

[Accueil](#)

[Histoire](#)

[Archives remarquables](#)

La Tour de la Découverte ou les tours des signaux

La Tour de la Découverte ou les tours des signaux

Dès son installation complète dans le port de Lorient en 1734, la Compagnie des Indes Orientales décide de construire une tour avec un fanal permettant de faire des signaux et d'éclairer l'horizon. Construite entre 1737 et 1744, elle mesure 8,78 mètres de diamètre à la base, sur une butte élevée de 24,60 mètres par rapport au niveau de la basse mer d'équinoxe. Seule l'enveloppe extérieure est en pierre. Les escaliers et aménagements intérieurs sont en bois. Plusieurs étages sont successivement ajoutés jusqu'en 1748, portant alors sa hauteur à 36,70 mètres. Les travaux atteignant le septième étage (25 mètres de haut sachant que chaque étage était de 3,57 mètres), les îles Glénans n'étant toujours pas visibles par-dessus les côtes ploemeuroises, la tour est exhauscée d'un étage. Deux autres étages sont alors élevés au-dessus du neuvième étage. Au fanal prévu, il est privilégié une horloge et une cloche pour le service du port.

On parvient au haut de la tour creuse, « d'échelles en échelles, qui sont solidement établies dans l'intérieur. » Un gardien est chargé de faire les signaux suivant ce

qu'il voit en mer, au-delà de la rade. Une lunette d'approche est enfermée dans un coffre au sommet. Si la tour peut servir de phare au besoin, elle est utilisée pour repérer les vaisseaux revenant des Indes, les navires en difficultés, les naufrages ou les manœuvres des navires ennemis et les signaux en temps de guerre. C'est également le moyen de lutter contre la contrebande. Cette première fonction a donné le nom à l'édifice : tour des signaux ou tour de la découverte.

Cette tour est touchée par la foudre le 9 octobre 1751 alors que des feux d'artifice sont installés à son sommet pour fêter le lendemain, la naissance du frère aîné du dauphin Louis XVI, le duc de Bourgogne. Toutes les parties en bois sont brûlées. Réparé, l'édifice est à nouveau touché par la foudre. En effet, elle est foudroyée une seconde fois en 1782 puis une troisième en novembre 1784 où 56 pieds de murailles (18 mètres de hauteur) s'écroulent. (1 pied : 30 cm environ).

La tour doit être reconstruite et remplacée par une tour plus solide et plus élégante. Cette deuxième tour n'est pas construite sur l'emplacement exact de la précédente. Un plan de la ville de Lorient conservé dans la bibliothèque du service hydrographique de la Marine légende « Tour de la Découverte en place de l'autre » et « Tour de la Découverte presque ruinée ». De ce premier édifice, il ne reste pas de trace.

Sa reconstruction est l'œuvre de la Marine royale. Le maréchal de Castries, secrétaire d'État à la Marine de 1780 à 1787, ordonne dans une lettre du 1er juillet 1785, adressée à Jean Charles Clouet, commissaire général à Lorient, la reconstruction de la tour au port de Lorient en recommandant que l'on ne s'écarte pas du

plan et du devis arrêtés par Philippe Guillois. Il approuve alors les plans et devis arrêtés le 13 juin 1785 par Guillois pour la somme de 25 165 livres tournois, 17 sols et 5 deniers. Philippe Guillois (neveu de Gervais Guillois) est nommé ingénieur de la Marine (ingénieur des bâtiments civils du département de L'Orient) en remplacement de son oncle, le 25 juin 1778.

Sa tour des signaux doit servir à répéter les signaux de Port-Louis et à observer les coureux de Groix, Belle-Île, Quiberon et jusqu'aux Glénans. En 1941, l'historien Louis Chaumeuil recense dans les archives des travaux maritimes, neuf plans originaux signés par Guillois et datés du 16 juillet 1785 (élévation, coupe verticale, coupe horizontale, plan de la plateforme et détails du chouquet, la disposition du sommet et du mât de signaux, le plan du rez-de-chaussée, la deuxième assise du socle, l'appareil de la plateforme et le plan de la tour au droit des consoles).

