

LE LITTORAL DE LA FRANCE

TROISIÈME PARTIE

DE LORIENT A LA ROCHELLE

PAR

CH.-F. AUBERT

(V. VATTIER D'AMBROYSE)

Lauréat de l'Académie Française, Officier d'Académie.

Ouvrage couronné par l'Académie Française
Honoré par médaille d'honneur de première classe
(Société libre d'Instruction et d'Education)
et d'une Médaille d'Argent (Yacht-Club de France)

DESSINS

de

BRUN, TOUSSAINT, FRAIPONT, KARL, CAUSSIN, LALANNE, BERRAYE

D'après nature les croquis de MM. Armand et Louis PARIS, de M. Théophile FOU-
CAULT, de M. Ase VIAUD-GRAND-MARAIS et d'après les photographies de MM. NEURDEIN
et VAGNEUR, à Paris, à Brest ; MARTIN-JOUAN à Belle-Isle-en-Mer.

GRAVURES SUR BOIS

de

ROGNON, SMEETON, PUYPLAT et QUESNEL

Les gravures au procédé et le tirage des planches en deux tons
ont été exécutés par Gillot.

PARIS

VICTOR PALMÉ, éditeur

76 rue des Saints-Pères

1886

**Numérisation Odile Halbert, 2007,
tous droits de reproduction réservés**

CHAPITRE I

L'ESTUAIRE DU BLAVET ET DU SCORFF - LORIENT

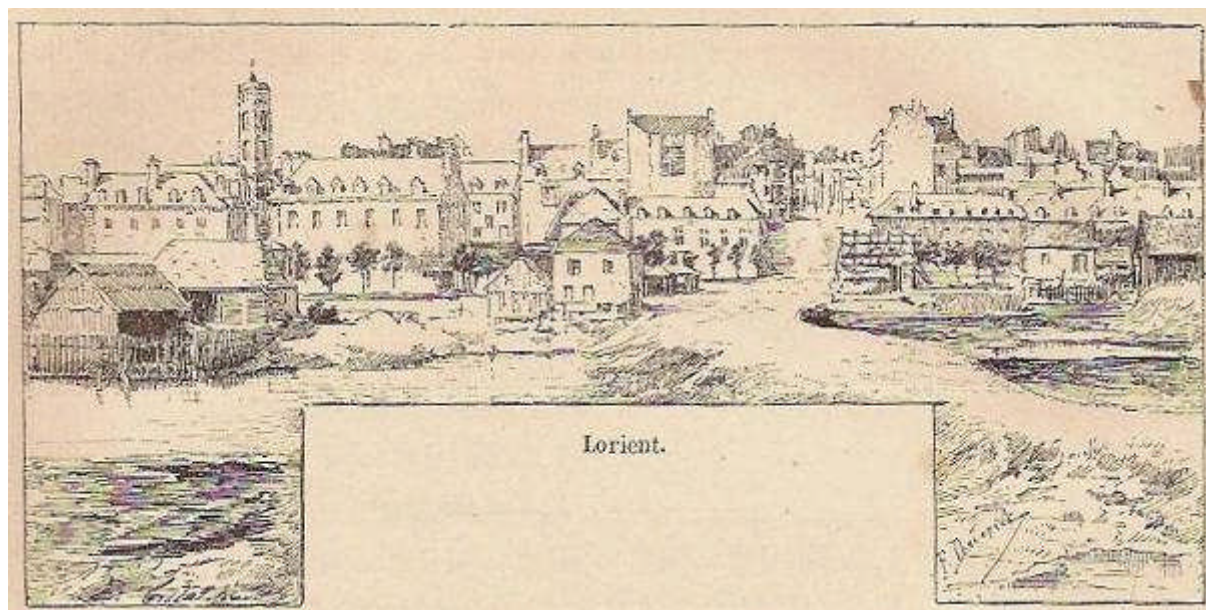
Une histoire bien attachante, dans ses événements accumulés, dans ses alternatives si imprévues, serait celle du large estuaire formé par les eaux réunies du Blavet et du Scorff.

Nulle ville, peut-être, mieux que les cités baignées par ces deux rivières, n'offrirait un plus étrange exemple de l'instabilité de la fortune.

HENNEBONT, fière de son origine, produit des titres remontant au onzième siècle et rappelle que, pendant de longues années, l'attention, non seulement de la Bretagne, mais de la France et de l'Angleterre, était tournée vers elle, place forte, dont les prétendants au trône ducal et leurs alliés cherchaient tour à tour à s'emparer.

