

Lorient, une ville sous influences

Dans la famille des villes reconstruites après la Seconde Guerre mondiale, Lorient fut longtemps mise au rang de parent pauvre. Difficilement classable, d'une typologie incertaine, elle n'avait semble-t-il pas le charisme de ses grandes sœurs à la filiation affirmée. Incomprise et donc ignorée durant plusieurs décennies, elle sombre alors dans les reproches habituels : bâclée dans l'urgence, d'une triste banalité, en manque de panache architectural. Lorient était de celles qu'on ne



Figure 1 – photo inédite de Georges Tourry, la seule que l'on ait de lui à Lorient ; il présente aux élus la maquette du lycée Colbert le jour de la pose de la première pierre, 1959 (coll. part.)

regarde pas. Même si, à couvert, ses habitants lui accordent d'emblée un agréable dynamisme et malgré tout une certaine facilité à vivre. Hétérogène dans son bâti et son urbanisme, ce n'est que depuis peu qu'on lui découvre des vertus d'éclectisme. À bien l'observer, d'une banale ville sans goût, elle devient celle de toutes les saveurs, emblématique d'une période sans toutefois en avoir les excès. Elle témoigne dès lors de l'évolution des doctrines durant une décennie capitale où tout semble se mettre en place, en amorce de ce qui sera les « trente glorieuses ».

On peut aujourd'hui s'interroger sur l'apparition de cette variété architecturale que l'on peut découvrir à Lorient. Elle échappe aux règles de l'aménagement planifié pourtant fermement imposé par l'État. Son auteur désigné, l'architecte en chef Georges Tourry (1904-1991), a longtemps été le principal incriminé, soit pour son incapacité à imposer une ligne, soit pour son habileté à contourner les obligations. Bien que méconnu, le caractère de son créateur semble être la clé des particularités de la reconstruction lorientaise. Juger de sa responsabilité dans l'esthétique architecturale lorientaise mériterait sûrement un historique complet, on peut du moins tenter d'en souligner quelques étapes.

La mise en place du plan

Dès l'entame de sa reconstruction, Lorient cumule les difficultés. Non seulement elle affiche l'un des plus forts taux de destruction du pays, mais sa libération tardive l'empêche de bénéficier des premières mesures d'urgence prise par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU). Les fonds tardant à être débloqués, la pénurie en matériaux et engins adaptés, bien que générale sur le pays, apparaît ici encore plus critique.

La tâche de l'urbaniste désigné Georges Tourry s'annonce complexe. Bien que son contrat date d'août 1943, soit moins de six mois après l'évacuation de la ville, au plus fort des bombardements, Lorient reste interdite d'accès jusqu'en 1945. Polytechnicien et conférencier à l'École des Ponts et Chaussées – il n'y sera professeur d'architecture qu'en 1952 –, Tourry n'a encore que peu de références et il voit dans la réussite du projet lorientais l'opportunité de développer son agence parisienne. Son ambition est indéniable et pousse à son implication, or, Lorient lui est inconnue et c'est donc à un véritable « travail hors les murs » qu'il doit s'astreindre. Sur la base de cadastres difficiles à mettre à jour, c'est en s'aidant du plan d'extension et d'embellissement de la ville conçu par Albert Parenty en 1934 qu'il tente d'appliquer les nouvelles directives de l'État à un premier plan d'aménagement, sans pouvoir accéder au futur chantier.

L'autre difficulté propre à Lorient est l'étroitesse historique de son périmètre. Depuis sa création, la ville n'a pu s'étendre qu'en annexant des terrains sur les communes voisines ou en les gagnant sur la mer. Désormais, sa surface est de plus amputée d'une obligation de zones de recul entre la ville et les zones d'activités