Le devis estimatif détaille les ouvrages de maçonnerie, taille de pierre, charpenterie, menuiserie, serrurerie, peinture, plomberie et vitrerie. Les pierres de taille utilisées doivent provenir des carrières de la côte du Talud, les bois doivent être en chêne neuf « bien équarris, sans aubier ou mauvais nœuds » alors que le métal doit être des « fers du Berry de la meilleure qualité. » Les moellons doivent sinon impérativement provenir de la carrière de Kergroise et les mortiers réalisés avec deux tiers de sable de mer et un tiers de chaux. Les crépis et enduits doivent être en mortier blanc. Les clauses du cahier des charges prévoient alors que l'entrepreneur peut réutiliser « le sable et les moellons (moellons) provenant de la démolition de

l'ancienne tour. »

Le 16 juillet, l'ingénieur présente ses plans et devis pour l'adjudication de la reconstruction de la tour de la Découverte. Annoncée par affiches, l'adjudication des travaux a lieu le lendemain et revient à l'entrepreneur Lorientais Pierre Anger pour la somme de 23 800 livres. Celui-ci s'engage à remettre les travaux entièrement achevés pour le 1er août 1786 sous peine de 3 000 livres tournois de diminution sur le dernier paiement.

Le choix d'une construction ronde a été déterminé par le fait qu'elle donne plus de solidité à l'édifice et offre moins de prise au vent. Tout comme le bannissement du bois dans la structure, pour parer à tout incendie, allonger la durée de vie de l'édifice et éviter au maximum les frais de réparations liés au déperissement.

Cette nouvelle construction tronconique, en maçonnerie de moellons, avec une épaisseur moyenne des murs de 2,67 mètres, a une hauteur de 121 pieds (37,29 mètres) sur une assise de 26 pieds de diamètre (8,12 mètres) et 13 pieds de diamètre (4,57 mètres) dans le haut. Elle comporte neuf chainages en pierres de taille de granit, placés à intervalles réguliers. On accède au sommet au moyen d'un escalier à noyau (en spirale) 216 marches, construit au centre. Vingt-quatre lucarnes rondes, placées de distance en distance suivant les quatre points cardinaux, permettent à la lumière du jour de l'éclairer. Le sommet de la colonne est couronné par une plateforme de 26 pieds de diamètre saillante sur la corniche crénelée et garnie d'une balustrade en fer. La plateforme, surmontée d'une guérite en bois

avec des petites baies à hauteur des yeux, est légèrement convexe pour faciliter l'écoulement des eaux.

Par l'élévation du terrain au-dessus de la mer, l'observateur est ainsi élevé de 71,44 mètres au-dessus des basses mers d'équinoxe et de 66,57 au-dessus des pleines mers. Un mât de 30 pieds (9,74 mètres) la surplombe, surmonté à 0,75 mètres du sommet d'une girouette revêtue d'étamine tricolore. Chaque année, à Pâque et à la fête de la Victoire, la girouette de service est remplacée par la girouette de réserve pour être repeinte.

Deux paratonnerres sont installés sur le mât. L'un verticalement et l'autre presque horizontalement vers l'Ouest. Le devis initial de l'ingénieur Guillois ne comprend pas l'installation de paratonnerres. Aussi, dès le 18 juillet 1785, dans le courrier d'annonce des résultats de l'adjudication, le commissaire Clouet lui adresse un courrier demandant d'y ajouter un paratonnerre.

La tour est également une hampe géante portant les couleurs nationales en tête de mât. La Marine y fait dresser le pavillon tous les dimanches. Quant au grand pavois, il sera réservé pour le 14 juillet et le lundi de la Victoire. Entre 1786 et 1886, à part les pavillons qui changent de forme et de couleurs au gré des régimes politiques, la tour conserve son aspect originel.

Un registre des instructions des signaux et consignes, écrit en 1795-96, stipule qu'il est interdit de fumer dans la tour, de s'y déplacer avec des lumières et que les feux doivent être éteints par le gardien à 21h00. Les

obligations de pavoisement y sont également détaillées. Son belvédère qui donne une vue plongeante sur l'arsenal, lui permet également d'être un avertisseur d'incendie soit en découvrant le feu et donnant aussitôt l'alarme soit en répétant le signal lancé par un autre poste. En 1888, le mode de signalisation est modifié par une ordonnance du préfet maritime Conrad qui fait remplacer le pavillon en tête de mât par l'installation de quatre mâts de pavillon appuyés sur la corniche du sommet et dirigés vers les quatre points cardinaux. Le nouveau système est opérationnel pour le 6 octobre 1888.

