

## Les Monuments du XVIII<sup>e</sup> siècle à Lorient

---

« Cette ville reconnaît Louis XV pour son fondateur... Elle doit à la Compagnie des Indes son établissement et ses richesses ». Ainsi s'exprimait en 1737 le général de la paroisse Saint-Louis de Lorient dans une lettre à l'intendant de Bretagne (1). Il mentait sciemment. Pourtant il ne pouvait mieux dire. Tout dans le Lorient d'hier portait l'empreinte d'un règne profondément artiste mais incurablement pauvre et tout était à l'image d'une société commerciale qui commença dans la magnificence et finit dans l'adversité, n'ayant pu réaliser que la moitié de ses entreprises.

Comme l'a écrit M<sup>lle</sup> Geneviève Lemée, Lorient est né de son chantier de constructions navales (2) et, comme nous l'avons déjà dit, il a reçu, semble-t-il, son nom du premier navire qu'on y ait construit, le vaisseau *l'Orient* de 1.000 tonneaux. Le chantier fut créé sous Louis XIV, en 1666, au temps de la Compagnie des Indes Orientales (3)

---

(1) Arch. d'Ille-et-Vilaine, C 744.

(2) *La Vie Urbaine*, sept.-oct. 1936, p. 321 : G. LEMÉE. *Une ville née d'un chantier de constructions navales, Lorient*, 12 p. M<sup>lle</sup> Lemée, comme elle le reconnaît elle-même, n'a pas vu les premiers plans.

(3) *Annales de Bretagne*, tome XLIV, 1937, pp. 58 et 305 : H.-F. Buffet. *Lorient sous Louis XIV*, 78 p., étude composée d'après la correspondance des ordonnateurs du port que François Jégou, auteur d'une *Histoire de la Fondation de Lorient*, Lorient 1870, in-8° et d'une *Histoire de Lorient, port de guerre*, Vannes, 1887, in-8° et Louis Chaumeil, auteur d'une *Histoire de Lorient au xvii<sup>e</sup> siècle*, Lorient, 1934, in-8°, n'avaient pu voir. M. Chaumeil a publié dans les *Annales de Bretagne* tome XLVI (1939), pp. 66-87 un *Abrégé d'Histoire de Lorient de la fondation (1666) à nos jours (1939)* où il consacre six pages au xviii<sup>e</sup> siècle. L'ouvrage de J. Hébert, *Lorient*, Paris, 1867, in-8° reste très précieux pour connaître l' Arsenal sous Napoléon III.

mais des humbles bâtiments de cette modeste société il ne nous est rien resté. Elle était si pauvre et si endettée qu'elle avait dû, dès 1689, céder en grande partie la place à la Marine et la Marine y était restée jusqu'en 1720, très pauvre elle aussi.

Cette année-là, le 10 Février, l'ordonnateur du port, Charles de Clairambault, remit solennellement son arsenal au sieur de Rigby, directeur de la nouvelle Compagnie des Indes et partit pour le Port-Louis avec son état-major. Les rives du Scorff allaient bientôt connaître une activité fébrile : on y fit dans l'enthousiasme tous les armements et tous les désarmements pour les Indes et pour la Chine. Les ventes eurent lieu d'abord à Nantes puis l'on songea à les faire au Port-Louis, mais, en 1732, ce fut Lorient qui l'emporta et cette décision mit le comble à sa prospérité.

La Compagnie des Indes qui avait su résister à la banqueroute de Law et qui se voyait toute-puissante, voulut augmenter son prestige en élevant dans ses chantiers des bâtiments majestueux d'un faste vraiment royal. Elle s'adressa, pour les édifier, au contrôleur général des Bâtimens du Roi, l'architecte Jacques-Charles Gabriel, qui dressa les premiers projets du *Magasin des Ventes* (Troisième dépôt des Equipages de la Flotte) (4).

Gabriel se fit aider par l'architecte de la Compagnie, Louis de Saint-Pierre, et par trois entrepreneurs, Villette, Raymond et Gervais Guillois qui commencèrent leurs travaux en juillet 1732 (5). Des carrières furent choisies en bordure du Scorff dont la pierre à fond « gris de lin » était réputée, et, au mois de décembre, cent-trente hommes étaient employés sur les chantiers ; tandis que cinquante carriers s'occupaient, dans les « perrières » elles-mêmes, à tailler les blocs de granit. Ils étaient consciencieux mais ne se pressaient guère et les Directeurs, dans leur impa-

---

(4) Arch. de la Marine B<sup>3</sup> 350 (1732) fol. 137, 139, 144 et 146 ; D<sup>2</sup> 28 (devis) et D<sup>2</sup> 32 (plans et élévations du Magasin par Gabriel, modifié depuis et signé le 28 mai 1732).

(5) Arch. des Colonies C<sup>2</sup> 280 : lettres de Gabriel et de Verney (juillet 1732).

tience, écrivaient que les ouvriers de Lorient étaient « d'une lenteur à faire tourner la cervelle... » (6).

La première pierre fut posée, le 1<sup>er</sup> septembre 1733, par une radieuse matinée de soleil.

A dix heures du matin, la pierre destinée à recevoir des médailles frappées à l'effigie de Louis XV fut placée avec solennité sur un chariot peint en vert et la compagnie d'infanterie du port fut disposée tout autour.

A onze heures, trois coups de canon donnèrent le signal du départ. Le cortège était composé de quatre mousquetaires, de quatre trompettes qui ne cessèrent de jouer de leurs instruments, de deux cents maçons ou tailleurs de pierre qui suivaient, deux par deux, un outil à la main, précédés de musettes et de tambours. Six hommes habillés à la chinoise traînaient le chariot. La pierre était ornée d'un rameau d'où pendaient, avec des rubans, un compas, une règle et un niveau garnis d'argent. A côté du chariot, six hommes vêtus de vert, en sandales et bonnets de velours, avec une plaque d'argent aux armes de la Compagnie des Indes sur le coude, portaient chacun un levier peint en vert. Et ce vert, sans doute, signifiait l'espérance.

La compagnie d'infanterie de Marine commandée par le chevalier de Romé s'avancait ensuite, suivie de dix violons, basses et hautbois. Deux hommes, habillés de vert comme les précédents, portaient un léger brancart également peint en vert et couvert d'un tapis brodé des Indes sur lequel un bassin d'argent contenait les médailles et la plaque de cuivre envoyées de Paris par les Directeurs. Le tout était recouvert d'un voile couleur de feu et d'argent. A côté, marchaient les sieurs du Manoir et de Valarmé portant à la main la truelle et le marteau.

