



La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

Christina Baron

Administratrice du musée de la marine de Toulon

La Méditerranée depuis l'Antiquité est le lieu privilégié d'échanges et de convergences, mais également de tensions et de conflits. Elle assemble et rassemble des histoires liées aux luttes pour le contrôle du commerce et des routes maritimes, mais aussi aux soifs de pouvoir. Ces histoires n'ont pu s'écrire qu'à partir d'abris, de refuges, de positions stratégiques, de points de ralliement de forces navales, dont les configurations répondaient à ces enjeux.

La Méditerranée, c'est donc aussi l'histoire de ports, dominés par les circulations, des lieux d'effervescence, qui associent encore aujourd'hui « les images de l'invasion à celles de l'évasion » (Alain Corbin).

Parmi ces ports, on connaît l'importance du port militaire de Toulon, lieu géométrique né de la rencontre d'une volonté politique et d'une administration centrale dès le XVI^e siècle, lieu d'accueil d'une flotte militaire et d'un arsenal. De cette histoire singulière sur les côtes méditerranéennes françaises, il demeure un chapelet de forts, de fortins, de forteresses, de redoutes, qui ponctuent, depuis presque 500 ans, le littoral de leurs formes austères et s'enfoncent dans les terres afin de mieux déployer leur arc protecteur.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

"L'histoire n'est que la géographie dans le temps, comme la géographie n'est que l'histoire dans l'espace"
(Elisée Reclus)

Si Toulon est le premier port de guerre de l'Europe aujourd'hui, sa vocation maritime s'ancre dès l'Antiquité dans sa rade. C'est elle qui a modelé son histoire. Relativement vaste (1 500 hectares), elle demeure fermée en partie et s'ouvre sur une autre rade, plus vaste encore. Cet accès vers le large bénéficie d'une protection naturelle contre les houles du large, atténuées par les îles d'Hyères et le tombolo de Giens. À l'opposé, les collines de Six-fours et la presqu'île de Saint-Mandrier amortissent les forts vents d'Ouest protégeant ce plan d'eau exceptionnel. Enfin, sa profondeur est tout à fait suffisante pour accueillir de grosses unités et de gros tonnages. De telles qualités ne pouvaient que favoriser l'implantation d'un port.

La rade est pourtant bien loin d'offrir le visage hospitalier qu'on lui connaît aujourd'hui. Le fond de la rade est occupé par des marécages. On y trouve deux fleuves côtiers, le Las et l'Eygoutier, avec leurs multiples ramifications. Ces ramifications sont à l'origine de crues soudaines et abondantes qui jonchent régulièrement les abords de troncs d'arbres, de rochers, de galets et de cailloux. Milhaud et Missiessy ne sont encore que des îlots, entourés d'eau.

Les accès vers l'arrière-pays sont compliqués en raison de la présence imposante de massifs calcaires : le Mont Caume (800 m), le Mont Faron (584 m), le Coudon (702 m) et le Baou des Quatre Aures (560 m). Cette faiblesse, on le verra, deviendra bientôt un atout.

Toulon, un port-relais dans l'Antiquité

Dans l'Antiquité, les Grecs préfèrent à Toulon le site d'Olbia, près de Hyères : plus facile d'accès pour la navigation, il offre un abri sûr doublé d'une protection militaire pour les navires de commerce massaliotes, dans leur route vers l'Italie, et inversement.

Mais le développement du commerce antique va induire un usage stratégique de la Méditerranée, et c'est cette activité de plus en plus soutenue qui va donner au port de Toulon son premier grand rôle maritime.

Sous l'Empire romain, Toulon devient un port-relais sur la route maritime de l'Italie vers la cité d'Arles, point d'entrée sur le nord de l'Europe. Sa fondation et son développement aux I^{er} et II^e siècles de notre ère sont avant tout justifiés par la nécessité pour la cité d'Arles de contrôler un relais portuaire sur les routes commerciales¹.

Latout majeur de Toulon, c'est sa richesse naturelle en eau. On pourrait même parler d'abondance. D'ailleurs le mot Toulon viendrait de *Touron*,

1. PASQUALINI M., BOTTE E. *L'exploitation des ressources maritimes entre le I^{er} s. av. J.-C. et le V^e s. ap. J.-C., territoires d'Arles, de Marseille et de Fréjus, quelques exemples fournis par l'archéologie*, halshs-02007449f (archives-ouvertes.fr).



d'après les linguistes, un vieux mot ligure qui veut dire « source ». S'il y a différentes thèses sur l'origine de ce lieu, il est certain que ce toponyme est lié à l'eau.