PORT-LOUIS, reflétant ses murailles clans l'Océan, n'oublie pas que le nom de Louis XIII, son fondateur, lui fut donné par le grand cardinal de Richelieu et, jeune ville elle-même, se dresse mélancolique en face de LORIENT, soeur cadette, moins âgée de près d'un siècle, mais ayant tout attiré à elle : vitalité, renom, puissance, richesse.... et ne se souvenant de sa soeur aînée que pour en réclamer un surcroît de sécurité....

Ce sont là jeux ordinaires de l'inéluctable loi du progrès. Chaque heure réclame des perfectionnements, des sacrifices nouveaux. Il faut



marcher vite, voir juste, ne pas redouter un labeur sans trêve et répondre par des efforts constants aux efforts de rivalités attentives. Lorient le comprend : son unique préoccupation est de garder intact le rang que son excellente situation lui a créé, et qu'une compagnie commerciale avait su mettre en relief.

C'est, en effet, à la *Compagnie française des Indes orientales* que Lorient doit son origine.

Colbert, l'admirable, le vraiment grand ministre de Louis XIV, le restaurateur de la marine française, voulut créer, à l'exemple de la *Compagnie hollandaise des Grandes Indes*, un lien puissant entre nos colonies et la mère patrie.

Or, le clairvoyant ministre comprenait bien qu'une pareille entreprise, tout en restant placée sous la surveillance et la protection de l'État, se trouverait mieux d'une initiative particulière, rompue aux questions diverses soulevées par la circonstance. Les résultats acquis par les compagnies bretonnes d'armateurs et, surtout, par la *Compagnie bretonne des Indes*, fondation de Richelieu, le prouvaient assez.

Un privilège exclusif de cinquante années fut le cadeau royal fait par Louis XIV à la création nouvelle de Colbert.

Tout aussitôt, la Compagnie s'occupa d'établir des entrepôts et LE HAVRE devint son siège principal (1664).

Mais le Havre seul ne pouvait suffire. D'ailleurs, s'il offrait le grand avantage d'être proche voisin de Paris, l'accès de son port imposait aux vaisseaux de la Compagnie une continuité de navigation rendue doublement périlleuse et par les tempêtes trop fréquentes de la mer de la Manche, et par les croisières des vaisseaux anglais ou hollandais.

Il fallait donc multiplier les marchés. PORT-LOUIS, situé à l'extrémité de l'estuaire du Blavet, fut choisi. Toutefois, les négociants malouins, havrais et nantais ne tardèrent pas à trouver insuffisantes les constructions offertes par la Compagnie ; de plus, ils ne les croyaient pas dans une position assez abritée contre les entreprises ennemies.

Le fond de la rade formée par le Blavet leur parut être infiniment pré-



férable ; aussi, des hangars, des maisons, des villas s'élevèrent bientôt là même où, pendant des siècles, affirment quelques archéologues, un vieux château féodal, appelé Loc-Roch-Yan (il aurait été bâti par Jean¹ de Mériadec), commandait l'entrée du Scorff.

Est-ce du château ou de la Compagnie des Indes que la ville nais-

¹ En breton : Yan. Le nom fameux de ROHAN serait venu des mêmes mots.

sante prit son nom ? La question n'a rien d'important et, sans crainte, on peut adopter l'une de ces opinions ou toutes les deux ensemble : les étymologistes ne sauraient donner une raison péremptoire pour y contredire.

Il est, au surplus, très agréable de se trouver d'accord avec Mme de Sévigné et de rappeler, si souvent qu'il ait été redit, le passage de l'une de ses lettres consacré à la jeune ville :

« 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.... Le lendemain nous allâmes en un lieu appelé Lorient, à une lieue dans la mer ; c'est là qu'on reçoit les marchands et les marchandises qui viennent d'Orient. »

