

## LISTE DU PATRIMOINE MONDIAL

### Karlskrona (Suède)

N° 871

#### Identification

<i>Bien proposé</i>	Le port naval de Karlskrona
<i>Lieu</i>	Province de Blekinge
<i>Etat Partie</i>	Suède
<i>Date</i>	3 juillet 1997

#### Justification émanant de l'Etat Partie

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le port naval de Karlskrona soulève un immense intérêt et sert de modèle à plusieurs projets similaires en Europe. Le complexe du chantier naval, caractéristique du point de vue technologique et architectonique, sera le centre industriel militaire de cette région de la Baltique pendant plus d'un siècle.

##### Critère ii

Karlskrona est le complexe naval le plus précis, le mieux conservé et le plus authentique des XVII<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles.

##### Critère iii

Le complexe représente un vestige unique de la période où la Suède était une très grande puissance et où le mouvement baroque du Nord de l'Europe tentait de créer quelque unité entre la structure de la ville, les sites de production et la campagne environnante. L'ensemble se caractérise par un objectif logique à long terme : cultiver efficacité et esthétique tout en les faisant toujours ressortir nettement de l'infrastructure et des espaces. Le patrimoine naval perdure entre autres grâce à plus de 300 ans d'activité ininterrompue, dans le cadre du port et du chantier.

##### Critère iv

#### Catégorie de bien

En termes de catégories de biens telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du Patrimoine mondial de 1972, Karlskrona est un *site*.

#### Histoire et description

##### Histoire

Le port naval de Karlskrona voit le jour en 1680, époque où la Suède est une grande puissance dont le territoire comprend la Finlande, l'Estonie, la Lettonie actuelles et des parties de l'Allemagne du Nord. La

première étape vers la domination de la Baltique survient lorsque la Suède garantit l'accès direct aux ports de la Mer du Nord et coupe court au contrôle du Danemark sur le détroit d'Öresund, porte de commerce avec la Baltique. En 1658, le traité de Roskilde instaure la paix avec le Danemark ; la Scanie, le Blekinge et le Gotland deviennent alors territoires suédois.

Une garnison et un chantier naval sont installés dans le petit port de Bodekull, rebaptisé Karlshamn en l'honneur du roi Charles XI. Au terme d'une brève occupation danoise (1676-1679), il est admis que le lieu ne convient pas vraiment à l'implantation d'une base navale. En 1680, Charles XI édicte donc une charte pour la fondation d'une cité nouvelle à l'est du Blekinge, dans les îles de Wämö et Trossö - elle s'appellera Karlskrona et servira à la fois de port et de base navale. S'étant vu confisquer leurs chartes pour les villes existantes de Kristianopol et de Ronneby, commerçants et marchands en provenance de cette zone jusqu'ici danoise sont amenés de force dans cette cité nouvelle. C'est ainsi que la région va être progressivement assimilée à la Suède.

A l'origine, les installations navales mises en place à Karlskrona, à commencer par un chantier naval et des infrastructures de stockage, sont placées sous la responsabilité d'Erik Dahlbergh. Intendant général, il est également responsable des ouvrages défensifs du Royaume de Suède. Des architectes et artisans en génie naval arrivent de Stockholm et des maisons sont construites à leur intention. Le chantier naval comprend pour commencer deux cales de construction, deux quais, deux forges et cinq entrepôts. La première quille est posée en décembre 1680 et le premier bateau est lancé l'année suivante.

Karlskrona devient le siège d'un gouvernement en 1683, l'année où Dahlbergh dresse les plans définitifs de la ville et de ses fortifications. Au moment où Gustave III monte sur le trône par le biais d'un coup d'état (1772), Karlskrona est devenue la troisième plus grande ville de Suède. Cette époque se caractérise par une activité frénétique, avec la construction d'une flotte importante (accompagnée d'un renouveau de la construction dans la ville même) tournée d'abord contre le Danemark puis contre la Russie. Peu versé dans l'art militaire, Gustave est assassiné par des ennemis politiques issus de la noblesse fortement opposés à son appropriation du pouvoir absolu. En 1809, la perte de la Finlande sonne le glas du rêve impérial suédois.