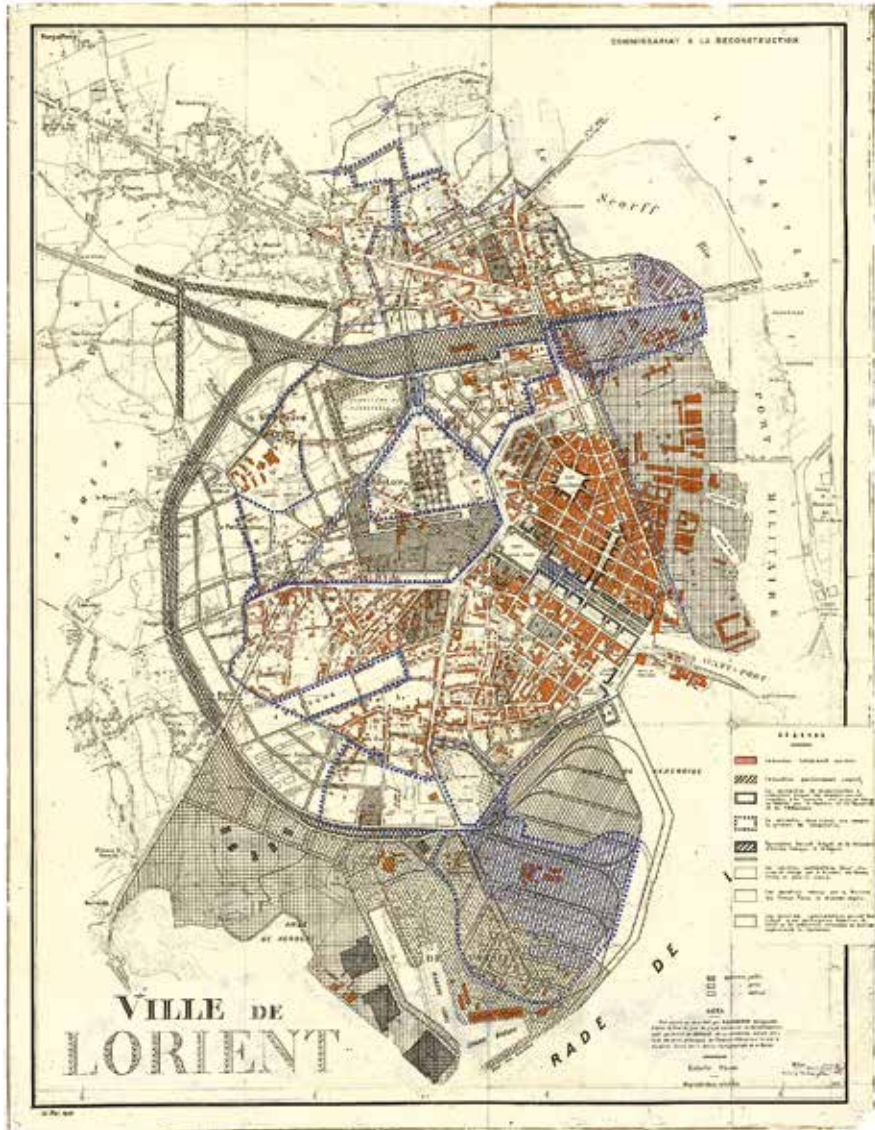


Figure 2 – Plan de reconstruction présenté au MRU par Georges Tourry en 1946. Bien qu'accepté en 1948, ce plan ne fut que partiellement suivi durant la reconstruction ; en fond de plan, la ville ancienne avec en rouge les immeubles détruits (Arch. Mun. Lorient, 2 Fi 843)

portuaires. La recherche de terrains disponibles afin de remédier à une surdensité du bâti ancien s'avère difficile sinon impossible. C'est pourquoi Tourry évoque la possibilité de déplacer l'ensemble du projet de plusieurs kilomètres vers la côte atlantique. Proposition aussitôt dénoncée par les représentants des sinistrés et enterrée par les lois propres aux dommages de guerre.

Somme toute, les débuts du projet lorientais sont conformes au déroulement du processus de reconstruction mis en place dès 1940 et repris pour l'essentiel à la Libération par le MRU : le choix d'un architecte en chef chargé de l'élaboration du plan, la prise en compte des problèmes de l'existant pour en dégager des zones de fonctions, la recherche d'une circulation automobile efficace, un parcellaire repensé, la mise en place d'un agencement d'îlots vastes et réguliers garantissant un remembrement logique et raisonné visant à satisfaire les diverses parties de la population sinistrée.