Les autorités fermaient la marche. On remarquait au premier rang : François Burin de Ricquebourg, lieutenant de roi au Port-Louis, Claude-Pierre Aubert de Vincelles et

(6) Ibid : lettre de Saint-Pierre (12 déc. 1732 et 31 mars 1733). En même temps qu'il construisait le Magasin des ventes, Gabriel s'occupait d'amener dans l'Enclos les eaux de plusieurs sources situées « derrière la lande de Lanveur » (août 1733) : Arch. des Colonies C<sup>2</sup> 280 et 281 ; Arch. de la Marine D<sup>2</sup> 28 ; Service hydrographique de la Marine portef. 50 Div. II n<sup>o</sup> 10 (plan des fontaines et des conduites d'eau).

Jean de Marias, commandant et commissaire-ordonnateur de la Marine au Port-Louis, Charles Bréart de Boisanger, sénéchal d'Hennebont, le lieutenant de vaisseau de la Roche-Coëtlogon, Jean de Verney, major et commandant de la ville de Lorient, suivis du directeur et de tous les officiers de la Compagnie des Indes.

Le cortège se rendit à l'aile nord des Magasins, à l'encoignure droite, vers la cour. Là, ayant pris un tablier de damas vert garni de dentelle et frange d'or avec des brodequins semblables qui lui furent présentés par l'ingénieur Louis de Saint-Pierre et par l'entrepreneur Gervais Guillois, Jacques Duval, seigneur d'Espremenil, directeur de la Compagnie des Indes à Lorient, fit descendre une pierre, ouvrit la boîte et fit voir au public quatre médailles d'argent et huit de bronze sur lesquelles figuraient l'effigie du Roi en relief et la légende *Ludovicus XV Rex Christianissimus*. Au revers, une corne d'abondance et un caducée passé en sautoir étaient entourés de ces mots : *Jungendis ampliori et faciliori commercio gentibus, emporium hoc a fundamentis extruxit Societas Indiarum Gallica MDCCXXXIII*. D'Espremenil plaça les médailles dans leur boîte entre deux couches de satin bleu, mit la boîte elle-même dans une autre de plomb qu'il fit souder et qu'il incrusta dans la pierre préparée à cet effet.

Sur la plaque de cuivre avait été marqué : *Du règne de Louis XV, l'an MDCCXXXIII, le 1<sup>er</sup> Septembre, sous le ministère de Messire Philbert Orry, conseiller d'Etat ordinaire et au Conseil royal, contrôleur-général des Finances ; étant syndics de la Compagnie des Indes : Messieurs Louis-Henry Brimon de Coligny, chevalier, Pierre Saintard ; directeurs : Messieurs François Castanier, écuyer, Louis Boivin d'Hardancourt, écuyer, Georges Godeheu, chevalier de l'ordre de St-Michel, Vincent-Pierre Fromaget, écuyer, Pierre Cavalier.*

*Jacques Duval, écuyer, seigneur d'Espremenil, Lérît et autres lieux, chevalier de l'ordre du Roi de St-Michel, Directeur de la Compagnie des Indes, commandant en ce port de Lorient, a été chargé de déposer les médailles dans les fondements de ces magasins qu'elle a fait édifier sur les plans, profils et élévations qu'en a donné M. Gabriel, che-*

*valier de St-Michel, contrôleur-général des bâtiments du Roi, son architecte ordinaire et premier ingénieur des Ponts et Chaussées du Royaume, sous la conduite du sieur Louis de Saint-Pierre, inspecteur des B. timents du Roi au château de Versailles, ingénieur et architecte de la Compagnie des Indes, étant les sieurs Guillois, Vilette et Raymond, adjudicataires des dits ouvrages et entrepreneurs des bâtiments de S. M.*

Solennellement Gervais Guillois passa la truelle et le marteau d'argent à Louis de Saint-Pierre qui les remit à Jacques d'Espréménil. Le Directeur étendit le ciment et, s'aidant de la règle et du niveau, posa la pierre de clôture tandis qu'on criait « Vive le Roi ! » et qu'une salve de douze coups de canon partait de la batterie Dauphine, suivie de trois salves de mousqueterie puis de vingt-et-un nouveaux coups de canon (7).

Les *Magasins des ventes* servaient au dépôt des étoffes à la pièce jusqu'au moment de leur mise en vente. Ils furent conservés au commerce même après la cession des chantiers navals à la Marine royale, le 26 Avril 1770, et la dernière compagnie des Indes, celle de Calonne (1786-1790), les trouva libres. Ils ne furent convertis en caserne qu'en 1790. Ils formaient, autour d'une vaste cour, quatre corps de logis imposants couverts au rez-de-chaussée et au premier étage par deux rangs de voûtes d'arêtes dont les piliers et les arcades étaient splendidement appareillés en pierres de taille. Ces magasins étaient entourés de constructions plus basses, distribuées en petits entrepôts particuliers pour les commerçants accourus aux ventes. De chaque côté d'un grand portail décoré d'un beau mascarons, en face du Parc d'Artillerie, étaient l'imprimerie et le pavillon du chef de « la Disposition », qui subsiste seul depuis juillet 1946. Le long du Scorff régnait un *péristyle* qui ne put jamais être terminé ; il devait présenter, de chaque côté d'une importante entrée, une suite de dix arcades ; quatre seulement furent édifiées ; cependant il avait grande allure et sa façade solennelle s'alliait bien à la majesté des vaisseaux et des frégates à voile qui s'amar-

(7) Arch. des Colonies C<sup>2</sup> 230.

raient devant elle, au quai où nous avons vu naguère le *Calédonien* et la *Clorinde*, dernières unités de la marine en bois.

Les contemporains admiraient avec enthousiasme ces « superbes magasins » « parfaitement réguliers », pourvus de « grands escaliers fort nobles » (8), ces bâtiments « vraiment beaux, annonçant la munificence royale d'où ils dérivent » (9) et où Bernardin de Saint-Pierre, en 1768, se plaisait à contempler, sous le coup de « je ne sais quelle ivresse maritime », « les marchands, les mousselines, les soieries, l'argent, les jolies femmes », qui faisaient le renom de Lorient (10).

En 1824, toute animation avait disparu et les habitants de la ville désabusée venaient rêver dans l'Arsenal, le soir, à l'heure où « les immenses magasins de la Compagnie des Indes, désormais condamnés à la plus triste inutilité, commencent à projeter leur ombre sur la cour qu'ils [renfermaient] et dont l'herbe [couvrait] alors le pavé »... (11)

D'autres édifices, tout aussi fastueux, avaient été prévus et Gervais Guillois en avait dessiné les plans et les profils dans un recueil qui fit, en 1752, l'admiration de Mignot de Montigny (12) et que les Archives de la Marine ont heureusement conservé (13). On projetait un hôtel pour les directeurs, un logement pour les employés des ventes, un magasin pour l'Artillerie, une corderie, des écuries, des casernes, un entrepôt pour les vivres, qui ne furent jamais exécutés.

