

Bretagne, Finistère
Brest
avenue de L'École navale

École navale puis centre d'instruction naval, avenue de L'École navale (Brest)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA29004645
Date de l'enquête initiale : 2008
Date(s) de rédaction : 2008, 2022
Cadre de l'étude : opération ponctuelle
Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : école militaire
Genre du destinataire : de marins
Appellation : École navale, CIN, Versailles de la mer
Parties constituantes non étudiées : cour, esplanade

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en ville
Réseau hydrographique : Rade de Brest; La Penfeld
Références cadastrales :

Historique

Le bâtiment de l'école navale, aujourd'hui centre d'instruction naval de Brest, est construit de 1927 à 1935 dans la commune de Saint-Pierre-Quilbignon, sur le plateau des "Quatre-Pompes" face à la rade de Brest. Le projet est confié à Jacques Hermant (1855-1930), architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux (pionnier dans l'utilisation du béton armé), assisté d'André Maurice (1886-1973). Jacques Hermant propose le sculpteur Louis-Henri Bouchard (1875-1960), premier prix de Rome 1901 pour le décor.

Les travaux, dirigés localement par l'architecte Joseph Philippe (1877-1965), sont confiés à l'entrepreneur Marc de Lambézellec (terrassement) et à Henri Balmain à Reims (gros-œuvre). La première pierre est posée le 29 novembre 1929 par Georges Leygues, ministre de la marine. En même temps que l'école navale, est construit le parc à mazout de Maison Blanche tandis que la rade abri est fermée du côté ouest. La première promotion de l'école navale - nommée Georges Leygues - est accueillie dans les bâtiments le 1er octobre 1935. L'école navale est inaugurée par le président de la République Albert Lebrun le 30 mai 1936.

Durant la Seconde Guerre Mondiale, l'école navale devient le cœur d'un vaste ensemble fortifié - *Stützpunkt Marineschule* – participant de la défense de la *base allemande de sous-marins*. Fossés antichars, bunkers et réseau souterrain sont alors aménagés autour, dans et sous l'école navale. Pour tenter d'échapper aux bombardements, les bâtiments sont camouflés - en vain - par des zébras de peinture. Suite aux bombardements aériens et aux combats de la Libération, l'école navale subit des destructions importantes et doit être en partie reconstruite après-guerre.

Dans la seconde moitié du 20e siècle, des bâtiments annexes et terrains de sport sont aménagés.

En 1966, l'école navale est transférée à Lanvéoc-Poulmic dans des bâtiments neufs conçus par l'architecte Pierre-Jean Guth (1909-2001).

Les bâtiments de l'ancienne école navale de Saint-Pierre-Quilbignon abrite le centre d'instruction naval (CIN) qui regroupe l'école des mousses (formation initiale), le lycée naval et l'école de maistrance.

Pour Jean-Baptiste Cochois qui a étudié l'histoire de la construction de l'école navale, ce bâtiment conçu comme un palais est le "Versailles de la mer".

Période(s) principale(s) : 2e quart 20e siècle

Période(s) secondaire(s) : 3e quart 20e siècle

Auteur(s) de l'oeuvre : Hermant Jacques (architecte, attribution par travaux historiques), Maurice André (architecte, attribution par travaux historiques), Louis-Henri Bouchard (sculpteur, attribution par travaux historiques), Joseph Philippe (architecte, attribution par travaux historiques), Marc de Lambézellec (entrepreneur, attribution par travaux historiques), Henri Balmain (entrepreneur, attribution par travaux historiques)

Personne(s) liée(s) à l'histoire de l'oeuvre : Albert Lebrun

Description

L'école navale est composée de plusieurs corps de bâtiment qui à l'origine abritent l'école elle-même avec deux amphithéâtres, les salles d'instruction et des modèles, la "caserne de l'équipage", les pavillons des officiers, l'infirmier, la cuisine, le réfectoire et les annexes.

Au nord de l'école, se trouve la Cour Jean Bart entourée sur trois faces d'arcades en arc plein cintre avec au centre de la composition, l'entrée monumentale de l'école. Au centre de cette cour se dresse le mât de pavillon.

Entre le bâtiment d'entrée et le "bâtiment première ligne" se trouve la cour des élèves.

Du côté sud-est, vers la rade de Brest, l'école est précédée d'une vaste esplanade nommée en l'honneur de Duquesne avec mât de pavillon.

Construction en béton armé (ossatures, poutres et planchers) avec remplissage des murs en moellon de granite ocre de Plourin et parement extérieur en granite gris de Huelgoat et de la Pyrie à Le Hinglé (à bossage rustique pour les entourages d'ouverture du rez-de-chaussée et les chaînages d'angle). Le corps principal dit "bâtiment première ligne" comprend un sous-sol, un rez-de-chaussée surélevé et un premier étage abritant le salon Richelieu tandis que les ailes comprennent deux étages.

Élévation strictement ordonnancée comprenant :

- vers la rade : en rez-de-chaussée, des fenêtres, portes fenêtres et verrières en arc plein cintre à entourage en granite gris à bossage rustique ; aux étages, des fenêtres rectangulaires entourées de granite gris. Au rez-de-chaussée du corps principal, des lampes extérieures en flambeau rythment les ouvertures. Les portes fenêtres sont précédées d'un perron et d'escaliers. De part et d'autre des escaliers se dressait à l'origine des statues monumentales ; les piédestaux - encore criblés d'éclats des bombardements - accueillent aujourd'hui des pièces d'artillerie.

A l'origine, l'élévation vers la rade porte une frise monumentale en fonderie avec l'inscription "École Navale", de part et d'autre les millésimes "1692" et "1928" et les noms d'illustres amiraux : "Jean-Bart", "Tourville", "Colbert", "Duquesne" et "Suffren" en alternance avec une ancre de marine. Aux extrémités se trouvent des décors monumentaux (deux décors sur quatre subsistent). Sur la façade, se trouve également - gravées dans la pierre - les initiales "RF" pour République Française.

Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : béton, béton armé ; granite, moellon

Matériau(x) de couverture : béton en couverture

Plan : plan symétrique

Étage(s) ou vaisseau(x) : sous-sol, rez-de-chaussée surélevé, 2 étages carrés

Élévations extérieures : élévation ordonnancée

Type(s) de couverture : terrasse

Escaliers : escalier dans-oeuvre

Jardins : pelouse

Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état

Décor

Techniques : fonderie

Statut, intérêt et protection

Intérêt de l'oeuvre : à signaler

Éléments remarquables : école militaire

Statut de la propriété : propriété de l'Etat

Références documentaires

Documents d'archive

- **Collection Alain Chazette**
Collection de photographies réunies par Alain Chazette (Librairie Histoire et Fortifications).
Attention : certaines de ces photographies ne sont pas sourcées.

Documents figurés

- **Brest (photographie)**
BOULAIRE, Alain. LE BIHAN, René. **Brest**. Plomelin, éditions Palantines, collection : Histoire et géographie contemporaine, 2004, 303 p.
- **Collection de photographies (tirages papier)**
Collection particulière, Roscoff. Certains tirages papier portent au revers le cachet du service photographique du journal *Ouest-France* (ce journal paraît pour la première fois le lundi 7 août 1944, prenant la suite de *L'Ouest-Éclair*).
- **Carte postale**
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi019_142
- **Carte postale**
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi007_096
- **Carte postale**
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi091_016
- **Carte postale**
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi023_013
- **Brest (photographie du Musée national de la Marine à Paris)**
BOULAIRE, Alain. LE BIHAN, René. **Brest**. Plomelin, éditions Palantines, 2004, 303 p. Collection : Histoire et géographie contemporaine.
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 12Fi. Documents issus d'autres services reproduits en photographie. Photographie, support papier, milieu 20e siècle, 1944-1950.
12Fi00434
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 2 Fi. Photographies : format inférieur à 24x30 cm. Photographie, support papier, milieu 20e siècle, 1944-1950.
2Fi04987
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 2 Fi. Photographies : format inférieur à 24x30 cm. Photographie, support papier, milieu 20e siècle, 1944-1950.
2Fi06648

- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00340
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00341
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00342
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00343
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00345
- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00349

Bibliographie

- **Un siècle et demi d'École navale**
FENWICK, Jean-René. **Un siècle et demi d'École navale**. Paris, Éd. Fenwick, 1980, 198 p.
- **Le Versailles de la mer, ou l'École navale à terre**
COCHOIS, Jean-Baptiste. **Le Versailles de la mer, ou l'École navale à terre**. Brest, Éd. de la Plomée, 1995, 293 p
- **"Monographie historique : le Versailles de la mer ou l'Ecole navale à terre 1908-1936"**
COCHOIS, Jean-Baptiste. **"Monographie historique : le Versailles de la mer ou l'Ecole navale à terre 1908-1936"**. Non édité, 1997, 3 vol., 614 p. (Service Historique de la défense. Bibliothèque de la marine, Vincennes. Cote : VI-LG76. Ancienne cote : VI-4°3345).
- **Le Versailles de la mer : histoire de l'École navale à terre**
COCHOIS, Jean-Baptiste. **Le Versailles de la mer : histoire de l'École navale à terre**. Guingamp (BP 123, 22203 Cedex) : Éd. de la Plomée, 2000 (05-Gap : Impr. Louis-Jean). - 244 p. : ill., couv. ill. en coul. ; 24 cm.
- **L'école navale à terre, 1908-1936. L'Histoire du "Versailles de la mer"**
COCHOIS, Jean-Baptiste. **L'école navale à terre, 1908-1936. L'Histoire du "Versailles de la mer"**.
<http://www.chateau-de-brest.fr/ecolenav/index.html> (Version électronique).
<http://www.chateau-de-brest.fr/ecolenav/1econav/lelivre/lelivre.pdf> (Version électronique du livre).

