

La citadelle de Port-Louis

au cœur d'un système de défense

mardi 1er février 2005, par [Jean-Yves Le Lan](#)

La citadelle de Port-Louis fut l'élément principal de la défense de la rade de Lorient au XVIII^e siècle. Avant la création du chantier de la Compagnie des Indes et de la ville de Lorient, la citadelle servit à défendre Port-Louis puis de nombreuses autres installations militaires vinrent la renforcer pour assurer la défense du site d'implantation de la Compagnie des Indes.

L'édification de la citadelle de Port-Louis

En 1486, Port-Louis s'appelait alors Blavet et était un port de commerce. Pour protéger le site, le duc de Bretagne François II eut pour projet d'édifier une tour à la pointe de la presqu'île mais il semble que cette construction ne vit jamais le jour.

Ce n'est qu'une centaine d'années plus tard que l'idée de construire une fortification revint. Ce fut Philippe II d'Espagne, appelé par les Ligueurs, qui reprit un projet et le duc de Mercoeur l'informait, le 6 décembre 1590, du début des travaux. En janvier 1591, un fossé et deux bastions de front de terre étaient déjà bâtis. Fin janvier, Henri IV inquiet, demandait deux mille hommes de pieds à la reine Elizabeth d'Angleterre pour empêcher les Espagnols de fortifier le Blavet.



La citadelle de Port-Louis - vue de la passe



Autre vue des fortifications de la citadelle

Les travaux furent poursuivis et Don Juan del Aguila, gouverneur de la place donna son nom à la citadelle qu'il construisit : « Fuerte del Aguila ». En 1598, le traité de Vervins mit fin à l'occupation espagnole, les Etats de Bretagne demandèrent alors la démolition de la citadelle. La destruction ne fut pas complète et il resta : deux bastions, une courtine, les piles du pont, les casernes, deux corps de garde et la chapelle.

Après l'assassinat d'Henri IV, quelques insurgés, en juin et juillet 1610 commencèrent à rétablir le fort. Mais les années suivantes furent l'objet de bien des hésitations sur son édification. Ce n'est qu'en juillet 1618 que furent décidées la conservation de la citadelle, dénommée alors Fort-Louis, et la protection de ville de Blavet, devenue Port-Louis, par des remparts. La citadelle fut l'objet par la suite d'améliorations constantes.

Les premières batteries garde-côtes

En 1666, sur les bords du Scorff est créé le chantier de construction navale de la Compagnie des Indes de Lorient. A la fin du XVII^e siècle, pour renforcer la protection de Port-Louis et l'accès à la rade, il fut alors installé des batteries garde-côtes. La première fut aménagée, en 1695, dans les remparts même de la ville de Port-Louis, à l'est de la plage, ce fut la « *batterie du Pouлло* ». Cette même année, il fut décidé la construction de deux batteries, l'une à Gâvres et l'autre à Larmor. C'est ainsi que vit le jour la batterie de Porh-Puns à Gâvres et celle de Locqueltas à Larmor. En 1709, la ville de Lorient est créée mais sans protection particulière dans un premier temps. La citadelle de Port-Louis et les autres batteries paraissent une protection suffisante pour empêcher une attaque par la mer.



La batterie de Porh-Puns à Gâvres

Protection de la ville de Lorient et implantation de batteries côtières supplémentaires

La ville de Lorient, dépourvue d'ouvrages militaires de protection, voit les premières constructions protectrices s'effectuer en 1740.

Sur la côte, pendant la guerre de Succession d'Autriche (1743 - 1748), en 1745, est construite la batterie de Port Discot près de la pointe du Talut en Ploemeur.

Mais hélas, ces ouvrages ne seront pas utiles car, en 1746, la flotte anglaise de l'amiral Lestock, composée de 9 vaisseaux de ligne et de 4 bâtiments, quitte Plymouth et c'est 8000 hommes qui débarquent le 1^{er} octobre dans l'anse du Pouldu en dehors de la zone de protection des batteries. Les Anglais encerclent Lorient et installent leurs batteries autour de la ville. Mais l'extrême prudence des Anglais, craignant une résistance des milices gardes-côtes, fait qu'ils rembarquent au bout d'une semaine sans avoir pris la ville.