Parmi la multitude de sources à Toulon, il en existe une particulièrement généreuse près de laquelle on a retrouvé quelques éléments votifs, sur les hauteurs du quartier du Jonquet. Ce mobilier archéologique laisse supposer que l'on rendait un culte à Telo, un dieu celtique lié à la source.

Cette richesse en eau permit le développement économique de la ville dans l'Antiquité avec des industries nécessitant beaucoup d'eau douce comme les teintureries, les savonneries, et les tanneries.

L'agglomération de Telo Martius

La première trace écrite mentionnant Toulon – *Telo Martius* – est révélée dans l'Itinéraire d'Antonin, un itinéraire maritime de Rome à Arles qui indique les distances qui séparent les diverses parties du monde romain, et les îles des côtes. Datant probablement du 3^e ou 4^e siècle après J.-C. il ne comporte aucune représentation cartographique².

Toulon est également mentionné dans la *Notitia dignitatum* (registre des dignitaires), un document administratif romain plusieurs fois remanié donnant un tableau, sous forme de listes, de l'organisation hiérarchique des fonctions civiles et militaires de l'Empire romain, dans ses deux composantes, occidentale et orientale. Datant du V^e siècle après JC, sont mentionnés dans ce document ceux qui régissent les ateliers ou « usines d'État », soit les activités d'armement, le tissage de la laine, celui du lin, et la teinturerie. Pour Toulon, il est précisé l'existence d'un procureur chargé de gérer la production de pourpre, pourpre obtenue grâce à un coquillage que l'on retrouve en abondance dans la rade, le murex. La découverte de dépotoirs à Toulon contenant exclusivement ce type de coquillage indique que la mer et ses produits sont sollicités et participent à l'économie de la ville³.

La teinturerie aurait été du côté de Castignneau, près du débouché du Las. Vraisemblablement au niveau de la Ligurienne, dans la base navale. En effet, en 1709, Antoine Niquet (1640-1726), ingénieur général des fortifications informe le ministre de la marine qu'il a découvert des vestiges de quai, à cet endroit-là.

Le port antique et ses activités se seraient donc concentrés près des deux fleuves, reliés par un quai et des entrepôts, dont on trouve trace au-dessus de la mairie actuelle⁴.

Au II^e siècle après J.-C., on peut imaginer un port très peuplé couvrant une trentaine d'hectares au moins, déployé sur une bande littorale de 250 m de

2. Lugand R., *Note sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles*. In *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, tome 43, 1926. pp. 124-139.

3. Brun J.-P., Borreani M., 1999. *Le Var, Carte archéologique de la Gaule ; 83, 1 et 2*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 984 p.

4. TARDY A.-J., *Histoire de Toulon - De Telo à Amphitria, T. 1 : De Telo à la Darse Vieille*, éditions de la Nerthe, Toulon, 2002.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

largeur sur 1 à 2 km de longueur. Par comparaison, la ville médiévale est circonscrite sur deux petits hectares.

Du côté de l'Eygoutier, à l'est de Toulon, dans le quartier Besagne, ont été mises au jour, au cours de l'été 1987, lors de la construction du futur centre Mayol, cinq épaves de bateaux de travail qui attestent d'une activité commerciale liée à la mer. Deux d'entre elles, de 6 à 8 mètres de long, appartiennent à la famille des *horeiae*, des barques connues, jusqu'aux fouilles de Toulon, uniquement par l'iconographie (mosaïques d'Althiburos, Piazza Armerina, etc.). Jusqu'à une découverte récente, à Naples en 2003, d'*horeiae* de plus de 10 mètres de long, lors de travaux sur la ligne 1 du métro, les *horeiae* toulonnaises étaient les seuls exemplaires connus de ce type d'embarcation en Méditerranée.

Ces épaves, ainsi que les fouilles archéologiques menées depuis les années 1980 par le Centre archéologique du Var notamment, témoignent d'un important trafic commercial mais aussi de l'existence d'activités de pêche et notamment de pêche au thon.