La proposition de Tourry développe une bonne part du projet d'embellissement de l'entre-deux-guerres. Le déplacement de la zone portuaire qui était au cœur de la cité vers des terrains gagnés sur la mer (remblaiement de l'anse de Kergroise) et le comblement du bassin à flot devenu dès lors inutile sont des reprises. Mais c'est par le système de circulation qu'il marque sa différence. La création de boulevards permet de contourner le centre et de rendre accessibles des terrains nécessaires à l'expansion du bâti. En enjambant la voie ferrée par un nouveau pont, il atténue un problème récurrent d'accès à la ville tout en offrant une entrée magistrale à la future cité. Son tracé a le mérite de relier l'ensemble des quartiers historiques de Lorient tout en préservant leurs maillages d'origine. Enfin, ces nouveaux axes s'organisent autour du cœur du projet de Tourry : une large zone centrale affectée aux équipements sportifs et à une vaste cité scolaire, le tout ouvrant sur l'ancienne place Jules-Ferry qui, en devenant la nouvelle agora, rassemble une bonne part des bâtiments publics de la ville. Tourry opère ainsi un déploiement radical de l'échelle de la ville par un simple réajustement du fonctionnement, tout en s'accommodant du tracé existant. Ce qui n'était qu'un ensemble clairsemé de quartiers satellites (*l'intra muros* ancien, Merville, Lanveur, Nouvelle-Ville, Kérentrech, puis Keryado en 1947) devient une unité homogène par la seule présence de ce vaste centre suffisamment bien irrigué.

La figure inédite de ce parc urbain central est différemment appréciée ; elle implique un déplacement de l'activité du centre-ville, ce qui inquiète les associations de sinistrés à commencer par les représentants des commerçants. Pourtant ce premier plan séduit : en s'accommodant du tracé ancien, en magnifiant des axes et places historiques, il réussit malgré tout à clarifier la ville et lui offre un futur ambitieux en prévoyant l'augmentation de sa population.

Tourry sait pourtant que pour la réussite de son projet il devra composer avec toutes les parties. Séduire les élus, s'adapter aux attentes des habitants, répondre aux remarques de ses supérieurs qui espéraient plus de radicalité. Très tôt, il se

plaint auprès de la municipalité d'être critiqué pour « la timidité et le caractère conservateur » de son plan d'aménagement par les inspecteurs du MRU. La mairie elle-même tente de concilier les désirs des sinistrés dans d'incessantes réunions auxquelles la presse fait écho. Dans ce climat conflictuel, le plan entre dans une phase de continuelle remise en cause. Malgré son acceptation après enquête publique en avril 1947 par le MRU, il ne cessa d'être modifié, retardant d'autant la phase de remembrement nécessaire afin de toucher les indemnités de reconstruction.

Déjouant la procédure employée sur le territoire, le plan de reconstruction de Lorient ne semble véritablement se mettre en place qu'au fur à mesure de l'avancement des chantiers. Le remembrement des îlots se fait année après année sur la base d'un plan général des plus fluctuant. L'emplacement de bâtiments emblématiques tels que l'église du centre, les halles et la sous-préfecture ne cesse d'être redessiné. Le plus déconcertant d'entre eux étant celui du théâtre, promis sur pas moins de cinq sites sans jamais se reconstruire, sinon quelques décennies plus tard (en 2004).

Dans ce qui ne semble être qu'une continuité d'indécisions, Tourry est pourtant présenté par ses contemporains en habile négociateur, laissant les parties s'exprimer avant de proposer des solutions accommodantes, sans rien perdre de son objectif. De plus, un réseau de connaissances (les Ponts et Chaussées entre autres) lui permet d'accéder à de précieuses informations, ce qui lui vaut notamment le respect du maire Emmanuel Svob, avide de « tuyaux » provenant des ministères aux moments les plus critiques pour l'avancée du projet lorientais. Cela lui permet également d'être habilité par plusieurs services de l'État et d'avoir des entrées dans bon nombre de commissions. Une aide majeure lorsqu'il s'agit de négocier avec la Marine, tant celle-ci est importante par son patrimoine et influente sur l'économie locale. Ce statut d'urbaniste multi-casquettes lui permet d'avancer sur plusieurs fronts en même temps. Ainsi, en qualité d'architecte agréé par le ministère de l'Éducation, il passa outre l'interdiction de construire stipulée dans son contrat d'urbaniste pour disposer ses projets d'écoles en des lieux clés de la ville. Il joue également de son ubiquité lors des tractations Marine/Mairie afin de libérer des terrains nécessaires à la ville tout en se démenant pour le relogement du personnel de l'arsenal. Il travaille pour les deux parties, tout en défendant leurs intérêts. Là où on lui refuse une idée, il revient par le biais d'un projet nouveau validant les premiers tracés. Par ces stratégies successives, il parvient peu à peu à faire accepter les grandes lignes de son plan.