Aussitôt après la fin de la guerre, une batterie supplémentaire est implantée sur un îlot rocheux, près de l'anse du Pouldu : c'est la batterie de Keragan maintenant appelée Fort-Bloqué.



Fort Keragan (Fort-Bloqué)

Renforcement des défenses

Quelques années, après ce débarquement, la menace d'une attaque est toujours forte car nous sommes en pleine guerre de Sept Ans (1757 - 1763). Il est donc décidé de construire des nouvelles fortifications.

La Compagnie des Indes implante entre 1756 et 1761 une batterie à l'extrémité de l'île Saint-Michel dans la rade de Lorient et une batterie au Kernevel en face de Port-Louis.

A la même époque d'autres batteries sont implantées sur la côte : à Kerpape, à Lomener et au Courégan et une en face du chantier de construction de la Compagnie à Caudan. En 1756, à l'endroit, où les Anglais ont débarqué en 1746, est bâtie la redoute du Loc'h qui permet de servir deux batteries installées sur la côte.



Entrée de la redoute du Loc'h

Pendant ce temps, la ville de Lorient renforce ses propres défenses et à la fin de la guerre de Sept Ans la ville est fortifiée et défendue par des remparts.

Mais en 1761, la crainte n'est plus à un débarquement des Anglais sur les côtes ploemeuroise mais sur celles d'Etel car les Anglais ont envahi Belle-Île. Il faut donc protéger Lorient d'une attaque terrestre par le sud et c'est ainsi qu'est bâti le fort de Pen-Mané sur la presqu'île du même nom. Ce fort, construit en bordure de l'eau, a la particularité de tourner le dos à la mer car l'on craint une arrivée des Anglais par la terre et on veut éviter un bombardement de Lorient à partir de la pointe de Pen-Mané. Mais en septembre 1762, les aménagements de la pointe sont suspendus car l'attaque de Lorient n'est plus à l'ordre du jour, la paix étant en cours de discussion avec l'Angleterre.



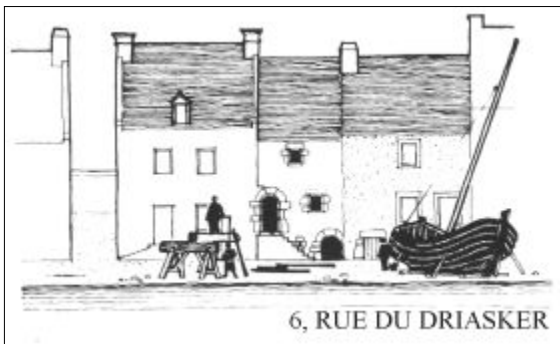
Bibliographie :

- Buffet (Henri-François) - *Vie et société au Port-Louis des origines à Napoléon III* - Editions Bahon-Rault - 1972.
- Huchet (Patrick) - Lukas (Yann) - Moy (Maryvonne) - *Histoire du pays de Ploemeur* - Editions Palantines - 2000.

Port-Louis et ses demeures

La visite de Port-Louis permet de découvrir de nombreux témoins de son histoire et de l'évolution des styles.

La chapelle Saint-Pierre, construite en style néoclassique, a remplacé en 1859 l'église de 1553, elle-même située à l'emplacement d'un édifice du XIème siècle.



Logis des maîtres-charpentiers Yvon et Guillaume Tuauden qui construisaient des bateaux sur la grève, devant chez eux.

Le village du Driasker, composé d'une quinzaine de maisons, était situé en dehors des remparts, sous le bastion Saint-Pierre.