Liens web

- Vue aérienne oblique du centre d'instruction naval par Yann Leny : https://static.actu.fr/uploads/2013/12/06BST174N084_YANNLENY.jpg
- Vue aérienne oblique du centre d'instruction naval et de la base de sous-marins par Mélanie Denniel : https://static.actu.fr/uploads/2013/12/09BST262NB366_MELANIE_DENNIEL.jpg

- La construction de l'École navale et du Centre d'instruction naval (1922-1989) : <https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/ark/46887>
- Le navire-école Borda et l'École navale à terre sur Wiki-Brest. Les carnets collaboratifs de Brest et du Pays de Brest : <http://www.wiki-brest.net/index.php/Borda>
- L'École navale sur Wikipédia. L'encyclopédie libre : https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89cole_navale
- Le centre d'instruction naval (CIN) sur Wiki-Brest. Les carnets collaboratifs de Brest et du Pays de Brest : http://www.wiki-brest.net/index.php/Centre_d%27Instruction_Naval
- Centre d'instruction naval de Brest (site officiel) : <https://www.defense.gouv.fr/marine/ressources-humaines/ecoles-et-formations/centre-d-instruction-naval/cin-de-brest/centre-d-instruction-naval-de-brest>
- Présentation aux drapeaux au centre d'instruction naval, 06/12/2021 (site officiel) : <https://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/presentation-aux-drapeaux-au-centre-d-instruction-naval>
- La construction de l'École navale et du Centre d'instruction naval (1922-1989), Répertoire numérique de la sous-série 4 K, Service historique de la Défense Brest : <https://ia600802.us.archive.org/13/items/4KSHDBREST/4%20K%20-%20SHD%20BREST.pdf>

Annexe 1

L'école navale à terre, 1908-1936" par Jean-Baptiste Cochois

"En 1890, le vaisseau l'Intrépide prenait le nom de Borda, troisième du nom il devenait à l'imitation de l'Orion, en 1827, du Commerce de Paris, en 1840, et du Valmy, en 1864, le navire support de l'école navale. C'est le Commerce de Paris qui le premier fut baptisé du nom du célèbre mathématicien Charles de Borda (1733-1799). Le nom du chevalier passa aux vaisseaux qui abritèrent successivement l'école navale de 1840 à 1913, date à laquelle elle fut débarquée. Il devint dès l'origine synonyme d'école navale en donnant son nom aux pensionnaires de ses études. De nos jours la tradition acquise à bord de ces bâtiments et enrichie par les promotions qui s'y succédèrent perdure. Pour cette raison les officiers issus de l'école navale sont surnommés les Bordaches.

Décision d'installer l'école navale à terre, premiers projets

En 1908, le ministre de la Marine se trouva devant un problème d'importance ; il s'agissait du sort de l'école navale. Le vieux trois ponts, mis en service en 1853, arrivait au terme de sa carrière ; il fallait dès lors le remplacer. A l'imitation des autres grandes puissances maritimes, dont la France ne saurait être exclue, qui ont compris que le temps des écoles embarquées était définitivement révolu, on décida, non sans un ultime combat des derniers traditionalistes qui, comme Napoléon, pensaient qu'une école de marine doit être à flot d'établir l'école navale à terre. Ainsi, la première décision relative à la construction d'une école navale à terre remonte à 1908. L'administration de la marine hésita entre deux emplacements : l'un situé sur le plateau des "Quatre-Pompes" à proximité de Brest, l'autre à Brest même sur le plateau dit de "la Pointe de Recouvrance" à l'embouchure de la Penfeld. Dans les faits il y eut d'autres projets, le plus simple était de continuer dans l'armement d'un navire comme par le passé ; un autre, en mai 1923, prévoyait de construire l'école navale sur le terre-plein du château de Brest et la partie des fortifications adjacentes. Le ministre de la Marine conformément à l'avis d'une commission réunie à Brest conclut à l'adoption du terrain des Quatre-Pompes, et ordonna au préfet maritime de Brest d'étudier la construction de l'école sur cet emplacement (2 octobre 1908). Le vice-amiral de Lapeyrères, alors ministre de la Marine, revenant à la suite d'une nouvelle instruction sur la disposition précédente, décida, le 9 décembre 1910, que l'école serait construite sur le plateau de la Pointe. C'est sur cette base que les études, les conférences mixtes, les conférences entre les divers services de la marine, les mesures préparatoires ayant pour objet de débarrasser le plateau de la Pointe des établissements de la Guerre et de la Marine qu'il contenait, la rédaction des programmes et des projets se poursuivirent en 1911 et 1912.

Entre temps un accord était intervenu entre le ministre de la Marine et le sous-secrétaire d'État aux Beaux-arts, Henry Dujardin-Beaumetz (1852-1913), pour que, sur un programme élaboré par la marine, le département des Beaux-arts fût chargé de l'établissement des plans et de l'exécution des travaux.

La mission en fut confiée par le sous-secrétaire à Jacques Hermant (1855-1930), architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux, en août 1911. Le projet devait être mis à l'appui d'un projet de loi que présenteraient les deux ministres. A la fin de 1912 l'architecte après plusieurs remaniements de son projet ayant pour but, tout en respectant le programme finalement arrêté par le conseil de perfectionnement de l'école navale et approuvé par le ministre, de réaliser sur l'estimation financière considérable à laquelle il était d'abord arrivé le maximum de compression possible avait ramené la dépense au chiffre de sept millions. Le projet, très complexe en certaines parties à cause des difficultés du terrain ayant une superficie de trois hectares, était une oeuvre de grand talent ne comportant aucune recherche décorative et tirant sa beauté de la ligne des constructions.

Le ministre de la Marine, Théophile Delcassé (1852-1923), estima que la dépense était trop élevée, bien que l'architecte déclara qu'il était impossible de descendre au-dessous sans réduire le programme lui-même. Les choses en étaient là quand Pierre Baudin succéda à Delcassé comme ministre de la Marine. Baudin ayant appris qu'un programme de

reconstruction de l'arsenal de Brest venait d'être arrêté, qui modifiait la physionomie des lieux et dont le conseil de l'école navale n'avait pas connaissance, appela le conseil à délibérer, tant sur l'emplacement à adopter pour l'école que sur les moyens à employer pour la construire. Le conseil dans sa séance du 29 avril 1913 considéra principalement que depuis la dernière décision ministérielle du 27 décembre 1911, relative à l'extension de l'arsenal dans la rade abri, avait prévu la construction éventuelle, sur un terre-plein à créer en mer en avant des falaises du plateau de la Pointe, d'ateliers qui seraient d'un voisinage gênant pour l'école ; il exprima l'avis que, devant ce fait nouveau, l'abandon du plateau de la Pointe s'imposait et que l'école navale devait être construite au Quatre-Pompes. Sur la question de la procédure d'exécution des travaux, le conseil estima qu'il y avait lieu de s'en tenir à ce qui avait été précédemment décidé par Delcassé ; c'est-à-dire de laisser à l'administration des Beaux-arts le soin d'assurer, d'après le programme arrêté par la Marine et d'accord avec elle, l'établissement des plans et l'exécution des travaux. Le ministre approuva sur les deux points cet avis du conseil de perfectionnement, le 15 mai 1913. Le 21 juin fut donnée connaissance de cette décision d'une part au sous-secrétaire d'État des Beaux-arts, avec prière d'aviser l'architecte, auteur des premiers plans, qu'il restait chargé des études ; d'autre part au préfet maritime de Brest pour le prier d'interrompre toutes les mesures qui dériveraient du choix du plateau de la Pointe et de mettre à l'étude la question de l'acquisition des terrains sur le plateau des Quatre-Pompes. Peu après le ministre prescrivit d'aménager le Duguay-Trouin en école navale pour entrer en service à ce titre le 15 septembre 1913 et de désarmer le Borda. Cette dernière décision motivée exclusivement par l'état de vétusté du Borda ne comportait nullement l'abandon des études de la construction d'une école navale à terre. Aussi ces études se poursuivirent-elles sans interruption et Hermant produisit en décembre 1913, toutefois sans estimation encore, un avant-projet d'établissement de l'école navale au Quatre-Pompes. Cet avant-projet fut soumis, sur la demande du vice-amiral directeur militaire des Services de la flotte et avec observations de cet officier général, à l'examen du contre-amiral commandant la division des écoles de l'Océan chargé de joindre au dossier l'avis du commandant de l'école navale et le sien propre. D'autre part la Direction des travaux hydrauliques de Brest établit, d'accord avec l'architecte et l'administration centrale, le plan parcellaire des terrains à acquérir.

Le plan d'ensemble dressé par Hermant, le 12 janvier 1914, présente le projet de l'école à installer sur le plateau des Quatre-Pompes. L'école navale proprement dite, en façade sur rade, à soixante mètres de hauteur, forme un rectangle de cent soixante-quinze mètres sur cent trente-cinq. La surface d'implantation des bâtiments autres que ceux qui composent l'école proprement dite : infirmerie, caserne de l'équipage, pavillons de garde... est de l'ordre de six hectares. En avant de la façade de l'école s'ouvre une large esplanade de deux cent soixante-quinze mètres de longueur totale sur cinquante-huit de profondeur ; de là partent vers la route située en contrebas et allant de Brest au Portzic de larges rampes et escaliers. Au nord-ouest est l'entrée de l'école suivant un axe passant par le lieu-dit Kernus-Bras et l'axe de symétrie des bâtiments de l'école navale.

Une large avenue de cent cinquante mètres de long vient d'un rond-point que traverse un chemin qui reliera plus tard l'école au bourg de Saint-Pierre-Quilbignon et à Brest. Pour le moment le terrain est occupé par des jardins et les ruines de Bellevue.

Un autre architecte, Aimé Freyssinet (1881-1947), premier architecte D.P.L.G. installé à Brest, avait, en 1911, sur la demande de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Bézault, directeur du Service des travaux hydrauliques du port et suite aux instances du directeur de l'école navale, le capitaine de vaisseau de Gueydon, établi un projet sur le site de la Pointe de Recouvrance. L'état de besoin et quelques épreuves en avaient été dressés par le lieutenant de vaisseau Nogué. Ce projet fit l'objet d'un article paru dans L'illustration, le 11 février 1911, sous la plume du capitaine de frégate Sauvaire-Jourdan. Le projet à la fois grandiose et simpliste, traité au niveau local sans une réelle connaissance des besoins et des idées "d'en haut", sera rapidement abandonné et l'architecte remercié. C'est à ce point qu'en étaient arrivées les études quand la guerre éclata. Cet événement en amena de nécessité l'interruption.