Une construction îlot par îlot

Les mises au point s'éternisent. Les deux années qui suivent la Libération ont été consacrées au déblaiement des ruines, au déminage et à la réfection des réseaux. Le manque de moyens techniques et les difficultés de ravitaillement imposent à la municipalité de freiner le retour de la population. Pourtant, la ville a absolument

besoin de celle-ci pour renouer avec son activité. Les baraques provisoires ne peuvent suffire et l'urgence du relogement devient vitale pour Lorient. Il faut bâtir.

Peu avant 1948, les premiers immeubles sortent de terre à l'écart du centre-ville. Tourry s'y implique particulièrement. Par le choix de leurs emplacements, ils figent le tracé des nouvelles voies, marquent les croisements, imposent un alignement. S'agissant de logements, ils sont signés par des architectes de sa propre agence parisienne, comme Bourgeois (nouveau boulevard Svob) ou Richter (boulevard de Normandie). Architecturalement, ces premiers projets tant attendus doivent servir d'exemple pour les années à venir. Il faut montrer aux Lorientais que l'on reconstruit efficace et robuste, rapidement et pour longtemps. Suivant les directives du MRU, matériaux et formes traditionnels sont alliés aux techniques encore naissantes de préfabrication et de standardisation des éléments. Granit et pente d'ardoises sont apparents, le béton armé sous-jacent.

Ces premiers logements sont aussitôt jugés par la population. Réunions d'associations de sinistrés, débats par voie de presse se succèdent. Si l'urgence à se loger est pesante, les premiers résultats ne satisfont pas, assimilant le type MRU bien trop uniforme à un « style caserne » déjà peu prisé dans la région. Les habitants attendent plus de liberté que de simples alignements d'encadrements de fenêtres faisant pâle figure face aux immeubles 1930 rescapés du centre-ville.

Malgré une économie difficile, Tourry sent qu'il doit tenter autre chose. Sans avoir à attendre que le plan de remembrement avance, il profite des financements d'immeubles sans affectation individuelle (ISAI) et des projets scolaires pour proposer de nouvelles formes. Car s'il n'a pas réussi à se démarquer par son plan, Tourry entend bien démontrer auprès du MRU ses capacités d'urbaniste lors de la phase chantier. Pour cela, il compte sur l'appui des architectes, à commencer par son adjoint direct : Jean-Baptiste Hourlier (1897-1987). Celui-ci est nommé dès 1946 par le MRU pour épauler Tourry et, en qualité de Premier Grand Prix de Rome (1926), est chargé de la réalisation de la majorité des édifices publics de la ville. De la même génération, ils s'accordent parfaitement et ont un même parcours d'ouverture à de nouvelles formes d'architecture. Issus d'une école classique prônant symétrie et hiérarchisation des tracés, ils ont tous deux déjà fait un pas vers un rationalisme modéré, dans la ligne d'Auguste Perret. Tourry l'ingénieur et Hourlier l'artiste des formes se complètent en un duo de concepteurs symptomatique de cette période. Au fait des nouvelles techniques de construction, ils sont réceptifs au bouillonnement qui prévaut en cet après-guerre et prêts à faire évoluer leur conception de l'architecture. En réponse aux incitations du ministère, ils ne refusent pas de s'ouvrir à l'urbanisme nouveau, tout au moins de l'inclure dans le projet lorientais.