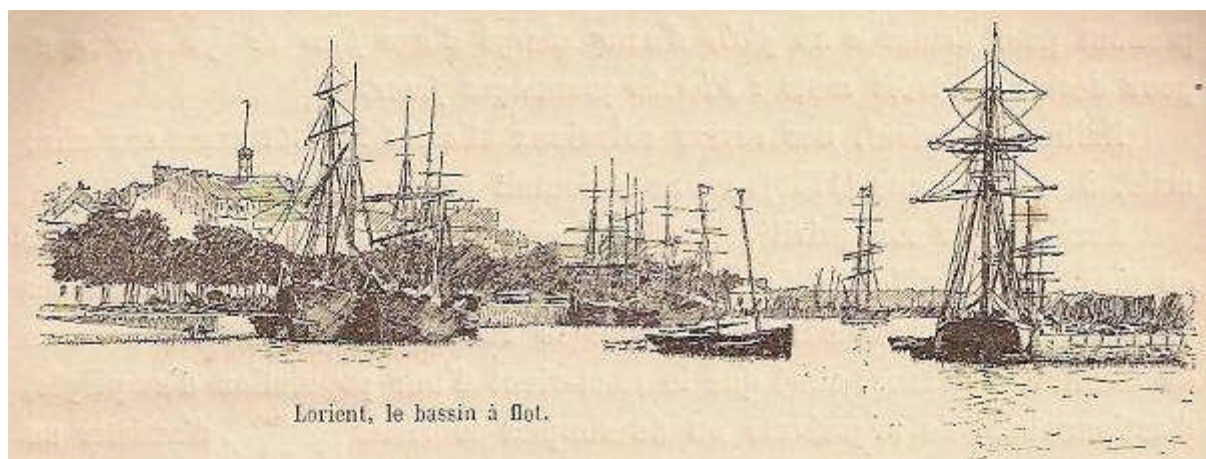
Ainsi, à l'époque du voyage de la marquise (1689), Port-Louis était « une très belle place » et sa future rivale un simple lieu de déchargement pour les marchandises.

Les choses ne tardèrent pas à changer. Lorient offrait tant d'avantages que la Compagnie estima devoir concentrer sur ce point toute son attention. Un essor nouveau fut donné lorsque, vers 1719, une des créations de Law, la *Compagnie des Indes occidentales*, dut se réunir à la fondation de Colbert. En 1735, Lorient qui, depuis seize ans, justifiait toutes les espérances établies sur sa situation, se vit préféré à Nantes et au Havre pour la centralisation des marchandises de l'Inde.

La prospérité de la jeune ville grandissait avec la prospérité de la Compagnie. Place d'armes et magasin général, elle se trouve dotée d'ateliers, de magasins, de casernes, de quais superbes,



Une vue des quais, Lorient.



construits avec un admirable granit bleu gris de lin, tacheté de blanc, recevant très bien le poli. Ce granit, commun le long des rives du Scorff et du Blavet, servit également à l'édification des maisons alignées sur un plan régulier, donnant des rues assez larges, coupées à angle droit. L'aspect général en eût revêtu une certaine monotonie, si toute une population d'officiers de marine, d'ingénieurs, de marchands, n'y fût venue habiter, répandant avec elle l'aisance, la vie, le mouvement pittoresque.

A cette exubérance il fallait une sage réglementation ; l'édit de 1738 y pourvut. Lorient, renfermant quatorze mille habitants, est élevé au rang de ville, reçoit une municipalité, obtient le droit de créer des octrois et la faveur de députer aux États de Bretagne.

Cette éblouissante fortune méritait d'être dignement consacrée par un travail tout spécial, emprunté à la science profonde du grand régularisateur des titres de noblesse : le juge général des Armes de France.

PIERRE D'HOZIER, neveu du fameux d'Hozier, le maître ès-généalogies, répond à la municipalité nouvelle, qui lui fait une demande d'armoiries, par l'envoi suivant :

« Un écu de gueules à un vaisseau d'argent voguant sur une mer de sinople, et un soleil d'or se levant derrière des montagnes d'argent, posées au flanc droit de l'écu². »

L'allusion aux richesses fabuleuses dont la Compagnie des Indes devait doter la mère patrie était très claire. Au reste, la Compagnie elle-même avait la plus entière confiance dans son propre avenir et le prouvait en

² On se souvient qu'en terme de blason le rouge est appelé *gueules* ; le blanc, *argent* ; le noir, *sable* ; le vert, *sinople* ; le jaune, *or* ; le bleu, *azur*.

prenant pour armes « *un globe d'azur chargé d'une fleur de lys d'or* » et pour devise les trois mots : *Florebo quocumque ferar*.

Malheureusement, nos revers coloniaux allaient bientôt peser sur elle ; mais, à cette époque (1738), on ne redoutait pas encore l'avenir.

Lorient, par son privilège, attire dans son enceinte une foule de plus en plus considérable. La Compagnie y installe son directeur avec tous ses ouvriers, ce qui amène naturellement la résidence d'un certain nombre de fermiers-généraux, ainsi que le va-et-vient d'une population d'employés, d'actionnaires, de négociants ou de simples touristes, avides d'assister au curieux spectacle de l'arrivée et du départ des navires.

Ces départs et l'organisation de la marine de la puissante Compagnie furent, en 1733, l'objet d'une délibération complète de l'assemblée d'administration, délibération imprimée à Paris l'année suivante.