Les résultats acquis à la fin de cette période 1908-1914 peuvent être résumés de la manière suivante : le principe de l'établissement de l'école navale à terre était définitivement admis ; l'emplacement des bâtiments était arrêté ; la Marine se trouvait en possession d'un avant-projet susceptible de servir de base aux plans d'exécution. Comme il arrive pour les conceptions nouvelles, les idées ne s'étaient pas fixées sans quelques tâtonnements. Mais l'affaire avait suivi une marche normale. Elle était restée entre les mains de ceux qui avaient la compétence pour la mener à bonne fin, c'est à dire des autorités militaires à qui incombe la formation des officiers de marine d'une part, et d'autre part du Service des constructions immobilières qui avait été chargé de l'exécution des travaux. Elle n'avait pas dans le domaine administratif rencontré de résistance.

L'école navale vacillante

On ne saurait en dire de même pour la période consécutive qui s'étend après la guerre (1920-1927). Cette période est caractérisée par une agitation qui à certains moments prend un caractère de pure politique ; le principe même de l'affaire est à plusieurs reprises remis en question ; un certain nombre d'autorités administratives plus ou moins bien instruites des nécessités auxquelles il y avait lieu de satisfaire et qui se font les instruments plus ou moins inconscients de tendances antinationales se coalisent pour le mettre en échec. Le 13 décembre 1918, Georges Leygues (1857-1933), ministre de la Marine pour la première fois, approuvait les propositions de la commission présidée par le vice-amiral inspecteur du personnel tendant au retour normal du régime de fonctionnement de l'école navale, de l'école des élèves

officiers de marine et de l'école des officiers ingénieurs-mécaniciens. Il décidait qu'en attendant la réalisation du projet de construction de l'école navale sur le plateau des Quatre-Pompes ces écoles seraient installées provisoirement à Laninon, en répartissant les locaux existants entre la division des écoles et la flottille des sous-marins aux moindres frais possibles. La situation qui fut ainsi créée offrait des inconvénients de toutes sortes, une séparation effective de l'école navale et de la flottille n'ayant pu être réalisée. Aussi Adolphe Landry (1874-1956) qui avait succédé à Georges Leygues chargea, le 25 juillet 1920, l'inspecteur permanent du personnel militaire de la Flotte, le vice-amiral Schwerer, d'examiner s'il pouvait être donné suite au projet établi par Hermant en décembre 1913. Après avoir réuni à Brest les autorités maritimes susceptibles de l'éclairer, le vice-amiral Schwerer constate que depuis 1913 certains principes nouveaux avaient été adoptés : notamment la législation en vigueur relative à l'organisation intérieure des écoles et universités avait condamné le système pluricellulaire et imposé la répartition des chambres. Il lui apparut dans ces conditions que le projet dressé fin 1913 n'était plus au point, et pour éviter le retour des tâtonnements et indécisions qui de 1908 à 1914 avaient caractérisé l'élaboration des plans en discussions, il proposa :

- 1 - de charger le vice-amiral Merveilleux du Vignaux, spécialement qualifié par ses services antérieurs, d'établir personnellement tous les principes sur lesquels devrait être basé le programme de l'organisation à réaliser ;
- 2 - de soumettre ces principes à l'examen du conseil de perfectionnement et de les approuver ne variateur ;
- 3 - de charger une commission présidée par le vice-amiral Merveilleux du Vignaux d'établir sur les mêmes principes le programme des effectifs, des locaux et ateliers, des terrains de sports, des voies et moyens de communication, du port etc. ;

- 4 - de charger l'administration des Beaux-arts d'élaborer les plans sur le programme défini ci-dessus.

Le ministre Alphonse Landry approuva ces dispositions le 12 août 1920. L'amiral Merveilleux du Vignaux se mit immédiatement à l'oeuvre. Dès le 6 septembre 1920 il proposait de porter à vingt-cinq hectares la superficie à acquérir sur le plateau des Quatre-Pompes, en vue d'aménager un terrain de sports qui pourrait être immédiatement utilisable. Il demandait en outre l'inscription au projet du budget de 1921 d'un crédit de 400.000 F pour payer les terrains ; et d'autre part qu'une commission, fonctionnant sous sa présidence et composée de l'inspecteur général des Travaux maritimes, du commandant de la division des écoles de l'Océan, des commandants des écoles d'application et de l'école navale, de représentants de la Direction du personnel militaire élabore un programme, analogue dans sa forme matérielle à l'ancien programme de 1913, des installations nécessaires. Ce programme fut soumis le 26 mai 1921 à la sanction du ministre par un rapport de l'amiral Merveilleux du Vignaux. Ce rapport contenait des photographies des écoles navales à terre organisées à l'étranger. Il exposait les conditions matérielles défectueuses dans lesquelles fonctionnait l'école navale, logée dans de simples baraquements qui n'avaient pas été construits pour cet usage au milieu des installations de la flottille des sous-marins et sans séparation d'avec celle-ci ; il rappelait l'avis de l'amiral Schwerer :

"Un établissement privé ne serait pas autorisé à fonctionner dans de telles conditions ; [...] il vaudrait mieux retarder la construction d'une des petites unités prévues que de renoncer à la construction de l'école navale".

La loi du budget de l'exercice 1921 contenait un crédit de 380.000 F pour l'école navale, crédit qui était affecté explicitement à cet usage et dont l'inscription n'avait soulevé aucune observation, ni à la commission des finances de la Chambre, ni à celle du Sénat, ni au cours de la discussion devant les assemblées. Il apparaissait donc que l'affaire avait reçu la sanction du Parlement. On entraînait dès lors dans la phase d'exécution ; les discussions semblaient définitivement closes. Ce fut précisément le contraire qui arriva.

Le contrôle de la Marine exerçait alors, mai 1921, outre ses attributions ordinaires de contrôle administratif à Paris et dans les ports, celles du contrôle des dépenses engagées. A côté du ministre il y avait un secrétaire général qui statuait sur toutes les affaires administratives par délégation du ministre et qui était un contrôleur général : Lespéron. Enfin le gouvernement avait, pour atténuer les difficultés financières, institué un conseil supérieur d'enquête chargé de rechercher dans le budget toutes les économies possibles. Ce conseil était présidé par le procureur général à la Cour des comptes Bloch ; la Marine y était représentée par un contrôleur général.

Immédiatement le contrôle prit position contre l'école navale. Il ne voulait à aucun prix d'un monument à caractère architectural. La dépense, dont il faisait grand bruit, n'était que le prétexte de son opposition sur la conception esthétique qui résulte de l'ordonnance des lignes et qui est quelque chose d'immatériel. La construction de l'école navale est pour lui une entreprise de munificence contre-indiquée dans l'état des finances. Par le fait du fonctionnement du mécanisme administratif la défense de l'affaire incombait au Service central des travaux maritimes, alors placé sous la direction éminente de l'inspecteur générale Etienne Coustolles. Il sut faire comprendre à son service la grandeur du but, il invita ses collaborateurs à se dégager des conceptions vulgaires et mesquines sous l'angle desquelles on apprécie d'habitude les choses au siège du Département (on proposait volontiers de ne pas construire l'école navale pour éviter les frais d'honoraires de l'architecte). La réalisation de l'école navale était une oeuvre essentiellement nationale, suivant la parole de Colbert : Tout ce qui s'est fait et se fera dans la Marine sera inutile si l'on n'a pas de bons officiers. En persuadant son entourage que la réalisation de l'école navale contenait une idée et ne pouvait être ramenée à une question de gros sous, Coustolles a été le meilleur ouvrier de cette grande oeuvre. Il ne la verra pas réalisée, comme l'architecte Jacques Hermant et le ministre Georges Leygues. A peine le ministre, Gabriel Guist'Hau, fut-il saisi du rapport du vice-amiral Merveilleux du Vignaux que les difficultés surgirent. Dès le début de mai 1921 la commission Bloch avait critiqué l'emploi du crédit de 380.000 F inscrit au budget voté de 1921 et proposait l'ajournement de cette dépense qui ne devait être engagée, d'après lui, qu'après une étude suivie. Le Service des travaux

maritimes avait du s'opposer à cette mesure que le secrétariat général désirait prendre en considération. Au même moment le contrôleur général, sous la signature du contrôleur Fontaine, combattait vivement l'inscription au budget de 1922, alors en préparation, d'un second crédit de 500.000 F pour la continuation des travaux. Il alléguait que le Sénat avait opéré une réduction importante sur les crédits votés en 1921 et qu'on devait estimer par suite que cette réduction devait porter sur l'école navale, puisque l'installation de cette école ne pouvait pas être considérée en dehors du plan général de réorganisation de l'arsenal de Brest et que, d'ailleurs, le Sénat avait déclaré que cette réorganisation n'était pas au point ; que l'opportunité de cette construction était des plus discutables puisqu'elle avait été combattue antérieurement par la direction du contrôle ; que la dépense totale à envisager, y compris la construction du port, l'amenée d'électricité, les transports automobiles, n'était pas encore évaluée avec une précision suffisante et qu'elle ne s'imposait pas absolument ; qu'en raison du déclassement des fortifications de Brest il serait sans doute possible d'obtenir de la Guerre des terrains domaniaux situés plus près de Brest que les Quatre-Pompes et qui dispenseraient la marine de toute acquisition immobilière, que même la Guerre céderait peut-être le château où l'on pourrait aménager économiquement l'école navale. L'inspecteur général des travaux maritimes faisait valoir en réponse que les mesures à prendre n'étaient que la mise en application de directives ministérielles sanctionnées par le Parlement. Toujours est-il que par décision du ministre de l'Instruction publique et des Beaux-arts, du 8 novembre 1921, Hermant est à nouveau désigné pour reprendre les études sur la base du projet de 1912, modifié le 14 octobre 1921. La commission de l'école navale se réunit le 7 mars 1922 sous la présidence de l'amiral Merveilleux du Vignaux. L'effectif des élèves pour lequel l'école doit être prévue n'est plus alors de deux cent quarante mais de trois cents ; soit par promotion : cent élèves de l'école navale, dix élèves officiers de marine et quarante élèves officiers-mécaniciens, nombre auquel il convient d'ajouter trente-sept officiers et trois cents hommes pour le service de l'école.