L'avant-garde de l'architecture leur est connue et notamment dans le cas de Tourry pour l'avoir combattue, en pleine filiation de son maître à penser Gustave Umbdenstock, dont les joutes contre Le Corbusier restent célèbres. L'heure n'est plus à la polémique

idéologique, mais à répondre à la demande de futurs habitants et à tracer l'avenir d'une ville. L'évolution se lit dans leurs projets. Hourlier aborde la reconstruction de la place Alsace-Lorraine (son premier chantier lorientais) à la manière d'une place des Vosges mâtinée d'un régionalisme naïf, granit/ardoise/pin maritime, avant d'effectuer un travail très pointu sur la préfabrication d'éléments de façades fortement épurés. Peu après, à quelques longueurs de là, il proposera pour l'îlot de « la banane » une tour blanche et une barre courbe de 120 mètres de long, le tout planté dans un parc digne de la Chartes d'Athènes. Tourry pour son parc des sports central compose de savants alignements académiques avant d'éclater son lycée en pavillons, à la manière d'un campus « à l'américaine ». Il osera ensuite proposer un alignement de six immeubles tours sur pilotis posé sur les traces du bassin à flot comblé.

Ensemble, ils vont expérimenter à Lorient un nouveau type d'îlot (boulevard Svob en 1949) : des immeubles à cinq niveaux alignés sur la rue délimitent un parc planté accueillant librement une tour de douze étages : prémices modérées de l'îlot ouvert souhaité par les modernes. Cette silhouette à deux gabarits est répétée sur la ville, avant qu'ils ne réalisent en 1957 sur le même principe un ensemble de 500 logements à Paris (rue Claude-Decaen), qui reste l'un des plus importants espaces verts privés de la capitale.

Ces premiers projets font école et permettent de présenter des idées neuves auprès de la population. La question d'une reconstruction à l'identique ne s'est jamais posée pour Lorient, mais pour autant le relogement en immeubles collectifs ne va pas de soi pour le futur habitant. Il faut séduire, prouver les bienfaits de la ville nouvelle. Un soin particulier est apporté aux espaces communs, l'entrée, l'escalier, la cour/jardin. Aussi, en immeuble témoin propre à convaincre, l'îlot Svob fait partie intégrante de la première Foire-Exposition de Lorient de l'après-guerre.

Il en fut de même avec les chantiers scolaires. Chacun semble porter la bonne parole et faire évoluer les idées, soit sur les techniques de construction (préfabrication, fondations spécifiques, structure porteuse de béton armé), soit sur la forme urbaine. À cet égard, l'école Bisson (1950-1954) présente même les prémices d'une modernité, en en déclinant tous les standards : toiture-terrasse utilisable en cour de récréation, ouverture quasi totale des façades, pilotis libérant le sol, orientation en fonction de l'ensoleillement. Le positionnement du bâti, niant tout alignement, offre un type de rue encore inédit à Lorient. Auprès d'une population en mal de logements sains, l'impact est clair. Comme il est précisé lors de l'inauguration : « séduisant par son originalité, par sa volonté de ne pas faire bloc, de fuir autant que possible tout ce qui pourrait rappeler les anciennes casernes du XIX^e, par ses jeux de couleurs, cette lumière abondamment répandue dans toutes les salles, ses larges cours et ses terrains de jeux [...] ».

Dès lors, chaque chantier devient une expérience particulière, car bien plus qu'imposer un point de vue définitif qui serait à coup sûr polémique, Tourry préfère

proposer, démontrer par l'exemple, une utilisation nouvelle de la ville. Sans que soit proclamé un débat traditionnel/moderne, la logique de Tourry est d'amener la population à adopter des solutions de logements efficaces, une densité rendant crédible son plan d'aménagement. En 1949, dans le texte de présentation de son plan, il insiste sur une architecture qui devra se faire « en tenant le plus grand compte des conceptions de nos jours ».



Figure 3 – Les quartiers du Moustoir et de l'Eau courante, l'échangeur d'entrée de ville et les nouveaux boulevards, 1963-1964 (coll. part.)

La variété architecturale pour principe

C'est en mêlant technique expérimentale et satisfaction des habitants que la ligne architecturale évolue d'une année sur l'autre en tirant parti de ce qui se fait de plus novateur du moment. Pour arriver à ses fins, le duo Tourry/Hourlier s'appuie désormais sur un groupe d'architectes qui semblent leur être dévoués. Venus d'horizons différents et de formations diverses, cette trentaine de concepteurs va travailler sur la reconstruction du centre-ville de façon extrêmement solidaire. À la manière d'un atelier quasi autarcique, tant les intervenants extérieurs sont rares durant cette période, ils se partagent la tâche en fonction de leur compétence. Groupe soudé au point qu'en 1957, leur pétition réclame que Tourry soit maintenu dans ses fonctions, lorsque le maire Jean Le Coutaller tente d'imposer un nouvel urbaniste pour le grand Lorient. La manière dont s'est constitué ce groupe est une des explications de la diversité architecturale de Lorient.