Marseille ou Toulon ? le choix d'un roi

A la chute de l'Empire romain, en 476, le déclin s'amorce. Le port s'envase, les teintureries ferment, les marécages s'étendent et la ville se referme sur elle-même. Il s'ensuit une période de pillages, d'épidémies, sur un territoire qui sera démembré plusieurs fois.

La Provence, qui n'a pas encore rejoint le royaume de France, est administrée par les comtes de Provence, également rois de Naples. Pour maintenir leur emprise italienne, ils créent et développent, à la fin du XIII^e siècle un port de guerre, à Marseille, et y font construire des galères prêtes à appareiller pour défendre leurs dépendances.

Suite au rattachement de la Provence au royaume de France, en 1481, consécutive au décès du dernier comte de Provence, le roi de France Charles VIII, fait valoir ses droits sur le Royaume de Naples et renforce la position de Marseille comme port de guerre. Après lui, Louis XII ordonne non seulement la construction de nouveaux tercenaux à Marseille – des magasins de désarmement pour les galères – mais, le premier, prend conscience de la position avancée de Toulon et des qualités nautiques de sa rade. Il accède aux demandes répétées des Toulonnais concernant le renforcement de leur sécurité et ordonne, aux frais de l'État, la construction d'une grosse tour - la Tour royale (1514-1524) - une tour à canons dont l'épaisseur de muraille est fortement augmentée, par rapport aux tours classiques, pour pallier les effets des boulets.

Alors que les rois se succèdent et gouvernent bien loin de la Méditerranée, leurs conseillers, missionnés - comme Henri de Séguiran⁵ sous Richelieu -

5. Premier président de la Cour des comptes à Aix-en-Provence, nommé lieutenant général des mers du Levant en 1632 et chargé par Richelieu en 1633 de faire une inspection des fortifications de Provence, dans le but de dresser une carte



présentent, vantent et décrivent une rade dont la protection naturelle en fait son principal atout, ainsi que la profondeur de son port et la proximité de forêts pour le bois. Ainsi que « *tout ce qu'il faut pour les délices de la vie* ».

Il existe bien des projets de port fortifié pour la ville qui en est dépourvue, mais l'épidémie de peste de 1586-1587 qui sévit dans le Dauphiné, les bouches du Rhône et le Var, et les désordres engendrés par la Ligue, retardent les opérations.

Des travaux de fortifications débutent en 1589, sous le roi Henri IV. Les plans de la ville fortifiée, sont dessinés par Ercole Negro, architecte piémontais très réputé. Toulon sera entourée d'une muraille de 7 m de hauteur avec un fossé de 4 m de profondeur. Deux portes voutées avec hermes et pont-levis sont créées dans l'enceinte : la porte Saint-Lazare au NE, et la porte Notre-Dame au NO.

En 1595, d'après des lettres patentes enregistrées par le Parlement d'Aix, le roi concède aux Toulonnais tous les terrains qu'ils peuvent conquérir sur la mer afin de financer son projet de darse. Enfin, la Cour des comptes de Provence décide en 1599 l'aménagement d'un arsenal, de magasins et d'un chantier de construction de vaisseaux. Au nord-ouest de la darse, un espace d'un hectare et demi, dénommé « Parc royal », est réservé pour le roi. Il couvrait l'emplacement actuel de la préfecture maritime et le terre-plein du quai de l'Horloge. L'opération se termine en 1605 par la construction de môles⁶. Le port est à présent un abri sûr.

Avant même la mise en place d'une politique d'État tournée vers une marine royale et permanente voulue par Richelieu, le roi Henri IV clamait en 1608 son désir de se rendre « *puissant sur mer par la construction d'un bon nombre de vaisseaux* ». Et Toulon pouvait devenir l'instrument de sa politique en Méditerranée avec l'arrivée des galères en 1610, date de son assassinat.

Une rade « excellente » pour y implanter un port de guerre

Au début du XVII^e siècle, sous le règne de Louis XIII, Toulon est une place forte, siège d'une garnison, une ville-port fortifiée qui construit quelques galères et embarcations pour le roi mais n'a pas les capacités logistiques pour construire des vaisseaux de guerre.