En 1890, le vaisseau l'Intrépide prenait le nom de Borda, troisième du nom il devenait à l'imitation de l'Orion, en 1827, du Commerce de Paris, en 1840, et du Valmy, en 1864, le navire support de l'école navale. C'est le Commerce de Paris qui le premier fut baptisé du nom du célèbre mathématicien Charles de Borda (1733-1799). Le nom du chevalier passa aux vaisseaux qui abritèrent successivement l'école navale de 1840 à 1913, date à laquelle elle fut débarquée. Il devint dès l'origine synonyme d'école navale en donnant son nom aux pensionnaires de ses études. De nos jours la tradition acquise à bord de ces bâtiments et enrichie par les promotions qui s'y succédèrent perdure. Pour cette raison les officiers issus de l'école navale sont surnommés les Bordaches.

Le premier plan d'ensemble : on adopte l'emplacement des Quatre-Pompes

Malgré toutes les difficultés que rencontre le projet un plan d'ensemble est dressé le 15 octobre 1922. Cet avant-projet se compose entre autre d'un plan de la façade vue de la rade et d'un plan de la coupe suivant le grand axe. Les modifications par rapport à celui de 1914 sont dans le fond peu importantes. Le bâtiment en façade sur rade, ensemble de cinq bâtiments, comporte au centre le bâtiment dit des amphithéâtres, un grand et deux plus petits, en avant duquel est un grand hall, le préau des élèves, plus tard le hall des ambassadeurs, qui s'ouvre sur l'esplanade par neuf portes. Ce bâtiment forme un carré de soixante mètres de côté. A droite et à gauche un couloir mène aux bâtiments des études où sont logées les promotions, à l'extrémité de ceux-ci est à l'ouest le bâtiment des officiers et à l'est celui de l'administration dans lequel sont installés les bureaux du commandant de l'école, des officiers, les services nécessaires au fonctionnement de l'ensemble des écoles. Ce sont l'école navale, l'école des officiers-élèves et l'école des officiers-mécaniciens qui deviendra plus tard l'école des ingénieurs-mécaniciens de la marine. En arrière se voient les bâtiments qui entourent une vaste cour appelée cour des élèves. Dans ces bâtiments sont les salles des modèles et toutes les installations nécessitant un volume important comme les laboratoires, les salles de dessins, les ateliers... La cour est fermée au nord par la cuisine et le réfectoire des élèves. A l'est est prévue l'infirmerie et à l'ouest la caserne de l'équipage. Un grand terrain des sports occupe la partie nord de l'école et des terrains de jeux y sont aménagés. En avant des cinq bâtiments en façade sur rade est la grande esplanade flanquée à l'ouest par le bâtiment de la météorologie avec un observatoire et à l'est celui de l'artillerie. L'entrée de l'école a été ramenée à l'extrémité est des bâtiments de l'école navale. C'est le rond point ovale où trônait Colbert. On y accède par une route qui arrive du bourg de Saint-Pierre-Quilbignon et continue vers la route stratégique aboutissant à l'arsenal. Un corps de garde est situé à proximité. Enfin, des pavillons pour le commandant de l'école et les officiers astreints à résider sur le site sont prévus entre l'esplanade et la route stratégique. Il reste alors un problème épineux à résoudre, le couchage des élèves. Après de longues discussions il est arrêté que les élèves coucheront comme l'équipage dans des hamacs. Le 11 août 1923, le ministre de la Marine commande l'établissement du projet définitif d'exécution des nouveaux bâtiments de l'école navale sur le plateau des Quatre-Pompes. Il est transmis au ministre le 3 juin 1924, son coût : 20.344.153,25 F.

A cette même date la façade du bâtiment des amphithéâtres, vu précédemment, pièce majeure de l'édifice, s'ouvre sur l'esplanade par cinq grandes portes. Le projet est donné pour révision du devis à Paul Léon (1874-1962) directeur des Beaux-arts, au sous-secrétaire d'État et à M. Lemonnier précédent réviser du projet de 1912. Le 14 juillet 1924, Eugène Chifflet, architecte, inspecteur général des Bâtiments civils et Palais nationaux, convoque l'architecte pour que celui-ci revoie le plan du bâtiment des amphithéâtres. Hermant rapporte cet entretien à son adjoint l'architecte André Maurice (1886- ?). Une des raisons, essentielle, de cette convocation est le parallèle frappant entre le plan du grand amphithéâtre de la Sorbonne à Paris et celui du bâtiment des amphithéâtres. Le problème est déjà apparu le 3 juillet

1922. Des hommes comme Chiffлот, Coustolles, ingénieur des Ponts et Chaussées, inspecteur général au ministère de la Marine et Voisin, inspecteur général, directeur du Service central des travaux hydrauliques, ont rapidement fait la relation entre la Sorbonne et le plan joint au projet définitif dans lequel la composition est la même, avec cependant un hall plus large. Cela ne pouvait en aucun cas convenir. Il ne s'agissait pas de savoir s'il fallait ou non un grand amphithéâtre pour réunir les deux promotions, mais de ne pas copier, bien que ce soit une pratique reconnue, un monument existant et pouvant ouvrir la porte aux critiques sur la magnificence de l'édifice projeté par la munificence des concepteurs. Quant au ministre de la Marine, il lui eut été impossible de présenter un tel projet devant le Parlement qui aurait crié à la gabegie. Ce fut alors prendre un risque insensé. De ce fait Hermant se trouve contraint de revoir sa composition. Le 18 novembre 1924, il envoie à Chiffлот les nouveaux dessins établis conformément à l'avis du conseil général des Bâtiments civils. Dans le détail nous disposons maintenant d'un plan de la façade du bâtiment des amphithéâtres. Le seul ornement de l'épure est l'inscription en frise ECOLE NAVALE. Dix-neuf fenêtres et portes-fenêtres, ces dernières ont un balcon, doivent éclairer la grande salle de réunion d'une longueur de soixante mètres qu'il est projeté d'aménager à l'étage. A droite et à gauche quatre grandes fenêtres marquent l'emplacement des escaliers desservant les étages des bâtiments des promotions et la grande salle de réunion. L'impression qui se dégage de ce plan est très une belle symétrie, les lignes sont pures. On remarque aussi les grands volumes souhaités par l'architecte et permis par l'aménagement de larges espaces couverts. La composition, grandiose, se suffit à elle-même sans qu'il soit besoin d'y ajouter quelque décoration.

Comme nous l'avons déjà vu à droite et à gauche de ce bâtiment sont ceux des promotions. Chacun porte en façade, réparties sur trois étages, cinquante-quatre fenêtres qui regardent la rade. Après les passages couverts on accède à l'ouest au bâtiment des officiers et dans celui de l'administration à l'est. Les pavillons ont deux étages, à leur faite un mât servira aux exercices de pavillonnerie. La façade reste sévère, austère même, comme s'il fallait marquer par cet aspect la rigueur qui convient, pour le commun des mortels, à la destination d'un tel édifice. Les fenêtres sont rectangulaires et si ce n'est les cinq ouvertures, relevées par l'architecte de lanterne les encadrant, nous pourrions parler d'un bloc de pierre que même les balcons n'arrivent pas à égayer. Tout ceci est par trop compact et fonctionnel. Georges Leygues, lui-même, demandera à Hermant d'y remédier. Bien sûr aucune décoration n'est prévue pour d'évidentes raisons financières. En juillet 1925, après quatorze mois, le réviseur a achevé son travail, et est mort. Dans son rapport le devis qui était avant la révision de 19.766.823,45 F, s'élève dès lors à 33.987.172,10 F. Il faut encore y ajouter le mobilier, les matériels divers... Il va sans dire que cela pose problème et l'architecte s'en expliquera le 21 juillet. Une des raisons, la principale, de cette considérable augmentation est le prix du granit qui est relevé de 328,50 % ! Le procédé de construction de l'école est le suivant : elle sera construite avec une ossature et des planchers en béton ; la pierre de granit du Huelgoat (Finistère) et de la Pyrie (Côtes-d'Armor) constituera le parement, le remplissage sera en granit de Plourin (Finistère). Un vide de dix centimètres, en moyenne, sépare la paroi de béton ou de brique des granits ; la jonction entre eux est réalisée avec les ferraillements des planchers. Malgré de vives protestations Hermant ne pourra avoir gain de cause auprès du conseil des Bâtiments civils et sera contraint de chercher les moyens utiles pour réduire la dépense et la ramener à 20.000.000 F. Les solutions envisagées seront : l'emploi du granit artificiel pour les parties en taille droite ; la réduction de 1/5 de l'épaisseur du granit restant employé sur les façades ; l'utilisation des prestations en nature restant dues par l'Allemagne ; la réduction des surfaces des pavillons des officiers et l'ajournement de la salle d'armes et de la piscine. De cette façon le nouveau devis sera à nouveau de l'ordre de 20 millions. En juillet 1926 Georges Leygues demande que sur les deux angles du corps central deux motifs décoratifs, composés chacun d'une proue de navire, soient placés de façon à rompre la ligne de l'attique en marquant par ces attributs la destination du monument. Hermant propose le sculpteur Louis-Henri Bouchard (1875-1960), premier prix de Rome 1901. Ce dernier réalisera les motifs ornant les tours, la frise, les bronzes des portes qui s'ouvrent vers la rade et leurs lanternes. C'est là les seules pièces décoratives de l'école navale. Lors de la dernière guerre les rostres en ronde-bosse qui décoraient la tour ouest seront jetés à terre et dispersés.