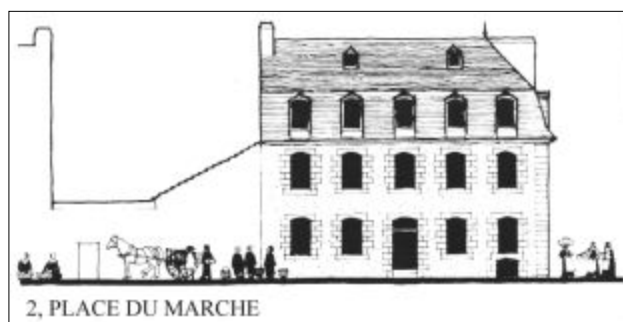
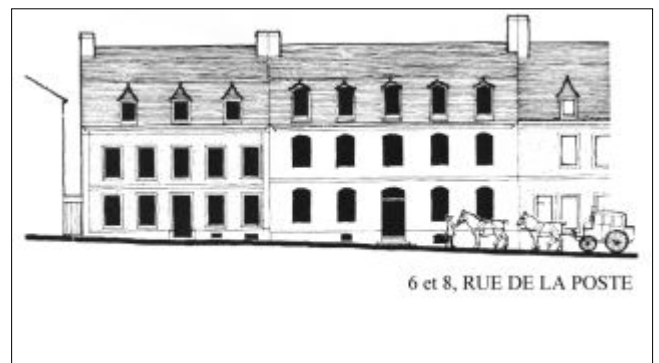
Cette maison est représentative de l'architecture du début du XVIIème siècle, granit taillé irrégulier mais soigneusement assemblé, fenêtres étroites à chanfrein, toiture à forte pente, probablement couverte en chaume à l'origine.

6 et 8, rue de la Poste

qui doit son nom à la poste-aux-chevaux, qui reliait Port-Louis à Paris en neuf jours.

Le n°6 a été construit en 1741 pour un marchand et vendu plus tard à Simon Jolly, subrécargue de la Compagnie des Indes.

L'ordonnance rigoureuse et l'élégance des proportions sont caractéristiques de l'époque de Louis XV. Deux variantes de façade sont représentées ici, l'une en pierre apparente et l'autre en maçonnerie enduite. Les combles à la Mansart commencent à se généraliser et les lucarnes sont désormais en bois.



Place du Marché - 1768

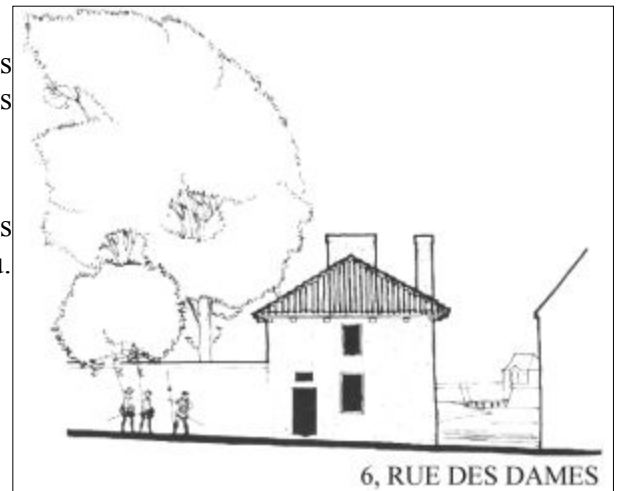
Le marché hebdomadaire de Port-Louis a été créé en 1575 par le roi Henri IV. Il s'installa sur cette place en 1766 et s'y tient toujours, tous les samedis.

La maison située à l'angle a été surnommée "maison des mille carreaux" en raison de ses double-fenêtres aux nombreux petits carreaux (qui n'existent plus aujourd'hui).

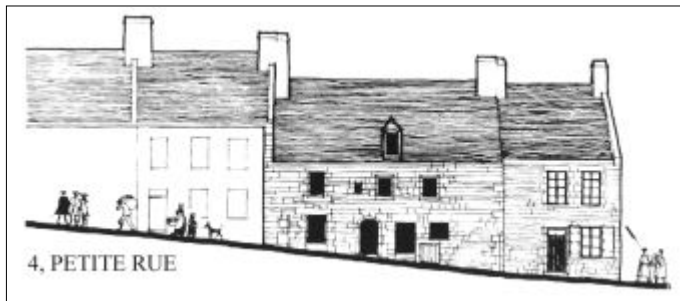
6, rue des Dames –

A la suite de l'occupation espagnole (1590-1598), de nombreuses maisons de Port-Louis ont été couvertes avec des tuiles : elles sont qualifiées de "maisons espagnoles".