Quand Richelieu, son ministre, prend la décision de renforcer l'autorité royale sur la côte provençale il est à la recherche de sites pour préparer la guerre notamment avec l'Espagne.

Il relance la construction des galères à Marseille et se tourne vers Toulon, dont la position avancée vers l'Italie semble toujours un atout.

L'année 1635 est décisive pour Toulon : les Espagnols se sont rendu maître des îles de Lérins et narguent la France devant sa frontière. Richelieu lance une opération navale d'envergure à partir de la rade de Toulon. Il y réunit 60 navires

6. CROS B., « *Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale* », *In Situ [En ligne]*, 16 | 2011. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/275>.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

armés de 400 canons, et 6 500 hommes.

Les îles ayant été reprises, Richelieu écrit au roi « *qu'on ne saurait trouver lieu plus commode que Toulon pour installer un arsenal militaire.* »

Le cardinal décide alors de renforcer la défense et les accès du site en faisant bâtir les tours de Balaguier et des Embiez, face à Six-Fours. Balaguier, située sur la commune de La Seyne-sur-Mer est une tour à canons de 19,5 mètres de diamètre et 17 mètres de hauteur sur 3 niveaux, dont 2 voutés. Quelques années plus tard, en 1672, on renforce l'accès au port de Toulon avec la construction du fort de l'Éguillette.

C'est sous le règne de Louis XIV que s'affirme la vocation maritime et navale du port de Toulon. Si le monarque n'abandonne pas la construction des galères à Marseille, il renforce celle des navires de haut bord à Toulon.

Avec le *Saint-Philippe* (1663- 1692) le parc royal donne à la marine française son premier navire amiral. Sa construction est suivie de près par un vaisseau de 120 canons dès 1667, le *Royal Louis*, puis le *Royal Dauphin* (1668). Ils sont onze de 1^{er} rang et 22 de 2^e rang en 1672, 26 de 1^{er} rang et 30 de 2^e rang en 1693, navigant en Méditerranée comme en mer du Nord.⁷

Dorénavant, l'arsenal conditionne le développement du territoire et de sa rade.

Et Vauban créa le port de guerre

Le roi Louis XIV et son secrétaire d'État à la Marine, Colbert vont prendre de grandes décisions pour Toulon et la Marine française en Méditerranée : il faut « *que le port soit en mesure de construire et soutenir une flotte de cinquante à soixante vaisseaux.* » Vauban sera l'artisan de ce projet considérable.

En février 1679, Vauban arrive à Toulon. Il y reste 3 semaines. Il mettra à profit son séjour pour faire un état des lieux au ministre et se faire remettre tous les projets d'agrandissements avant lui, comme ceux des ingénieurs ou architectes Clerville, Puget, Gombert⁸. C'est lors de son passage à Toulon qu'il affirme que la rade « *est la plus belle et la plus excellente de la Méditerranée, de l'aveu même de toutes les nations* » mais il ajoute : « *cependant, c'est une pitié de voir l'indolence avec laquelle on y voit couler deux méchants ruisseaux qui depuis le commencement du monde, travaillent à la combler.* » Le constat n'est pas neuf. De façon récurrente, il faut déblayer le lit des fleuves suites à des crues soudaines et conséquentes.

Avant même que le dessin définitif de l'arsenal soit approuvé par le roi, il entreprend de détourner les « méchants ruisseaux » : l'Eygoutier rejoint les abords du fort Saint-Louis en empruntant le tracé du boulevard Bazeille et Cunéo aujourd'hui, tandis que le Las devient « Rivière neuve » avant d'atteindre la mer à Lagoubran. Ce sera chose faite en 1681.

7. VILLIERS P., *Les Saint-Philippe et les vaisseaux de 1er rang de Louis XIII à Louis XIV. Collections Archéologie navale française, éditions ANCRE, Nice, 2021.*

8. CROS B., *op.cit.*



Enfin son plan d'agrandissement validé par Colbert en 1682, après quelques retouches, offre une nouvelle darse au roi. Toulon entre alors dans une vague de grands travaux qui dureront quinze ans. L'arsenal se dote de bâtiments caractéristiques d'un grand port de guerre en commençant par le plus imposant, une corderie longue de 400 mètres accompagnée de ses magasins aux cordages et au goudron, ainsi qu'une étuve dans son prolongement. L'arsenal et la protection de la rade devient une préoccupation majeure pour le royaume de France.