On remet en cause le projet, qui se rétablit

Lorsque Georges Leygues reprit, le 23 juillet 1926, la direction des affaires dans le cabinet Poincaré le mal était accompli. Le 29 du même mois le contrôleur des dépenses engagées refusait de viser le cahier des charges des travaux de terrasse préparé par Hermant et s'opposait à tout engagement sur le crédit de 1.752.000 F inscrit au budget de 1926 pour l'école navale. Georges Leygues avait eu beau prescrire par décision du 27 juillet le rétablissement au projet de budget de 1927 du crédit destiné à cet édifice en le réduisant de 6 à 5 millions, le ministre des Finances, Poincaré, rejetait le 7 août ce rétablissement et malgré les démarches pressantes de la marine confirmait sa décision, le 4 septembre suivant. Le rétablissement fut subit. Ce fut, à la suite d'une préparation dont les éléments sont restés ignorés, le Parlement qui l'opéra.

Le rapport d'Henri Pate sur le budget de la Marine 1927, fait au nom de la commission des finances de la Chambre et déposé le 22 octobre 1926, contenait les lignes suivantes : "C'est la troisième fois qu'après avoir obtenu des crédits pour cette construction, le Département laisse tomber une entreprise dont la nécessité urgente n'est plus à démontrer. Il suffit d'aller voir, pour en être convaincu, dans quels baraquements l'école navale a campé depuis l'Armistice. Cette fois à vrai dire, la responsabilité de l'arrêt des travaux n'incombe pas à la marine. C'est le président du Conseil qui, en exécution

de la loi du 3 août 1926, a suspendu toutes les opérations en cours. Cette suspension est-elle opportune ? Nous ne le pensons pas [...]

Votre Commission, pour marquer son désir que la construction de l'école navale, dont tous les éléments sont prêts, soit reprise dans le plus bref délai possible, vous propose d'ajouter au présent chapitre un article". Il ainsi conçu :

Construction de l'école navale à terre et de doter cet article d'un crédit indicatif de 1.000 francs.

Une réduction correspondante d'égale importance était opérée sur l'article premier pour ne pas changer le total du chapitre. Lorsque le budget de la Marine vint devant la Chambre, le 15 novembre 1926, la thèse de la commission des Finances fut renforcée par un amendement d'Émile Bohel (qui avait été ministre de la Marine sous deux cabinets successifs d'avril à novembre 1925). Cet amendement proposa de distraire 50.000 F sur les crédits affectés à la construction de l'immeuble du service technique des Constructions navales à Paris (dont le projet n'était pas encore dressé) pour les affecter à l'école navale. Ceci afin que la Chambre affirma de nouveau sa volonté de réaliser cette réforme importante réclamée par la Marine toute entière.

"N'oublions jamais, ajouta Bohel dans son discours, que la valeur d'une marine dépend avant tout de la valeur des officiers et des équipages. Pour maintenir sa haute valeur à notre corps d'officiers de marine, il est indispensable que les officiers soient convenablement payés et aussi que notre école navale soit installée comme dans tous les pays qui ont une Marine dans un immeuble adapté aux besoins de la marine moderne et contenant notamment une bibliothèque et des laboratoires".

L'amendement déposé par Émile Bohel fut adopté par la Chambre ; le Sénat à son tour ratifia sans discussion le chiffre total du chapitre tel qu'il était issu des délibérations de la Chambre. La Loi de Finances portant fixation des recettes et des dépenses de l'exercice 1927 était promulguée le 19 décembre 1926, et le chapitre 55 du budget de la Marine comprenait en conséquence un article II relatif exclusivement aux travaux de l'école navale à terre et doté d'un crédit de 50.000 F, auquel devait s'ajouter le crédit de 1.752.000 F non utilisé en 1926. L'opposition qui avait fait obstacle au projet était vaincue. Le Service central des travaux maritimes exploitant le succès prenait dès le 21 décembre 1926 les premières mesures d'exécution et faisait approuver par le ministre, le 10 janvier 1927, le cahier des charges des travaux de terrassement. Celui qui précisément s'était heurté, le 29 juillet 1926, au refus du contrôleur des dépenses engagées.

On construit enfin

L'ouverture de la soumission eut lieu le 1er mars 1927 à onze heures. Le 4 avril, Hermant informe Thévenot, directeur du Service des travaux maritimes à Brest, que le ministre de la Marine vient de l'aviser qu'il approuve le marché à passer avec Marc, entrepreneur à Lambézellec, et d'autoriser le vice-amiral préfet maritime à le signer. Le montant des travaux de terrassement est estimé à 1.621.750 F. Les délais d'exécution commenceront le 10 avril 1927. Ainsi après six années de discussions et d'atermoiements le premier coup de pioche est donné en ce mois d'avril 1927. Dès lors l'architecte recherche un homme capable de le représenter à Brest. Ce sera l'architecte Joseph Philippe (1877-1965) qui possède par ailleurs de solides connaissances en minéralogie. Il aidera Hermant dans le choix des granits. En juin 1927, l'effectif des élèves qui ne cesse de varier passe de deux cent huit à trois cent douze puis à trois cent soixante, ceci oblige une nouvelle fois l'architecte à revoir son plan. Ce sera le projet du 5 avril 1928. A la même époque Hermant prépare le marché des granits et recherche un ou des carriers capables de livrer 200 m³ de pierre taillée par mois. Le marché pour la fourniture des granits de l'école navale est passé, le 28 juin 1928, avec Pierre Loirat au Huelgoat, Finistère, et la société Le Granit à le Hinglé près de Dinan. La première fourniture porte, pour les cinq bâtiments principaux de l'école en façade sur mer, sur une livraison de 3.800 m³ de pierre de granit exempte de toute trace de quartz. C'est cette dernière condition et des prix trop serrés qui conduiront plus tard la société Le Granit à demander la résiliation de son marché, en octobre 1929. Pierre Loirat reprendra seul cette fourniture et plus tard, pour la reconstruction après-guerre, son épouse.

Le projet de 1928 est très proche de ce qu'est l'école telle que l'on peut la voir aujourd'hui. Les plans sont richement décorés par Maurice, la frise porte toujours les mots Ecole Navale avec de part et d'autre les dates de 1692 et 1928. Si 1928 est compréhensible, pourquoi 1692 ? N'ayant pas d'idée assez sûre pour la proposer je laisse au lecteur le soin de s'en faire une. La décoration de la façade évoluera encore et les noms d'illustres amiraux viendront s'inscrire en lettre de bronze. Ce sont : Duguay-Trouin, Suffren, Jean-Bart, Duquesne et Tourville. Ce dernier laissera sa place à Colbert en 1935 (1692 ?). Le 15 décembre 1928, les pièces de l'adjudication du gros oeuvre pour la construction des cinq bâtiments, précédemment vus, sont prêtes. Vingt-cinq entrepreneurs ont pris les pièces du concours, le délai pour préparer leur projet est de deux mois, soit avant le 20 mars 1929 à dix-sept heures. Onze remirent leurs dossiers. Le premier concours sera sans résultat. L'application des coefficients de prix par corps d'état et l'emploi des prestations en nature pour le cinquième du prix total provoquèrent des offres hors de proportion avec celle de l'administration. Le moins disant fut l'entreprise Offret à Guingamp, 19.311.212,79 F ; le plus haut, la société Le Bomin à Paris 22.393.000 F dont 4.600.000 F en part allemande, le délai 18 mois. Pour le deuxième concours, le 1er juin 1929, on a renoncé à la part allemande ; la raison : de grandes difficultés pour les approvisionnements et le refus des fournisseurs Allemands de donner des prix invariables. Cinq entrepreneurs sont alors retenus par la commission dont Henri Balmain à Reims, 15.900.000 F, délai vingt-sept mois, qui sera adjudicataire. Le marché du gros-oeuvre est signé le 27 juin 1929. De plus on accepte définitivement l'idée de la construction de l'école navale en plusieurs tranches : la première est celle

des bâtiments de l'école proprement dite ; la seconde, les bâtiments en arrière qui entourent la cour des élèves et dans lesquels sont la cuisine et le réfectoire, les salles d'instruction et des modèles, la caserne de l'équipage au nord et l'infirmerie à l'est ; quant à la troisième elle comprendra les pavillons des officiers, de l'artillerie et de l'astronomie et les annexes. Le 29 novembre 1929, Georges Leygues pose la première pierre de l'école navale, pierre dans laquelle sont déposés des monnaies et des parchemins dans un coffret de plomb. Cette pierre qui ne porte aucune marque distinctive est située côté ouest de la porte centrale du bâtiment des amphithéâtres, façade sur mer. L'on peut voir alors s'élever l'édifice, ce palais grandiose à l'impeccable ordonnancement [...]

La dépense estimée pour la construction de l'école est de 60.000.000 F, année 1930, soit au prix de 1924 réactualisé, 72.000.000 F. Au cours de l'élévation de l'école des problèmes de toutes sortes vont apparaître. Nous avons vu celui lié au granit de la Pyrie qui est refusé à cause des veines de quartz. Il faut expliquer la cause de ce refus. Elle est la suivante : Hermant craignait que ces veines plus claires ne ressortent lorsque la pierre est humide et donnent un aspect gras à la façade. Comme à Brest il pleut, somme toute pas plus souvent qu'ailleurs, la façade aurait eu cet aspect gras. Cette idée était insupportable à Hermant. Un autre problème est celui de l'apparition d'une faille de près de neuf mètres de largeur qui s'étend sous le bâtiment des amphithéâtres en profondeur et qui, bien sûr, passe sous une ligne de points d'appuis. A six ou sept mètres de fond on ne put encore trouver le bon sol. La solution a consisté à couler au-dessus de la faille une poutre en béton capable de supporter la charge du pilier de gauche du grand arc du milieu de la façade, soit près de trois cent cinquante tonnes. Les matériaux aussi ne sont pas exempts de défauts, trois cent trente-cinq tonnes de chaux seront refusées par le laboratoire de la marine. L'ennui est que trente-cinq tonnes ont déjà été utilisées, où sont-elles ? D'autre part aux problèmes matériels s'ajoutent ceux plus difficiles qui concernent les hommes. Nous sommes dans une période propice aux mouvements sociaux. La loi sur les Assurances sociales est sur le point d'être promulguée et les relations parfois tendues mènent à des grèves qui ne sont pas rares. Il faut encore considérer que pendant la construction de l'école on bâtit le parc à mazout de la maison Blanche ; que Limousin, entrepreneur, qui édifie le pont de Plougastel sur l'Elorn sous la direction du frère d'Aimé Freyssinet, ferme la passe ouest de la grande digue qui enserrait le port militaire. Mais il y a un autre problème, Maurice et Balmain ne s'aiment pas. Le premier, artiste et architecte de talent, est bohème (au sens le plus noble) ; le second, ne voit bien souvent que le côté mercantile de l'affaire et cherche à nuire au premier. L'affaire s'achèvera d'ailleurs par un procès. Il faut bien convenir que la situation de Maurice n'était pas très enviable : second d'un grand prix de Rome, architecte prestigieux ayant derrière lui quarante ans de pratique, la suite d'Hermant ne pouvait pas être facile. D'autre part Maurice n'avait certainement pas l'entregent utile dans une pareille affaire. Il était un professionnel rigoureux et méticuleux, c'est lui qui mettra en évidence la faille vue plus haut. C'est encore lui qui essaiera, personnellement, toutes les fenêtres à guillotine pour s'assurer de leur parfait état. Elles étaient toutes de ce type dans les bâtiments de l'école navale.

