

Bases et stations navales européennes dans le monde

xviii^e-xx^e siècles

David PLOUVIEZ

RÉSUMÉ

Destinées à assurer un abri afin de réparer et d'avitailer une flotte, les bases et stations navales européennes se développent lentement avec la construction des empires coloniaux à l'époque moderne. Il s'agit tout autant pour les différentes puissances de protéger leur commerce d'éventuelles perturbations ennemies (blocus, course, piraterie, etc.) que de pouvoir mener une guerre loin des métropoles. Avec les recompositions impériales du xix^e siècle et les deux grands conflits du xx^e siècle qui mondialisent davantage les enjeux stratégiques, les principales puissances sont contraintes d'étoffer leurs réseaux de bases ultramarines tout en complexifiant leurs tâches. Cette projection s'interrompt progressivement après la Seconde Guerre Mondiale, conséquence de la généralisation de l'aviation, de la mise au point d'armements à large rayon d'action ainsi que de la maîtrise de l'arme atomique.



Navire de guerre britannique en cale sèche de l'Amirauté IX, base navale de Singapour, septembre 1941.

Une projection lente et difficile à l'époque moderne

La découverte puis l'expansion européenne dans le monde n'ont pas immédiatement conduit les puissances navales à envisager l'implantation de bases ultramarines. C'est l'exacerbation des tensions en Europe dans la seconde moitié du xvii^e siècle, avec leurs prolongements outre-mer, qui conduit à « penser » la défense des colonies et à accélérer la construction de ces relais. Toutefois, la nature et le rythme d'implantation diffèrent d'un empire à l'autre, au gré de la prise de conscience stratégique des acteurs politiques et militaires et des moyens matériels à disposition de chaque État. Jusque dans la première moitié du xix^e siècle, la projection de bases dans le monde trouve des concrétisations très différentes, d'un simple havre équipé sommairement destiné à assurer des réparations mineures et un ravitaillement minimal à un port prenant les traits des arsenaux métropolitains.

Ainsi, la base américaine de Guayaquil, dans l'actuel Équateur, se charge de la construction et de l'entretien d'une partie de la flotte espagnole du Pacifique du xvii^e au xviii^e siècle sans pour autant bénéficier des infrastructures qui l'assimileraient à un arsenal. Il s'agit de plusieurs chantiers, non clos et essaimés le long de la rivière Guayas qui traverse la ville, dont le principal atout est d'être connectés à un arrière-pays riche en matières premières navales, du bois notamment. Si, à l'époque moderne, la plupart des points d'appui ultramarins ont une morphologie proche de celle de Guayaquil, certaines puissances les font évoluer progressivement vers des ports militaires complets. C'est le choix de la Grande-Bretagne qui entreprend de fonder des bases d'entretien et de réparation pérennes permettant à sa flotte de se maintenir durablement loin de la métropole. English Harbour à Antigua, Port Royal en Jamaïque, Halifax en Nouvelle-Écosse puis Bombay un peu plus tard disposent d'infrastructures permanentes (quais de carénage, magasins, hôpitaux, etc.) et sont alimentées en vivres par les colonies dans lesquelles ces bases sont implantées. Si l'on excepte l'arsenal de La Havane qui fournit près d'un tiers des navires de la flotte espagnole au xviii^e siècle, la plupart des autres puissances européennes n'ont pas fait évoluer leur base sur le modèle anglais.

Les transformations liées au XIX^e siècle

La nécessité de projeter des bases et stations navales partout dans le monde se renforce au xix^e siècle sous l'effet conjugué d'une extension des empires, des nouvelles doctrines stratégiques et des impératifs technologiques nés de la Révolution industrielle. Intégrant l'expérience anglaise du xviii^e siècle, toutes les puissances européennes optent pour l'édification de points d'appui pérennes, « bases de projection de force afin de devancer l'ennemi sur n'importe quel point du globe sans recourir à la métropole », comme le souligne l'historienne Michèle Battesti. Il s'agit également de répondre aux évolutions de la marine de guerre dont la propulsion est désormais assurée par des machines à vapeur reliées à un ou plusieurs arbres d'hélice. L'autonomie limitée de ce nouveau vecteur guerrier contraint les puissances européennes à disposer de dépôts de charbon installés en des lieux judicieusement choisis.