En 1752, on travaillait au *Magasin des Armements et des Désarmements* (devenu en dernier lieu le Magasin des Subsistances) dont les salles étaient disposées autour de

(8) *Revue de Bretagne*, t. XLIII, 1910, p. 147. *Notes d'un voyage en Bretagne effectué en 1780* par Louis DESJOBERT.

(9) *Mém. de la Soc. d'hist. et d'arch. de Bretagne*, t. VI, 1925, p. 257, *Voyage de Mignot de Montigny, de l'Académie des Sciences, en Bretagne, 1752*, publ. par H. BOURDE DE LA ROGERIE.

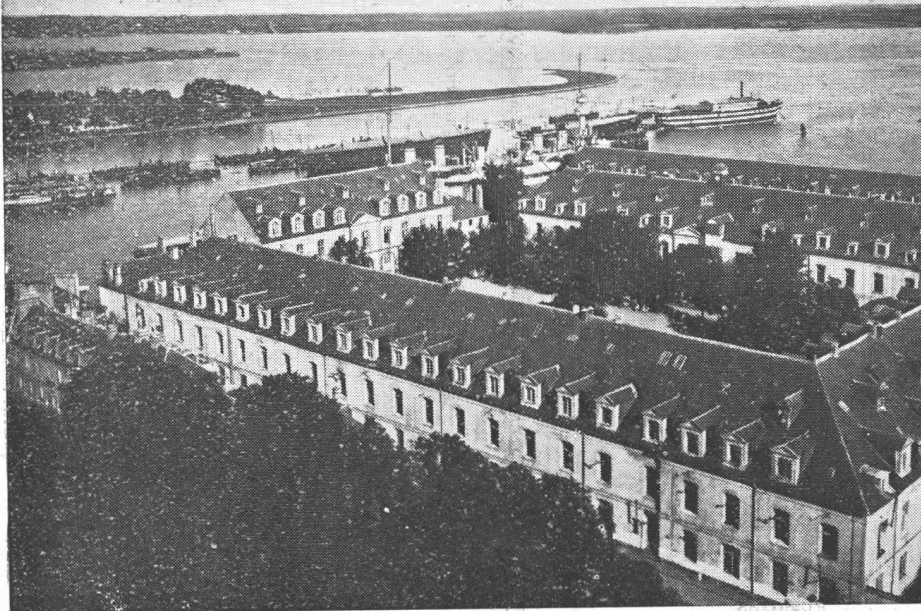
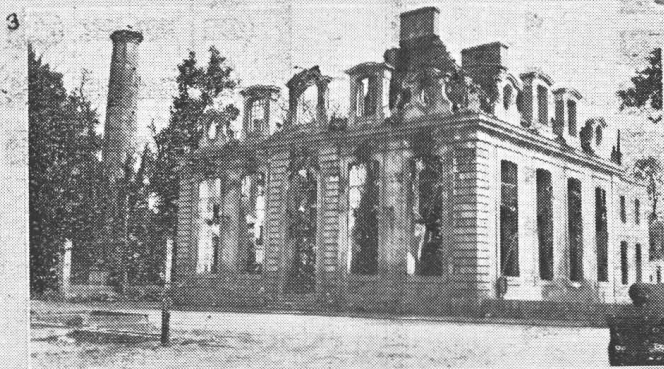
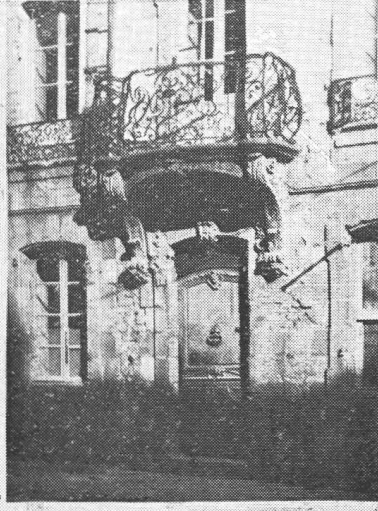
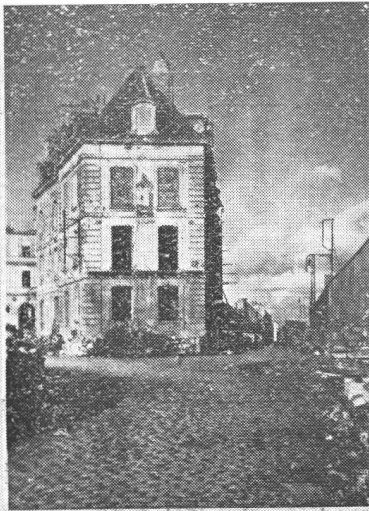
(10) Lettre datée de Lorient le 18 janvier 1768.

(11) *Le Lycée Armoricain*, t. IV, 1824, p. 460, *Lettres Morbihanaises*.

(12) *Mém. de la Soc. d'hist. et d'arch. de Bretagne*, t. VI, 1925, p. 257.

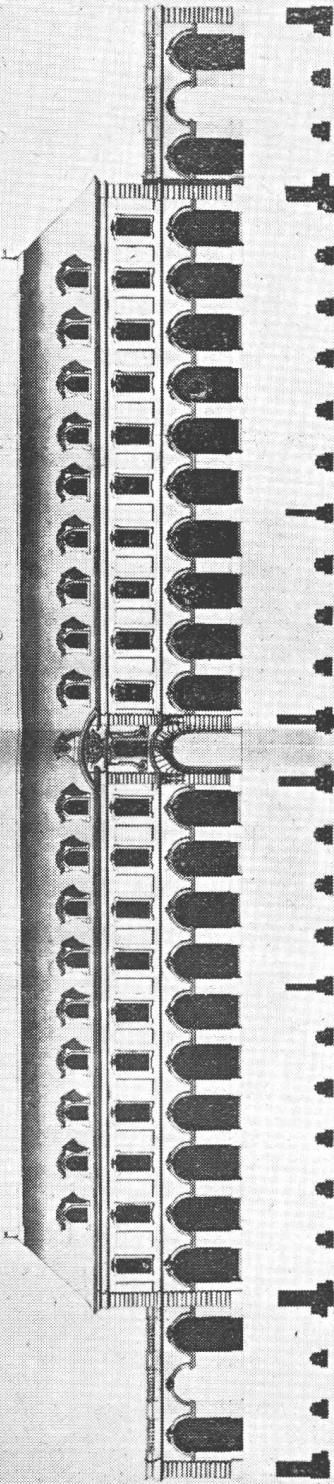
(13) Arch. de la Marine DD<sup>2</sup> 694, *Atlas contenant les plans, élévations et profils des bâtiments construits et projetés pour l'établissement de la Compagnie des Indes à Lorient, 1752*.

L'Édition de 1925 est en vente chez M. H. F. B. (Cl. H. F. B.)  
L'Édition de 1925 est en vente chez M. H. F. B. (Cl. H. F. B.)