Sur la nécessité de réduire le projet, suite et fin d'une histoire

Au mois de juin 1930 Jacques Hermant disparaît. Suivant son vœu et celui de Georges Leygues, André Maurice assure la continuité et prend le titre d'architecte en chef de l'école navale. Sa première tâche sera de rédiger un rapport et d'établir le plan d'ensemble des travaux de la deuxième tranche, en janvier 1931. Les bâtiments de l'artillerie et de la météorologie sont alors rayés du plan. Le 2 novembre 1933, les bâtiments en façade sont achevés et Balmain en demande la réception. L'affaire rencontrait alors de grosses difficultés financières. Il fallait, le 23 juin 1933, 22.050.000 F pour achever l'école navale, dont 8.200.000 F pour l'infirmerie et la caserne de l'équipage ; mais aussi, il convenait d'achever rapidement l'école pour libérer les bâtiments de Lanignon dans lesquels la situation des élèves était, non insupportable, mais comme il a été dit plus haut pour le moins inconfortable et inadaptée. Profitant de l'occasion le contrôleur Bredin, dans la conclusion d'un rapport extrêmement critique, du 30 septembre 1933, propose en vue d'ouvrir l'école navale le 1er octobre 1934 : d'installer la caserne de l'équipage et l'infirmerie dans les locaux entourant la cour des élèves déjà construits ; de remettre à une troisième tranche les bâtiments de l'artillerie, de la météorologie et les villas des officiers. Quand à la piscine elle est renvoyée à plus tard. En fait le rapport Bredin n'est pas passé pour ce qui est de la caserne et de l'infirmerie. Quant au reste il sera remis à ce cher plus tard au combien pratique, soit aux calendes grecques. Enfin et malgré toutes les vicissitudes dont elle a fait l'objet, le 1er octobre 1935, l'école navale à terre, quasiment achevée pour ce qui est des bâtiments, ouvre ses portes à sa première promotion, la promotion Georges Leygues. Le ministre disparut quant à lui en 1933. Le 30 mai 1936, elle est officiellement inaugurée par le président de la République Albert Lebrun en compagnie du ministre de la Marine François Piétri, le jour de la chute du gouvernement.

Ainsi vingt-deux années se sont écoulées de 1913, le projet des Quatre-Pompes, jusqu'en 1935, l'achèvement. Il a fallu une génération pour édifier ce monument, le dernier palais digne de ce nom construit en France. Quelques années plus tard, à la suite des événements qui conduisirent à la seconde guerre mondiale, l'école sera gravement endommagée pendant les bombardements de la base sous-marine qui est venue, en 1941, occuper le terre-plein des Quatre-Pompes et remplacer le port de l'école et l'ancienne base des hydravions. A la fin des hostilités l'école navale n'est pas cependant jugée perdue et on décide de la reconstruire. Le 2 juin 1954 est initialisé un projet de réinstallation de l'école navale dans les bâtiments qui forment alors la caserne Saint-Pierre. Ce projet en resta là et une nouvelle école navale à terre fut construite à Lanvéoc Poulmic, en 1961. Les premiers bâtiments sont inaugurés par le général de Gaulle, président de la

République, en 1965. Aujourd'hui, la première école navale à terre est devenue le Centre d'instruction navale de Brest. Sa mission n'a pas changé, elle est toujours à travers l'école de maistrance celle de former des hommes qui se destinent au service de la Nation sur la mer.

Ce palais dont l'histoire s'achève ici est passionnant. Il est l'oeuvre d'hommes de toutes conditions, comme le ministre Georges Leygues, les architectes Jacques Hermant, André Maurice, les grands serviteurs de l'État Chiffot, Coustolles, Voisin, Thévenot... qui ont voulu une école navale à terre et de tous ceux, plus modestes, qui ont eu à l'édifier.

Ce monument a été comparé à un palais pour son architecture, mais plus encore pour le luxe de ses sanitaires. Il est véritablement le Versailles de la mer. L'école navale ne fut jamais classée ni inscrite comme monument historique, la guerre l'empêcha ; alors que le château de Kergoadès en Brélès, Finistère, restauré par l'architecte brestois Aimé Freyssinet, le même qui fut remercié, est inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, dernier pied de nez de l'Histoire".

(Jean-Baptiste Cochois).

Bibliographie :

Notice sur l'école navale, anonyme mais pouvant être attribuée à Maurice Pottier, officier de marine, en date du 23 juin 1927.

Jean-Baptiste Cochois, **Le Versailles de la mer ou l'école navale à terre, monographie**, juin 1998.

Annexe 2

Iconographie

20082909070NUCB : , 3Fi019_142.

20082909071NUCB : , 3Fi019_142.

20082909069NUCB : , 3Fi007_096.

20082909073NUCB : , 3Fi091_016.

20082909072NUCB : , 3Fi023_013.

20042903945NUCA : Musée national de la Marine, Paris

20082909066NUC : , 12Fi00434.

20082909067NUC : , 2Fi04987.

20082909068NUC : , 2Fi06648.

20082908945NUCA : Archives municipales et communautaires, Brest, 10Fi00340.

20082908946NUCA : Archives municipales et communautaires, Brest, 10Fi00341.

20082908947NUCA : Archives municipales et communautaires, Brest, 10Fi00342.

20082908948NUCA : Archives municipales et communautaires, Brest, 10Fi00343.

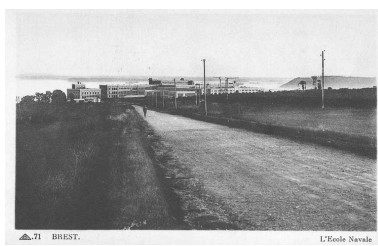
20082908949NUCA : Archives municipales et communautaires, Brest, 10Fi00345.

20082908950NUCA : Archives municipales et communautaires, Brest, 10Fi00349.

Illustrations



Vue aérienne oblique de l'école Navale de Brest en juin 1936. Au premier plan à droite : le futur site de la base allemande de sous-marins
Autr. L'Illustration, Repro.
Guillaume Lécueillier
IVR53_20042903946NUCA



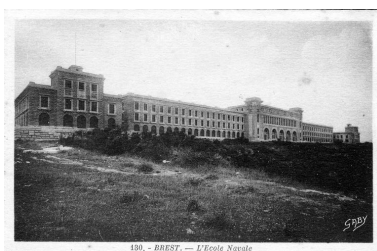
Vue de situation depuis la terre, carte postale
Repro. Archives municipales et communautaires.
Brest Métropole Océane
IVR53_20082909070NUCB



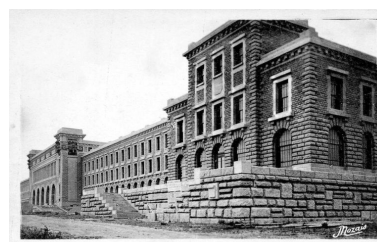
Vue de situation depuis la terre, carte postale
Repro. Archives municipales et communautaires.
Brest Métropole Océane
IVR53_20082909071NUCB



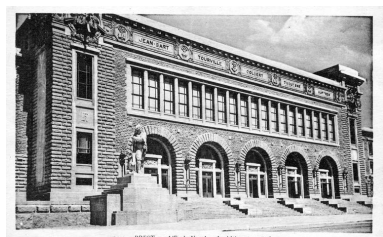
Vue générale, carte postale
Repro. Guillaume Lécueillier
IVR53_20052904217NUCA



Vue générale, carte postale (Gaby)
Repro. Archives municipales
et communautaires.
Brest Métropole Océane
IVR53_20082909069NUCB



Vue générale, carte postale (Mozais)
Repro. Archives municipales
et communautaires.
Brest Métropole Océane
IVR53_20082909073NUCB



Vue générale du corps principal
de bâtiment, carte postale
Repro. Archives municipales
et communautaires.
Brest Métropole Océane
IVR53_20082909072NUCB



Vue aérienne oblique de la base
de sous-marins et de l'école navale
de Brest vers 1947 (Service historique
de la Marine, extrait du rapport
Pinczon du Sel, livre IV, n° 115)
Repro. Guillaume Lécueillier
IVR53_20042903945NUCA



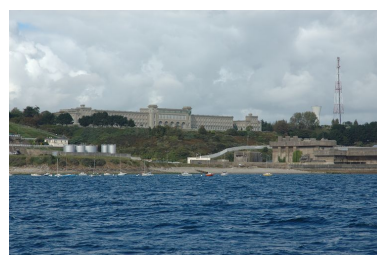
Vue générale après les
combats de la Libération : des
débris et éclats jonchent le sol
Repro. Archives municipales
et communautaires. Brest
Métropole Océane, Autr. Service
Cinématographique des Armées
IVR53_20082909066NUC



Vue générale après les combats
de la Libération : destructions
Repro. Archives municipales et
communautaires. Brest Métropole
Océane, Autr. D.C.A.N. Brest
IVR53_20082909067NUC