Cette particularité, exceptionnelle en Bretagne, s'est longtemps conservée. Les tuiles étaient importées de Bordeaux, par bateau.



4, Petite Rue



Une maison du XVIème siècle agadie et restaurée en 1616 par Yves Le Lozrec, administrateur de Port-Louis.

Ecole privée de 1805 à 1820, au début du 20ème siècle.

De style rural, on y voit encore quelques modifications sur sa façade.

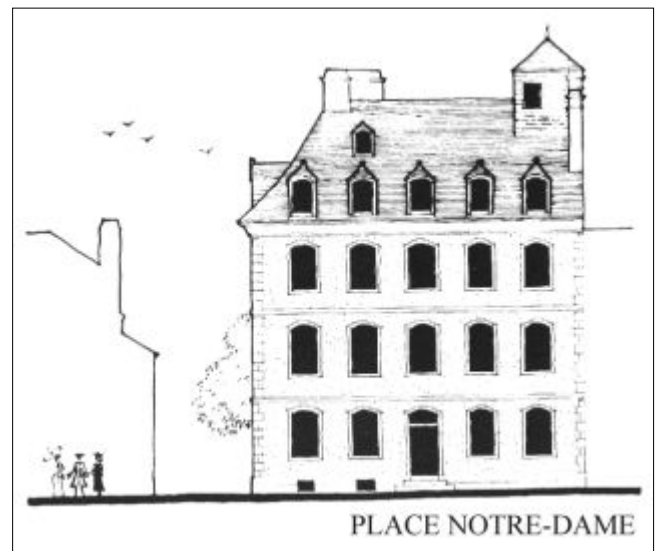
Place Notre-Dame

L'Hôtel de Ville est un immeuble bâti vers 1770 pour Dominique Ollivier, chirurgien-major de la Place.

Il a ensuite été habité par des officiers de marine et par Henri Guihéneuc, maire de Port-Louis de 1866 à 1875.

Cette haute maison de style Louis XV possède sur le toit une "guette", belvédère à la mode de la "Belle époque".

On retrouve la même particularité dans d'autres maisons des rues de la citadelle et de la poste.



Monastère des Récollets - rue de la Citadelle -

Le monastère de 1675 évoqué sur le dessin fut transformé en Hôpital Maritime en 1795.

Après l'incendie de 1945, il ne reste que le portail monumental néo-classique du début du XIXème siècle et un bâtiment d'accompagnement de la même époque.



Les dessins sont l'œuvre de G. Dieul

Cabotage et commerce extérieur

Géographie économique

Les Port-Louisiens ne se limitaient pas à naviguer le long des côtes françaises :

- Manche, Vendée, Anjou, Sud-ouest et Pays Basque
- Méditerranée

Ils se déplaçaient parfois très loin :

- Péninsule Ibérique
- îles de l'Atlantique (Madère et Antilles)
- Pays du Nord (Norvège, Hollande, Flandres, Angleterre, Allemagne)



Le passage de Gâvres - coll. part.

Etat des navires du Port-Louis sur presque quatre siècles :

époque	types	tonnage	noms
XVè siècle	<ul style="list-style-type: none"> • baleiniers • flouins • escaffes • caravelles • vaisseaux 	nombreux 5 à 20 t	Religieux pour les trois-quarts
fin XVIè et sous Louis XIII	<ul style="list-style-type: none"> • gabions • bateaux • chaloupes 	7 jaugeant de 50 à 80 tonneaux	apparition de prénoms féminins
sous Louis XIV	<ul style="list-style-type: none"> • corvettes • barques • bâtiments 	12 jaugeant de 40 à 170 tonneaux	prédominance à nouveau des noms religieux, mais les prénoms féminins restent nombreux
sous Louis XV	<ul style="list-style-type: none"> • chasse-marée • double chaloupes 	5 jaugeant de 40 à 250 tonneaux	apparition de noms divers

Importations (denrées et produits) :

- Sel et vins (de tous temps)
- Produits de nécessité : huile d'olive, olives fruits, savon, charbon, sucre, confiture, draps et toiles.
- Matériaux de construction : tuiles et ardoises, chaux, tuffeau, résine, goudron.
- Chantiers navals : planches et mâts
- Armement des navires : fer et aciers.