Ce qui frappe tout d'abord le lecteur moderne, c'est la division de la marine de la Compagnie en « première » et « seconde navigation ». Celle-ci était à peu près exclusivement consacrée à la TRAITE DES NÈGRES et n'employait pas de navires supérieurs au port de trois cents tonneaux. La grande navigation, par contre, s'exerçait au moyen de vaisseaux atteignant fréquemment une capacité de douze cents tonneaux. Chacun d'eux embarquait un état-major composé d'un capitaine, d'un premier et d'un second lieutenant, d'un premier et d'un second enseigne, d'un enseigne surnuméraire, d'un écrivain, d'un aumônier et d'un chirurgien-major.

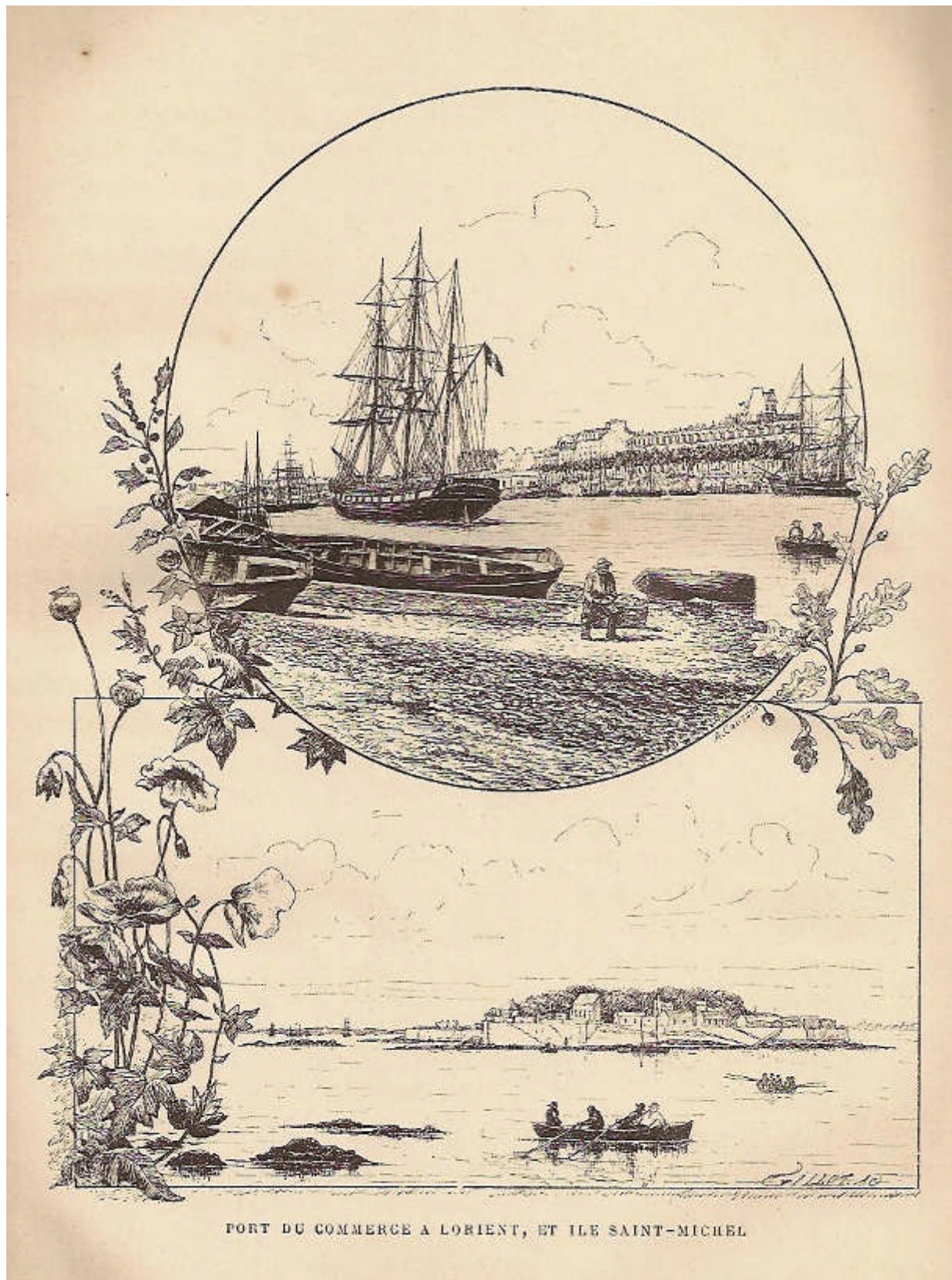
Les petits vaisseaux comptaient deux officiers de moins.