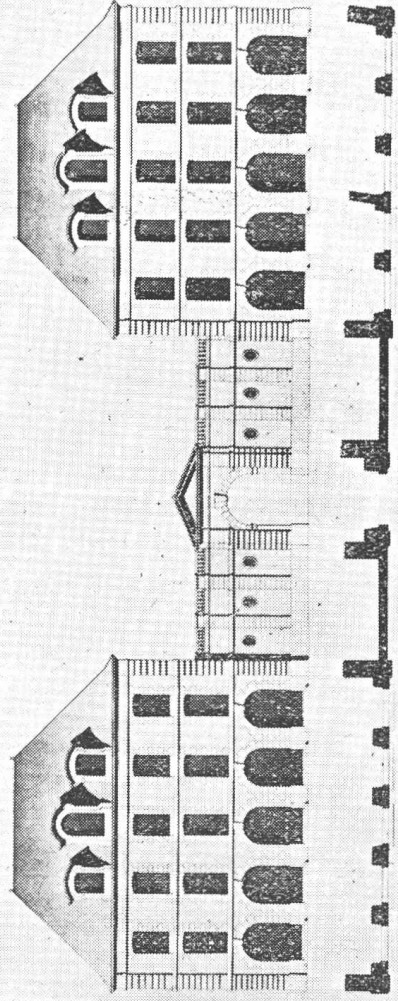


1. — *Hôtel des Fermes, rue de la Corderie, (Cl. H. F. B.).*
2. — *Balcon Louis XV, 18, rue de l'Hôpital, (Cl. Docteur Tournier).*
3. — *Hôtel des Ventes (Préfecture Maritime) et Tour de la Découverte (Cl. H. F. B.).*
4. — *Magasin des Ventes (Troisième Dépôt des Equipages de la Flotte). (Cl. Henri-Laurent).*

Elevation du Peristyle faisant face au Magasin des Ventes



Elevation du Magasin de Defarment du côté du Port



Extraits de l'Atlas des Bâtimens de la Compagnie des Indes  
(Arch. de la Marine DD<sup>2</sup> 694 - Cl. du Musée de la Marine)



deux cours successives et d'une avant-cour dite de la Tonnerrie. C'était lui aussi un bâtiment fastueux avec, face au port, deux pavillons très sobres, à arcades, qui encadraient un mur couronné de balustres et percé en son milieu d'une porte à fronton triangulaire. La partie nord-ouest de ce magasin fut incendiée en 1792.

L'*Hôtel des Ventes*, à l'entrée de l'Enclos, fut commencé, vers 1740, à l'emplacement des cent-soixante-six chaumières qui avaient au xvii<sup>e</sup> siècle formé le premier village de Lorient. L'hôtel devait comprendre un grand corps de logis central entre deux ailes ; mais seules ces ailes ont été bâties. Elles servaient, avant la guerre, de Préfecture maritime et de Majorité générale ; incendiées en 1943, elles ont conservé leurs gracieuses façades, percées de hautes fenêtres et couronnées de lucarnes variées, dont les Monuments historiques ont décidé la restauration.

Devant elles, s'étend la *Place d'Armes* utilisée jadis comme champ de manœuvres par les troupes de la Compagnie. Plantée de « magnifiques tilleuls » elle était longée à l'ouest par la Corderie (1677-1771) et bornée au nord par le *Mur des Quinconces* qui soutenait une longue terrasse à balustres ombragée de hauts ormes, appelée le *Bois d'Amour*.

Sur le tertre, au milieu des *Bosquets*, près des deux moulins à vent, aujourd'hui privés de leurs ailes, se dresse la *Tour de la Découverte*, « superbe tour ronde, de pierres blanches, de cent pieds de hauteur », aux proportions « légères et agréables » (14). Cette tour fut bâtie, pour la première fois de 1737 à 1744 ; détruite par la foudre en 1751, elle fut rebâtie et foudroyée à nouveau en 1784, elle date actuellement de la Compagnie des Indes de Calonne (1785-1786) et est l'œuvre de Gervais Guillois (15).

(14) *Voyages en France pendant les années 1787-88-89-90* par Arthur YOUNG, 2<sup>e</sup> éd. Paris, An II, tome I<sup>er</sup>, p. 280.

(15) Arch. de la Marine B<sup>3</sup> 771 fol. 161 et 184 ; Arch. des Colonies C<sup>2</sup> 283 ; Arch. d'Ille-et-Vilaine 7 Fe 121. Les Arch. de la Marine contiennent sous la cote DD<sup>2</sup> 705, (1) le plan général des édifices de la compagnie lors de leur cession à la Marine en avril 1770. Sous la cote DD<sup>2</sup> 693 se trouve une intéressante notice sur ces édifices. Les dossiers 1 P 266, 267 et 268 des Arch. du Port de Lorient relatifs aux édifices de la compagnie fournissent peu de renseignements.

La caserne des Apprentis-Mécaniciens qui, avec la tour de la Découverte et son entourage de grands arbres, a fait l'objet de tant de gravures et de lithographies, fut construite également par la Compagnie des Indes. Elle servait de dépôt pour les marchandises au poids et fut transformée en baignoire entre 1795 et 1830. D'autres bâtiments anciens qui avoisinaient la *Chapelle* et la chapelle elle-même, avec son intéressant musée naval, ont disparu pendant la dernière guerre.

Puissent les pavillons de l'ancien hôtel des Ventes et le mur des Quinconces être bientôt remis en état sur la place d'Armes qui garde malgré tout son cadre de verdure ! On pourrait y placer aussi les beaux canons de bronze qui commémoraient les victoires d'Alger, de Saint-Jean d'Ulloa et d'Obligado et qui perpétueraient ainsi le souvenir prestigieux de la marine à voiles.

Au delà de la *Corderie* dont le mur fixait depuis 1666 les limites de l'*Enclos*, c'est-à-dire du domaine propre de la Compagnie des Indes-Orientales, la *Vieille Ville* de Lorient est née, à l'aurore du XVIII<sup>e</sup> siècle, et s'est bâtie presque entièrement au cours du règne de Louis XV. Elle était très loin, certes, d'être aussi fastueuse que Nantes (ses créateurs avaient choisi pour elle une « architecture simple et solide ») mais elle avait une unité et une homogénéité qui, malgré de louables efforts, manqueront peut-être au Lorient de demain.

On sait comment, en 1700, les directeurs de la Compagnie des Indes-Orientales décidèrent de chasser de leur Enclos toutes les personnes qui y avaient indûment construit des cabanes et ne purent organiser le lotissement de la lande du Faouédic où les expulsés reconstruisirent leurs chaumières. Une étrange bourgade se bâtit très vite et sans aucun plan. Dans ce désordre extrêmement pittoresque et digne des médinas du Sénégal, passaient deux larges chemins : la Grand Rue de Bretagne (rue du Port) qui menait à Plœmeur et la rue du Faouédic (rue de l'Hôpital) qui conduisait à Pont-Scorff. A cette seconde voie aboutissait l'actuelle rue du Lycée qui partait de la petite porte de l'Enclos.

