouvent. Le terrain d'une superficie d'un

hectare et demi est organisé en damiers par l'architecte de la ville Brossard de manière à découper 9 parcelles égales subdivisées en 25 lots locatifs. Dans cette zone réservée aux besoins du commerce, les projets de construction sont soumis à l'approbation de l'autorité municipale. Mais selon les principes imposés par le directeur des fortifications, elle doit veiller que les constructions légères (on parle de « Ville-en-bois ») ne dépassent pas 5 mètres de hauteur pour ne pas gêner les feux du bastion voisin.

Á la fin des années 1870, l'équilibre des forces en présence arrive à un **point de rupture** : l'avenir maritime est gêné par non par le manque d'espaces libres mais par les contraintes défensives qui s'imposent à eux. En permettant la création d'un pôle d'extension dans la zone de non-développement, le polygone exceptionnel du Gabut desserre pour la première fois l'emprise militaire sur un point particulier de la ville. Il libère également l'administration militaire de l'enclavement qu'elle s'impose puisqu'elle envisage un instant de construire *extra-muros* un nouveau casernement pour deux quartiers d'artillerie, sur le plateau de Coureilles plus au sud.

L'inscription de La Rochelle dans le grand programme national de modernisation des équipements portuaires initié en 1878 par le Ministre des Travaux publics Freycinet atteste des intentions du gouvernement de donner au port rochelais les moyens de lutter à armes égales avec la concurrence internationale.

Réclamé par la Chambre de Commerce depuis le début des années 1870, le projet d'un **nouveau bassin à grand tirant d'eau** semble possible et fédère tous les espoirs de relèvement économique chez les édiles locaux.

Deux solutions sont mises à l'étude : le creusement d'une **série de bassins dans le polder du Marais Perdu** au sud et celui **d'un port en eau profonde à la Mare-à-la-Besse**, dépression lagunaire située à près de 5km à l'ouest de l'ensemble portuaire. Comme l'écrit l'ingénieur Bouquet de la Grye en charge de l'étude hydrographique :

> *« Avec ce premier projet, on donne au commerce la possibilité de vivre, avec le second, on lui permet de grandir indéfiniment, en créant dans le golfe un ouvrage unique, peu dispendieux et facile à défendre contre les attaques de l'ennemi ».*

En créant La Pallice, La Rochelle assure courageusement sa permanence sinon l'extension de sa vocation maritime. Le choix d'établir un port moderne détaché de l'ancien est à l'époque un fait unique dans les annales maritimes en France (l'étranger offre au même moment de nombreux exemples : Adelaïde est à 3km de son port, Melbourne, Singapour, Dunedin en Nouvelle-Zélande dont le port est à 8km : Port Cholmers).

La Rochelle initie la mutation que vont entreprendre par la suite les grands ports français : l'éclatement des organes de la fonction portuaire dans une géographie multiple. La Rochelle reporte une partie de ses équipements au-delà des zones de servitudes militaires sur la commune de Laleu qui est aussitôt annexée en 1880. La ville n'entend pas laisser un autre profiter des retombées économiques de son nouvel équipement promis à un bel avenir.

Le Génie militaire compte profiter de ce lieu pour établir un point de défense du littoral et d'accueil des grands vaisseaux de guerre. Les deux batteries existantes sont réorganisées, deux autres sont construites, toutes quatre entourées d'une zone de servitudes. Un poste de torpilleurs et un autre de sous-marins sont organisés dans le port où la cohabitation avec le commerce n'est pas simple.

La tendance de la ville-mère à vouloir déborder de son enceinte pour s'unir à son nouvel outil économique bouscule la perception de la place forte. L'utilité des

moyens de défense est remise en question : en 1880, la demande de démolir les fortifications et de supprimer les servitudes est portée par les habitants et relayées par la ville (au même moment, Sedan détruit ses murs).

Du côté des bains de mer où il existe déjà un centre de population important, les habitants demandent un infléchissement des servitudes. La création d'un **polygone exceptionnel** est relayée par la municipalité qui demande en même temps le déplacement du front ouest selon un système bastionné complètement dépassé. Deux tracés sont envisagés, le plus grand réunissant l'ensemble des établissements de Bains. Ces solutions dénotent de la part du Génie le refus de se résoudre à l'éclatement de la fortification à un moment pourtant où l'artillerie rayée renforce l'adoption de forts détachés pour empêcher les bombardements.