Malgré le déclin politique du pays, Karlskrona subsiste en tant que base principale de la marine suédoise. Les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles voient la concrétisation de nombreux projets de modernisation et d'expansion qui vont de pair avec l'évolution des stratégies et technologies navales et militaires, en dépit du fait que le chantier naval adopte avec lenteur ces nouvelles technologies, le bois des coques ne cédant pas la place à l'acier avant les années 1880. La Seconde Guerre mondiale voit la modernisation de certaines fortifications plus anciennes ainsi que l'installation de nouvelles structures de défense contre

les attaques aériennes. Depuis cette époque, la zone navale connaît une réduction progressive de son activité bien que jouant encore un rôle actif dans le système de défense suédois.

La ville a subi l'assaut de plusieurs incendies, le plus grave survenant en 1790. En conséquence, la reconstruction des bâtiments détruits (on en compte plus de 400) privilégie la pierre, tout en préservant largement le tracé d'origine des rues.

#### *Description*

Le plan de Karlskrona associe impératifs stratégiques et conception classique. Dans la ville actuelle, on peut nettement discerner le tracé baroque composé de larges rues principales prenant naissance sur une place centrale bordée de majestueux édifices publics. Il fut élaboré par Erik Dahlberg et Karl Magnus Stuart sur les ordres du grand amiral, Hans Wachtmeister.

*Stortorget* (la Grand-Place) constitue le centre de la ville, au point le plus élevé de l'île de Trossö. C'est là que se trouvent les deux principales églises de cette cité : *Heliga Trefalighets Kyrka* (église de la Sainte Trinité) et *Fredrikskyrkan*, qui datent toutes deux de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. On retrouve le caractère monumental des édifices entourant la place dans le *Radhuset* (l'Hôtel de Ville) de la même époque, ainsi que dans des bâtiments publics plus récents tels que la Salle des concerts, la Bibliothèque municipale et le Bureau de Poste. Aujourd'hui encore, le centre de la place accueille un marché en plein air.

Au sud de *Stortorget* et sur le même axe principal nord-sud se trouve l'*Amiralitetsparken* (parc de l'Amirauté), au croisement avec la rue principale est-ouest *Amiralitetsgatan-Alamedan*. Au nord, le bel espace ouvert dénommé *Hoglandspark* marque l'accès principal à la ville.

Le port naval est situé au sud de la ville dont il fut initialement séparé par un impressionnant mur d'enceinte, dont seules quelques parties subsistent. L'*Amiralitetslätten* (terrain de manœuvres de l'Amirauté), orné en son centre d'une élégante tour d'horloge, se trouve sur l'axe principal nord-sud et fut intégré à l'espace ouvert formé par l'*Amiralitetsparken* au moment de la démolition du mur. Parmi les édifices historiques protégés qui le bordent, on compte le *Högvakten* (corps de garde) et les *Skeppsgossekasernen* (casernes des mousses).

Au sud du terrain de manœuvres se trouve le *Gamla Varvet* (ancien chantier naval). Constitué de nombreuses superbes bâtisses datant principalement de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il fut commandé par Frederic Henric af Chapman, amiral du chantier naval de Karlskrona de 1780 jusqu'à sa mort, en 1808 ; ce talentueux artiste, constructeur de navires et architecte, a d'ailleurs lui-même conçu plusieurs de ces bâtisses. Outre les bâtiments fonctionnels tels que les entrepôts, le bureau des enregistrements et la maison des maquettes, cet ensemble comprend la *Chapmanbostället* (maison de Chapman) et des

édifices annexes qui hébergeaient l'amiral et ses officiers supérieurs.

De l'autre côté de l'*Amiralitetslätten*, on découvre l'*Artillerigården* (corps d'artillerie), terrain assaini abritant des baraques, des arsenaux, des ateliers et un hôpital. Le site sur lequel ils ont été construits est protégé par le *bastion Aurora*, datant de 1704. On y trouve également l'*Amiralitetskyrkan* (église de l'Amirauté), qui aurait été conçue par Erik Dahlbergh et consacrée en 1685. La structure en bois, que l'on disait toujours temporaire, devait céder la place à une reconstruction en pierre, qui ne verra jamais le jour.

A l'est de la ville se situe *Stumholmen*, ensemble de trois îles qui n'en font plus qu'une aujourd'hui du fait de l'enfouissement de terres désignées dans le plan d'origine de 1683 comme zone de fabrication et de ravitaillement. Du XVIII<sup>e</sup> siècle aux années 1950, le lieu verra la construction de nombreuses réalisations navales, dont la plus remarquable est le *Slup- och Barkassskjulet* (hangar des barques et des chaloupes) achevé en 1787. C'est un immense bâtiment au sol incliné destiné à abriter des vaisseaux et dont la structure complexe se distingue par un niveau de sophistication élevé. Les autres bâtiments de *Stumholmen* sont la *Kronobagariet* (boulangerie de la Couronne, années 1730), *bastion Kungshall's* (années 1680), l'imposant *Kungshallsmagasinet* (le dépôt Kungshall, 1787-1792) et deux hangars à hydravions en bois datant des années 1920. Dans les années 1970 et 1980, l'île cesse progressivement d'être utilisée à des fins militaires. Le Conseil municipal instaure un programme de développement pour les bâtiments jusqu'alors plutôt délabrés, qui sont réhabilités et utilisés à des fins nouvelles tandis que des immeubles d'habitation sont bâtis sur les terres assainies.

Le principal chantier naval s'est développé sur l'île de *Lindholmen*, au sud de Gamla Varvet. Depuis 1961, il fait l'objet d'une répartition entre une société civile de constructions navales (Karlskronavarvet AB) et le gouvernement suédois. Les édifices constituant cet ensemble ont été construits à des fins spécialisées que reflète leur diversité de taille et de forme.

Les structures les plus anciennes dénommées *Gamla Skeppsbädden* (la vieille cale) couvrent la zone de la plage, au sud de Trossö même, et comprennent quelques ponts carénés qui datent de 1683. Le *Polhelmsdockan* (dock de Polhem), taillé dans la roche brute entre 1712 et 1724, passe pour être la première structure de ce type dans le monde ; il est toujours opérationnel. Les *Virkesskjulen* (hangars du bois) sont réalisés par af Chapman vers 1800, époque où les aires de stockage du bois sont déplacées de l'eau vers la terre ferme.

La *Finska Kyrkan* ("église finlandaise"), l'un des plus anciens bâtiments, est un édifice à deux étages qui se trouve sur l'île de Södertrjerna aujourd'hui reliée à Lindholmen par des terres asséchées. Datant de 1696, il est utilisé à l'origine pour bitumer les cordages et servira ultérieurement de lieu d'entreposage.

C'est à *Västra Varvet* (le chantier occidental) que se trouve à présent le chantier naval composé de nombreux bâtiments et installations modernes imposants. Il conserve toutefois quelques éléments d'intérêt historique dont le *Femfingerdockan* (dock aux cinq doigts). Il est édifié dans les années 1750 afin de fournir, à terre, un abri couvert à l'importante flotte de bateaux en cours de construction à cette époque. Ce complexe comprend des éléments remarquables de l'usine auxiliaire tels qu'une enceinte orientable, un mât servant de grue et un bâtiment abritant les pompes. L'une des caractéristiques remarquables de Karlskrona est le *Gamla Mastkranen* (vieux mât-grue) dont la construction date de 1803-1806. Haut de neuf étages, sa structure principale est en brique et la partie la plus haute, en bois, est recouverte de cuivre. Tous les instruments complexes du "mât-grue" (cabestans, treuil de halage, guindeaux, etc.), conçus pour un fonctionnement manuel, demeurent en place.

Les accès à Karlskrona sont protégés par les fortifications édifiées sur l'île de *Kungsholmen*, dans le détroit d'Aspö. En 1679, Dahlbergh dessine les plans d'une forteresse et d'une tourelle ; pourtant, il n'y aura là rien d'autre qu'un terrassement temporaire jusqu'aux dernières années du XVIIIe siècle, lorsque la flotte russe d'abord, puis la flotte anglaise, bloquent Karlskrona au cours des guerres napoléoniennes. Une garnison assez importante s'installe sur l'île, dotée d'une artillerie impressionnante. Entre 1820 et 1850, des investissements importants aboutissent à l'édification de défenses permanentes majeures qui sont rénovées dans les années 1870. Depuis 1900, Kungsholmen représente une forteresse stratégique de très grande envergure et continue à tenir ce rôle. Les bâtiments de l'île, laquelle est fonctionnelle et bien proportionnée, illustrent parfaitement l'évolution de la tactique militaire et donc de l'architecture correspondante durant près de trois siècles.

Plusieurs autres forts gardent les abords de Karlskrona. La *Citadelle Drottningkärs* se trouve en face de Kungsholmen, à l'opposé du détroit d'Aspö. Cette forteresse imposante en granit, œuvre d'Erik Dahlbergh principalement édifiée entre 1680 et 1700, n'est pas achevée avant la moitié du XVIIIe siècle. Elle comprend un grand donjon entouré de quatre bastions reliés par des murs rideaux et presque entièrement entourés d'eau ; une chaussée relie ce donjon à un ravelin protégé par deux lunettes situées sur l'île principale. Les deux tours rondes fortifiées (*Godnatt* et *Kurrholmen*) sont les seuls exemples des six structures de ce type prévues au milieu du XIXe siècle pour servir de seconde ligne de défense au-delà de Kungsholmen et de la citadelle Drottningkärs. Considérées comme incapables de résister aux armes à grande vitesse de cette époque, elles ne seront jamais utilisées.

Deux autres bâtiments associés à Karlskrona font partie de la présente proposition d'inscription. Les édifices constituant le manoir *Skärva* sont construits en 1785-1786 comme résidence d'été pour Frédéric Henric af Chapman, alors amiral du chantier naval. Ce dernier se charge également de sa conception en

coopération avec le philosophe et théoricien en architecture Carl August Ehrensward. Ces édifices illustrent l'association surprenante des idéaux classiques et des traditions nordiques en matière de construction, faisant appel aux compétences propres au génie naval de l'époque. La bâtisse principale est une structure d'un étage édifée suivant un plan en H, où se mêlent styles rococo et classique. Le style du pavillon de jardin est classique tandis que la tour de bois peinte "façon grès" est gothique.

Durant les années 1820, Christopher Polhem, l'ingénieur responsable de la construction du dock de Karlskrona, à la technologie novatrice, conçoit un barrage et une station hydraulique à Lyckeby. L'Amirauté fait l'acquisition de deux vieux moulins sur la rive du fleuve Lyckeby pour alimenter les deux boulangeries de la Couronne de Karlskrona et construit un autre grand moulin. Achevé en 1721, *Kronokvarnen* (le moulin de la Couronne) a, dans une large mesure, conservé son aspect initial. Le pont de pierre entre le barrage et Kronokvarnen est ajouté dans les années 1780.

## Gestion et protection

### *Statut juridique*

Le 5 novembre 1987, le secteur du chantier naval, y compris les structures périphériques défensives et les parties centrales de la base navale, est classé zone d'intérêt historique national par le Conseil national des antiquités. En conséquence, les bâtiments sont protégés par les dispositions de la loi de juin 1993 sur la gestion des ressources naturelles. Cette zone classée comprend aussi 100 édifices environ qui font l'objet d'une protection individuelle suivant les dispositions de la loi de 1988 sur la conservation du patrimoine. Les parties centrales de la base navale et le secteur du chantier naval, également enregistrés comme monuments anciens, sont donc protégés par le chapitre 2 de la loi sur la conservation du patrimoine. Toute intervention nécessite l'aval du service ou de l'organe gouvernemental correspondant et de lourdes amendes s'appliquent en cas de non respect des lois.

En 1987, le centre de Karlskrona est classé zone d'intérêt historique national pour la conservation. Par conséquent, la ville se doit de sauvegarder les richesses historiques du centre grâce à un plan de développement global. Les édifices et sites considérés comme ayant une valeur historique font l'objet d'une identification pour protection dans le cadre du plan de développement du Conseil municipal. Les autres bâtiments sont gérés par le Comité local pour la planification et la construction, suivant les termes de la loi de 1987 sur la planification et la construction.

Certains secteurs, tels Stumholmen, sont en outre régis par des réglementations spécifiques émises par le Conseil municipal de Karlskrona, selon lesquelles les propriétaires immobiliers désireux de procéder à des interventions susceptibles d'influer sur les bâtiments existants doivent soumettre des propositions pour approbation. L'aspect global de l'île

en tant qu'ensemble doit être pris en compte lors de décisions concernant la forme, le style, la couleur, les procédés et les détails de nouveaux édifices.

Le Conseil municipal a annoncé des projets relatifs à l'extension du plan de développement à la totalité des zones civiles de la ville, au secteur du chantier naval et à l'archipel.

Les plans de développement urbain concernent des zones situées bien au-delà de celles proposées pour inscription sur la Liste du Patrimoine mondial, formant ainsi, avec les étendues d'eau qui entourent une grande partie des zones proposées, une zone tampon efficace, ainsi que l'exige le Comité du Patrimoine mondial.

#### *Gestion*

Le secteur ouest du chantier naval et la majeure partie de Lindholmen, réservés aux implantations industrielles, appartiennent à la société privée Karlskronavarvet AB. Le secteur est (la base navale actuelle) est propriété de l'Etat suédois tout comme les autres structures militaires et défensives des îles proches du littoral à l'exception de deux structures, dont le propriétaire est le Conseil municipal de Karlskrona.

Les divers organes de gestion sont Karlskronavarvet AB, Sydkustens Militärkommando (Commandement naval sud), Karlskrona Kommun, Statens Fastighetsverk (Comité national du logement), Fortifikationsverket (Agence des fortifications) et le Conseil administratif de la Province.

Les biens commerciaux et domestiques de la ville sont aux mains de propriétaires privés.

On a fait référence plus haut aux contrôles de planification de l'utilisation des sols en vigueur au niveau municipal. En 1985, le Conseil municipal élabore un programme de conservation applicable à l'architecture de la ville destiné principalement à préserver le plan global et le tissu urbain, certains secteurs et bâtiments faisant l'objet d'une attention particulière de par leur importance historique spécifique.

Les bâtiments appartenant à l'Etat sont gérés par le Comité national du logement et l'Agence des fortifications. Ces organes disposent de programmes stratégiques de planification des biens qui visent à protéger leurs valeurs culturelles et fonctionnelles. Parmi les principaux bâtiments historiques, plus de dix font l'objet de plans spécifiques.

L'Administration de la Province, le Musée naval, le Comité national du logement, le Conseil municipal de Karlskrona et le Musée de la Province étudient actuellement la création d'un service d'information pour le grand public, dans l'optique de développer une politique touristique active.

## **Conservation et authenticité**

### *Historique de la conservation*

L'intérêt pour la préservation du patrimoine architectural de la base navale remonte à la fin du XIXe siècle, avec le mouvement "romantique national". Des mesures pratiques sont prises dans les années 1920, époque où de remarquables édifices tels que le dépôt des cordages I, le bureau des enregistrements et la maison des maquettes subissent des travaux de restauration majeurs. C'est vers cette époque que le Comité central des antiquités (*Riksantikvarieämbetet*) classe certains bâtiments monuments nationaux.

Depuis les années 1950, l'Agence des fortifications a fait des efforts marqués pour préserver les édifices plus anciens. Au cours des années 1980, elle a commencé à établir des programmes de conservation, des projets de couleurs et des aménagements paysagers pour tous les bâtiments dépendant de son domaine de compétences. Une vingtaine de bâtiments ont des programmes de conservation individuels qui sont constamment révisés, aboutissant à des travaux globaux de restauration et d'entretien exécutés sous la direction d'architectes et d'antiquaires.

A l'intérieur de la ville civile, le Conseil municipal use de ses différents pouvoirs pour garantir que les travaux de restauration sont réalisés sur des édifices majeurs et que le paysage urbain historique est préservé.

### *Authenticité*

Le degré d'authenticité du plan d'ensemble de Karlskrona, tant dans la ville civile qu'au sein de la base navale, est élevé. Le plan d'origine du XVIIe siècle a été conservé et le tissu urbain demeure intact tandis que les installations navales reflètent l'évolution, sur trois siècles, des fortifications militaires et de la technologie applicable à la construction des bateaux.

Le degré d'authenticité des édifices pris séparément est également très élevé. Un contrôle efficace des programmes garantit le nombre limité d'interventions ou de travaux de restauration inopportuns dans les zones civiles. Quant aux structures militaires, elles ont pu se développer conformément aux impératifs des changements politiques et stratégiques. Certains ajouts récents indésirables ont disparu et d'autres démolitions doivent suivre. Des édifices nouveaux ont vu le jour sur les terrains récupérés, entre des bâtiments militaires judicieusement adaptés à un usage civil ; ces aménagements sont réalisés de façon à ne pas détonner avec l'aspect existant des zones concernées.

## **Evaluation**

### *Action de l'ICOMOS*

Une mission d'expert de l'ICOMOS a visité Karlskrona en janvier 1998. L'ICOMOS a également

consulté un éminent historien britannique reconnu comme expert mondial des ports et bases navales historiques pour recueillir son avis sur l'importance culturelle de la ville.

déterminant de la *Realpolitik* européenne ; Karlskrona en est l'exemple le mieux préservé et le plus complet qui soit parvenu jusqu'à nous.

#### *Caractéristiques*

ICOMOS, octobre 1998

Karlskrona constitue un exemple complet et exceptionnellement bien conservé d'une base navale européenne construite à l'époque où de telles installations voyaient le jour sous l'impulsion de plusieurs puissances maritimes majeures.

#### *Analyse comparative*

On trouve des installations similaires en Angleterre (Portsmouth, fondée en 1495 ; Chatham, 1547 ; Devonport, 1691), en France (Rochefort, 1666), au Danemark (Holmen, Copenhague 1690) et en Russie (Kronstadt, 1702).

Portsmouth, Devonport, Rochefort et Kronstadt ont toutes subi les bombardements aériens ennemis de la Seconde Guerre mondiale qui ont anéanti des éléments majeurs de leurs constructions. En revanche, la partie ancienne du chantier naval de Chatham est exceptionnellement bien conservée ; de par son aspect encore pratiquement intact, il illustre parfaitement les grands chantiers navals anglais à l'époque prestigieuse de la marine à voiles (1700-1850). Ses ouvrages défensifs du XVIIIe siècle, tournés vers la terre, présentent un état de conservation remarquable. Toutefois, Chatham est un chantier naval situé sur un fleuve, assez loin de la mer. Ses édifices reflètent également l'ampleur et les diverses traditions fonctionnelles et administratives de la Royal Navy britannique, l'ensemble complétant harmonieusement Karlskrona.

#### **Breve description**

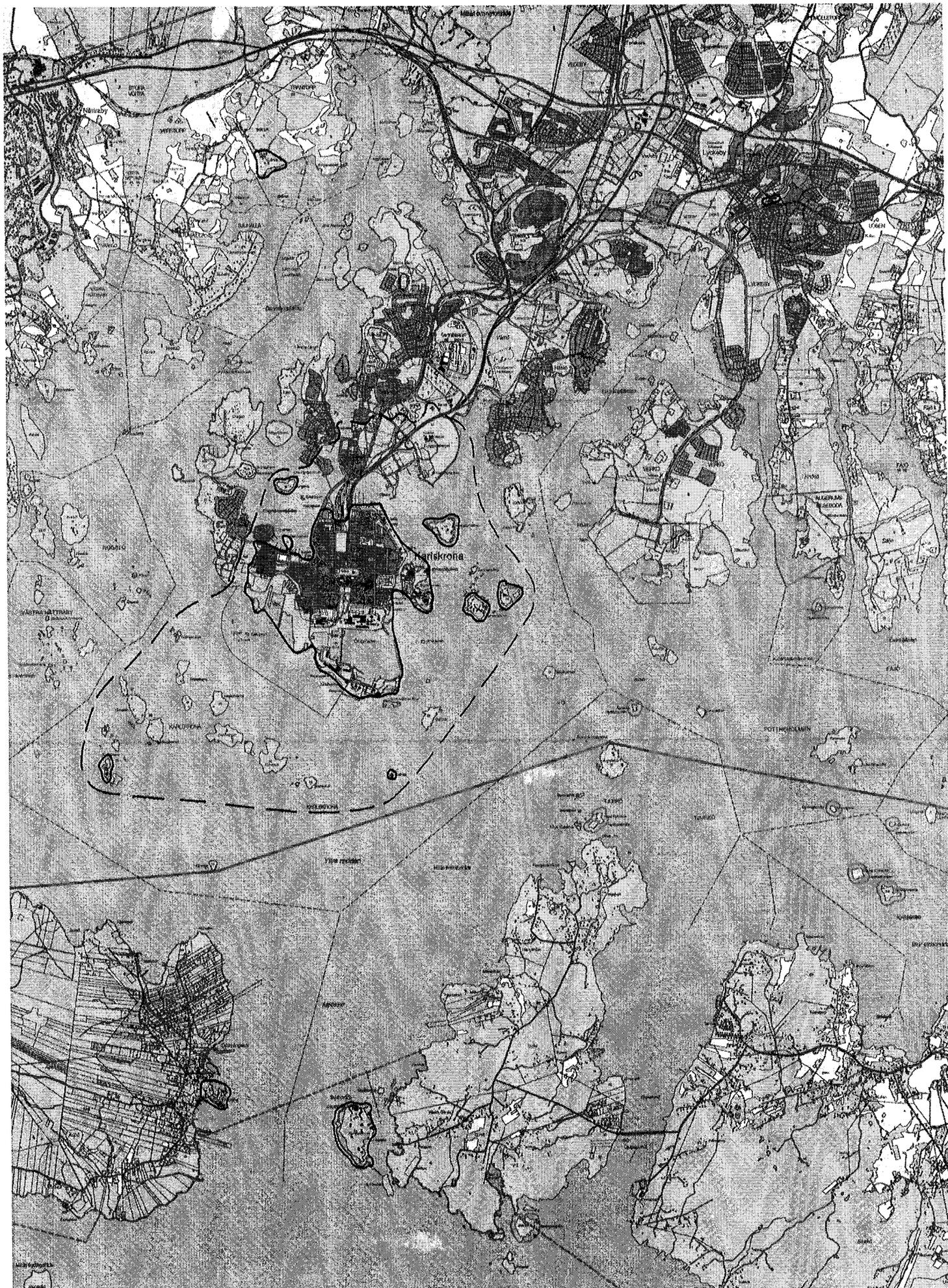
Karlskrona constitue un exemple exceptionnel de cité navale européenne planifiée caractéristique de la fin du XVIIe siècle, dont le plan original et de nombreux édifices sont parvenus intacts jusqu'à nous, de même que certaines installations qui témoignent de son développement ultérieur jusqu'à aujourd'hui.

#### **Recommandation**

Que ce bien soit inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial sur la base des *critères ii et iv* :

**Critère ii** : Karlskrona représente un exemple de cité navale européenne planifiée exceptionnellement bien préservée, qui a su incorporer des éléments provenant d'installations antérieures dans d'autres pays et qui à son tour sert de modèle aux villes dotées ultérieurement de fonctions similaires.

**Critère iv** : les bases navales ont joué un rôle important au cours des siècles durant lesquels la puissance navale constituait un facteur



**Le port naval de Karlskrona / The naval port of Karlskrona :  
Plan indiquant la zone proposée pour inscription et la zone tampon / Map showing nominated property and buffer zone**