Exportations :

- Principalement des céréales : froment, seigle, avoine.
- Des sardines à partir du XVIème siècle.
- Beurre, miel, cire, cuir.
- Bois de pins (étais de mines) pour le Pays de Galles au début du XXème siècle.

Histoire : au pays du Port-Louis

Elle fut toujours conditionnée par sa situation naturelle exceptionnelle. C'est sa géographie particulière qui scella le devenir de l'ensemble compris entre le Blavet, à l'Ouest, et la rivière d'Etel, à l'Est.

La presqu'île de Port-Louis est constituée par un éperon granitique régnant sur une côte sableuse du côté de la mer, vaseuse du côté de la rade. Le piton est difficilement accessible par la mer, rendue périlleuse à marée haute par les rochers à fleur d'eau et à marée basse par les bancs de vase.

Ainsi se trouve justifié le vieil adage :

"Au hâvre du Blavet, Bien fol est qui s'y met "

Sur une carte de la rade, Port-Louis apparaît comme le verrou d'un goulet resserré, donnant accès à un vaste plan d'eau, abrité des vents dominants par l'île de Groix et la presqu'île de Gâvres. Des chenaux en eau profonde se prolongent dans les estuaires du Scorff et du Blavet. Ainsi, entre Nantes et Brest, Port-Louis est le seul port accessible par tous les temps, même aux bateaux à fort tirant d'eau (à condition d'en bien connaître les écueils). De plus, dans cette région aux rivières courtes, le Blavet offre une voie de communication royale entre l'intérieur des terres et la mer.



De sa position même et de la nature de son sol, Port-Louis a hérité :

- d'une situation stratégique de premier ordre
- d'une vocation de ville fortifiée.

De nombreuses personnalités ont visité ou vécu au Port-Louis, aussi célèbres que Bertrand Duguesclin, Vauban, Tourville, Duguay-Trouin, le chevalier de Forbin, La Motte-Picquet, le comte d'Artois (le futur Charles X). L'empereur Napoléon III y fut prisonnier.

Les écrivains et les poètes ont aussi laissé leur témoignage.

Aux environs de 1680, un prêtre rouennais, musicien ambulant, **Georges Martin**, débarqua :

"au Port-Louis, petite ville flottante, bâtie dans la mer, très abondante en toutes sortes de marchandises".

En 1689, **Madame de Sévigné** s'enthousiasma; elle écrivit ensuite à sa fille :

"Nous avons fait, depuis trois jours, le plus joli voyage du monde au Port-Louis, qui est une très belle place située comme vous savez; toujours cette belle pleine mer devant les yeux..."

En janvier 1768, l'ancêtre du Romantisme, **Bernardin de Saint-Pierre** a laissé une très jolie description :

"Le Port-Louis, nous dit-il, est une ville ancienne et déserte c'est un vieux gentilhomme dans le voisinage d'un financier. La Noblesse demeure au Port-Louis... Il faisait très grand vent. Nous avons traversé la ville sans y rencontrer personne. J'ai vu, des murs de la citadelle, l'horizon bien noir, l'île de Groix couverte de brumes, la pleine mer fort agitée; au loin de gros vaisseaux à la cape, de pauvres chasse-marée à la voile entre deux lames; sur le rivage, des troupes de femmes transies de froid et de crainte; une sentinelle à la pointe d'un bastion, tout étonnée de la hardiesse de ces malheureux qui pêchent, avec les mauves et les goélands, au milieu de la tempête".

Paul Féval, vers 1863, compara la place forte

*"à une ville des Antilles...
Par dessus les ormes, inclinés sous le vent,
il voyait l'île de Groix, coupant la ligne bleue du large..."*

Pierre Loti, en août 1868, nous décrit

"une ville tout entière désolée, envahie par les herbes et le lierre."