Les agences lorientaises sont peu nombreuses avant la guerre, tant la production est dominée par celle de Louis Dutartre. Il tient le rôle de patriarche mais, déjà âgé, décède en 1949. Si quelques anciens comme Henri Réglain ou Jean Martel tentent de prendre la relève, ils sont rapidement rejoints par une nouvelle génération attirée par l'ampleur du chantier à venir. Pour beaucoup, ils n'ont que peu de lien avec Lorient. Maurice et René Ouvré viennent de Paris, tout comme Jacques Olivier, René Delayre de Clermont-Ferrand, Charles Pirioux de Toulon, Roger Beauvir de Saint-Brieuc, Pierre Brunerie exerce à Toulouse avant de s'installer à Quimperlé.

Peu expérimentés et tout juste diplômés, après le désœuvrement des années de guerre, c'est sur le terrain qu'ils vont parfaire leur apprentissage. Dans un esprit d'entraide, ils apprennent vite à travailler ensemble. Logés de façon précaire, ils se côtoient dans les baraquements mis à leur disposition et s'attèlent aux demandes urgentes. L'établissement des dossiers de dommage de guerre est l'une d'entre elles. Le relevé des ruines leur permet de se familiariser avec Lorient, tout en abordant de front l'économie de la Reconstruction. Un autre travail marquant leurs débuts est d'établir les plans de cités de baraquements provisoires. Leur implication sur cette simple tâche est lisible dans le soin apporté au tracé et, pour beaucoup, c'est une expérience indélébile qui influencera leurs futurs travaux d'urbanisme.

Les premiers pas dans la construction se font dans un pesant souci d'économie. En pleine pénurie de matériaux et de moyens, l'efficacité prévaut. Comme c'est le cas pour les entreprises, ils ont tout à apprendre de ce que devient la filière du bâtiment. Se familiariser avec la standardisation, mettre en place les bordereaux de chantier pour les différents corps de métiers, assimiler les nouvelles normes, la préfabrication, tout semble se mettre en place au jour le jour. L'utilisation systématique des plans-types prônés par le ministère s'impose dès leur premier projet. Pour sa première expérience, René Delayre décline tous les cas de figure du petit collectif, sur l'ensemble de l'« Arsenal de Mer ». Ces logements servirent de test effectif pour l'ensemble de ses confrères. Après ce passage obligé, c'est en pleine continuité de leur apprentissage qu'ils utilisent les exemples vus ailleurs. Les villes qui ont déjà entamé leur reconstruction leur servent désormais de modèle. La préfabrication havraise apparaît çà et là. D'autres détails d'immeubles découverts dans les revues sont repris littéralement, sans aucune hésitation.

Ce n'est qu'après avoir longuement assimilé les exemples du MRU que les jeunes architectes vont apprendre à décliner, à se forger un vocabulaire. Si l'agencement intérieur obéit encore aux dimensions utiles, des détails nouveaux apparaissent sur les façades. Certains tentent d'adapter différemment les modes de préfabrication, jouant sur les textures, les trames et encadrements. La forme des toitures change également. La pente d'ardoise ne s'impose plus comme le garant d'un régionalisme obligé. La toiture-terrasse ou plus couramment une faible pente de zinc influent dès lors sur la forme de l'immeuble lorientais. Peu à peu, l'envie d'explorer de nouvelles esthétiques architecturales gagne l'ensemble des concepteurs. Jusque-là hésitants et

certainement freinés par l'enjeu d'un tel chantier, ils sont maintenant rassurés par les compétences techniques des entreprises locales et la progressive adhésion de la population à de nouvelles formes de vie. Car, au-delà de la simple restitution des surfaces de logement, transparait désormais le souhait d'entrer dans une nouvelle ère esthétique, certainement plus légère, plus fluide et dynamique.