Un troisième tracé combine la nouvelle enceinte avec des ouvrages avancés en couronne autour de la place, disposition qui reprend le principe de la fortification détachés. Des levés du terrain sont réalisés en 1882. Le devis qui atteint 5 millions de francs est présenté à l'administration civile.

C'est à ce moment-là (1884) que le maire revient à la proposition ancienne et plus modeste de créer un polygone, d'aménager les liaisons routières et ferroviaire, de dessécher et d'assainir les fossés :

> *« La nouvelle ville ne sera plus gênée par aucune entrave pour son développement possible… ce sera-là, sur les bords même de la mer séparant la nouvelle ville de l'ancienne, une vaste esplanade plantée qui ne pourra que contribuer à l'embellissement et à l'assainissement des deux villes »* (selon le chef du génie lui-même, dans une lettre au Ministre de la Guerre en 1884).

Ces solutions font l'objet de négociations interminables. Tout est sujet à discussion, à tractations... avec au final la question : Qui paye quoi, sachant que la guerre s'exclue systématiquement.

Aucun polygone, aucune extension de l'enceinte ne sont réalisés. Mais la ville obtient du Génie l'autorisation d'assainir les fossés et de réaliser trois voies de circulation

vers La Pallice à travers les fortifications. L'année 1886 est celle de l'acte de naissance du futur **Parc Charruyer**, 22 hectares de glacis sont affermés à la ville.

La loi du 27 mai 1889 portant **La Rochelle dans la 2ème série** des places fortes relève d'un cran les contraintes des servitudes militaires. Mais la satisfaction des riverains et de la ville n'est que partielle.

La demande d'un polygone exceptionnel intervient à nouveau en 1896, elle est menée de front avec une nouvelle demande de suppression de l'enceinte.

Radicalement, la loi de déclassement de 1902 résout d'un trait de plume les problèmes de servitudes et d'entraves sur la croissance urbaine de La Rochelle.

Conclusion

Á partir du moment où l'urbanisation sort de l'enceinte, même sous contrôle, la matérialité des murs ne peut plus retenir longtemps la cité qui se transforme en ville affaiblissant de pair les positions de la défense. La résistance des ingénieurs militaires a été souvent plus forte au niveau local que dans les instances ministérielles.

Cette résistance à l'égard des projets civils n'est pas propre à La Rochelle, on peut la constater à Bordeaux, à Toulouse, à Barèges… comme j'ai pu l'étudier.

Elle peut être considérée parfois comme un atout.

En effet, le principe des conférences mixtes a certes alourdi la durée de l'expertise mais il a permis généralement de mûrir les projets d'urbanisme.

Pour certaines opérations, l'armée a pu se montrer complaisante :

- la suggestion de construire en pierre de taille l'établissement des Bains Marie-Thérèse, est un exemple ; la location des glacis ouest pour l'aménagement du parc Charruyer en est un autre.

…elle a pu se montrer collaborative : percement du front ouest en trois endroits, passage du chemin de fer dans les fossés sec du nord de la place.

…elle a pu se montrer décisive dans certains choix. Par exemple dans le parti-pris architectural de la gare de chemin de fer et porte Saint-Nicolas. Il s'agit pour la gare d'une construction légère en pans de bois hourdis de brique. Cette architecture légère a l'avantage de périr rapidement par le feu pour faire place nette dans le cas où la place déclarée en état de guerre serait menacée. Cette architecture provisoire ne répond pas aux modèles de gare en vigueur pourtant son style est intéressant avec une inspiration balnéaire (technique du galandage. Idem pour les halles de Baltard en 1854).

On ne doit pas reporter sur l'armée toutes les causes de l'échec de la station balnéaire : la concurrence des plages de sables qui correspond au changement de pratique du bain de mer. La mer ne fait plus peur, les hommes et les femmes se baignent ensemble dans un « open sea ».

L'armée ne collabore jamais financièrement à des projets où elle n'a absolument rien à voir. De 1902 à 1911, elle participe aux études concernant l'aménagement des fortifications déclassées en ayant le soin de veiller à la bonne affectation de chaque terrain et à l'usage qui devait en être fait ultérieurement.