Les appointements n'avaient rien d'excessif. Le capitaine recevait, par mois, deux cents livres ; le premier lieutenant, cent vingt livres ; le second, quatre-vingt-dix livres ; le premier enseigne, soixante livres ; le second, cinquante livres, ainsi que l'écrivain ; l'aumônier, trente livres ; le chirurgien, quarante-cinq livres, c'est-à-dire la même paye que touchaient le maître timonier et le premier pilote.

A terre, on n'avait plus droit qu'à la moitié de cette solde et les officiers de « la seconde navigation » ne recevaient absolument rien. Le hideux commerce des esclaves était, sans doute, reconnu comme assez profitable pour que la Compagnie pût réaliser cette économie.

Tout était prévu dans le règlement, rien ne restait livré au hasard des choses pouvant soulever le moindre conflit. Entre autres, le Titre XIIe contient cet article, justement qualifié par un écrivain de bien sage :

« Il est pareillement enjoint aux capitaines de ne faire et de prendre

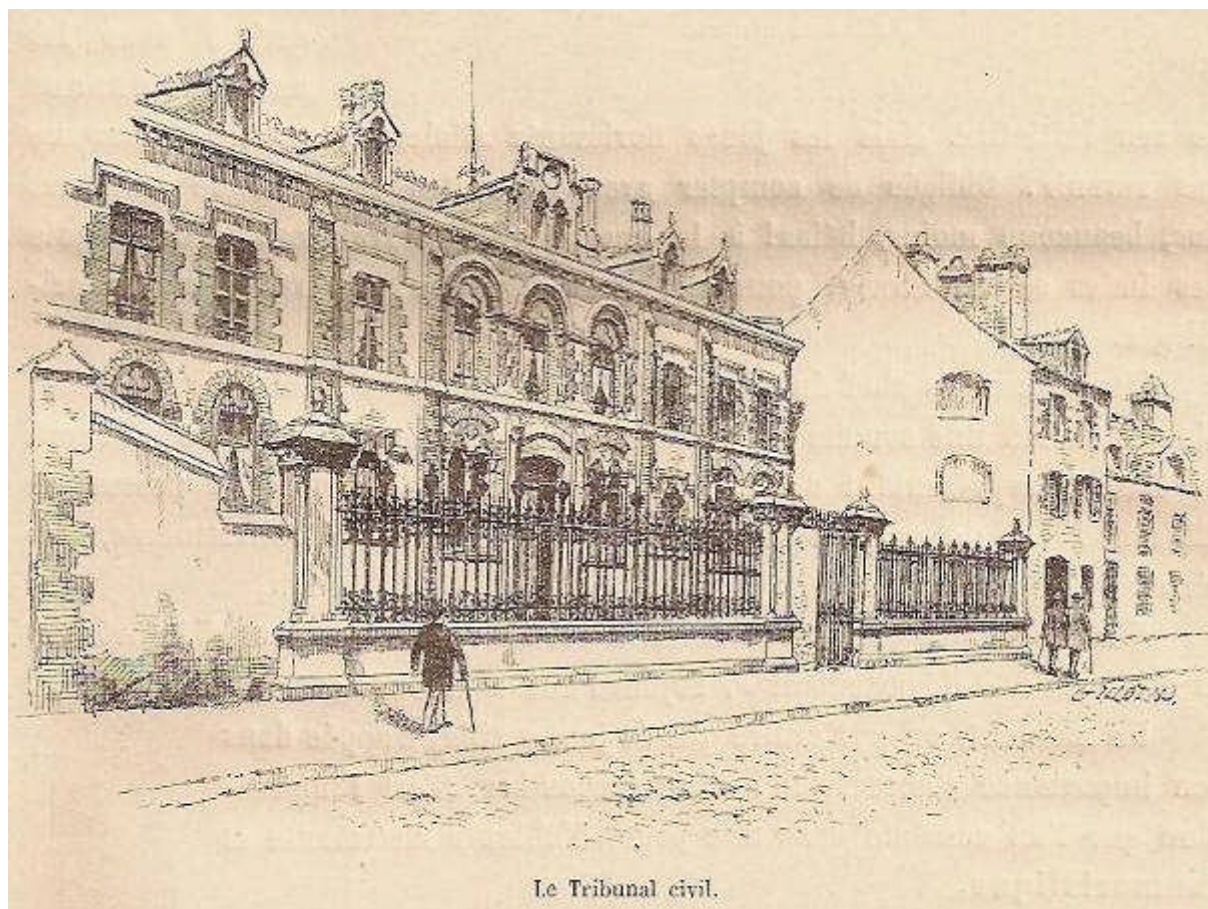


PORT DU COMMERCE A LORIENT, ET ILE SAINT-MICHEL

exactement garde que les officiers de leur bord ne fassent aucun mauvais traitement aux gens de l'équipage, qui puisse les décourager du service, sous peine de punition contre les capitaines et officiers, selon les circonstances des faits. »

