

[Accueil](#)

[Histoire](#)

[Architecture](#)

[Bâtiments publics](#)

[Gare ferroviaire](#)

Gare ferroviaire

Inauguration du chemin de fer de Nantes à Lorient

Discours inaugural de Monseigneur Dubreuil (évêque de Vannes) lors de l'arrivée du chemin de fer à Lorient, 21 septembre 1862 :

Elle va ouvrir son sein, cette vieille Armorique que nos aïeux appelaient sanctuaire, elle va l'ouvrir pour recevoir des étrangers qui viendront vers elle de toutes les parties du monde et qu'elle attend avec une noble fierté. Elle va devenir féconde, cette terre que les Clisson, les Duguesclin firent si glorieuse. Elle va grandir encore sous l'influence de cette artère vivifiante qui la sillonnera dans tous les sens au contact de ces chars rapides comme l'éclair supprimant l'espace, élargissant l'existence, portant à chaque peuple les idées, les découvertes et les productions de tous les peuples...

L'entrée en gare de Lorient du premier train en provenance de Savenay et l'inauguration de la gare font l'objet d'une grande cérémonie accompagnée de réjouissances populaires. *La foule des curieux venus de tous les points du Morbihan et du parcours de la ligne y compris de Paris, était immense et ne s'est logée qu'à grand peine dans les hôtels, les auberges, les garnis et jusque sur des billards de café transformés en sommiers (Le Courrier de Bretagne, 24 septembre 1862).* Les curieux s'installent cours de Chazelles, encore exempt de

toute construction, ou aux abords du Scorff pour assister au spectacle de la locomotive pavoisée franchissant le pont. Le train pénètre sous la verrière de la gare pendant que les musiques du 74^e de ligne et de l'artillerie de marine exécutent l'hymne impérial. Vient ensuite le moment de la bénédiction solennelle des locomotives par l'évêque de Vannes suivie des discours des autorités civiles et militaires. *Cette cérémonie terminée, la foule qui avait déjà joui des spectacles de joutes sur le bassin du commerce, rentrait à flots pressés et se disséminait sur tous les points pour aller s'asseoir, soit aux divers banquets préparés pour la circonstance, soit à des tables hospitalières (L'Abeille de Lorient, 25 septembre 1862).* Les festivités, joutes nautiques, chasse aux canards sur le bassin à flot, danses publiques au son du biniou... se clôturent par un feu d'artifice, tiré en musique, au bord du bassin à flot.

Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, la circulation des hommes et des marchandises est essentiellement assurée par le cheval. Avec le train, la vitesse des déplacements est doublée puis triplée. Le train, facteur de modernité, d'accélération des échanges et de développement économique bouleverse la société. Il transforme aussi le visage de Lorient à partir de son arrivée fêtée en grande pompe en 1862. Au sud, la ligne Nantes-Châteaulin passe par Lorient. La concession de la section Savenay-Lorient est confiée à la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans* (PO), l'une des six grandes compagnies privées de chemin de fer. En 1859, le projet final de cette voie est adopté. Les travaux peuvent commencer. Cependant, les difficultés d'établissement du chemin de fer dans les marais de Redon, les ondulations du terrain et, aux abords de Lorient, les servitudes militaires et la construction du pont sur le Scorff retardent l'exploitation. Les travaux de ce viaduc sont terminés en septembre 1862. La voie ferrée Savenay-Lorient peut ouvrir ! L'arrivée du chemin de fer bouleverse la vie économique de la région. La pêche, l'agriculture, l'industrie connaissent un nouvel élan. Le rail représente

alors un enjeu essentiel dans l'accessibilité de la pointe bretonne. Kerentrech devient une véritable porte d'entrée de la ville et un quartier vivant au rythme des trains. Des établissements aux noms évoquant l'univers ferroviaire s'implantent dans les rues avoisinant la gare : le café de l'Escarbille, l'hôtel de la Gare, l'hôtel Terminus...