Ces évolutions architecturales se font sous la constante correction de Jean-Baptiste Hourlier, dont le statut est respecté par les architectes. Les projets sont régulièrement examinés et tous acceptent les remarques du maître en retenant la leçon. Si des talents se révèlent assez tôt, la notion de groupe persiste et il semble bien qu'ils se partagent le chantier lorientais en parfaite osmose. Chacun apportant son savoir et ses compétences, les équipes se forment au gré de la masse de travail. On le saura par la suite, les véritables auteurs ne sont pas forcément ceux qui apparaissent sur les cartouches des plans.

Ce qui peut étonner en parcourant les archives aujourd'hui disponibles, c'est la profusion de projets non réalisés. Cinq à six variantes bien distinctes sont parfois nécessaires avant la validation par le duo Tourry/Hourlier. Battant ainsi en brèche l'opinion communément admise d'un bâclage par manque de temps, la manière de procéder rappelle par bien des points la notion d'atelier. Car il s'agit bien ici de recherche. Bien plus que la simple application de modèles, c'est la volonté de vouloir tout tenter qui anime le groupe de concepteurs. Qu'on ne leur reproche pas de ne pas avoir essayé ! Ils sont maintenant au fait des nouveautés techniques et formelles qui apparaissent sur le territoire. Ils vont voir les nouvelles halles circulaires de Royan avant de proposer ici celles de Merville. La rue Franchet-d'Esperey suit la leçon du Havre de Perret. La polémique autour de la Cité radieuse de Marseille est ici vite enterrée, laissant apparaître dans la même décennie des immeubles de même lignée.

L'influence est directe, mais à chaque fois en l'adaptant à la réalité lorientaise. L'échelle, l'économie et parfois même l'utilisation diffèrent. Les compétences techniques sans doute également. À bien considérer la chose, il s'agit ici moins de pâle copie que d'interprétation. L'exemple de l'immeuble du Moustoir par Henri Conan en 1961 est tangible. Tous les éléments d'une cité corbuséenne y sont déclinés un à un : pilotis, empilement de duplex, commerce intégré, et même un toit accueillant un jardin d'enfants. Pourtant l'accès aux appartements par coursives extérieures en façade nord, l'élancement intense, les pilotis calculés à l'économie montrent qu'il s'agit d'une adaptation extrême, et de fait inconfortable, plus que d'une imitation. Une Cité radieuse pour Bretons, n'ayant ni le vertige ni peur de la tempête. Une démonstration de modernité à la lorientaise, délibérément mise en tête de pont, en vitrine de la ville nouvelle.

Malgré ces influences diverses, le caractère des plus talentueux commence à se lire sur les façades. Les lourdes rondeurs d'un Roger Beauvir, le minimalisme économique de Félix Le Saint, la pureté graphique chez Jacques Olivier, l'efficacité



Figure 4 – L'immeuble du Moustoir, Henri Conan architecte, 1963-1964 (coll. part)



Figure 5 – Le centre-ville en fin de reconstruction, le système d'îlots avec dans le fond l'ensemble de la Banane avec sa tour de quatorze étages devant l'Hôtel Gabriel qui vient d'être restauré, 1963-1964 (coll. part)



Figure 6 – Photo aérienne de Lorient en 1963, à la fin de la reconstruction (coll. part.)

constructive d'Henri Conan ou de Pierre Brunerie, la maîtrise du tracé de René Ouvré et, pour le plus prolifique d'entre eux, l'élégance inventive de René Delayre. Tous commencent à se démarquer des premières expériences sages et appliquées du début de la reconstruction en adoptant clairement une écriture moderne. À partir de 1955, la rupture est claire lorsque Tourry confie dorénavant à cette nouvelle génération le rôle de chef d'îlot.

C'est donc en puisant dans le répertoire architectural du moment que se construit Lorient. Et c'est en s'appuyant sur cette diversité que Tourry va finalement mettre en place un jeu de composition formel, ayant comme base l'îlot et la lenteur du calendrier des chantiers. Le rythme imposé par le financement est de deux îlots par an, pour le centre-ville qui en compte une trentaine : cela permet de remettre en cause quasi continuellement les réponses urbaines, au point de revenir parfois sur le tracé de rues déjà réalisées. Car ici l'unité de la rue n'est pas essentielle, chaque îlot a sa propre esthétique. Ils se côtoient au point de s'opposer, de se répondre.