Pour parachever la protection de la petite rade, Vauban fait construire le fort des Vignettes⁹ donnant sur la grande rade, pour interdire le mouillage de galiotes à bombes et éviter un débarquement terrestre.

Ce système défensif sera mis à l'épreuve du feu en 1707, lors de l'attaque conduite par le duc Victor-Emmanuel de Savoie et le fort sera ruiné, non sans avoir résisté et avoir joué un rôle décisif quant à l'issue du combat.

Les leçons de l'attaque sont tirées sans attendre. Antoine Niquet, ingénieur général des Fortifications de Provence et de Languedoc et des travaux du Canal des deux mers, qui prend la suite de Vauban (mort en 1707), fait reconstruire le fort des Vignettes à l'identique et élabore rapidement un projet d'amélioration de la défense de la rade et du port qui repose principalement sur l'édification d'une ligne de forts détachés, à l'est de Toulon.

Partant de la hauteur de Lamalgue, cette ligne aboutit aux contreforts du Faron (redoute d'Artigues) en passant par les hauteurs de Sainte-Catherine.

Port logistique en Méditerranée

Même si les peintures des ports de France de Joseph Vernet (1714-1789), et notamment en Méditerranée, sont un manifeste pour la Marine et pour la politique des ministres du Roi¹⁰, les théâtres d'opération au XVIII^e siècle, liés au trafic commercial et colonial, sont bien éloignés de la Méditerranée. Cette ambition coloniale face à une Angleterre rivale est une des causes des trois guerres navales qui opposent la France et l'Angleterre au XVIII^e siècle.¹¹ La guerre de Sept Ans (1756-1763), première guerre d'envergure mondiale, est absolument catastrophique pour la Marine française, et se solde par des défaites humiliantes et la perte du premier empire colonial français.

En 1778, la France se prépare à la guerre d'Amérique, sur la côte atlantique bien sûr, mais également à Toulon. Toute la flotte est mobilisée même s'il faut relativiser l'implication du port de guerre méditerranéen. Mais l'arsenal a su, par son dynamisme, répondre aux exigences de la conjoncture militaire pour

9. Fort des Vignettes, premier nom du fort Saint Louis au Mourillon, car donnant sur la rade des Vignettes.

10. Sur les quinze tableaux qu'il réalise pour le roi, les huit premiers, achevés en cinq ans, concernent cinq sites de Méditerranée. Joseph Vernet (1714-1789), catalogue d'exposition, musée de la Marine, 1976-77.

11. La guerre de succession d'Espagne (1701-1713) - La guerre de succession d'Autriche (1740-1748) - La guerre de Sept Ans (1756-1763).

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

les approvisionnements, les armements et la quête de renseignements. Il a également payé un lourd tribut à la victoire : 197 navires perdus dont 186 en Méditerranée, essentiellement par l'action de la marine anglaise.

Pourtant, l'arsenal de Toulon, à la fin de l'Ancien Régime, est une des plus grandes entreprises du pays et joue un rôle de premier plan en Méditerranée. C'est le lieu d'innovations techniques et technologiques qui se diffusent sur tous les océans. Il emploie 2 000 ouvriers et un millier de bagnards. D'ailleurs cette main-d'œuvre « gratuite » prend part à sa modernisation et donc à la construction des trois petits bassins Vauban, dont le premier, construit de 1774 à 1778, est dû à l'ingénieur Antoine Grognard (1727-1799). Il est, rappelons-le, le premier bassin de radoub de méditerranée française et toujours en activité, ce qui est exceptionnel¹².

Port expéditionnaire, port méditerranéen, port mondial

A partir du XIX^e siècle, le poids des marines militaires ne cesse d'augmenter en France comme en Europe. Le développement des techniques, les progrès en matière de navigation, les découvertes sur la propulsion à vapeur, puis la mise au point de l'hélice, la modernisation de l'artillerie embarquée révolutionnent le paysage maritime.

La rade de Toulon est au cœur des grands projets expéditionnaires. On en prend conscience lorsque l'on détaille les œuvres dessinées par les artistes avant l'arrivée de la photographie.