En se reportant aux dures conditions subies alors par les matelots, en général, on ne s'étonne pas de l'empressement avec lequel le service de la Compagnie était recherché.

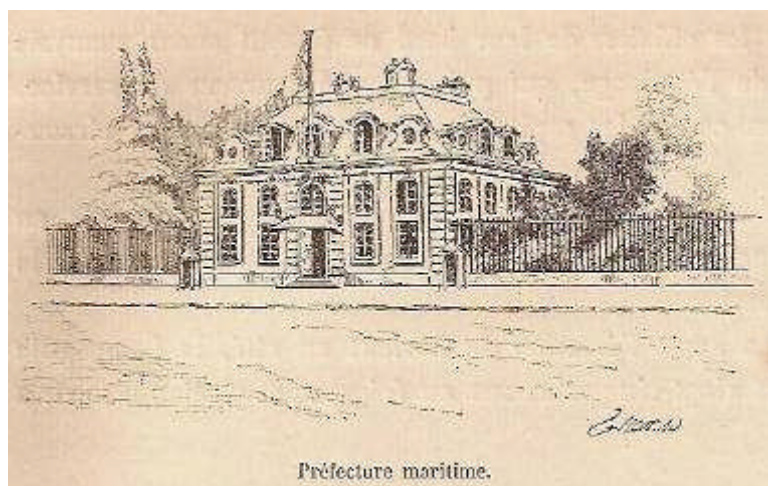
Moins de sept ans après l'érection de Lorient en cité, la Compagnie possédait dans ce port vingt-cinq vaisseaux ou frégates, et plusieurs navires



Le Tribunal civil.

de neuf cents à quinze cents tonneaux, parmi lesquels des frégates de combat. Sa marine formait une administration distincte de la marine de l'État, à laquelle, très souvent, elle fournit des officiers instruits.

MAHÉ DE LA BOURDONNAYE l'illustre rival de DUPLEI dans l'Inde, fut au service de la Compagnie. C'est également dans les rangs de ses volontaires que le grand orientaliste, ANQUETIL-DUPERRON, prit place, afin de pouvoir visiter les Indes, d'où il devait rapporter, après un séjour de huit années, entre autres trésors, le *Livre de Zoroastre*, qui fut une révélation pour le monde savant.



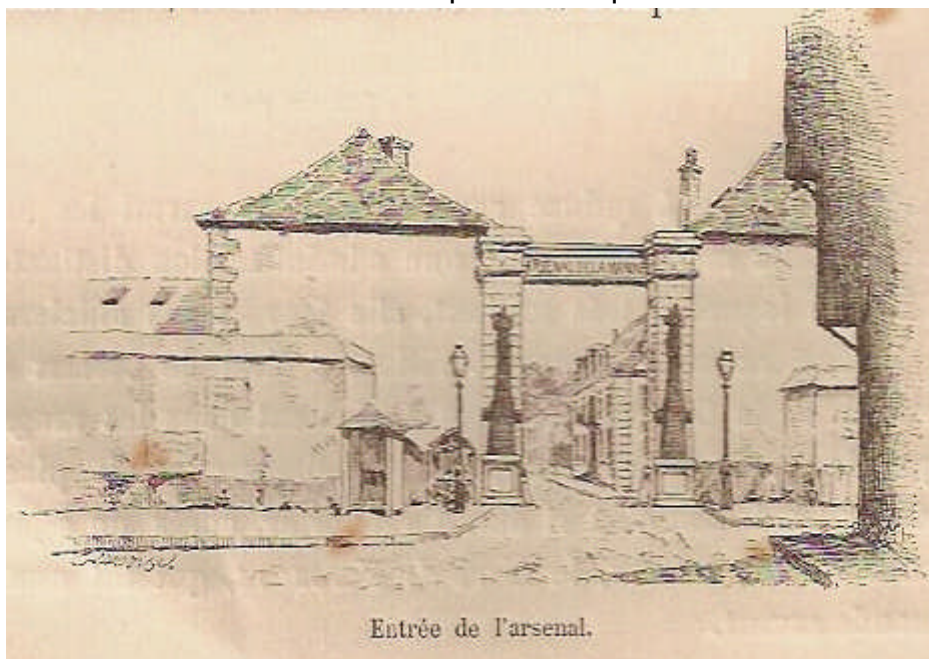
En outre de ses lois particulières, la Compagnie imposait un uniforme à ses équipages. Son pavillon flottait fièrement sur les mers orientales et son sceau était appliqué à tous les actes émanant de son initiative.