À une date inconnue mais antérieure à 1822, les pentes de la colline du Faouëdic sont plantées d'ormes. Cette zone, contrairement aux chantiers navals, est jusque-là ouverte à la population, du lever au coucher du soleil. Une décision du 6 mai 1822 décide de l'isolement de cette enceinte du port. La grille qui longe le pavillon Est de l'Hôtel Gabriel est aussitôt mise en chantier. On peut aujourd'hui lire, gravé sur la grille en fer forgé, la date de 1822. Toutefois, il faut attendre quelques années avant que la grille de la tour et celle au sud soient entièrement dressée et la zone complètement close. L'installation de l'observatoire de la Marine dans un des moulins va accélérer la construction. Des plans et devis datés de 1827-1828 détaillent les grilles, porte et corps de garde. L'interdiction est mise en place à compter du 21 août 1828. Dès lors, le site n'est accessible au public que le jour de la fête de la Victoire contre les Anglais envahisseurs de 1746, célébré chaque premier lundi du mois d'octobre.

La signalisation maritime se modernise. En juillet 1883,

des essais de liaison par télégraphe optique ont lieu du haut de la tour de la Découverte avec le sémaphore d'Er Hastellic (Sauzon) à Belle-Île distant de 44 kilomètres. En 1888, la tour de Lorient devient le centre du réseau optique du 3^e arrondissement maritime. Faute de crédits, les travaux de réaménagements sont ajournés par une décision ministérielle du 24 juin 1889. Le fonctionnement du signal est électrifié en 1890. Le 3 juin 1891, six jours après l'ordonnance de travaux par dépêche ministérielle, l'exécution par les Travaux maritimes commence. L'escalier en bois d'accès à la guérite est remplacé par un autre plus étroit et plus raide qui prend moins de place. La guérite de bois, trop exigüe, est démolie et remplacée par une plus spacieuse de quatre mètres de diamètres extérieur avec une ossature « en fers profilés dont les mailles sont remplies par des panneaux en bois et des vitres à hauteur d'homme. La couverture sphérique de la coupole est recouverte de cuivre laminé. L'intervalle entre la plateforme et le garde-corps est alors de 70 centimètres. L'appareil optique est installé à l'Ouest du mât des signaux qui n'a pas été modifié, et peut se déplacer de 90° vers l'Est. Une collerette, fixée au mât, recouvre l'espace annulaire du haut de la toiture avec un jeu suffisant pour les oscillations du mât. Le 29 décembre 1891, le préfet maritime de Marquessac procède à la réception provisoire des travaux.

Une boule horaire est aussi installée (timeball ou boule du top). Il s'agit d'une sphère métallique de 1,20 mètres de diamètre installée à l'Est et glissant le long d'un mâtereau installé au sommet de la tour en 1891. Très précis, il permet alors de mettre à l'heure et de

réglé les instruments de navigation de la Marine nationale. Relié à l'observatoire du moulin du Faouëdic, le système est devenu caduque par la tour Eiffel et les émissions radios émises depuis ses antennes dès le 23 mai 1910. Le 26 mai 1905 a eu lieu un test de transmission entre les observatoires de la Marine de Lorient et de Montsouris. Toutefois, en 1939, un guetteur continue de donner l'heure aux navires, aux ateliers et bureaux du port ainsi qu'à bon nombre de Lorientais. C'est ce qu'on appelle le top. À 9h55, la boule est hissée : 1er top. À 10h00, on l'amène, c'est-à-dire qu'on la laisse chuter, et la hisse aussitôt : 2e top. À 10h02, la boule est à nouveau amenée : 3e top. C'est le poste de TSF de Pen-Mané qui transmet l'heure à la tour par téléphone alors que le service transmission s'installe en 1926 dans les moulins du Faouëdic. À l'origine, le 2e top avait lieu à 12h00.