C'est le cas en 1798, lorsque Bonaparte réunit à Toulon une flotte de transport aux côtés des bâtiments de guerre de l'armée d'Orient, afin de mener des milliers d'hommes et des tonnes de matériel en Égypte, sans oublier des centaines de chevaux.

Une eau-forte de Martinet et Lejeune¹³ rappelle la puissante activité du port oubliée depuis la guerre d'Indépendance d'Amérique. Au premier plan, on assiste à l'embarquement des troupes pour lesquelles ont été mobilisés des dizaines de bateaux de pêche afin d'assurer le transfert entre le port et la rade. On assiste à l'embarquement de presque 20 000 hommes et 800 chevaux. Certains écrits mentionnent que le quai de la vieille darse s'effondra sous le poids des chevaux.

Les embarquements de troupes se déroulent le long de la côte, de Castigneau à la Tour Royale. Cette organisation logistique se présente comme un prélude, sinon une répétition, à de futures interventions comme l'expédition d'Alger en 1830 et une flotte qui appareille de Toulon avec 453 navires, 83 pièces de siège, 27 000 marins et 37 000 soldats. Et – signe du progrès – quelques navires à vapeur.

12. *Source internet : Lhistoire_du_service_des_Travaux_maritimes_Pour_memoire_numero_8_ete_2010.pdf*

13. MARTINET Pierre (1781 - ?) ; LEJEUNE Nicolas (1750 - ?) : *Départ de l'armée d'Orient pour l'Égypte, eau-forte sur papier. H. 23,2 cm, l. 32,7 cm. Inv. 2010.1.115*



D.R.

Aaron Martinet, Départ de l'armée d'Orient pour l'Égypte, de Toulon en 1798, Eau-forte. Inv. 2010.1.115. © Musée national de la Marine

Le port-arsenal devient un port expéditionnaire, une « tête de pont » pour les expéditions qui vont suivre et notamment celles de Crimée (1854-1855) dont les embarquements de troupes et de chevaux se dérouleront de la même manière. La rade est suffisamment vaste pour stationner plus de 500 navires de toutes tailles.

Enfin, l'ouverture du canal de Suez en 1869 est déterminante pour la configuration des flux militaires et commerciaux ouvrant la Méditerranée vers Madagascar, mais aussi vers l'Ouest et l'Extrême-Orient renforçant la position stratégique du port de Toulon en Méditerranée.

La modernisation de l'arsenal

Ce sont les grandes expéditions extérieures qui vont obliger les ingénieurs à prendre en considération cet autre aspect dimensionnant du port de guerre toulonnais. Non seulement il faut construire de nouvelles unités, cette fois en fer, mais aussi multiplier les quais d'embarquement et les plans d'eau de stationnement protégés.

Dès 1821, la Marine songe à libérer l'arsenal de son corset hérité de Vauban. Les premiers projets d'extension sont naturellement envisagés vers l'ouest où le terrain est peu bâti. Mais le terrain est trop médiocre et marécageux, ce qui repousse durablement les décisions. En attendant, les terrains situés à l'est de la ville, au Mourillon, sont aménagés à partir de 1836, comme simple établissement de construction navale autonome.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

En 1850, sur les plans de l'ingénieur Dupuy de Lôme, le *Napoléon* y est lancé. C'est un vaisseau de 90 canons, mû à la vapeur et à hélice, le premier du genre. En 1859, c'est *La Gloire*, première frégate cuirassée du monde, lancée depuis les cales du Mourillon.

La première décision d'agrandissement vers l'ouest est prise en 1841. Dans les quinze ans qui suivent, une nouvelle darse est aménagée à Castigneau. Un établissement industriel sort de terre. Il comporte une fonderie, des ateliers de montage et d'ajustage des chaudières, pour les nouveaux navires de guerre. Une cheminée haute de 72 mètres, qui évacue les fumées industrielles, devient la plus haute de France à son époque. Trois nouveaux bassins de radoub sont creusés à proximité. Un parc à charbon est créé sur une presqu'île artificielle créée au sud de Castigneau. Une nouvelle darse voit le jour encore, à Missiessy, inaugurée en 1863¹⁴.

Le front de mer de Castigneau est équipé de façon à permettre l'embarquement rapide d'un corps d'armée de 40 000 hommes avec 7 700 chevaux et 900 voitures. Il y a 9 appontements qui permettent le stationnement de 18 transports de troupes et leur approvisionnement en charbon¹⁵.