Mais les jours florissants allaient disparaître pour ne pas revenir. Obligée de compter avec les suites terribles de malheurs dus, beaucoup moins, hélas ! à la guerre qu'à la trahison, la Compagnie des Indes se vit forcée, pour régler la situation, de résigner ses privilèges.

L'ingénieur en chef du port, GUILLOIS, fut chargé d'en obtenir la valeur, bientôt fixée à une somme de près de treize millions. Jean-Étienne-Bernard DE CLUGNY, représentant du roi, accepta ce prix et entra en possession (28 mai 1770) du port et de toutes ses dépendances, établissements, matériel.

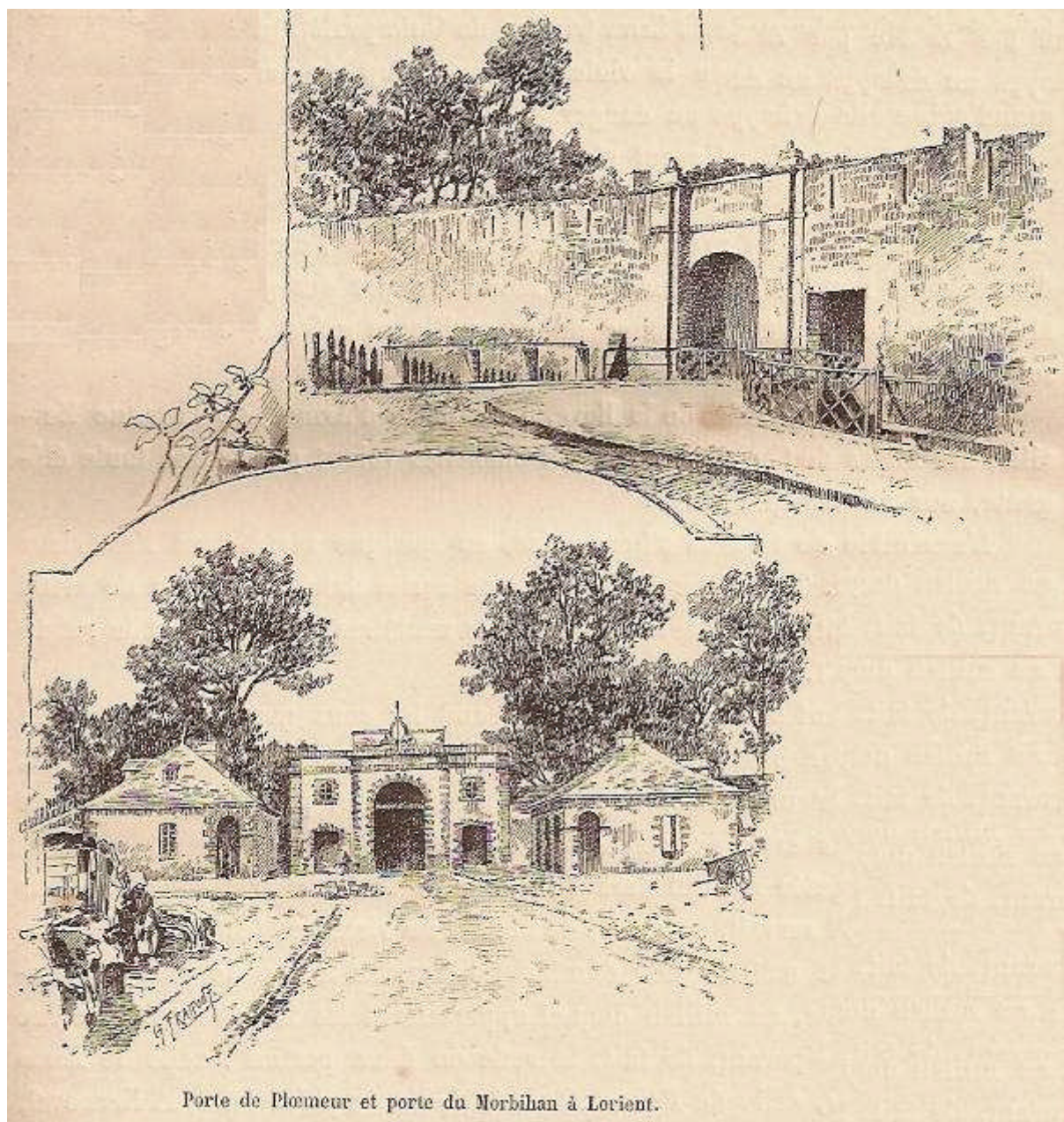
Quatorze mois plus tard, Lorient devenait, sous le nom d'*Intendance*, le siège d'un département », aujourd'hui « arrondissement maritime ».