Vue de la visite du ministre de la
marine Louis Jacquinot. A ses côtés
l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu
Repro. Archives municipales
et communautaires. Brest
Métropole Océane, Autr. Service
Cinématographique des Armées
IVR53_20082909068NUC



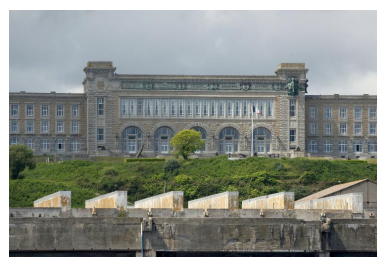
Vue de situation
depuis la rade en 2008
Phot. Guillaume Lécueillier
IVR53_20082909655NUCA



Vue générale depuis la rade en 2008
Phot. Guillaume Lécueillier
IVR53_20082909656NUCA



Vue générale depuis la rade
abri en 2009. Au premier
plan, la base de sous-marins
Phot. Bernard Bègne



Vue générale de l'école navale en
2009. Au premier plan, la dalle de
couverture de la base de sous-marins
Phot. Bernard Bègne

IVR53_20122900986NUCA



Vue générale en 1980 : corps principal
 Repro. Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane, Autr. Auteur inconnu
 IVR53_20082908945NUCA



Vue intérieur en 1980 : hall Tourville
 Repro. Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane, Autr. Auteur inconnu
 IVR53_20082908947NUCA

IVR53_20122900987NUCA



Vue intérieur en 1980 : hall d'entrée
 Repro. Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane, Autr. Auteur inconnu
 IVR53_20082908946NUCA



Vue aérienne oblique des bâtiments en 1980 : bâtiments annexes et terrain de sport
 Repro. Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane, Autr. Auteur inconnu
 IVR53_20082908948NUCA



Vue de la vie quotidienne à la cantine en 1980
 Repro. Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane, Autr. Auteur inconnu
 IVR53_20082908949NUCA



Vue de la vie quotidienne en 1980 : les mousses avec leur bonnet de marin au pompon rouge
 Repro. Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane, Autr. Auteur inconnu
 IVR53_20082908950NUCA

Dossiers liés

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Arsenal (Brest) (IA29001847) Bretagne, Finistère, Brest, Enceinte de l'Arsenal

Edicules, édifices ou ensembles d'édifices emblématiques du vieux Brest (IA29004689) Bretagne, Finistère, Brest

Ensemble fortifié de l'École navale et du "port des sous-marins" (Stützpunkt Marineschule - U-Bootshafen) (B 113-119) (Brest) (IA29001593) Bretagne, Finistère, Brest, avenue de l'École navale

Base de sous-marins (Brest) (IA29001299) Bretagne, Finistère, Brest, Enceinte de l'arsenal, Les Quatre Pompes

Préfecture maritime de l'Atlantique, Château de Brest (Brest) (IA29004674) Bretagne, Finistère, Brest, Château de Brest, boulevard de la Marine

Auteur(s) du dossier : Guillaume Lécueillier

Copyright(s) : (c) Région Bretagne



Vue aérienne oblique de l'école Navale de Brest en juin 1936. Au premier plan à droite : le futur site de la base allemande de sous-marins

Référence du document reproduit :

- **Brest (photographie)**
BOULAIRE, Alain. LE BIHAN, René. **Brest**. Plomelin, éditions Palantines, collection : Histoire et géographie contemporaine, 2004, 303 p.

IVR53_20042903946NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guillaume Lécueillier

Auteur du document reproduit : L'Illustration

Date de prise de vue : 1936

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de situation depuis la terre, carte postale

Référence du document reproduit :

- **Carte postale**

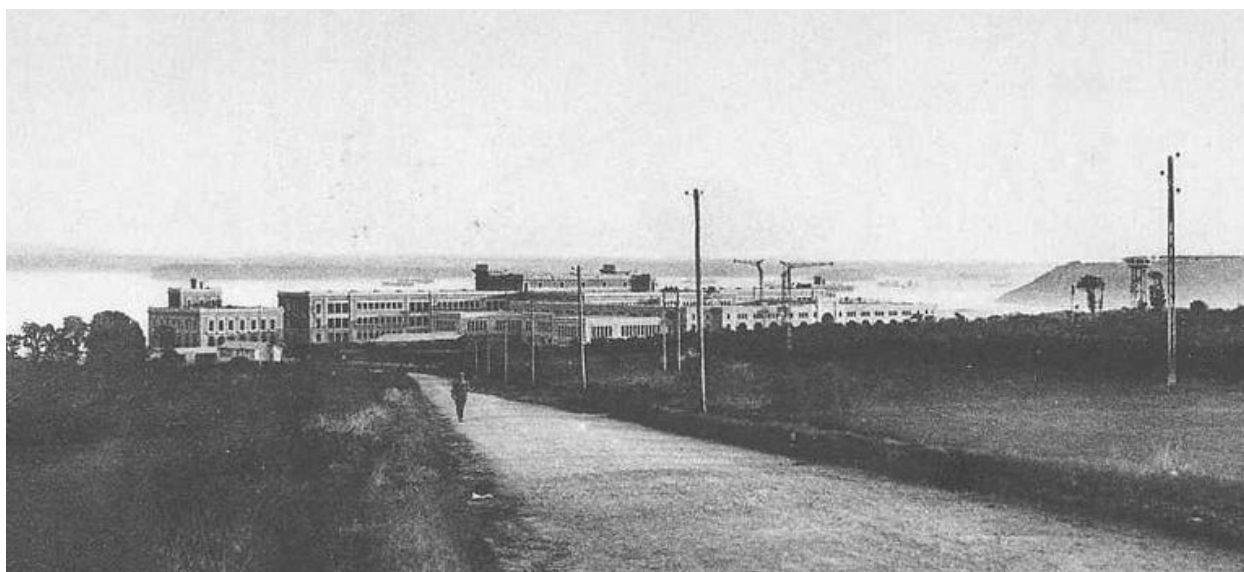
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi019_142

IVR53_20082909070NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de situation depuis la terre, carte postale

Référence du document reproduit :

- **Carte postale**
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi019_142

IVR53_20082909071NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale, carte postale

Référence du document reproduit :

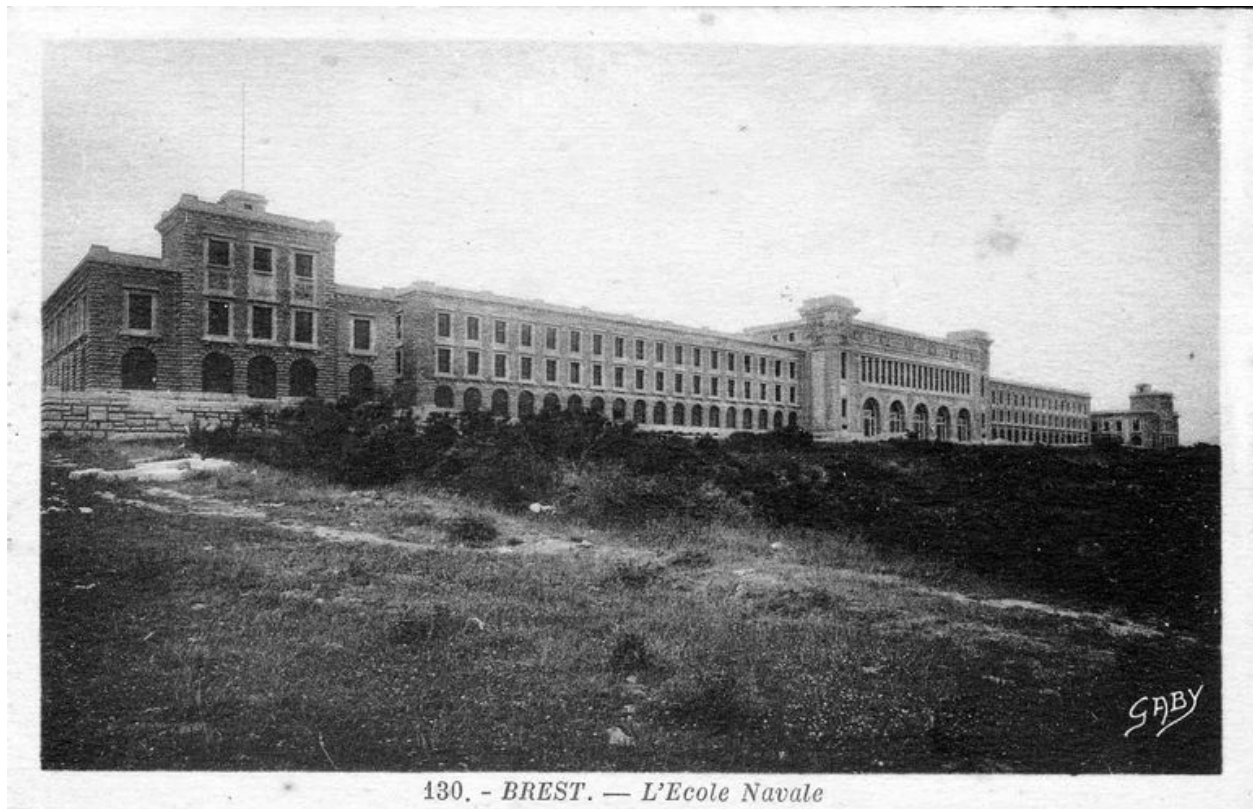
- **Collection de photographies (tirages papier)**
Collection particulière, Roscoff. Certains tirages papier portent au revers le cachet du service photographique du journal *Ouest-France* (ce journal paraît pour la première fois le lundi 7 août 1944, prenant la suite de *L'Ouest-Éclair*).