Le 26 Août 1702, l'évêque de Vannes, François d'Ar-

gouges, délimita le terrain de l'église devant laquelle allait bientôt se créer la place du Marché (notre place Saint-Louis) et se dessiner une artère centrale (la rue du Maréchal-Foch), mais par ailleurs, chacun continua de bâtir à sa guise.

Le commissaire-ordonnateur du port, Antoine de Mauclerc, aurait voulu, dès 1700, mettre de l'ordre dans ce chaos : il chargea l'ingénieur Traverse de procéder au lotissement du terrain mais il aurait fallu pour cela que Louis XIV en fit l'acquisition et le roi ne voulut rien savoir. Charles de Clairambault, successeur de Mauclerc, obtint, en 1705, que Pierre de Langlade, ingénieur en chef du Port-Louis, reprit le travail de Traverse. Deux projets furent exécutés successivement puis l'on commença, en juillet 1707, à tracer des alignements. Robelin, directeur des Fortifications de Bretagne, signa un plan d'aménagement qui fut approuvé par Vauban et par Le Pelletier de Sousy (3 septembre 1708) (16) et Langlade s'acharna, sans beaucoup de succès, à le faire appliquer.

La bourgade, à la fin du règne de Louis XIV, était tombée dans une telle misère que près d'un tiers de sa population était parti. Les choses changèrent en 1720, quand la nouvelle Compagnie des Indes s'installa dans l'Enclos et fit appel à de nombreux ouvriers. On recommença à construire et, comme les ingénieurs du Port-Louis restaient dans leur place-forte, on sut profiter de leur éloignement et l'on édifia des chaumières à des endroits réservés pour les rues (17). Le mal fut énorme car on bâtit beaucoup et la population quadrupla en moins de dix ans !

En 1731, époque où la Compagnie décida, comme on l'a vu, de faire ses ventes à Lorient, la ville était devenue un « grand bourg de quinze mille âmes » où tout un « peuple ramassé des quatre coins du royaume » vivait, généralement

(16) Nous avons reproduit ce plan dans *Lorient sous Louis XIV*, p. 48. Il est conservé aux Arch. du Génie : 1<sup>er</sup> Carton de Lorient. Pour l'histoire de l'urbanisme à Lorient à cette époque, nous renvoyons à notre étude déjà citée.

(17) Arch. des Colonies C2 280 : lettre de Verney, 1<sup>er</sup> juin 1733. En 1724 le Général de la paroisse tenta vainement de faire respecter les alignements : Arch. de la ville de Lorient G G 26.

sous le chaume, dans une « boue infinie » (18). Le major que le lieutenant-de-roi du Port-Louis y avait placé pour y commander, Jean de Verney, « militaire qui [avait] blanchi à la guerre et qui ne [cherchait] que la paix, l'union et la concorde en ce lieu », régnait sur « cette espèce de république » « insolente et sédicieuse » et luttait désespérément pour qu'on respectât les alignements du plan de Robelin (19). Il était aidé dans cette tâche ingrate par l'ingénieur de la Compagnie, Louis de Saint-Pierre, plus que par l'ingénieur en chef du Port-Louis, Pierre Chartier, « très habile homme » mais qui ne traversait, pour ainsi dire, jamais la rade.

Verney et Saint-Pierre rectifièrent, en 1733, les contours de la place Dauphine (place Saint-Louis) qui ne suffisait plus « aux vendeurs de volailles, légumes et autres choses nécessaires journellement à la vie ». Lorient se bâtissait alors « avec vigueur » : on construisit, cette année là, plus de quarante beaux immeubles et l'on en projetait d'autres, aussi Louis de Saint-Pierre se proposa-t-il de modifier le « plan directeur » établi par Robelin mais Chartier obtint bientôt que son service reprît la chose en mains et le nouveau directeur des Fortifications de Bretagne, Thomas Dumains, sieur de Roudoumeur, « homme d'expérience et très sage », dressa lui-même un nouveau plan avec le concours de deux ingénieurs du Port-Louis : Jacques Aubert de la Ferrière de Vincelles, « jeune homme très allant et fort entendu », et Pierre-Henry Quatresols de Marolles (20).

Le plan de Dumains, daté du 22 Avril 1735, respectait dans ses grandes lignes le projet Robelin mais il prévoyait une longue place entre l'église Saint-Louis et le bord de la mer. Cette place fut tracée, en 1736, sur des terrains achetés aux sieurs Pierre Verger et Michel Ferrand, son beau-fils, et reçut le nom du directeur de la Compagnie des

(18) Arch de la Marine B<sup>s</sup> 344 fol. 162.

(19) *Ibid.*, B<sup>s</sup> 361 fol. 315, 318 et 320.

(20) *Ibid.*, B<sup>s</sup> 367 fol. 323, 324, 376 ; B<sup>s</sup> 373 fol. 423. Le plan Dumains est conservé aux Arch. du Génie 1<sup>er</sup> Carton de Lorient n<sup>o</sup> 18. M<sup>lle</sup> Lemée l'a publié d'après la copie jointe à l'arrêt du Conseil du Roi du 3 mai 1736, p. 328 de *la Vie Urbaine* de 1936.

Indes, Jacques d'Espréménil, avant de devenir le cours de la Bove. Elle n'avait jamais été bâtie et avait toujours servi pour les charbons, les bois, les foins et les pailles ainsi que pour les revues des garde-côtes (21).

En même temps qu'on s'occupait de rectifier les alignements des rues et d'en créer de nouvelles, on luttait obstinément contre les « maisons de paille », si nombreuses et si entassées que les incendies étaient continuels. Le 8 mai 1733, notamment, quatre-vingt-sept maisons brûlèrent en entraînant la mort de trois ou quatre enfants ; le 16 juillet 1734 un criminel mit le feu à une quinzaine de cabanes : le danger était perpétuel (22). Dès 1714, le roi avait approuvé une demande que lui faisait l'ingénieur de Langlade de n'autoriser à Lorient que les bâtiments de pierre, ardoise et tuile mais le règlement demeura lettre morte : autant demander à des pies de construire des terriers à lapins !

En décembre 1730, un arrêt du Conseil d'Etat renouvela la défense et interdit même de réparer les toits de chaume ; mais, en 1734, il en restait deux cent quarante-deux dans la ville et soixante dans l'Enclos (23). On sait qu'un siècle plus tard, sous Napoléon III, on en voyait encore à l'intérieur des remparts, dans l'ancien village de Kerverot, près de la Plaine.

Grâce à des avances consenties par la Compagnie, on expropria nombre de maisons et cabanes pour exécuter le plan de Dumains (24) ; mais, en 1744, Louis de Saint-Pierre, chargé d'entourer la ville d'une muraille défensive, ne respecta pas le projet du Directeur des Fortifications qui prévoyait des remparts circulaires. Il modifia ainsi légèrement le tracé des rues, encore non bâties, qui rayonnaient autour de la Plaine, vaste place carrée prévue à l'ouest de la ville. Un troisième plan (ce dernier presque définitif), nécessité par ces changements, fut établi par Saint-Pierre

(21) Arch. d'Ille-et-Vilaine C 746 et Marine B<sup>s</sup> 361 fol. 320 et 322 et B<sup>s</sup> 367 fol. 379.

(22) Arch. des Colonies C<sup>2</sup> 279 et 280 ; Arch. de la Marine B<sup>s</sup> 344 fol. 153 et B<sup>s</sup> 363 fol. 84.

(23) Arch. de la Marine B<sup>s</sup> 367 fol. 363 et 369 ;

(24) Arch. de la ville de Lorient DD<sup>2</sup> et BB<sup>2</sup>.

en 1745 (25) et la Compagnie des Indes triompha enfin des ingénieurs du Port-Louis.

La Communauté de ville fut créée en juin 1738, mais le général de la paroisse avant elle avait eu beaucoup d'initiatives. Elle eut successivement à sa tête Etienne Pérault (1738-1762), Jean-Michel Ferrand (1762-1774) et Jean-Marie Esnoul-Deschatelets (1774-1790) (26). Elle s'occupa surtout, avec le concours de Gervais Guillois, du pavage des rues qui étaient restées jusque là, « si gâtées et si pleines de boue que les voitures n'en [pouvaient] sortir » (27). Le travail fut fait avec la grande conscience qu'apportait Guillois à toutes ses entreprises et, en 1781, le voyageur Louis Desjobert s'en émerveilla : « Cette ville, écrivait-il, est une des plus propres que j'aye vue : on y peut aller en bas de soie blancs malgré la pluie, parce qu'elle est fort bien pavée en dos d'âne et qu'il ne s'y amasse point de crotte ».

Les maisons Louis XV qui bordaient les rues de la Vieille Ville comprenaient de un à trois étages, séparés quelquefois par des bandeaux de granit ; elles avaient des combles assez élevés où s'ouvraient des lucarnes de bois. Les fenêtres, primitivement composées d'un assemblage de petits carreaux, étaient entourées d'une bordure de pierre qui ressortait en gris sur le crépi blanchâtre des murs très épais. Les balcons de ferronnerie étaient rares ; il en subsiste encore quelques-uns sur le quai des Indes et le plus beau de tous, celui qui, au 18 de la rue de l'Hôpital, repose sur des consoles sculptées. Près de l'Arsenal, au coin de la rue de la Corderie, on a sauvé le bel et haut immeuble où

---

(25) Arch. d'Ille-et-Vilaine C 752 (19 octobre 1745) ; Plans analogues établis par le même en 1746 (Arch. du Génie Carton de Lorient n° 30) et 1758 (Service hydrographique de la Marine : portef. 50 Div. I, n°s 15 et 17). Ce dernier plan a été reproduit par M<sup>lle</sup> Lemée à la page 329 de la *Vie Urbaine* de 1936.

(26) Arch. de la ville de Lorient AA 1 (inv.) et Arch. d'Ille-et-Vilaine C 744-751. Voy : *Annuaire du Morbihan*, 1880 p. 21 : notice sur la communauté de Lorient par Rosenzweig. Dès 1731, le Général de la paroisse se comportait comme une vraie communauté : Arch. de la Marine B<sup>s</sup> 344 fol. 163.

(27) Arch. des Colonies C<sup>s</sup> 280, lettre de Verney, 8 janv. 1731. Arch. de la Marine B<sup>s</sup> 344 fol. 153, 155. Pour le pavage des rues voy. Arch. de la ville de Lorient CC 2, DD 1 à DD 7.

la Compagnie installa la Direction des Fermes (28) quand cette direction quitta le Port-Louis en 1764, mais tous les balcons en ont disparu.

La place d'Espréménil qui descendait très rapidement vers la rade fut remblayée par les pauvres de la ville en 1770 et, pour s'attirer les bonnes grâces de l'intendant de Bretagne, Gaspard-Louis Caze de la Bove, on l'appela le *Cours de la Bove* en 1776. En y plantant deux rangées d'ormes et en y établissant la fontaine publique, on en fit une « petite promenade très agréable », si agréable qu'on décida d'y bâtir la salle de spectacle, la *Comédie*, sur les plans de l'ingénieur Jean Detaille, créateur du cours lui-même. Le cours fut ainsi fermé et ce fut un de ses charmes (29). La façade du théâtre, édifiée en deux ans (1778-1779) était composée de trois étages : les cinq arcades du rez-de-chaussée, précédées d'un large perron, étaient surmontées de cinq hautes fenêtres aux balcons ornés de balustres. D'autres balustres encore, des vases et des trophées régnaient au-dessus d'un attique (30).

Lorient n'eût guère d'autres monuments civils que son théâtre. Un architecte nommé Dussault dessina bien en 1783 les plans d'une bourse de commerce et d'un consulat qu'on aurait édifiés près de la cale Orry, mais ce projet n'eut aucune suite.

Les édifices religieux étaient, comme tout le reste, d'un aspect sobre jusqu'à l'austérité. La *chapelle de l'Arsenal* rivalisait de simplicité avec celle de la *Congrégation*. Toutes deux avaient cependant des boiseries dignes d'intérêt et la seconde était légendaire par le boulet anglais incrusté dans son pignon. Une niche avec une Vierge y surmontait le portail de granit daté de 1748 (31). La *chapelle de l'Hôpital*, œuvre de Guillois, a conservé sa façade ornée d'un

(28) Arch. de la Marine D<sup>e</sup> 28, Etat des effets appartenant à la Compagnie des Indes compris dans le procès-verbal de prise de possession fait par M. de Clugny (26 avril 1770).

(29) Arch. d'Ille-et-Vilaine C 746, 747 et 750.

(30) Arch. d'Ille-et-Vilaine C 750 ; Arch. de la ville de Lorient BB 5 et DD 6 (inv.). Voy. : *La création du Théâtre à Lorient au XVIII<sup>e</sup> siècle* par René MAURICE, Lorient 1941, 19 p. in-8°, petite brochure très documentée et très vivante.

(31) La chapelle de la Congrégation figure déjà sur le plan de Dumains (1735).

vaste fronton triangulaire à denticules et d'une rosace entourée de palmes ; la première pierre en fut posée le 12 mars 1782 par le maire Esnoul-Deschatelès (32).

La primitive église *Saint-Louis*, dont l'édification avait duré dix-sept ans (1702-1719) parut indigne du Lorient de Louis XV ; aussi, le 30 juin 1768, le vicomte Barrin, maréchal de camp, présida-t-il le commencement de travaux qui furent extrêmement longs puisque le nouvel édifice, celui que nous avons connu, ne fut achevé que sous l'Empire (33). Avec son ample péristyle, ses trois nefs séparées par de larges arcades et son chœur à colonnade ionique, il était l'œuvre de Gervais Guillois et ne faisait pas tache dans l'ensemble de la ville. On l'a pourtant fait sauter récemment à la dynamite et les Lorientais ne savent guère s'ils doivent s'en réjouir ou s'en lamenter : il n'y avait, à en croire Stendhal, « rien de plus vaste, de plus commode et de moins religieux... »

Sur la tour de l'église on établit un phare et cela prouve bien que la ville demeure avant tout maritime, malgré la boutade de Maxime du Camp qui, en 1847, avec Flaubert, chercha partout la mer, « nous enquerrant à tous, affirmait-il, où était le port que nous furetions pourtant sans le découvrir ».

Le port, à ce moment là, il était au bas du cours de la Bove. Le plan de Robelin en 1708 ne prévoyait pas de quai le long du ruisseau du Faouédic, mais, dès 1711, le directeur des Fortifications proposa d'en bâtir un sur les vases qui appartenaient au roi : « Ce quai qui avait plus de trois cents toises de long en ligne droite, serait bordé de magasins marchands comme celui de Toulon et ainsy ce serait le plus beau quai du Royaume » (33<sup>bis</sup>). Il fallut quatre-vingts ans pour réaliser la moitié de ce programme !

En 1735, Thomas Dumains reprit le projet de son prédécesseur et figura sur son plan un « quai à faire pour le

(32) *Annuaire du Morbihan*, 1864, notice de Rosenzweig sur l'hôpital de Lorient et l'Aumônerie et les chapelles de l'Hôpital-Hospice de Lorient par l'abbé Georges Thomas, Lorient, 1937, 63 p. in-8°.

(33) Arch. de Lorient DD 4, 5 et 6 ; BB 6 ; GG 28, 29 et 30 (inv.). Pour la première église voy. : notre étude *Lorient sous Louis XIV*, p. 57.

(33<sup>bis</sup>) Arch. de la Marine Bs 198 fol. 140.



commerce des habitants » (34) car ce quai, appelé aujourd'hui « quai des Indes », ne devait pas servir et n'a jamais servi au commerce de la Compagnie. On travailla d'abord, à partir de 1738, à la partie voisine de la cale Orry et à cette cale elle-même, mais ce ne fut qu'en 1765, le 24 août, que le prince de Rohan-Guémené, suzerain de Lorient, consentit, à titre de féage roturier, la concession à la ville de toutes les vases situées entre la cale Orry et le moulin du Faouédic (35). Les travaux furent alors poussés plus activement : en 1766 et 1767, on construisit la cale d'Aiguillon à la hauteur de la rue Poissonnière actuelle (36) puis, de 1778 à 1781 la cale de Rohan, à la faveur d'un don du prince s'élevant à 30.000 livres, mais toute la partie ouest des quais ne fut terminée que sous le premier Empire et dut être reprise sous la Restauration et la monarchie de Juillet, époque où, de 1842 à 1847, on établit le Bassin à flot (37).

Le 28 octobre 1773, la communauté de ville décida qu'on dresserait un plan d'ensemble pour toutes les façades du quai. On confia ce projet à l'ingénieur Jean Detaille qui le termina le 18 mai 1774. Il imagina sept corps de logis de différentes longueurs mais de même ordonnance. Ce projet fut approuvé, le 13 février 1777, par le Conseil d'Etat, mais, comme il arrive souvent en de semblables occasions, on n'en tint pas compte et les premiers acquéreur de terrains, les sieurs Lozé et Mancel, se firent donner les coudées franches ; on conserva cependant l'idée première qui était de « s'attacher à l'uniformité de hauteur dans les étages pour les cordons et les combles » tout en laissant par ailleurs entière liberté à chacun (38).

En juin 1784, on planta deux rangs d'ormeaux sur la

(34) Arch. du Génie 1<sup>er</sup> Carton de Lorient n° 18.

(35) Arch. de la ville de Lorient BB 4 et DD 3 (inv.) et plan dans Arch. d'Ille-et-Vilaine C 752.

(36) Arch. de la ville de Lorient DD 6 (inv.) ; Arch. d'Ille-et-Vilaine C 745, 746, 747 ; Arch. du Génie 1<sup>er</sup> carton de Lorient.

(37) Arch. d'Ille-et-Vilaine C 750 et 751 ; Arch. de la ville de Lorient DD 6 (le plan de Guillois du 5 juin 1779 a été sauvé). Pour les quais au XIX<sup>e</sup> siècle et le Bassin à flot, voy. : HAUSSER, *Port de Lorient*, 1879 dans *Ports maritimes de France*.

(38) Arch. de la ville de Lorient DD 6 (Le projet de Detaille a été sauvé) et BB 6 (inv.). Arch. d'Ille-et-Vilaine C 748.

promenade du quai d'Aiguillon qui devint le cours des Quais et l'un des séjours préférés des fâneurs. Nous l'avons connu naguère tout pointillé de coiffes, tout égayé de voitures d'enfants. Il était encombré de caisses et de tonneaux qu'on débarquait lentement, à l'aide de bigues, des bricks et des goëlettes aux proues sculptés et aux hautes mâtures barrées de grandes vergues...

Au delà du bassin à flot fonctionnait le moulin du Faouédic qu'alimentait un vaste étang en forme de V dont les deux branches remontaient vers Merville et vers le ruisseau de l'Eau courante, enserrant le village du Moustoir. Cet étang contribuait à la défense de la ville.

C'est au cours de la guerre de Succession d'Autriche que Lorient fut fortifié. Il ne le fut pas sans résistance de la part de ses négociants. On écrit à ce sujet : « Le projet de fortifier l'Orient ou de l'anéantir est une seule et même chose », et, ailleurs : « Tout établissement de fortifications à l'Orient est destructif de son commerce et par conséquent de la ville elle-même qu'il s'agit de conserver. Cette vérité fut si bien reconnue en 1732 qu'elle fut l'unique cause de la préférence qui fut donnée par le Ministère à l'Orient sur le Port-Louis pour en faire le siège de la Compagnie des Indes » (39).

La Compagnie, cependant, fit elle-même exécuter en septembre 1740 quelques retranchements par les soins de Louis de Saint-Pierre. L'ingénieur en chef du Port-Louis, Quatresols de Marolles, les jugea « très mauvais » et proposa une fortification circulaire inspirée des plans de Robelin et de Dumains, mais, à cette époque, la Compagnie était encore toute-puissante à Lorient et Saint-Pierre continua ses travaux.

Il édifia, en 1744, un petit mur de clôture crénelé n'ayant que deux pieds d'épaisseur par le haut, présentant trois grandes courtines avec une tourelle ronde à chacun des deux angles saillants. Les vantaux des portes n'avaient pas encore été placés lors du siège de 1746 mais l'ouvrage sembla néanmoins en avoir imposé à l'ennemi et Amédée-François Frézier, directeur des Fortifications de Bretagne, le conserva, tout en le complétant. Il dressa, à l'intérieur, der-

(39) Arch. des Colonies C<sup>e</sup> 281 fol. 132 et 133.

rière le mur, un terrassement formé d'un parapet avec sa banquette et son terre-plein et il éleva, en 1747, un bastion revêtu en maçonnerie à chaque bout de cette ligne, l'un sur le ruisseau du Faouédic, l'autre sur une anse du Scorff. Deux autres bastions, détachés et en terre, appelés plus tard bastions de Penthièvre et d'Orléans, couvrirent les angles de la place. Devant les courtines, on fit trois tenailles et, devant les portes d'Hennebont et de Plœmeur, deux demi-lunes. La porte d'Hennebont fut conçue dès le début « en forme d'arc de triomphe à trois baies ». On entoura tout le retranchement d'un chemin couvert et pour en protéger les deux extrémités, qui étaient assez mal flanquées, on établit deux grandes lunettes, l'une à Kerlin, l'autre au Blanc. On utilisa à ce travail, à partir du 18 octobre 1746, douze à treize cents ouvriers. En 1751 Frézier déplaça la porte de Plœmeur et créa la place semi-circulaire qui existe encore et qui fait pendant à la place du Morbihan. La lunette de Kerlin fut achevée en 1755 et la batterie du Blanc en 1757-1758, années où l'on termina également les tenailles. Enfin le fort détaché de Pen-Mané fut aménagé en 1761 à l'instigation du duc d'Aiguillon (40).

D'Ajot, l'un des successeurs de Frézier, et le créateur du célèbre cours de Brest, organisa en 1772 une pépinière au Port-Louis (41). Les jeunes plants servirent non seulement à repeupler cette place-forte mais aussi sa voisine et, depuis cette époque, Lorient fut entourée d'un épais rideau de grands ormes que célébra son poète, Auguste Brizeux. Sous la Restauration, on multiplia les plantations et la ville eut alors quatre belles promenades ombragées, celle du Tour des Portes et aussi les allées de Carnel, de

(40) Arch. du Génie : 1<sup>er</sup> Carton de Lorient, notamment les pièces 29 et suivantes ; Arch. d'Ille-et-Vilaine C 989-991. Arch. de la ville de Lorient BB 3 et DD 2 (inv.) ; Arch. du port de Lorient 1 P 269 et Bibl. de l'Arsenal à Paris ms. 6459 (mémoires de 1754). Voy. : Marcesche (F.), *les anciennes fortifications de Lorient*, Lorient 1889, Pour l'histoire du siège de Lorient voy. surtout *Mém. de la Soc. hist. et arch. de Bretagne*, tome XI (1930), p. 267 et tome XII (1931), p. 1 : *L'Attaque de Lorient par les Anglais (1746)* par Paul DIVERREZ, 184 p. et LE CAM (Abbé Louis), *Le Siège de Lorient par les Anglais (1746)* Lorient, 1931 196 p. in-8°. Les fortifications de Lorient commencèrent à être démolies en 1907. On supprima d'abord les portes.

(41) Arch. du Génie : 1<sup>er</sup> Carton du Port-Louis, n° 55.

Merville et de Kerentrec'h par où l'on gagnait le bois de Keroman, l'étang du Ter et Saint-Uhel...

Lorient, tel qu'on l'avait bâti au temps prestigieux du commerce des Indes, était-il digne d'admiration ? Il semble bien que oui, malgré les divergences d'opinion à son sujet. Il surprenait certes, entre Hennebont et le Port-Louis, entre Auray et Quimperlé, petites cités autrement pittoresques, mais il ne manquait pas de noblesse et de grandeur. Il fit la conquête de ses premiers visiteurs. En 1752, Mignot de Montigny le trouva « fort joli, bien percé, bien peuplé et proprement bâti ». En 1778, Ogée parlait avec enthousiasme lui aussi de « cette ville aujourd'hui si jolie ». En 1781, Desjobert constatait avec sympathie que ses rues étaient « bien pavées et bien alignées » et, sept ans plus tard, Arthur Young renchérissait : « la ville, écrivait-il, est moderne et régulièrement bâtie ; les rues partent en rayons de la porte et sont croisées par d'autres à angles droits ; elles sont larges et bien pavées avec plusieurs maisons qui ont fort bonne mine ». Enfin, le lorientais Brizeux clôturait, en vers, cette série d'éloges

*Dans notre Lorient tout est clair. Quand on entre  
De la porte de ville on va droit jusqu'au centre.*

Mais dès 1768 l'ancêtre du romantisme, Bernardin de Saint-Pierre, auquel le Port-Louis venait d'inspirer une si belle page, mitigeait un peu son éloge de Lorient : « Elle est comme toutes les villes nouvelles, régulière, alignée et imparfaite »... Tous les voyageurs du XIX<sup>e</sup> siècle firent preuve, à qui mieux mieux, d'une grande sévérité. Stendhal, en 1837, remarquait : « On voit que Lorient a été bâtie par la main de la raison ; les rues sont en ligne droite : ce qui ôte beaucoup au pittoresque ». En 1847, Maxime du Camp, approuvé par Flaubert, s'exclamait : « C'est la ville la plus sotté de la géographie ! » En 1863, un auteur plus obscur, du Chalard, faisait avec dédain le croquis de la place-forte : « Des rues droites et régulièrement laides, des maisons écrasées aux fenêtres entourées d'une bordure noire qui leur donne un air de deuil ». Enfin Pierre Loti, qui y passa des jours mortels en 1877 et 1878, détestait de tout son cœur cette « triste ville », « grise »

et « maussade », où il ne savait que faire pour tuer son ennui (42).

Quoi qu'il en soit, belle ou laide (et nous croyons, pour notre part, à son charme et à sa noblesse) la « vieille ville » de Lorient, avec son arsenal fastueux, mérite d'être regrettée car c'était un des lieux où l'on sentait survivre avec le plus de force la gloire de notre ancienne Marine et le prestige éternel de la France.

Henri-François BUFFET

---

(42) Voy. : *En marge d'Aziyadé (Pierre Loti à Lorient)*, par René MAURICE, Paris, 1945, 64 p. in-12, plaquette où l'auteur évoque avec émotion la vie de Lorient à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Il faut lire aussi *Mœurs et crimes à Lorient au XVIII<sup>e</sup> siècle* par le même auteur, Lorient, 1939, 63 p. in-8°, brochure abondamment illustrée et contenant de nombreux et précieux renseignements sur la ville et ses habitants.