Les premiers îlots compacts et traditionnels font face aux îlots ouverts, niant la rue et la cour, dans un constant rééquilibrage. En n'imposant que le gabarit de 13 mètres de façade, Tourry choisit les architectes chefs d'îlot en fonction de leurs tendances pour mieux façonner l'espace urbain. Au front bâti des alignements répondent reculs et éclatements des volumes. C'est dans ce jeu complexe de pleins et de vides, de contraste de matières et d'échelles, qu'il laisse paraître enfin son véritable travail d'urbaniste.

1963, la clôture des comptes de l'Association syndicale de Reconstruction marque la fin de la reconstruction à Lorient. Le solde de logements prévus vient d'être réalisé par Tourry et Conan sur l'opération du quai de Rohan. Cette architecture basiquement comptable met un point final à une longue série de projets sur ce site, mais est loin de résorber les besoins d'une ville en pleine explosion démographique. Lorient entre ensuite dans une autre phase d'expansion dont Tourry et Hourlier ne firent pas partie.

Pour conclure...

Pour beaucoup, la question de la capacité de Tourry reste posée. On ne peut pourtant pas nier l'effort de l'urbaniste à composer avec la réalité lorientaise, ni lui reprocher un manque d'ambition ou d'implication. Conscient ou non de la fluctuation des dogmes, il a préféré accompagner plutôt que d'imposer. Aidé en cela par un groupe de concepteurs en plein renouvellement, il cumule ainsi les expériences dans une formidable accélération du temps urbain. La modestie des intervenants a fait que, là encore, aucune solution n'a pris le pas sur une autre. Et c'est dans une apparente uniformité que sur un périmètre somme tout réduit se juxtapose un panel d'expériences parfois contradictoires mais aujourd'hui devenues exemplaires. La composition de cette diversité aura été son véritable travail.

Alors, qu'en est-il de Tourry ? Responsable d'un urbain indécis, incapable de tenir un cap, ou au contraire habile louvoyeur sur la somme des négociations ? On peut dire qu'il n'a pas véritablement reconstruit Lorient mais bien contribué à bâtir une ville dans toute sa diversité. La reconstruction tient moins ici d'une renaissance que d'une accélération de son histoire urbaine, lui faisant vivre simultanément les diverses phases d'une ville contemporaine. À terme, cette ville, en déclinant ainsi le répertoire architectural d'une décennie féconde, témoigne de l'évolution des doctrines et de la mutation profonde des modes de vie de la population. En composant avec les différentes tendances de l'architecture, ce mode d'élaboration de la ville se révèle d'une étonnante flexibilité, et lui permet aujourd'hui encore de s'accommoder de toutes les évolutions et d'entamer de nouvelles étapes.

Il n'en demeure pas moins que cette ville, sans véritable signature, ni l'évidence de chef-d'œuvre capable de porter une identité urbaine, a de quoi déstabiliser et reste difficile à appréhender. C'est maintenant, et ce depuis quelques années, tout

l'enjeu des campagnes de sensibilisation et d'interprétation de son patrimoine. Et il semble bien que, depuis que l'on se plaît à l'examiner, la reconstruction soit enfin perçue comme l'épisode d'une histoire bien plus vaste, et dont bien des chapitres restent à écrire¹.

Dominique RICHARD
architecte DPLG

1. Bibliographie sommaire : DRÉNOU, Patricia, RICHARD Dominique, *Lorient dans les années 50 ou la naissance d'une seconde ville*. Lorient, Ville de Lorient, 1993 ; DIEUDONNÉ, Patrick (dir), *Villes reconstruites du dessin au destin*, Paris, L'Harmattan, 1994 ; *Id.*, (dir), *Bretagne un siècle d'architectures*, Rennes-Saint-Brieuc, Terre de Brume/AMAB, 2001 ; *Lorient 1945-1950, renaissance d'un arsenal et d'un port*, Le Faouët, Liv'édition, 2005 ; TEXIER, Simon, *Paris 1950 un âge d'or de l'immeuble*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2010.