La gare a des points communs avec ses sœurs de la *Compagnie du Paris-Orléans*. Toutes les gares de la ligne Savenay-Lorient sont en effet dessinées par le même architecte qui emploie systématiquement la brique. Mais là où les autres gares déclinent le style Louis XIII en alternant briques et pierre, Lorient se voit imposer par les autorités militaires une construction plus légère. La gare et tous ses bâtiments annexes sont ainsi en pan de bois et briques, celles-ci dessinant des losanges par leurs teintes plus ou moins foncées. À l'imitation des grandes gares parisiennes, les voies sont couvertes d'une grande verrière à charpente métallique abritant un trottoir de départ et un trottoir d'arrivée. En 1876, la gare reçoit l'éclairage au gaz. Elle est raccordée au téléphone à partir de 1909. Dans la cour des voyageurs, qui précède le bâtiment du même nom, les voitures publiques et les omnibus d'hôtels attendent les passagers du prochain train. *Les voitures à cheval des hôtels se rangent près du trottoir dans un bruit de grelots et de coups de fouets. Comme il reste quelques minutes, les garçons ouvrent les portières pendant que les cochers réparent à gestes rapides le désordre qui a pu se produire dans les harnachements. Il faut faire bonne impression devant le client ! Les porteurs de bagages, eux, ne se soucient pas trop de ça. Déguenillés, sentant peu ou prou la boisson, ils viennent là faire un travail de vingt minutes qui leur permettra de s'offrir une nouvelle tournée.* (Jeff Falmor, *On l'appelait Lorient la Jolie, Chronique d'une ville ouvrière de Bretagne sous la IIIe République*, Coop Breizh, 1997) Au-delà du bâtiment des voyageurs, la gare comprend une remise pour les voitures, une pour les locomotives ainsi qu'un réservoir, les machines à vapeur étant grandes consommatrices d'eau. Plus au sud, la gare de

marchandises s'organise autour d'une halle, prolongée par un quai découvert, et des voies équipées de deux grues, l'une de 6 tonnes et l'autre de 20 tonnes.

Cette première gare n'échappe pas aux bombardements intenses de la Seconde Guerre mondiale qui visent à anéantir Lorient en 1943. Le 26 janvier 1943, la lampisterie, l'office, le bureau du matériel, les hangars, les locaux de la grande vitesse sont détruits. Les rapports préfectoraux établis au jour le jour font état des destructions :

Nuit du 4 février 1943 : 20H à 21h45.

5 bombes explosives sont tombées à la gare de la S.N.C.F. coupant la voie Lorient Quimper. Le trafic a pu être rétabli. La gare petite vitesse départ a été incendiée. Deux grands réservoirs d'eau ont été détruits. Il y a 3 morts et 5 blessés.

Bombardement extrêmement violent [...] les ruines s'ajoutent aux ruines.

Les quartiers les plus touchés sont les suivants : quartier St-Christophe, Kerentrech, Carnel, La Perrière, Nouvelle Ville, l'Eau courante. La voie ferrée a été coupée en plusieurs endroits, en direction de Lorient et Hennebont, en direction de Lorient et Quimperlé. Le trafic ferroviaire est interrompu, la gare est en flamme, plusieurs wagons chargés de munitions y ayant explosé.

Nuit du 7 février 1943 : 20h00 à 22h50, par projectiles explosifs et

incendiaires. Les bombes explosives étaient au nombre d'une centaine et les bombes incendiaires se chiffraient par plusieurs milliers. 632 immeubles ont été entièrement détruits parmi lesquels la Gendarmerie Nationale, l'église St Louis, les halles au beurre, le Couvent des Petites Sœurs des pauvres, la gare des voyageurs, plusieurs écoles et l'immeuble dans lequel s'était installée la sous-préfecture (replié à l'hôtel Terminus).

Après les bombardements de 1943, les Allemands remettent la gare en état. À la Libération de nouveaux travaux sont entrepris qui font disparaître la verrière endommagée. Le projet de reconstruction de la gare est voté par le Ministère de la reconstruction en 1951 mais il faut attendre le vote des crédits en 1959 pour que les travaux soient engagés. Georges Tourry, architecte urbaniste qui travaille depuis 1943 au plan de reconstruction de la ville est chargé de dessiner la nouvelle gare de voyageurs. Dans un souci d'économie, son emplacement, dos au centre-ville, est conservé. Inauguré le 23 juin 1960, le bâtiment des voyageurs, aux lignes simples et dynamiques, présente une ossature en béton armé sur laquelle s'appuient deux grands murs pignons en schiste rouge de Campénéac. Les grands vitrages des parties supérieures viennent inonder de lumière le hall orné de fresques. Le bâtiment des voyageurs est réaménagé en 1990 en vue de l'arrivée du TGV Atlantique.

Une nouvelle histoire ferroviaire s'écrit le 17 mai 2017 à 17h17 avec l'inauguration de la nouvelle gare de Lorient, donnant sur le boulevard Franchey d'Esperey.

Durée des trajets Lorient - Paris de 1862 à 2017 :

1862	1885	1911	1943	1961	1985	1988	1991	2014	2017
21h25	13h30	11h17	10h26	7h26	5h22	4h59	3h44	3h37	2h56