En juin 1921, le gréement du mât des signaux est remis en état. Pourtant, le mât, avec sa hune au haut du bas-mât, atteignant avec son paratonnerre une hauteur de 16,91 mètres, est retiré en mai 1935. En effet, le 22 mars 1935, le ministre de la Marine décide d'installer au sommet de la tour un radiogoniomètre pour faciliter l'accès à la rade par temps de brouillard. Les conditions techniques exigent qu'aucun mât ne dépasse la coupole. Le 5 avril l'ordre est donné de l'enlèvement d'urgence du mât. Au mois de mai, un appareil SFR - 1934 - 300/3 000 est installé sous la coupole. Toutefois, ne fonctionnant qu'à basse altitude il est rapidement déplacé dans le moulin Nord dit moulin du Guetteur. Le mât peut être réinstallé. Ayant été scié, il est jugé trop court. Par soucis d'économie, et face au devis

d'entreprises privées trop élevés, il est envisagé d'utiliser le mât usagé du navire Montjoie (ex-remorqueur des travaux maritimes) mais il est aussi trop court. Les vétérans des travaux maritimes sont ainsi chargés de réinstaller le mât initial. Le travail commence le 27 août 1936 et s'achève le 2 septembre. Le mât est donc plus court et la hune plus basse. Il ne mesure plus que 13,50 mètres.

L'historien Louis Chaumeuil écrit dans un ouvrage édité en 1941, qu'en 1939, la tour de la Découverte remplit la fonction de sémaphore avec sa plateforme située à une hauteur de 60 mètres environ au-dessus du niveau des plus basses mers. Toutes les observations du guetteur sont alors consignées dans un carnet de quart. Le service n'est assuré la nuit que si un navire de guerre est stationné dans la rade avec des quarts de deux à quatre heures.

En effet, une dépêche ministérielle du 25 mars 1828, stipule que le gardien de la tour de la Découverte est remplacé par un guetteur des signaux doublé d'un auxiliaire et constamment à demeure. Le moulin Nord est rapidement aménagé en logement du chef guetteur. Cette décision est rendue possible grâce à la construction de la tour de l'église Saint-Louis en 1828. La tour du port n'est plus le seul édifice visible au-dessus des toits de Lorient. La tour Saint-Louis peut alors faire office de phare à feu clignotant, avec le feu du clocher à 56,80 mètres au-dessus du zéro des cartes marines, pour une hauteur depuis le sol de 41,20 mètres. Cet amer est un des points de repère qui indique l'axe d'entrée du chenal de la rade jusqu'au port avec le phare de La Perrière.

Un temps épargnée par les bombardements intensifs de la Seconde Guerre mondiale, la tour finit par être endommagée par les bombes alliées. À l'été 1945, les ouvriers autorisés à revenir sur Lorient pour les travaux de déblaiement, découvrent une tour décapitée de sa coupole et de son mât. En 1949, la Marine installe une nouvelle coupole vitrée qui abrite un projecteur de signalisation permettant des communications optiques entre les établissements maritimes de Lorient. Après avoir gravit les 216 marches, il faut grimper les neuf marches de l'échelle pour accéder à la plateforme. La coupole avec sa hauteur de 4,65 mètres porte la tour à une hauteur de 38,33 mètres. Fragilisée par le temps et la corrosion, la coupole est retirée le 2 février 2018 alors que l'édifice est fermé au public depuis le 15 janvier 2015. La vision que la tour offre aux Lorientais est ainsi la même que celle des premières heures de la Reconstruction : un édifice décoiffé. La coupole sera remplacée par une nouvelle lanterne reconstituée. En attendant, son sommet est protégé par un parapluie métallique scellé afin d'éviter les infiltrations d'eau. La nouvelle lanterne sera à nouveau dotée d'une boule horaire. La réinstallation de ce système est un témoin des innovations techniques de la Marine au XIXe siècle.

Inscriptions autour de la porte de la tour :

- Construite en 1744 - Réédifiée en 1786

(gravé sur une plaque de bronze scellée au dessus de la porte)

- 1748 - 1786 (gravé dans la pierre au dessus de la porte)

- 1890 (dans la pierre à gauche de la porte)

- 1936 (dans la pierre à droite de la porte)