Le port de Toulon, deux guerres mondiales et une guerre froide plus loin

La vocation maritime du port de Toulon s'affirme et se confirme au XX^e siècle dans un contexte de profonde réorganisation de l'échiquier politique et au prix d'aménagements constants pour s'adapter aux nouveaux matériels et navires.

La Première guerre mondiale conforte la position centrale du port de guerre sur la Méditerranée, un port-base et un appui logistique pour les armées vers des zones de conflits bien identifiés. Le rôle joué par les marines de guerre, mais également marchande ou de pêche, sera essentiel durant ce conflit, même si les batailles se jouent selon d'autres règles.

La maîtrise du trafic sur mer étant capitale pour l'Entente, afin d'exercer un blocus sur la puissance continentale, elle mettra tout en œuvre pour protéger les lignes maritimes et acheminer les ressources et les troupes depuis l'Afrique du Nord et les colonies.

Les opérations amphibies lancées en 1915 aux Dardanelles, mais surtout à Salonique quelques mois plus tard, permettent d'ouvrir un nouveau front dans les Balkans, sur lequel les victoires décisives de 1918 feront capituler la Bulgarie, puis l'Empire ottoman, enfin l'Autriche-Hongrie, comme un domino. L'Allemagne, isolée, capitulera à son tour.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la Marine opère largement en Méditerranée, et la libération de la France passera par un débarquement en Normandie. *CROS B., Toulon, un arsenal dans l'objectif. Photographies anciennes (1845-1914), in Neptunia n° 283, septembre 2016.*

15. *CROS B. Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale. <https://doi.org/10.4000/insitu.275>*



mandie en 1944 dès le 6 juin suivi de près par celui de Provence, dès le 15 août. Toulon sera libéré le 27 août.

Après la guerre, le poids stratégique relatif de la Méditerranée, en termes navals, diminue au profit de l'Atlantique, en raison de l'importance économique et militaire décisive des voies maritimes de communications entre l'Europe et l'Amérique¹⁶.

Dans les années 1950-1960, la priorité est donnée au développement des forces de dissuasion nucléaire concentré en Atlantique, notamment à Cherbourg, Brest et Lorient. Pourtant la Méditerranée demeure un espace conflictuel comme lors de la crise de Suez de 1956, les crises successives liées à la décolonisation, la guerre d'Algérie, ou bien encore le conflit israélo-arabe. Ces conflits d'intérêts se superposent pour faire de la zone une véritable poudrière.

Avec la dissolution de l'Union soviétique et l'effacement de la menace militaire que représentait le Pacte de Varsovie, le port de guerre de Toulon retrouve son rôle de premier plan, notamment pour les missions de projection qui sont essentiellement déterminées par les zones de conflits.

Pendant la guerre du Golfe, la position majeure d'une Méditerranée, à l'échelon mondial, s'est révélée non seulement au niveau logistique, mais aussi l'a positionnée comme « base maritime » élargie pour les frappes aériennes à distance.

Aujourd'hui le classique combat en haute mer avec deux flottes n'existe plus et les missions de la Marine dépassent le cadre purement géostratégique.

Le premier port de guerre d'Europe se situe en Méditerranée

Première port de guerre d'Europe et de Méditerranée, la base navale¹⁷ de Toulon emploie plus de 20 000 personnes, militaires des trois armes, civils de la Défense, personnels d'entreprises... S'étendant sur plus de 250 hectares, elle dispose de plus de 10 kilomètres de quais et appontements et de douze bassins de radoub. Modernisée en permanence, elle est en mesure d'accueillir tous les types de navires de combat, français et étranger, du chasseur de mines aux porte-avions, en passant par les frégates (FREMM, furtives) et les navires de soutien logistique. Enfin, c'est le port d'attache des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) destinés à des missions de protection, de renseignement et de projection de puissance. Ils concourent ainsi à une « dissuasion conventionnelle » pouvant rallier rapidement un théâtre d'opérations, recueillir du renseignement, et parti-

16. GERMOND B., « De l'Atlantique à la Méditerranée vers une réorientation de la géostratégie navale dans l'espace euro-atlantique depuis 1989 », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 71

17. En 2000, l'appellation « base navale » remplace le terme « arsenal ». Aujourd'hui, Toulon est une « base de défense » organisée pour le soutien des forces armées.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

ciper à des opérations spéciales avec le débarquement de commandos et de nageurs de combat.