Cependant il ajoute :

"Nous retrouvons la grève du Port-Louis presque animée par des baigneurs venus de Lorient."

Jean Quillant :

Port-Louis, riante petite cité et station climatique, à l'imposante citadelle sise à l'entrée de la rade de Lorient, dont elle est sentinelle d'avant garde, sa plage fort coquette exposée sud, sud-ouest face à l'océan et protégée des vents nord et nord-est par les hauts remparts.

Au large l'île de Groix, à droite la plage de Larmor, à gauche Gâvres où la grosse artillerie de marine tonne et re-tonne.

L'éden rêvé sur les Pâtis.

Les Lorientais avertis, empruntant les vedettes des Abeilles d'Arvor qui traversent la rade en moins de vingt minutes, viennent en foule chaque dimanche d'été chercher la fraîcheur du bois et l'air marin. Mais c'est surtout la nuit, lorsque la lune éclaire la mer où elle se mire, que Port-Louis revêt son charme le plus émouvant, charme si prenant que les indigènes, même les plus blasés, ne peuvent s'y soustraire : c'est la promenade traditionnelle du Lohic.

*"Depuis toujours le flux de l'océan
Battant le roc et le sable mouvant
A brodé, tout autour de la douce Armorique,
Une dentelle magnifique,
Faites de caps, de baies, de rochers et de criques :
Ceinture de joyaux où la mer a serti la jolie perle de Port-Louis."*

Jean DE LA FONTAINE écrivit la fable *Le berger et la mer* qui fait référence à la Compagnie des Indes Orientales fondée en 1664.

Le Berger et la Mer

Du rapport d'un troupeau, dont il vivait sans soins,
Se contenta longtemps un voisin d'Amphitrite :
Si sa fortune était petite,
Elle était sûre tout au moins.
A la fin, les trésors déchargés sur la plage
Le tentèrent si bien qu'il vendit son troupeau,
Trafiqua de l'argent, le mit entier sur l'eau.
Cet argent périt par naufrage.
Son maître fut réduit à garder les brebis,
Non plus berger en chef comme il était jadis,
Quand ses propres moutons paissaient sur le rivage :
Celui qui s'était vu Coridon ou Tircis
Fut Pierrot, et rien davantage.
Au bout de quelque temps il fit quelques profits,
Racheta des bêtes à laine ;
Et comme un jour les vents, retenant leur haleine,
Laisaient paisiblement aborder les vaisseaux :
"Vous voulez de l'argent, ô Mesdames les Eaux,
Dit-il ; adressez-vous, je vous prie, à quelque autre :

Ma foi ! vous n'aurez pas le nôtre. "
Ceci n'est pas un conte à plaisir inventé.
Je me sers de la vérité_
Pour montrer, par expérience,
Qu'un sou, quand il est assuré,
Vaut mieux que cinq en espérance ;
Qu'il se faut contenter de sa condition ;
Qu'aux conseils de la mer et de l'ambition
Nous devons fermer les oreilles.
Pour un qui s'en louera, dix mille s'en plaindront.
La mer promet monts et merveilles :
Fiez-vous-y ; les vents et les voleurs viendront.



Source :

*FABLES DE LA FONTAINE - Nouvelle édition par R. RADOUANT
Librairie HACHETTE 1929 - Fable II, Livre IV*

Ésope, Nevelet, p.131. :Le berger et la mer
*Un berger faisait paître son troupeau au bord de la mer
et, comme il la voyait calme et douce, l'envie lui vint de s'embarquer.
Il vendit ses brebis, acheta des dattes
et, après avoir fait son chargement, il mit à la voile.
Mais à ta suite d'une violente tempête le navire sombra
et, toute la cargaison ayant été perdue, lui-même à grand peine, gagna
le rivage.
Quelque temps après, le calme étant revenu,
il vit un passant qui vantait la tranquillité de la mer.
"Eh, l'ami, lui dit-il, elle te demande des dattes."
Souvent il arrive que les malheurs servent aux sages d'enseignement*

Ill. François Chauveau (1613 -1676)

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.