La seconde moitié du xix^e siècle est un point d'orgue dans la concurrence internationale pour disposer de bases autonomes, illustré notamment par la course que se livrent le Royaume-Uni et la France en Extrême-Orient. La Royal Navy est la première à disposer d'un port militaire dans cette zone, à Hong Kong où elle s'installe à partir de 1841. Avec Singapour, il s'agit d'une base navale importante pour l'entretien et la réparation de la flotte de guerre. En outre, la base de Hong Kong peut être considérée comme un arsenal complet dans la mesure où elle lance son premier navire de 3 650 tonnes en 1863, symbolisant une autonomie et un transfert de technologie réussi. La France est alors prise de vitesse et seules la conquête et la colonisation de la Cochinchine lui permettent de disposer d'un port équivalent avec Saïgon. Avec son double bassin inauguré en 1864 et son dock flottant opérationnel en 1866, Saïgon devient l'arsenal de la France en Asie, capable de réparer et d'entretenir la flotte de guerre comme celle de la Compagnie des messageries impériales qui fait du port sa tête de pont dans cet espace.

D'une guerre mondiale à l'autre : les enjeux stratégiques du XX^e siècle

Si, d'un point de vue stratégique, l'idée de posséder des bases et des stations navales n'est pas remise en question au début du xx^e siècle, la perspective d'une guerre européenne modifie les points de vue des principaux états-majors qui en limitent le nombre. En France, l'amiral Aube dans son rapport « Défense nationale. Défense des colonies » synthétise ce changement de paradigme de défense : « Si nous écartons l'hypothèse d'une campagne lointaine [...] les destinées des peuples ne se décideront qu'à proximité des bases d'opérations premières des armées et des escadres, nous admettons par cela même que les guerres maritimes de l'avenir auront pour théâtre les eaux européennes. » Par ailleurs, les différentes alliances conclues à partir de 1902 (Japon/Royaume-Uni en 1902, Royaume-Uni/France en 1905, France-Japon en 1907) soldent une partie des tensions impériales et permettent aux puissances européennes de se recentrer sur l'Europe et les colonies proches.

En dehors des considérations stratégiques et diplomatiques, le coût d'un tel déploiement devient insupportable pour n'importe quelle puissance européenne, y compris le Royaume-Uni qui reconsidère la nature de sa présence dans le monde en misant davantage sur la mise au point d'escadres puissantes et très mobiles. Les progrès technologiques autorisent tous les États aux prétentions mondiales à aller dans cette direction. Les turbines à mazout permettent aux navires d'accroître leur vitesse tout en ayant un rayon d'action plus étendu tandis que la TSF autorise à assurer une veille permanente et à intervenir rapidement sur des théâtres d'opération régionaux, même lointains. Dès lors, tout en conservant un réseau de bases dans le monde, plus ou moins important selon les puissances navales, ce sont celles présentes en Méditerranée et en Afrique qui furent privilégiées, considérées désormais comme hautement stratégique à l'occasion des deux conflits mondiaux (Gibraltar, Malte, Bizerte, Mers el-Kébir...).

La décolonisation amorcée après la Seconde Guerre mondiale et l'entrée de certains États dans l'ère nucléaire, avec la nécessité de développer la force de frappe, modifient considérablement le rôle des bases navales européennes. Par ailleurs, du point de vue des relations internationales, le maintien ou le développement de telles bases s'accroissent mal des exigences de l'intégration dans le dispositif de l'OTAN et des débuts de la construction européenne.

BIBLIOGRAPHIE

Comité pour l'histoire de l'armement, *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Paris, Lavauzelle, 2002.

PLOUVIEZ, David, « Relais, bases et ports coloniaux militaires : une projection à l'échelle mondiale à l'époque moderne ? », dans Bruno Marnot et Jean-François Klein, *Les Européens dans les ports en situation coloniale, xvi^e-xx^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Enquêtes et documents »), 2014, p. 71-106.

ROSSIGNOL, Benoît, LE BORGNE, Roland, « Reconstruction, restructuration et modernisation des bases navales (1944-1949) », *Revue historique des armées*, 3, n° 220, 2000, p. 98-111.

Source URL:

<https://ehne.fr/encyclopedie/thematiques/l'europe-et-le-monde/les-ports-outils-du-rayonnement-europeen/bases-et-stations-navales-europeennes-dans-le-monde>