Un moment, on put croire que la jeune ville, frappée dans son importance commerciale, allait succomber. C'est l'impression que l'on constate dans une page, d'ailleurs charmante et humoristique, écrite par ARTHUR YUNG, le 15 décembre 1787, et où il rend cependant hommage aux ateliers du port. Vainement, entre 1789 et les dernières années du premier Empire,



quelques armements de corsaires et des expéditions pour plusieurs de nos colonies ou pour la pêche de la baleine, lui donnèrent-ils une animation factice : la chute devenait de plus en plus irrémédiable.

Enfin, l'Empire agonisant songea à reprendre les projets grandioses de la Compagnie des Indes, projets exécutés depuis, avec un zèle infatigable, par tous les préfets maritimes qui se sont succédé à Lorient.



D'origine si récente, on comprend que la ville n'ait pas une histoire bien chargée de faits. Toutefois, son importance commerciale primitive ne pouvait guère ne pas attirer sur elle la jalousie haineuse constamment en éveil de nos ennemis.

Une flotte anglaise, sous les ordres de l'amiral Lestock, vint, en octobre 1746, débarquer un corps de cinq mille hommes, commandés par le géné-

ral Synclair. Suivant leur constante habitude, les envahisseurs ravagèrent la campagne environnante, puis, voulant pousser plus loin ses exploits, le général somma Lorient de la plus insolente façon d'avoir à se rendre.

Un commencement d'hostilités eut lieu. La ville, du haut de ses murailles³, fit payer cher cette attaque : neuf cents Anglais y périrent. En même temps, le bruit se répandant que des renforts arrivaient au secours des assiégés, le général Synclair battit précipitamment en retraite, donnant ordre de rejoindre la flotte. Celle-ci, établie dans la baie du POULDU, non loin de l'embouchure de la LAITA (rivière de Quimperlé), fut au moment d'y sombrer tout entière par la violence d'un coup de vent du sud-est ; à grand'peine elle échappa au danger.

La ville, depuis, ne reçut plus semblable visite.

Ce qui frappe, au premier regard, dans Lorient, c'est un air de gaîté, d'activité de bon aloi. Les rues sont sillonnées par des gens affairés, mais affables, toujours prêts à donner de la meilleure grâce un renseignement sollicité.

Les jolies promenades de la Bove, de la place d'Armes, de l'avenue Merville, des allées de Carnel et du cours Chazelles voient passer une foule élégante, aux allures gracieuses.

L'ensemble de la ville s'harmonise, en quelque sorte, avec l'extérieur de la population. Toute blanche, et comme sertie dans un rideau de vieux arbres, elle surgit, souriante, entre les flots verdâtres de l'Océan et le ruban argenté du Scorff.

Quand le vent souffle en tempête, quand les eaux gonflées, écumantes, se brisent avec un bruit retentissant contre la digue et le granit des quais, Lorient, bâti sur une pointe de terre assez basse, paraît flouer, radeau gigantesque, à la crête échevelée des lames.

La longue jetée s'étend devant la Tour de la Découverte, construite sur le monticule qui servait, paraît-il, de base à un vieux château⁴. Élevée d'environ trente-huit mètres, elle domine un horizon marin de plus de cinquante kilomètres, au milieu duquel apparaissent les îles Sainte-Catherine et Saint-Michel séparant, de fait, la rade en deux parties : celle de *Kerso* ou de *Port-Louis*, celle de *Pennané* ou de Lorient; puis viennent Kernevel, aux maisons blanches ; l'embouchure du Blavet, du Scorff et du Ter, la citadelle de Port-Louis. Gardienne vigilante, la tour, de même qu'elle annonçait l'arrivée des vaisseaux de la Compagnie des Indes⁵, signalerait toujours un danger pouvant menacer les riches ateliers du port.

³ Bâties en 1741.

⁴ Le château de Loc-Roch-Yan, peut-être.

⁵ La tour fut construite de 1737 à 1744.