Mais aujourd'hui la marine, notamment en Méditerranée, assure des missions qui répondent de plus en plus à des enjeux de sécurité autant - ou plus - que d'impératifs de défense¹⁸.

En raison du volume du trafic maritime dans ses eaux et de l'exploitation de ses ressources halieutiques, la mer Méditerranée est naturellement devenue le théâtre grandissant de missions de surveillance des pêches, de protection de l'environnement et de sauvetage en mer. En Méditerranée occidentale, la lutte contre le trafic de stupéfiants nécessite l'emploi de navires comme les patrouilleurs ou les fré-gates de surveillance, puis des moyens rompus aux tactiques d'interception afin de stopper tout trafic en haute mer. Tous les bâtiments et aéronefs confon-dus, qui peuvent être déployés, concourent à lutter contre ces menaces et les dif-férents trafics autour des armes, du pétrole, de la drogue auquel s'ajoutent celui des migrants.



©Guladys David/Marine Nationale/Défense

Exercice antipollution Ramogepol au large de la Corse

Le problème des migrants traversant la Méditerranée pour rejoindre l'Europe ne date pas d'hier. Dans l'espace, les trois routes migratoires principales restent bien structurées entre la voie occidentale, depuis le Maroc, la voie centrale par la Libye et la Tunisie vers l'Italie et la voie orientale par la Turquie et la Syrie

18. *Rapport d'information, commission de la Défense nationale et des forces armées en conclusion des travaux d'une mission d'information sur le rôle de la marine nationale en Méditerranée et présenté par MM. Jean-David CIOT et Alain MARLEIX, 7 février 2017.*



vers la Grèce puis les Balkans. L'importance relative de ces voies varie selon l'évolution du contexte politique et sécuritaire et constitue une réalité avec laquelle la Marine doit composer.

C'est ce qu'on appelle l'action de l'État en mer. Ces missions de service public représentent actuellement environ un quart de l'activité de la Marine nationale.

« *Il ne faut jamais oublier que le rapport entre États passe aussi par l'affirmation de la puissance* » (Gilles Boidevezi, préfet maritime de la Méditerranée)¹⁹

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, signée à Montego bay, consacrait une approche reposant sur la délimitation de zones maritimes dans lesquelles les États disposent de pouvoirs différenciés. Cette approche a considérablement évolué avec l'apparition de nouvelles exigences économiques, stratégiques et écologiques, et dans un contexte attisé par les enjeux énergétiques notamment. Cette tendance ne fait que s'accroître avec les récentes découvertes de gisements de gaz en Méditerranée orientale qui aiguisent les appétits.

« *Progressivement, on assiste à une territorialisation de la Méditerranée* »²⁰ avec, selon les pays des lectures différentes de la Convention de Montego bay, alors qu'il faudrait privilégier une démarche globale appuyée sur l'unité de l'espace maritime. La France promeut très clairement le respect du droit international, en particulier la liberté de navigation et d'action en mer. C'est pourquoi le déploiement d'unités en Méditerranée centrale et orientale permet à la marine nationale d'agir partout sans entrave et protéger les intérêts, les activités commerciales, voire agir en situation d'urgence pour évacuer des ressortissants ou nolisier des navires pour acheminer du fret humanitaire²¹.

La Méditerranée en général, et le port de Toulon en particulier, semblent devoir conserver encore longtemps en termes militaires, stratégiques et navals, une position majeure qu'ils ont acquis dès l'Antiquité.

19. <https://www.meretmarine.com/fr/content/amiral-boidevezi-comme-en-mer-de-chine-assiste-une-territorialisation-de-la-mediterrane>.

20. VAE Boidevezi, *op. cit.*

21. En juillet 2006, l'opération Baliste est déclenchée afin de porter secours aux ressortissants français et occidentaux au Liban, lors du conflit israélo-libanais. Plus de 11 000 personnes sont évacuées, dont 8 000 Français mobilisant plusieurs unités de la Marine dont le porte-hélicoptère amphibie (PHA) Mistral.