IVR53_20052904217NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guillaume Lécueillier

(c) Collection particulière

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale, carte postale (Gaby)

Référence du document reproduit :

- **Carte postale**

Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi007_096

IVR53_20082909069NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale, carte postale (Mozais)

Référence du document reproduit :

- **Carte postale**

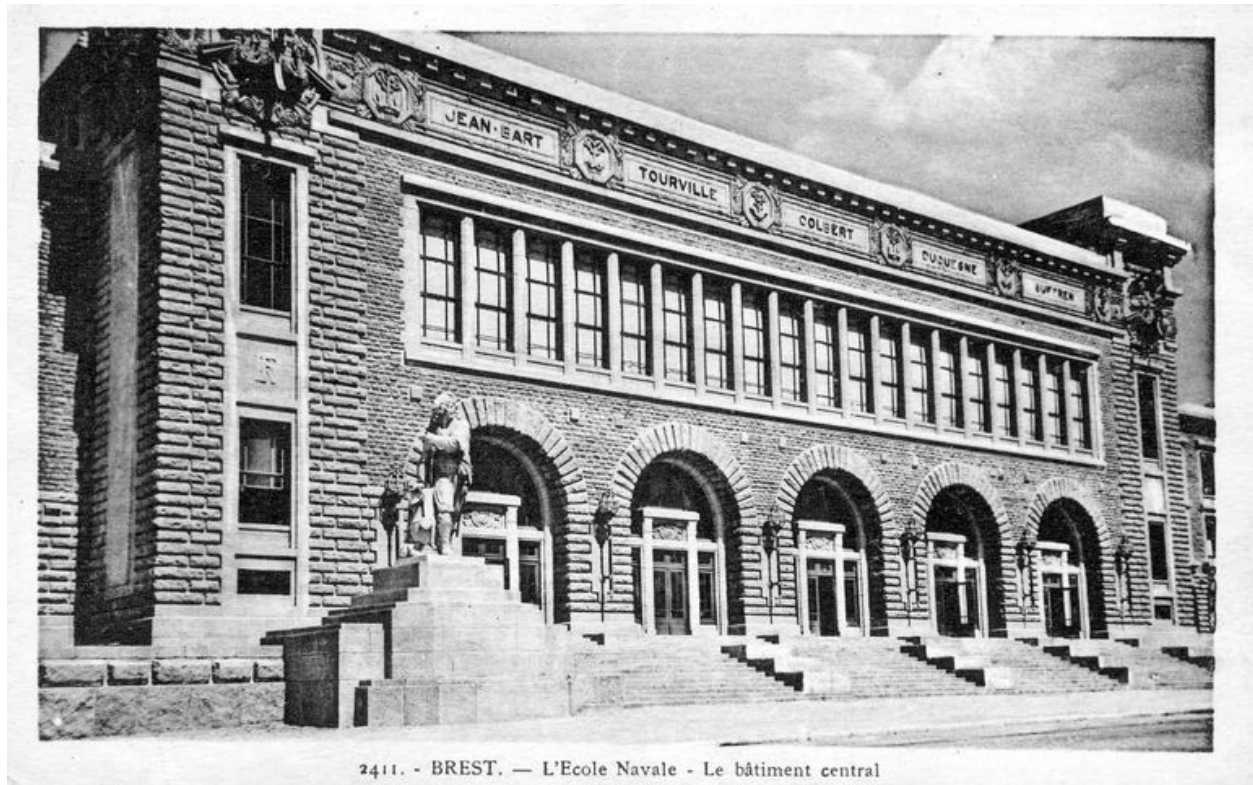
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi091_016

IVR53_20082909073NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du corps principal de bâtiment, carte postale

Référence du document reproduit :

- **Carte postale**

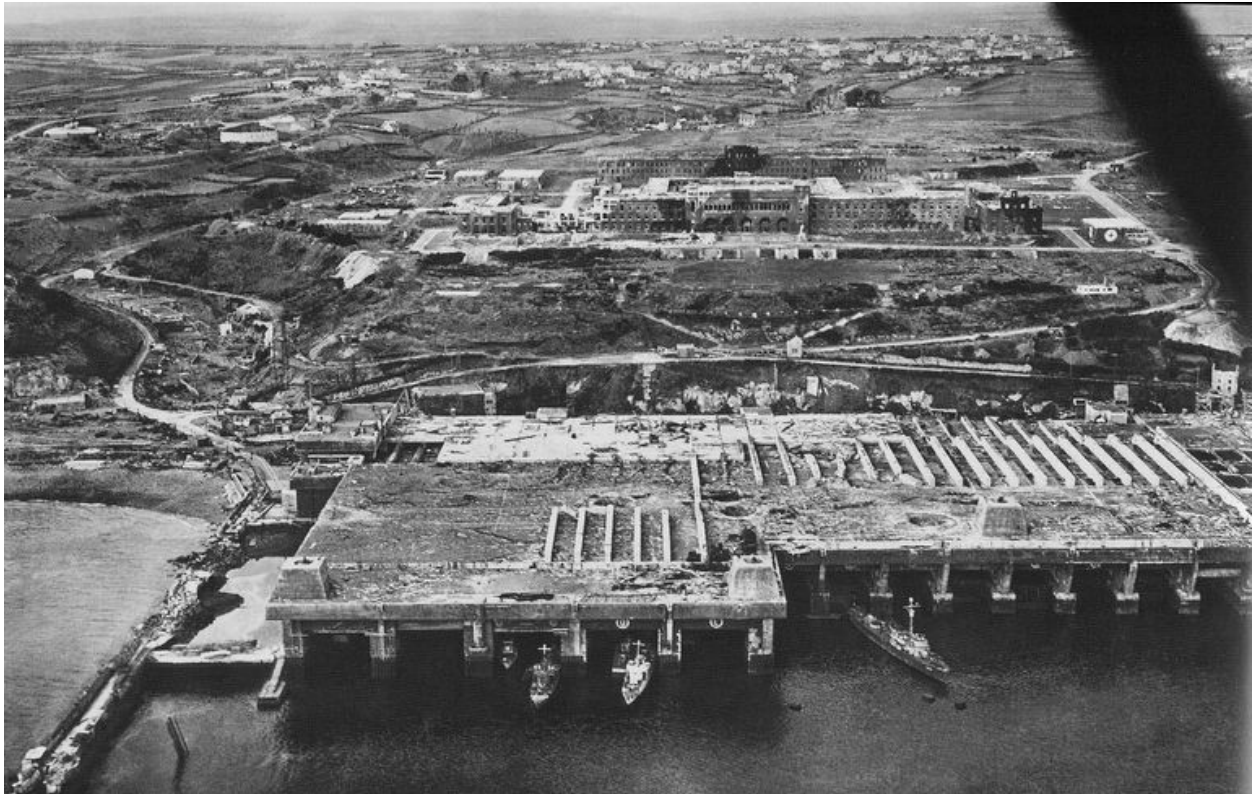
Fi. Documents Figurés. 3Fi. Cartes postales. Carte postale, support papier, 2e quart 20e siècle.
3Fi023_013

IVR53_20082909072NUCB

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne oblique de la base de sous-marins et de l'école navale de Brest vers 1947 (Service historique de la Marine, extrait du rapport Pinczon du Sel, livre IV, n° 115)

IVR53_20042903945NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guillaume Lécueillier

Date de prise de vue : 1947

(c) Service historique de la Marine

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale après les combats de la Libération : des débris et éclats jonchent le sol

Référence du document reproduit :

- **Photographie**

Fi. Documents Figurés. 12Fi. Documents issus d'autres services reproduits en photographie. Photographie, support papier, milieu 20e siècle, 1944-1950.
12Fi00434

IVR53_20082909066NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Service Cinématographique des Armées

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale après les combats de la Libération : destructions

Référence du document reproduit :

- **Photographie**

Fi. Documents Figurés. 2 Fi. Photographies : format inférieur à 24x30 cm. Photographie, support papier, milieu 20e siècle, 1944-1950.
2Fi04987

IVR53_20082909067NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : D.C.A.N. Brest

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la visite du ministre de la marine Louis Jacquinot. A ses côtés l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu

Référence du document reproduit :

- **Photographie**

Fi. Documents Figurés. 2 Fi. Photographies : format inférieur à 24x30 cm. Photographie, support papier, milieu 20e siècle, 1944-1950.

2Fi06648

IVR53_20082909068NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires, Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Service Cinématographique des Armées

Date de prise de vue : 1945

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de situation depuis la rade en 2008

IVR53_20082909655NUCA

Auteur de l'illustration : Guillaume Lécueillier

Date de prise de vue : 2008

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale depuis la rade en 2008

IVR53_20082909656NUCA

Auteur de l'illustration : Guillaume Lécueillier

Date de prise de vue : 2008

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale depuis la rade abri en 2009. Au premier plan, la base de sous-marins

IVR53_20122900986NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2009

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale de l'école navale en 2009. Au premier plan, la dalle de couverture de la base de sous-marins

IVR53_20122900987NUCA

Auteur de l'illustration : Bernard Bègne

Date de prise de vue : 2009

(c) Région Bretagne

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale en 1980 : corps principal

Référence du document reproduit :

- **Photographie**

Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.

Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00340

IVR53_20082908945NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Auteur inconnu

Date de prise de vue : 1980

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue intérieur en 1980 : hall Tourville

Référence du document reproduit :

- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00342

IVR53_20082908947NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Auteur inconnu

Date de prise de vue : 1980

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue intérieur en 1980 : hall d'entrée

Référence du document reproduit :

- **Photographie**
Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00341

IVR53_20082908946NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Auteur inconnu

Date de prise de vue : 1980

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne oblique des bâtiments en 1980 : bâtiments annexes et terrain de sport

Référence du document reproduit :

- **Photographie**

Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00343

IVR53_20082908948NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Auteur inconnu

Date de prise de vue : 1980

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la vie quotidienne à la cantine en 1980

Référence du document reproduit :

- **Photographie**

Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00345

IVR53_20082908949NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Auteur inconnu

Date de prise de vue : 1980

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la vie quotidienne en 1980 : les mousses avec leur bonnet de marin au pompon rouge

Référence du document reproduit :

- **Photographie**

Fi. Documents Figurés. 10Fi. Diapositives et négatifs. Photographie, 4e quart 20e siècle, 1980.
Archives municipales et communautaires de Brest : 10Fi00349

IVR53_20082908950NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Archives municipales et communautaires. Brest Métropole Océane

Auteur du document reproduit : Auteur inconnu

Date de prise de vue : 1980

(c) Brest Métropole Océane

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation