

ANNALES LORIENTAISES

LORIENT ARSENAL ROYAL

(1698-1703)

Certaines parties du document suivant comportent des caractères illisibles ou incohérents. Ceci est dû à la numérisation automatique réalisée par la BNF. Cependant le texte reste compréhensible. Et il est tout à fait remarquable de pouvoir retrouver et disposer en ligne et gratuitement de ces documents... même avec quelques erreurs ! Merci donc à la BNF.

ANNALES LORIENTAISES

LORIENT

'A. R S E N' A L K O Y A. II

DEUXIÈME PARTIE.

(1698-1703.) -

I-

LOCMARIAKAËR ET LORIENT.

Huit années d'une guerre maritime sans précédent dans notre histoire, c'est-à-dire huit années d'expériences successives avaient suffi largement pour justifier les appréciations des hommes de mer sur l'utilité militaire de la rade et du port de Lorient. On a vu, en effet, en la première partie de cette étude¹, que la marine royale avait été obligée de recourir aux modestes ressources d'un port créé depuis peu d'années, pour un petit nombre de navires de commerce ; qu'elle y construisit jusqu'à des vaisseaux de premier rang ; que des escadres y furent armées, équipées et ravitaillées ; qu'enfin Lorient concourut d'une manière active à la défense du littoral et à l'exécution des combinaisons de la tactique navale.

Le port de Lorient, c'est-à-dire *l'arsenal du département maritime*

¹ *Bévue maritime et coloniale*, septembre 1878, février 1879.-

dont le Port-Louis était le chef-lieu, Lorient fut donc jugé indispensable à la marine royale. Au lieu de rendre sa liberté à la Compagnie des Indes-Orientales en débarrassant son établissement des vaisseaux, du matériel, des officiers, des agents et de la nombreuse population ouvrière qui l'avaient envahi à partir de l'année 1689 ; au lieu de prescrire à la marine royale d'évacuer Lorient aussitôt après la signature du traité de paix de Riswick, on a vu Louis XIV désigner ce port pour le désarmement et l'hivernage de l'escadre du marquis de Nesmond, et l'inscrire, comme par le passé, dans la répartition entre les arsenaux du royaume des fonds destinés aux dépenses ordinaires de la marine durant l'année 1698. Ces faits avaient suffi pour dissiper les inquiétudes des Lorientais si fortement intéressés à conserver une organisation qui formait l'unique ressource du plus grand nombre.

Louis XIV n'avait encore manifesté aucune intention formelle au sujet de l'arsenal, et son silence justifiait les inquiétudes d'une population attirée et nourrie par ses travaux ; mais en réalité, au retour de la paix des mers, la question de savoir si la marine royale se maintiendrait à Lorient ou si elle évacuerait ce port, ne fit pas même l'objet d'une hésitation dans les hautes régions du pouvoir. En transmettant à l'ordonnateur Antoine de Mauclerc, le 27 septembre 1697, l'importante nouvelle de la signature du traité de paix, le comte de Pontchartrain ajoute en effet ce paragraphe révélateur : « Je seray bien aise aussi que vous me fassiez sçavoir vostre avis sur le nombre et la qualité des vaisseaux qu'il sera à propos de laisser dans le port de l'Orient et sur les mesures qu'il y aura à-prendre pour la conservation de ces vaisseaux.... »

Nous ne connaissons pas la réponse de Mauclerc à cette intéressante demande, mais il résulte de la correspondance ministérielle que la principale préoccupation de l'ordonnateur fut la difficulté de concilier les besoins des deux marines dans un même port, dans un même arsenal, c'est-à-dire de continuer à administrer les intérêts de la marine royale sans léser ceux de la Compagnie des Indes.

Et en effet, durant la guerre dont les nécessités avaient justifié l'envahissement et l'occupation de son établissement, la Compagnie des Indes avait dû s'effacer ; ses opérations commerciales avaient été peu importantes, et ses armements de navires, dont le caractère avait été, plutôt militaire que commercial, avaient toujours été effectués avec le concours de la marine royale. Mais au retour de la paix, Antoine de

Mauclerc dut prévoir un revirement de situation ; la Compagnie allait reprendre son commerce; ses expéditions dans l'Inde allaient exiger qu'elle rentrât en possession des magasins, des ateliers et même des casernes et autres habitations que le matériel et le personnel de la marine royale occupaient depuis huit ans. De Mauclerc adresse à Versailles de nombreux rapports à ce sujet ; cela ne lui suffit pas : un entretien avec le comte de Pontchartrain lui semble plus utile, et pour cela il demande un congé. Mais le Ministre, reproduisant presque textuellement à sept ans d'intervalle la réponse faite au capitaine de Beaujeu, écrit à cet ordonnateur : « Je proposeray au Roy de vous accorder le congé que vous demandez, mais si vous n'avez d'autres affaires icy que de m'entretenir sur les despenses de l'Orient, vous pouvez vous en dispenser, et il faut beaucoup mieux que vous m'escriviez vos pensées sur cela . . . » (22 octobre 1697.)

Nonobstant cette réponse, de Mauclerc se rend à Versailles. Il obtient des audiences du Ministre et du comte de Maurepas, son fils et bientôt son successeur; ce dernier reçoit de ses mains un mémoire sur les besoins du port de Lorient. Il serait intéressant de connaître un document dans lequel notre ordonnateur dut exposer tous ses projets, toutes ses idées sur les besoins actuels et surtout sur l'avenir de Lorient, autant qu'on peut en juger par cet extrait d'une dépêche du 30 avril 1698 ainsi conçue:

« Mon flis m'a fait voir le mémoire que vous luy avez remis sur les affaires de l'Orient. Je vous feray sçavoir incessamment les intentions du Roy sur plusieurs articles dont il est bon que je parle à Sa Majesté. . . .— J'approuve fort la proposition que vous faites de mettre dix ancras dans la rade du Port-Jouis avec des chaisnes pour amarrer les vaisseaux afin de remédier à l'inconvénient que vous me marquez avec des câbles. Il est nécessaire que vous en donniez les portions au fournisseur afin qu'il les fasse foire au plustost. » Pontchartrain à de Mauclerc.)

Quoi qu'il en soit, entrons dans l'examen des mouvements et des travaux du port, nous y découvrirons sans doute l'objet des préoccupations actuelles de notre ordonnateur, et ses projets d'avenir.

Pour le présent, c'est la misère où la stagnation des travaux laisse la population ouvrière à l'entrée de l'hiver. A force de sollicitations, de Mauclerc obtient, au mois de décembre 1697, l'ordre d'armer le vaisseau le *Faucon*; et le 1^{er} janvier suivant il put communiquer aux

pauvres ouvriers lorientais, l'ordre qu'il venait de recevoir de mettre immédiatement sur les chantiers un vaisseau de quarante canons qui serait nommé *le Hasardeux* : c'était du pain pour leurs familles.

En ce même mois de janvier 1698, la flûte *l'Étoile-du-Nord* appareilla pour Nantes ; les brûlots *l'Éclair* et *l'Impertinent* pour Toulon ; et le vaisseau *le Faucon* pour la Rochelle, sous le commandement du capitaine de vaisseau de Blenac-Roumegou. Trois vaisseaux arrivant de campagne désarmèrent pour entrer aussitôt en armement : la *Zélande*¹, *Y Indien* et le *Castricum*; ils devaient faire partie d'une escadre en armement dans les ports de Brest et de Rochefort. Cette escadre, rassemblée à Lorient sous le commandement du chevalier des Augiers, cingla vers l'Inde au mois de février 1698¹.

A l'escadre de des Augiers succède l'armement de trois vaisseaux et d'une frégate qui sortirent du port de Lorient au mois d'avril 1698 sous le commandement du chevalier de Coëtlogon, chef d'escadre: [*Eclatant*, monté par cet officier général, le *Français*, commandé par le marquis de Châteaumorant, et *l'Hercule*. La frégate *le Marin* avait pour commandant le chevalier de Surgères. Cette division se rendit directement à Brest.

Le port de Lorient, on le voit, était favorisé au delà de ses espérances; il était en pleine activité lorsque le commissaire général de Mauclerc partit en congé, laissant le service entre les mains du commissaire de la marine de Chamillart. En passant, arrêtons-nous à la

¹ Dans le nombre des soldats des compagnies franches de 7a marine embarqués sur le vaisseau *la Zélande*, on découvrit un religieux cordelier échappé d'un couvent de la province de Normandie. Louis XIV intervint pour faire rentrer ce moine au bercail : f Je vous • envoyé une lettre du Roy, écrit de Pontchartrain à Mauclerc, pour, obliger le provincial • des cordeliers de la province de Normandie de recevoir chez eux le religieux de leur • ordre qui servoit de soldat sur *la Zélande* et qui a demandé à y rentrer. Sa Majesté luy • ordonne de le traiter humainement. Vous n'avez qu'à la remettre à ce religieux. » (5 mars 1698.) Curieux exemple d'intervention royale dans une affaire de discipline monastique

² Le chevalier des Augiers montait le vaisseau *le Bon*, armé à Rochefort; il prit à Lorient le commissaire d'escadre Renault et l'écrivain principal Le Normand de Mézy. A l'occasion de l'armement de ce vaisseau, on expérimenta un système de doublage en plomb substitué au doublage ordinaire qui se faisait en planches, ainsi que l'indique la dépêche suivante, de Pontchartrain à de Mauclerc, du 29 janvier 1698 : « J'avois donné • ordre à M. Begon* de faire doubler le vaisseau *le Bon* que commande M. le chevalier Desaugiers avec du plomb en table au lieu de planches, et je luy donnai en mesme • temps de me faire sçavoir quand ce travail seroit fait, ce qu'il auroit cousté et à quoy • seroit revenu un doublage de planches a la manière ordinaire. — Il m'a envoyé l'estat cy • joint par lequel il paroist qu'on a espargné plus de deux mille livres en se servant de • (doublage de plomb préférable à celui de planches; il faudra que vous vous en serviez à • l'advenir pour les vaisseaux que vous armez pour les Indes. »

* Begon était intendant de la marine à Rochefort. On lui attribue l'introduction en France de la jolie plante d'ornement, originaire de l'Inde, connue sous le nom de *Bégonia*,

première dépêche transmise par de Pontchartrain à ce fonctionnaire intérimaire; elle concerne un personnage dont les romanciers ont fait une illustration sous le nom de *Paul Joncs*:

« J'ay esté informé qu'il est party de Sain-MaLo, un bastiment nommé « la *Notre-Dame-de-Bo)ine-Nouvelle*, du port de 60 tonneaux avec dix « canons, sous le commandement du nommé PaulWenter, Danois, « marié à Nantes avec une Irlandoise, et qu'estant sous voile avec « douze hommes d'esquipage et cinq passagers qu'il a eu permission « de lever, il a embarqué environ soixante ou quatre-vingts hommes, « la plupart Irlandois et étrangers, dans le dessein, à ce qu'on prétend, « d'aller pirater dans les Indes. Sa Majesté désire que vous fassiez ar- « rester cet homme et son- navire s'il entre dans la rivière du Port- « Louis. » (19 mars 1698.) La correspondance ne nous fait pas connaître la suite donnée à cet ordre ; mais on y relève la mention de l'envoi fait à Versailles, au mois de mars 1698, par notre commissaire de Chamillart, « des desseins de la sculpture des vaisseaux que le Roy « avoit fait bastir à l'Orient depuis 12 ou 13 ans, dont l'intention de « Sa Majesté estoit de faire faire un recueil ». (12 et 26 mars 1698.) •

Comme preuve que la surveillance des étrangers visitant les ports se faisait en temps de paix comme en temps de guerre, nous reproduisons cette autre dépêche de Pontchartrain à de Chamillart : « Vous trouverez « cy-joint le portrait d'un homme qui est passé d'Hollande.en France « pour visiter les ports du royaume de la part des Estats généraux. Le « Roy m'a ordonné de vous escrire de le faire arrester- s'il vient au « PortLouis... » (16 avril 1698). De Chamillart réussit à faire arrêter ce personnage suspect.

Poursuivons. Le port de Lorient était donc en pleine activité au printemps de l'année 1698; au mois de juin de la même année, des ordres remplis de promesses pour l'avenir lui furent transmis de "Versailles ; les voici :

« Quoiqu'il n'y ait aucune apparence que le Roy ayt besoin de long- « temps de tous ses vaisseaux de guerre, Sa Majesté désire cependant « qu'il y ait toujours dans ses magasins les munitions et marchandises « nécessaires pour les armer, particulièrement celles qui ne se peuvent « trouver qu'avec de la difficulté et du temps, et Elle vous fera remettre « tous les ans quelques fonds extraordinaires pour faire les provisions. « Il faut que vous travailliez sans perdre de temps à un état de tout ce « qu'il vous faudroit pour armer tous les vaisseaux qui sont au Port-

« Louis, et ceux qui y doivent désarmer, de ce que vous avez dans les
 « magasins et les ateliers et de ce qui vous manqueroit pour achever
 « les quantités nécessaires; vous diviserez ensuite les munitions et
 « marchandises qui vous manqueront en trois articles, sçavoir: celles
 « qu'on ne peut s'asseurer d'avoir qu'en les prenant dans les royaumes
 « estrangers, de celles qu'on peut trouver dans le royaume dans l'an-
 « née, et de celles qu'ont peut avoir en tout temps. Vous mettez le
 « prix aux unes et aux autres suivant le traité de Le Blanc *, et vous
 « m'envoyerez ensuite le tout afin que je puisse rendre compte à Sa
 « Majesté et vous faire sçavoir son intention sur l'exécution de ce pro-
 o jet. » (Pontchartrain à Chamillart, 11 juin 1698.)

L'importance de ce document au point de vue des intentions de la cour de Versailles sur Lorient se passe de tout commentaire. Jamais le langage officiel n'avait été aussi concluant sur la question du maintien de la marine royale en ce port. Mais si la population lorientaise fut autorisée à se réjouir de cette garantie d'avenir, que dire des impressions de la Compagnie des Indes qui, jusque-là, avait pu se bercer de l'espoir de rentrer en pleine possession de l'Enclos?

Et pourtant, peut-on dire qu'elle cédait aux nécessités des affaires, à leur importance, en sollicitant l'évacuation de la marine royale? Nous connaissons les travaux de celle-ci, examinons les opérations de la Compagnie pour nous rendre compte des difficultés créées par le contact des deux marines.

Le premier effet de la promulgation du traité de paix du 20 septembre 1697 fut d'opérer un véritable mouvement de bascule entre les deux marines : d'un côté, la marine militaire suspendit ses travaux ; de l'autre, la Compagnie des Indes reprit ses opérations commerciales et ses armements; les deux vaisseaux *Pontchartrain* et la *Princesse-de-Savoie*, dont le départ pour l'Inde avait été arrêté au printemps de 1697, firent de nouveaux préparatifs d'armement. Cependant ils ne purent appareiller qu'au mois d'avril suivant, sous le commandement supérieur de Jean Le Mayer, à la fois officier de vaisseaux de la Compagnie et *lieutenant de port* de Lorient. Le commandant de l'île Bourbon, nommé La Cour, prit passage sur l'un de ces vaisseaux pour se rendre à son poste.

A ce départ succède immédiatement l'armement de deux au tres vais -

Fournisseur général de matériel de la marine.

seaux : *le Florissant et la Défense*. L'appiävisioaneinea» «hi matériel de la Compagnie étant insuffisant, elle voulut recourir, comme par le passé, au matériel de la marine royale ; mais le Ministre, en transmettant à Lorient le consentement du Roi,,fit prévenir la Compagnie qu'elle ne devait plus compter sur le matériel de ses voisins. Cependant, elle obtint, peu de temps après, la cession du petit vaisseau de quarante canons le *Hazardeux* dont nous avons parlé, en construction depuis le mois de janvier, moyennant le remboursement, au Trésor de toute la dépense faite. (16 juin 1698.) Entre les mains de la Compagnie, le nom de *Maurepas* remplaça celui de *Hazardeux*.

Enfin, au mois de juin 1698, le *Pa\$tiUan-des-Indes*, capitaine Faucher, arriva de l'Inde à Lorient avec une pleine cargaison de riches marchandises '. Il y avait près d'un an que la Compagnie n'avait assisté à pareil événement.

Telles avaient été, à partir du traité de paix, les opérations maritimes de la Compagnie; il semble donc, en les rapprochant de celles de la marine royale, et en les comparant surtout aux- mouvements de l'arsenal des années précédentes, que la vie commune n'était pas devenue absolument gênante. Et pourtant, lorsqu'elle eut connaissance de l'importante dépêche du 11 juin, la Compagnie perdit en quelque sorte patience;, oo la vit insister de plus en plus pour rentrer en pleine possession de ce qui n'avait jamais cessé d'être sa propriété particulière. Mais, comment se débarrasser d'un intrus qui se nomme Louis XIV?

Cependant, il était impossible de fermer systématiquement l'oreille à des réclamations dont on ne pouvait contester le fond; dans, un moment où elles se montrèrent plus pressantes que jamais, Pontchartrain consentit à donner des ordres à Mauclerc, pour remettre à la Compagnie les magasins dont il pouvait se passer. (20 août 1698.) Le commissaire général lorientais en fut fort embarrassé. Il s'agissait, én effet, de trouver un moyen de concilier deux, ordres contraires. Pour exécuter les prescriptions du 11 juin relatives aux approvisionnements, ii lui fallait le plus de magasins possible : comment donc donner satisfaction à la Compagnie ? Dans cette fâcheuse occurrence, il crut devoir

' Faucher, lieutenant de frégate de la marine royale, transmit au Ministre un mémoire sur la navigation des m^{ts} de l'Inde et un plan du Qange : c J'ai reçu avec les lettres < que TOUS m'avez «scelles le mémoire du sieur Faucher sur la navigation dee Indes.....
• Je Terray aussi avec beaucoup de plaisir le plan du G-ange qu'il a fait, et je proposeray a « S» Majesté de le faire graver, a (Pontchartrain a Mauclerc, 39 juillet 1698.)

exposer au Ministre son embarras, avant de prendre une décision. Nous possédons la réponse du comte de Rontchartrain aux observations de son subordonné; la voici *in extenso* :

« Je suis persuadé comme vous que si les arméniens des vaisseaux
« du Roy et de ceux de la Compagnie continuent à se faire à l'Orient,
« il n'y aura pas assez de magasins et qu'ils s'embarrassent les uns
« les autres, et que le plus expédient seroit que Sa Majesté s'accom-
« modast avec la Compagnie des magasins et autres bastimens qu'elle
« a en ce lieu, ou qu'elle lui donnast un autre endroit pour faire ses
« établissemens. J'ay creu que l'isle d'Indrette pourroit convenir à
« cette Compagnie si ses vaisseaux pouvoient monter jusque-là et s'il
« y avoit un lieu où ils pussent estre en seureté quand ils sont désar-
« mez; comme il y a actuellement à Nantes cinq directeurs de cette
« Compagnie, je leur escriis d'aller visiter ce poste et de voir s'il leuf
« pourroit convenir ; mais comme je suis bien aise qu'il y eust quel-
« qu'un avec eux de la part de Sa Majesté, pour faire sette visite, il
« est nécessaire que vous vous rendiez à Nantes aussytost que vous
« aurez receu cette lettre, et j'escris à ces directeurs de vous y al-
ii tendre.

« En cas que ce lieu leur convienne, vous ferez un mémoire exact
« de l'estat des bastimens qui y sont pour pouvoir en faire une compa-
« raison avec ceux de l'Orient, et s'il arrive que ce lieu vous paroisse
« propre au commerce de cette Compagnie et que ces directeurs ne
« soient pas de vostre avis, il faut que vous m'envoyiez un mémoire
« des raisons qui vous feront paroistre cet établissement convenable.
« Vous m'envoyerez aussy, dans l'un et l'autre cas, un estat des bas-
« timens de l'Orient qui appartiennent à la Compagnie avec l'estima-
« tion que vous en ferez faire sans la participation de ces direc-
« teurs. »

Voilà qui est précis. Le 11 juin 1698, l'intention de maintenir à demeure la marine royale à Lorient est manifeste. Le 9 septembre suivant, cette intention devient plus formelle et l'on avise aux moyens de l'exécuter. En rapprochant les dates de ces évolutions de celle du fameux mémoire communiqué par Mauclerc, à Versailles, au mois d'avril précédent, *Mémoire dont plusieurs articles demandaient à être soumis au Roi* ; si l'on tient compte, en outre, des dernières observations qu'il fit au sujet de la difficulté d'exécuter le programme du 11 juin, on devra attribuer à cet ordonnateur l'honneur de l'initiative d'une entre-

prise qui intéresse au plus haut degré l'histoire de notre port et celui de la cité lorientaise, celle de la transformation définitive de Lorient en arsenal militaire, sans pour cela oublier le capitaine de vaisseau de Beaujeu qui, le premier, exprima la pensée que *la Compagnie des Indes devait, à Lorient, céder la place à la marine royale* (1690).

L'île d'Indret, indiquée par le comte de Pontchartrain comme susceptible de convenir à la Compagnie des Indes, avait déjà fixé l'attention de la commission chargée par Colbert, en 1665, de rechercher sur l'Océan un lieu favorable pour y fonder un établissement naval, soit pour la marine royale, soit pour cette même Compagnie des Indes. Cependant, en 1698, comme à cette époque, ni l'île d'Indret, ni aucun autre point de la Loire, à l'exception de Paimboeuf, ne parurent convenir aux explorateurs envoyés en mission par le comte de Pontchartrain. C'est ce que fit connaître le commissaire général Antoine de Mauclerc dans son rapport au Ministre, à la suite de la visite qu'il fit de l'île d'Indret et du bas de la Loire, en compagnie de Toussaint-Simon Bazin, l'un des directeurs généraux de la Compagnie des Indes. « J'ay veu le
« compte que vous me rendez du voyage que vous avez fait à Indrette
« avec le sieur Bazin, répondit le Ministre; il eût esté à désirer que ce
« lieu eût pu convenir à la Compagnie des Indes pour y former son
« établissement; mais puisque cela n'est pas possible, il faudra cher-
« cher à la mettre ailleurs. Pour ce qui est de Paimboeuf, outre la diffi-
« culté d'y entrer et d'en sortir, il seroit à craindre qu'on n'interrompit
« par là le commerce de la rivière de Nantes à laquelle ce lieu sert
« d'entrepôt pour les vaisseaux qui ne peuvent monter devant cette
« ville. Quand vous aurez esté au Morbihan, vous me ferez plaisir de me
« faire sçavoir s'il convient d'y transporter l'establisement de cette
« Compagnie. . . » (24 septembre 1698.)

Le Morbihan, ou plus correctement *le Morbihan*, dont parle le comte de Pontchartrain, s'entend de la mer intérieure parsemée d'îles nombreuses, qui s'étend de la ville de Vannes à l'Océan; les commissaires de 1665 l'avaient explorée et y avaient constaté l'existence de plusieurs points qui réunissaient les qualités désirables pour un établissement naval; mais « les courants qui y sont rudes à son entrée », les empêchèrent de s'y arrêter. On voit que ce grief n'arrêta pas de Mauclerc, puisqu'il avertissait le Ministre qu'il allait y faire de nouvelles investi-

¹ *Histoire de la fondation de Lorient.* — Lorient, Lesuard, éditeur; ISTO, p.*0.

gâtions. Après tout, il est possible que l'opinion de la commission de Colbert ne fût pas adoptée par tous les hommes de mer, et qu'elle fût différente de celle émise par le commissaire général de la marine Le Roux d'Infreville qui exécuta en 1629 une mission de même nature sur l'ordre du cardinal de Richelieu : ce que nous avons pu vérifier. Quoi qu'il en soit, Antoine de Mauclerc, en compagnie du directeur Bazin, fit donc une nouvelle exploration du Morbihan, à la fin du mois de septembre 1698; il y découvrit le port qu'il cherchait, d'après ce qui résulte de la correspondance du Ministre, dont nous extrayons le passage suivant : « J'ay reçu vostre lettre du 26 du mois passé....
« j'ay veu ce que vous m'crivez sur les avantages que k Compagnie
« des Indes tireroit d'un establissement dans le Morbian, quand j'auroy
« reçu l'estimation que vous devez m'envoyer des magasins qu'elle a
« à l'Orient, je vous informeray du party que le Roy prendra sur ce
« sujet, j'aurois cependant esté bien aise de sçavoir auparavant si,
« avec la somme à laquelle montera cette estimation, on pourroit faire
« dans quelque endroit commode du Morbian la mesme quantité de
« bastimens : marquez moy vostre advis sur ce sujet . . . » (1^{er} octobre 1698.)

En même temps que cette dépêche du comte de Pontchartrain, l'ordonnateur en recevait une autre sur le même sujet, transmise par le comte de Maurepas, fils du Ministre : « Quoyque vous ayez rendu
« compte à mon père du voyage que vous avez fait à Nantes et dans
« la rivière d'Auray, je vous prie de me faire un mémoire particulier
« des observations que vous y avez faites et de m'envoyer en mesme
« temps les plans des lieux où vous avez esté . . . » (1^{er} octobre 1698.)

A partir de ce moment, de Mauclerc eut à transmettre en *duplicata* la correspondance et les pièces de cette affaire ; le comte de Maurepas, cependant, avait à sa disposition toute la correspondance du Ministre de la marine, en sa qualité de secrétaire d'État en survivance; on se demande alors dans quel but il exigea un dossier particulier pour étudier la question de séparation des deux marines. Nous aurons occasion de revenir sur cette correspondance en partie double.

Les plans demandés par le Ministre et le comte de Maurepas se firent attendre, parce que dans le pays on manquait complètement de dessinateurs. Ce fut à un de ses parents, le lieutenant de vaisseau de Vienne-Busserolles, que de Mauclerc fut obligé de confier ce travail topographique. Le Ministre était cependant pressant; le 28 octobre

1698, il écrivait à l'ordonnateur : « . . . Je vois que vous estes sur le
 « point de partir pour aller lever le plan du Morbian ainsy que je vous
 « l'ay recommandé. Ne manquez pas, à vostre retour de me rendre un
 « compte exact de toutes les observations que vous aurez faites, et du
 « lieu que vous aurez trouvé pour faire un port . . . »

Le 4 novembre suivant : « Je suis satisfait de l'esclaircissement que
 « vous me donnez sur le lieu que vous avez trouvé propre à un esta-
 « blissement pour la Compagnie des Indes et j'attends le plan que vous
 « en avez fait lever par le sieur de Vienne. A l'esgard de l'estimation
 o de la despense qu'il faudroit faire pour les bastimens, vous n'avez
 « qu'à vous régler sur la manière dont sont construits ceux de Lorient;
 « j'escris au sieur le Pelletier de donner ordre au sieur de la Verde,
 « ingénieur au Port-Louis, de faire celle estimation »

Enfin, le 11 novembre : « . . . J'attends les plans et l'estimation que
 a je vous ay demandé *pour faire prendre au Roy nne dernière réso-*
 * *tution sur ce sujet . . . »*

Après une active correspondance, toutes les pièces sont au complet ;
 il ne s'agit plus que de prendre une décision. Mais, entre temps, la
 question a subi un léger déplacement. Jusqu'alors, entre le Ministre et
 l'ordonnateur, il ne s'était agi que de trouver *un port convenable pour*
y établir la Compagnie des Indes, étant bien entendu que la marine
 royale serait maintenue à Lorient. Or, le 26 novembre 1698, le Ministre
 semble prévoir l'éventualité du déguerpissement de la marine royale
 elle-même. Voici en effet ce qu'il écrivit à Mauclerc : « J'ay reçu les
 « lettres que vous m'avez escrites les 14, 17 et 21 de Cernois avec *le*
 « *plan de l'endroit de la rivière d'Auray* où vous jugez à propos de placer
 « le nouvel établissement de la Compagnie des Indes ou de la marine
 « de Sa Majesté, si on abandonne celui de l'Orient la dernière Compa-
 « gaie; je rendray compte au Roy de ce plan et je vous feray sçavoir
 « ensuite la résolution que Sa Majesté prendra à ce sujet . . . »

Quel était cet *endroit de la rivière d'Auray* choisi, entre les divers
 points du Morbihan, par l'ordonnateur de Mauclerc pour y asseoir le
 nouvel établissement naval ? La correspondance ministérielle ne l'in-
 dique pas et nous n'avons pas à notre disposition celle de l'ordonna-
 teur pour nous tirer d'incertitude à cet égard; mais, d'après la plupart
 des auteurs, MM A de Francheville et Mancel notamment, ce fut l'an-
 cien port gallo-romain, dont le nom antique est encore inconnu,
 aujourd'hui nommé *Locmaria-Kaër* et précédemment *tha'ér, onKaër*,

situé à l'embouchure de la rivière d'Auray, à 13 kilomètres de cette ville et à 3 kilomètres de l'Océan*.

Quoi qu'il en soit, la décision royale suivit de près l'arrivée à Versailles des derniers renseignements transmis par Mauclerc. Voici en quels termes le comte de Pontchartrain la communiqua à notre ordonnateur :

« A Versailles le 3 décembre 98. — J'ay reçu le plan que vous m'en-
 « voyez du lieu de la rivière d'Auray où vous avez esté d'avis de faire
 « l'establissement de la Compagnie des Indes. Mais comme le sieur
 « Bazin, l'un des Directeurs de cette Compagnie, escrit que s'estant in-
 « formé sur les lieux des difficultés qui pourroient se rencontrer dans
 « cet establissement, il en a trouvé de très grandes et que la Compa-
 « gnie demande avec instance qu'on la laisse à l'Orient, et comme je
 « crois qu'il faudra changer de pensée, les mesmes difficultez dont j'ay
 « moi-mesme esté informé d'ailleurs subsistant pour les vaisseaux de
 « Sa Majesté si elle prenait cet establissement, ainsy je prévois qu'il
 « faudra nous résoudre à faire au Portlouis ou à l'Orient assez de ma-
 « gasins pour y pouvoir laisser les vaisseaux de Sa Majesté sans inter-
 « rompre le service de la Compagnie. Il faut pour cet effet que vous exa-
 « miniez avec les officiers du port et les principaux officiers de marine
 « qui sont au Portlouis les endroits où il seroit nécessaire de faire des
 « magasins pour serrer les munitionset marchandises, les agrez et appa-
 « raux des Vaisseaux que Sa Majesté pourra envoyer en ce port, qu'on
 « peut régler sur dix vaisseaux de guerre» et à cinq ou six bruslots ou
 « bastimens de charge. Considérez avec application s'il conviendrait
 « de les placer au Portlouis, à l'Orient ou au-dessus; nous continuerons
 « de nous servir des magasins généraux de la Compagnie, par exemple

¹ Certains auteurs prétendent que Locmariakaër serait le *Dariorigum* des anciens géographes. Cela est très-possible, mais il n'existe aucun rapport entre le nom *Dariorigum* et celui de *Kaër* : quelle serait l'origine de ce dernier nom ? Personne ne l'a encore découvert. Voici notre opinion à ce sujet : dans notre système, le nom de *Kaër* serait une reproduction du nom de *Cesar* calquée sur la prononciation bretonne, qui transforme fréquemment la lettre *S* en légère aspiration quand elle se rencontre dans le corps d'un mot; on pourrait en fournir de nombreux exemples. Ici, l'aspiration serait précisément indiquée par le signe du tréma de *Kaër*. Ce nom a pour composés, *KaSrec*, *Kaëriec*, *Kaëriac*, dégénérés en *Querec*, *Hérecj Erec*, etc., etc. Ces adjectifs auraient une signification ethnique et seraient synonymes de *Romain* ; par conséquent, *Bro'Guérec*, pour *Bro-Kaërec*, nom breton sous lequel on a longtemps désigné l'ancien territoire des Venètes, serait la traduction du latin *Pagus-romanus* qui désigne le même territoire dans les anciennes chartes bretonnes. On sait que chez les *Corisapites*, anciens membres des Venètes, le pays de Carhaix (*Vorgium*) a porté le nom de *Pou-Kaër*, dégénéré en *Poher*, C'est encore *Pagus-Cæsaris* ou *Cæsarensis*, parce que cette région centrale de la péninsule armoricaine fut fortement occupée, comme le territoire des Venètes, par les légions romaines.

« de la corderie, forges aux ancras et autres; l'avantage que Sa Majesté
 « en retire peut estre aisément compensez par les pontons et autres
 « bastimens qu'on preste à la Compagnie, Il me paroist que, par ce
 « moyen, le service de Sa Majesté et celuy de la Compagnie ne se nui-
 « roient plus et que Sa Majesté eu seroit quitte pour une somme modi-
 « que. Il est nécessaire que vous fassiez faire des plans des endroits où
 « vous serez d'avis de faire des magasins, desquels vous ferez faire aussy
 « des plans particuliers avec élévations, que vous me les envoyiez avec
 « l'estimation que vous en ferez faire; aussytost que je les auray, je
 « rendray compte à Sa Majesté et je vous ferai sçavoir la résolution
 « qu'elle prendra sur ce sujet...— PONTCHARTRAIN. »

Ainsi se termina une première tentative de séparation- des deux marines ; elle fut sérieusement désirée et poursuivie par le comte de Pontchartrain, et vraisemblablement aussi par Louis XIV. Mais, il faut le reconnaître, le Morbihan ne convenait pas plus à la Compagnie des Indes qu'à la marine royale ; et si jamais le vieux port de Locma-Tiakaër doit sortir du long sommeil dans lequel il est enseveli depuis douze ou quinze siècles, ce sera seulement lorsque la valeureuse population du golfe du Morbihan aura compris qu'elle doit abandonner la navigation au cabotage à la voile, pour entreprendre ce même service au moyen de navires à vapeur. Ce jour-là, le vieux port gallo-romain étant relié avec la gare d'Auray par un railway, pourra aspirer à de nouvelles prospérités.

Chose singulière, la dépêche du Ministre indiquant à Mauclerc la solution de l'affaire- porte la date du 3 décembre ; et cependant, le 10 dû même mois, le comte de Maurepas transmettait à l'ordonnateur la recommandation suivante : « Ne manquez pas de m'envoyer les
 « plans de la rivière d'Auray et de l'entrée du Morbian aussytost qu'il
 « sera finy, estant bien aise de pouvoir rendre compte incessamment de
 « cette affaire à Sa Majesté... » Nous constatons ce fait, sans chercher à l'expliquer.

II.

LES DEUX MARINES.

Revenu d'une illusion eût laquelle il semble avoir été entretenu par le directeur général Bazin qui, tout d'abord, avait admis le choix de

l'emplacement de la rivière d'Auray pour « faire un établissement pour la Compagnie des Indes » * ; obligé de renoncer au projet de Locmariakaër, le commissaire général Antoine de Mauclerc se met en mesure d'exécuter les prescriptions de la dépêche du 3 décembre ; il fait rechercher par une commission composée d'officiers du port de Lorient et des principaux officiers de la marine du département du Port-Louis « les endroits où il seroit nécessaire de faire des magasins pour serrer les munitions et marchandises, les agrès et apparaux des vaisseaux de Sa Majesté... soit au Port-Louis, à l'Orient ou au-dessus ». L'impossibilité pour les deux marines de vivre côte à côte comme elles l'avaient fait jusqu'alors étant reconnue, il fallait remédier au plus tôt à cette situation embarrassante.

De Mauclerc se met donc à l'oeuvre -, le Ministre lui annonce qu'il a recommandé à Le Pelletier de Souzy, inspecteur général des fortifications et des édifices royaux, de charger le sieur de la Verde, ingénieur du Roi au Port-Louis de faire le plan et l'estimation des bâtiments nécessaires (17 décembre 1698). Sur ces entrefaites, l'ingénieur du Roi Traverse est appelé à remplacer de la Verde. On examine le terrain: l'emplacement le plus favorable est reconnu, et dès le mois de mars 1699, l'ingénieur Traverse peut transmettre à Versailles, non-seulement le plan d'un établissement naval à créer par Louis XIV, dans la rivière du Scoff, mais encore celui d'un terrain à acheter par le Roi pour le revendre à des particuliers qui voudraient bâtir des maisons ; en d'autres termes, l'ingénieur Traverse ajouta au plan d'un arsenal complet, celui d'une ville qu'il considérait comme l'accessoire obligé d'un établissement de cette nature. En effet, le Ministre écrivit le 25 mars 1699 à l'ordonnateur: « J'attendray les plans et mémoires que le sieur Traverse doit « envoyer en cas que Sa Majesté prenne la résolution de faire l'établissement dans l'endroit que cet ingénieur a choisi • je luy proposeray d'achepter le terrain dont vous me parlez pour le revendre ensuite à son profit.... » Et le 1^{er} avril suivant : « Je verrai les plans, « devis et estimation que le sieur Traverse a envoyé à M. Pelletier de « Souzy des magasins que vous estes d'avis de faire à l'Orient pour « les vaisseaux de Sa Majesté et je vous feray sçavoir ses intentions... »

¹ • Vous avez bien fait de m'informer de ce que Bazin vous a dit sur l'endroit de la rivière d'Auray qui seroit propre pour faire un établissement pour la Compagnie des Indes . . . » (Pontchartrain à Mauclerc, 17 décembre 1698.) — Il paraîtrait que le langage tenu par Bazin & Mauclerc ne fut pas conforme aux rapports qu'il transmit à l'assemblée des directeurs généraux de la Compagnie à Paris.

Quel fut l'emplacement choisi par l'ingénieur Traverse pour son projet d'arsenal? C'est ce que nous examinerons bientôt.

Le travail dont le comte de Pontchartrain avait paru si pressé est parvenu à Versailles depuis longtemps ; cependant de Mauclerc, dont la situation devient de plus en plus difficile, ne reçoit aucune communication à son sujet. Pour rompre un silence inquiétant, il transmet au Ministre de nouvelles doléances : la Compagnie exige la plus grande partie des magasins ; le matériel des vaisseaux du Roi va se trouver sans abri ; le château de Tréfaven a besoin de grosses réparations que le prince de Guémené refuse de fournir : bref, il est de toute nécessité de déménager et de transférer au Port-Louis le matériel et les services de la marine royale. — Réponse du Ministre :

«... J'ay veu ce que vous me marquez au sujet du chasteau de Tré-
 « faven ; s'il est en aussi mauvais estat que vous me l'avez escrit et que
 « le propriétaire n'en veuille pas faire les réparations, vous n'avez
 « qu'à l'abandonner et prendre (s'il le faut absolument) quelques ma-
 « il gasins au Portlouis, en attendant ceux que Sa Majesté fera bastir
 « Tannée prochaine¹... *Sa Majesté fera travailler l'année prochaine*
 « *aux magasins à faire à l'Orient pour V établissement de marine*
 « *qu'elle veut avoir.* En attendant, il faut que vous vous accommodiez
 « du mieux que vous pourrez avec les directeurs de la Compagnie qui
 « seront sur les lieux.

« J'escris aux directeurs de Paris de donner leurs ordres en cpnfor-
 « mité, mais Sa Majesté ne veut pas que vous alliez demeurer au Port-
 « louis. » (Pontchartrain à Mauclerc, 20 mai 1699.)

Voilà qui est formel : dès l'année 1699, Louis XIV voulut créer à Lorient un établissement naval distinct de celui de la Compagnie des Indes-Orientales. Quant au projet d'acquisition de terrain, conséquence du projet d'arsenal, puisqu'il fallait éviter l'inconvénient dont se plaignait la Compagnie dont l'enclos était envahi par les familles des agents et des ouvriers; quant aux acquisitions de terrain, disons-nous, le Roi en approuva également le projet ; une dépêche du 29 juillet 1699, de Pontchartrain à l'ordonnateur, l'indique positivement : « Le Roi a chargé M. Le Pelletier de s'informer du terrain que
 « vous proposez d'achepter qui est hors l'enceinte du port de l'Orient,
 « il doit donner des ordres sur cela s'il ne l'a pas fait... » Malgré ces dispositions favorables, les projets de l'ingénieur Traverse et de l'ordonnateur de Mauclerc ne seront pas exécutés; trois causes vont s'y

opposer : d'abord, la pénurie du trésor ; puis, l'intervention de l'inspecteur général des fortifications Le Pelletier de Souzy, dont les ressources ne suffisaient pas pour l'exécution de travaux de fortifications multiples ; enfin, ce sera bientôt l'avènement du comte de Maurepas au ministère de la marine, où il se montrera, au début, peu favorable à Lorient.

En effet, l'ingénieur de Bouridal, chargé, de la part de Le Pelletier, d'étudier sur le terrain les plans de son collègue Traverse, et de préparer « l'amas des matériaux nécessaires pour les bastimens qui devaient estre exécutés l'année suivante » ; de Bouridal se borne à passer quelques marchés sans importance pour la réparation des casernes, sous prétexte qu'il n'y a encore rien de décidé au sujet « du partage des bastiments du port de l'Orient entre Sa Majesté et la Compagnie des Indes, etqu'ainsy ou ne sçait pas précisément si ces cazernes tomberont dans ce que Sa Majesté retiendra ou de ce qu'elle abandonnera à la Compagnie ». (8 juillet 1699.)

Cependant de Mauclerc est obligé de lutter contre des difficultés croissantes : d'un côté, il est obligé de faire face aux nécessités de son service, et de l'autre, il est obsédé par les exigences de la Compagnie, qui lui réclame aujourd'hui un magasin, demain un logement. Il demande de nouveau l'autorisation de louer au Port-Louis un certain nombre de magasins : « Je parleray à Sa Majesté des magasins que vous avez trouvé au Portlouis^ répond le Ministre, et je suis persuadé que Sa Majesté trouvera bon que vous vous en serviez, puisqu'on ne peut faire autrement. » (8 septembre 1699.)

Ce fut la dernière dépêche que l'ordonnateur lorientais reçut de Pierre-Louis Phelypeaux, comte de Pontchartrain qui, nommé Chancelier de France, céda le portefeuille de la marine à son fils, Jérôme Phelypeaux, comte de Maurepas. Celui-ci, à son entrée au ministère, prit, comme son¹ père, le nom de *Pontchartrain*, suivant le désir du Roi lui-même¹.

La marine perdit en Pierre-Louis Phelypeaux un administrateur actif

¹ Voici en quels termes le comte de Maurepas annonça son avènement au ministère à de Mauclerc :

• 15 septembre 1699. — Mon père TOUS a fait savoir par l'ordinaire dernier que le Roy m'a voit chargé des affaires de la marine en le faisant chancelier de France; je suis persuadé t que vous n'en serez pas fâché ét qu'en cessant de travailler sous ses ordres vous serez bien « aise de passer sous les miens . . . — Le Roy a désiré que je prisse le nom de mon père ; c-je vous prie d'en avertir les officiers de vostre département.

r (Signé) : POHTCHABTRAIK. •

et éclairé, Lorient un appréciateur disposé à utiliser les avantages de son port. Nous ne trouverons ni les mêmes qualités, ni les mêmes dispositions en son successeur. La réponse du nouveau Ministre au mémoire que lui transmet Mauclerc ne laisse cependant entrevoir aucun changement de vues à l'égard de Lorient : « Je m'entretiendray, lui « dit-il, avec M. Le Pelletier de Souzy sur les bastimens à faire l'année « prochaine à l'Orient *f pour commencer Varcenal de marine que Sa a-^lajesféy veut, el je verrai avec luy s'il sera possible de faire ceux* « que VOUS proposez. » (28 octobre 1699.) Mais de nouvelles dépêches ne tardèrent pas à dissiper les illusions que l'ordonnateur avait formées avec son collaborateur Traverse. Le 19 décembre 1699, le Ministre lui écrivit : « La réduction des dépenses qui se doivent faire à « l'Orient l'année prochaine vous aura fait connoître que le Roy de- « mande les moyens de la diminuer. C'est pourquoi je vous prie de me « faire un mémoire détaillé de toutes les œconomies que vous croyez « qu'^6e peuvent faire, petites et grandes, non-seulement à l'Orient « niajs encore dans les autres ports. Je vous demande la mesme chose » pour augmenter les recettes, mettez une double enveloppe à vostre « paquet. Vous me ferez un sensible plaisir de n'y rien obmettre. A la « presse je suis tout à vous.—PONTCHARTRAIN. »

Et le 23 du même mois; «...- J'ay veu les appostilles que vous avez « mis à l'estat des fonds destinez pour le port de l'Orient. Comme le « Roy ne fera point d'armement cette année en ce port et qu'il n'y sera « question que de quelques petits radoubs ou, du calfatage des yais- « seaux de ce port, je crpis que vous trouverez le moyen de fajtre en « sorte que le fonds de 12,500* qui vous, a esté promis pour cela « suffise... Pour ce qui est de l'achapt des bois, comme le Royjie fera « point construire à l'Orient l'année prochaine, il n'est pas nécessaire « de faire de grands achapts, mais comme la Compagnie des Indes veut « faire un vaisseau, elle pourra s'accommoder de ceux que le sieur « Regnier doit vous fournir...

« Envoyez-moi un estat de tous les bois qui sont dans le port de « l'Orient appartenant à Sa Majesté qu'on pourroit vendre à la Compa*- « gnie... »

L'ordre d'évacuer Lorient, succédant à de telles communications, n'eût surpris personne, pas même Antoine de Mauclerc, Pourtant, par une singulière contradiction, le cadre des officiers de vaisseau du département de PorULouis fut augmenté pour l'année 1700; il figure

pour le chiffre de quatre-vingt-dix-neuf officiers, tandis que l'effectif précédent ne s'élevait qu'à soixante-quatorze'. Déplus, après avoir exprimé l'intention de céder à la Compagnie les bois de construction, le Ministre, changeant presque subitement d'idée, recommande à de Mauclerc de rechercher si ces mêmes bois ne se conserveraient pas mieux sous l'eau qu'empilés. (13 janvier 1700.) L'endroit convenable pour immerger les bois est découvert, mais il y a quelque dépense à faire, et cet objet rentre dans les attributions de l'inévitable Le Pelletier de Souzy, chez qui tous les projets s'accumulent et s'éternisent. Toutefois, si nous ne faisons erreur, l'anse de Kerinou, sur la rive gauche du Scorff, où la marine conserve ses bois de mâture, fut créé en 1701.

Malgré l'inertie de l'inspecteur général des fortifications, la situation devint tellement tendue entre les deux marines, qu'il fallut prendre un parti. Le Pelletier se décide à se transporter à Lorient pour étudier la question de séparation et donner des ordres pour faire exécuter les travaux les plus urgents. Il se fait précéder par l'ingénieur Traverse. Mais le Ministre, en donnant à de Mauclerc avis de la mission de l'auteur des plans du mois de mars 1699, lui fit cette recommandation décourageante : « M. Le Pelletier donnera incessamment des ordres « pour faire quelques magasins; comme le sieur Traverse vous consulci tera sur cela, *ostez luy toute idée de grand dessein, ny de grand établissement blissement, cela se pourra faire dans la suite*, mais il n'est question « à présent que de vous mettre à couvert, ainsy le plus simple et le « moins cher est le meilleur... B (9 juin 1700.)

Ge langage laissait encore une lueur d'espérance au zélé défenseur des intérêts de la marine royale; de Mauclerc et son collaborateur Traverse se croient donc autorisés à dresser de nouveaux plans d'édifices con-

¹ La liste nominative des officiers de vaisseau du département du Port-Louis pour l'année 1700, comprend :

- 1 chef d'escadre;
 - 1 capitaine de port ;
 - 10 capitaines de vaisseau ;
 - 5 capitaines de frégate;
 - 1 lieutenant de port;
 - 23 lieutenants de vaisseau ;
 - 1 lieutenant d'artillerie et de galiote ;
 - 3 capitaines de brûlot ;
 - 41 enseignans de vaisseau;
 - 7 lieutenants de frégate légère;
 - 1 aide d'artillerie.
- 99 officiers.

fermement aux intentions du Ministre, c'est-à-dire le plus simplement et au meilleur marché possible ; mais il paraît que la disposition de ces édifices sur le terrain, révéla chez l'ingénieur l'intention de les faire entrer dans l'exécution du plan d'arsenal complet qui avait reçu l'approbation du Roi l'année précédente. Nouvelles observations du Ministre à l'ordonnateur : « J'ay veu, lui écrit-il, par la lettre que le sieur «[^] Traverse écrit à M. Pelletier, et par celle que vous m'crivez que « vous vous proposez de suivre en partie *le grand projet du sieur Tra-* « *verse pour bastir un arcenal entier à l'Orient.* Je dois vous dire « qu'il ne s'agit du tout point de cela à présent, mais uniquement de « bâtir quelques magasins où on puisse mettre les munitions à couvert ; « le Roy aurait eu peine à y consentir si je ne l'avois assuré qu'on ne « prétendoit point l'engager à faire un établissement dans les formes. « *Ainsy, bien loin de songer à faire en sorte que le peu de magasins* « *que l'on va bastir à présent puissent servir dans l'exécution du* « *grand projet, il faut au contraire construire ceux-cy de manière* « *que l'on n'en puisse point faire d'autres, quand mesme on le vou-* « *ldroit,* Sa Majesté ayant trop d'autres arcenaux commencez à achever « pour songer à en entreprendre de nouveaux, et j'ay esté bien aise de « vous expliquer dans quefi principes il faut travailler sur cela afin « que vous rous y conformiez.... » (23 juin 1700.)

Jérôme de Pontchartrain exprimait-il fidèlement l'intention du Roi ? Il est permis d'en douter, si l'on se reporte à des dépêches précédentes où il entretient de Mauclerc de *l'établissement de marine que Louis XIV veut à Lorient*, notamment à celle du 28 octobre 1699 déjà citée, où il lui dit textuellement : « Je m'entrelendray avec M. Le Pelletier de « Souzy sur les bastimens à faire l'année prochaine à l'Orient *pour* « *commencer l'arcenal de marine que Sa Majesté y veut...* »

Et d'ailleurs, que dire de cette précaution : « Loin de songer à faire « en sorte que le peu de magasins que l'on va bastir à présent puissent « servir dans l'exécution du grand projet, *il faut au contraire construire* « *ceux-cy de manière que l'on n'en puisse point faire d'autres quand* « *mesme on le voudroit... ?* » Si véritablement Louis XIV avait renoncé au projet de créer un arsenal à Lorient, avait-on besoin d'une telle précaution ? De la part de Jérôme de Pontchartrain et de Le Pelletier de Souzy, ce fut donc là, on peut le dire, ou une puérité, ou une trahison...

Le Pelletier parut enfin à Lorient. Les ordres qu'il y donna furent

Mauclerc dut prévoir un revirement de situation ; la Compagnie allait reprendre son commerce; ses expéditions dans l'Inde allaient exiger qu'elle rentrât en possession des magasins, des ateliers et même des casernes et autres habitations que le matériel et le personnel de la marine royale occupaient depuis huit ans. De Mauclerc adresse à Versailles de nombreux rapports à ce sujet ; cela ne lui suffit pas : un entretien avec le comte de Pontchartrain lui semble plus utile, et pour cela il demande un congé. Mais le Ministre, reproduisant presque textuellement à sept ans d'intervalle la réponse faite au capitaine de Beaujeu, écrit à cet ordonnateur : « Je proposeray au Roy de vous accorder le congé que vous demandez, mais si vous n'avez d'autres affaires icy que de m'entretenir sur les despenses de l'Orient, vous pouvez vous en dispenser, et il faut beaucoup mieux que vous m'escriviez vos pensées sur cela . . . » (22 octobre 1697.)

Nonobstant cette réponse, de Mauclerc se rend à Versailles. Il obtient des audiences du Ministre et du comte de Maurepas, son fils et bientôt son successeur; ce dernier reçoit de ses mains un mémoire sur les besoins du port de Lorient. Il serait intéressant de connaître un document dans lequel notre ordonnateur dut exposer tous ses projets, toutes ses idées sur les besoins actuels et surtout sur l'avenir de Lorient, autant qu'on peut en juger par cet extrait d'une dépêche du 30 avril 1698 ainsi conçue:

« Mon flis m'a fait voir le mémoire que vous luy avez remis sur les affaires de l'Orient. Je vous feray sçavoir incessamment les intentions du Roy sur plusieurs articles dont il est bon que je parle à Sa Majesté. . . .— J'approuve fort la proposition que vous faites de mettre dix ancras dans la rade du Port-Jouis avec des chaisnes pour amarrer les vaisseaux afin de remédier à l'inconvénient que vous me marquez avec des câbles. Il est nécessaire que vous en donniez les portions au fournisseur afin qu'il les fasse foire au plustost. » Pontchartrain à de Mauclerc.)

Quoi qu'il en soit, entrons dans l'examen des mouvements et des travaux du port, nous y découvrirons sans doute l'objet des préoccupations actuelles de notre ordonnateur, et ses projets d'avenir.

Pour le présent, c'est la misère où la stagnation des travaux laisse la population ouvrière à l'entrée de l'hiver. A force de sollicitations, de Mauclerc obtient, au mois de décembre 1697, l'ordre d'armer le vaisseau le *Faucon*; et le 1^{er} janvier suivant il put communiquer aux

conformes aux vues annoncées par le Ministre : « Je savois bien, écri-
« vit-il à Mauclerc, qu'il ne devoit pas faire de grands projets en ce
« port et je vous en avois averty. » (21 juillet 1700.) Un quai et quel-
ques magasins, là se bornèrent, en effet, les ordres de constructions
donnés par Le Pelletier et que l'ingénieur de Bouridal fut chargé d'exé-
cuter. Étaient-ils suffisants pour donner satisfaction aux intérêts des
deux marines? Assurément non, et les deux établissements paraissaient
destinés à souffrir longtemps encore d'un contact incessant, quand un
événement considérable, la mort du roi d'Espagne (1^{er} novembre 1700),
vint brusquement assombrir l'horizon politique. Louis XIV, en accep-
tant pour son petit-fils, la couronne d'Espagne que venait de lui léguer
le monarque défunt, allait entraîner la France dans une nouvelle lutte
contre l'Europe coalisée. Cette redoutable conséquence fut immédiate-
ment prévue ; aussi allons-nous assister sur les bords du Scorff à un
changement d'attitude presque subit; il n'y sera plus question *des*
grands desseins de l'ingénieur Traverse, il est vrai, mais la marine
royale va y reprendre l'attitude prépondérante qu'elle avait eue sur la
Compagnie des Indes pendant la guerre précédente; nous n'entendrons
plus l'écho des doléances d'Antoine de Mauclerc, disputant à Simon
Bazin le gîte et l'espace qui, un moment, furent sur le point de lui man-
quer dans la baie de Roshellec, puisque nous l'avons vu solliciter la
résidence du Port-Louis, qui lui fut refusée : « Sa Majesté ne veut pas
« que vous alliez demeurer au Port-Louis. » (20 mai 1699.)

Il nous reste à rechercher le lieu choisi par l'ingénieur Traverse
pour l'établissement de son arsenal.

On sait que la Compagnie des Indes disposa sur la rive droite et à
l'embouchure du Scorff, au fond d'une petite baie nommée Roshellec *,
ses magasins, ses ateliers, ses casernes, ses habitations, dételle sorte
que tous ces édifices constituaient un groupe dont une petite chapelle
formait à peu près le centre : cette disposition est d'autant plus facile à
reconnaître dans la position actuelle de l'arsenal, que l'emplacement
occupé par la chapelle du port est le même aujourd'hui qu'à l'origine.

Construits sur trois côtés d'une vaste place (la même qu'aujourd'hui),
ces édifices ne dépassaient pas au midi la limite formée par l'immense
magasin général actuel ; il en résultait donc qu'à partir de cette limite
jusqu'au ruisseau du Paouëdic (chenal du port de commerce actuel), et

la grande muraille de l'Enclos, il existait un vaste espace libre. Nous ne voulons pas dire que sûr cet espace il n'y avait pas de constructions; il est certain, au contraire, que dès 1688, le directeur Jean Le Mayer avait bâti un pavillon sur la butte de Roshellec pour observer les mouvements de la rade; qu'en 1690, le capitaine de vaisseau de Beaujeu avait créé une poudrière sur le même point, et que, tout autour, des ouvriers, des artisans, des marchands avaient élevé leurs cabanes en très-grand nombre; mais enfin, il était possible de disposer de cet espace relativement vaste sans nuire aux opérations de la Compagnie des Indes.

.- Selon toute probabilité, ce fut sur cette partie méridionale de l'Enclos, baignée d'un côté par le ruisseau du Faouëdic et de l'autre par le Scorff, que l'ingénieur Traverse traça la partie immédiatement exécutable de son arsenal royal.

: Cet ingénieur avait de grandes difficultés de terrain à vaincre dans cette partie de l'Enclos; mais il dut être amené à choisir cet emplacement par une considération déterminante: la durée limitée des privilèges de la Compagnie des Indes; le privilège de 50 ans accordé par l'édit de 1664, n'avait plus, en effet, que quinze ans à courir; et dans quinze ans la marine royale pouvait avoir à sa disposition l'Enclos tout entier. Voilà ce qui explique la tendance de cet ingénieur à construire les magasins de 1700 de manière à les accorder symétriquement avec les édifices existant déjà, symétrie dont se souciaient fort peu Pelletier et Maurepas, secrètement disposés sans doute à faire évacuer la marine royale du port de Lorient, aussitôt la mort du vieux Roi.

Nous venons de dire que la partie méridionale de l'Enclos était occupée par un grand nombre de cabanes où logeait la population ouvrière. Pour exécuter *son grand dessein*, il fallut à l'ingénieur Traverse et surtout à de Mauclerc se préoccuper des moyens de déplacer cette population de manière à ne pas porter préjudice à la marine royale ni à la Compagnie qui avaient intérêt à ne pas l'éloigner de l'Enclos. Il faut donc considérer comme une conséquence obligée du projet d'arsenal, la proposition faite par de Mauclerc en transmettant à Versailles les plans de l'ingénieur, « d'acheter pour le compte du Roi des terrains « hors de l'arsenal pour donner des emplacements (de maison) aux « gens qui en demandent », (25 mars et 24 juin 1699.) •

. On aura remarqué que, durant ce long débat de plus de deux années, il n'a été faite aucune mention des officiers de vaisseau; doù en con-

« dure qu'ils ne furent pas consultés à l'occasion des questions si importantes d'établissement à créer soit à Locmariakafir, soit à Lorient ? Non, assurément ; et l'on acquerra la certitude du contraire au moyen de documents du plus haut intérêt pour nos études historiques, mais qui, malheureusement, ne se trouvent pas à notre disposition; nous voulons parler de la correspondance des ordonnateurs de Lorient, qui doit exister aux archives du ministère de la marine. Quoi qu'il en soit, on trouve l'indice de l'intervention des officiers de marine, dans ce passage de la dépêche du 3 novembre 1698, reproduite *in extenso* plus haut : « Il faut que vous examiniez avec les officiers du port et les « principaux officiers de marine qui sont au Portlouis les endroits où « il seroit nécessaire de faire des magasins Considérez avec, application s'il conviendrait de les placer au Portlouis ou à l'Orient oir « au-dessus . . . » . *

On admettra donc avec nous que, fidèle aux recommandations du Ministre, Antoine de Mauclerc s'entoura des conseils des principaux officiers de marine, tels que Barthélemy Paix, sieur de Beauregard, capitaine de vaisseau et capitaine de port de Lorient, et le chef d'escadre de Rosmadec,* commandant de la marine du département du Port-Louis. On pourra admettre également que ce fut d'après les conseils de ces hommes expérimentés que l'ingénieur Traverse ne fut pas asseoir ailleurs que dans l'Enclos de la Compagnie, dans la baie de Roshellec, le projet d'un *arsenal de marine complet*, dont ils furent peut-être les inspireurs.

III.

MOUVEMENTS ET CONSTRUCTIONS.

Bien que les mouvements et les constructions de vaisseaux à Lorient durant la période que nous venons de parcourir présentent peu d'intérêt, comme c'est presque uniquement sur eux que reposèrent les moyens d'existence de la plupart des Lorientais, on ne peut en négliger les détails: en voici l'aperçu à partir du mois d'août 1698 où nous les avons laissés.

Le vaisseau de premier rang le *Diamant* passa du port de Lorient à celui de Brest au mois de septembre 1698. Au mois de novembre suivant, c'est le vaisseau le Fauco» qui désarme à son retour de cam-

pagne; il eu est de même du vaisseau le *Triton* et des frégates *Hercule* et la *Gaillarde*, commandés par MM de Châteaumorand d'Haute-
fort et de Chamillart.

Au commencement de l'année 1699, nous voyons le vaisseau le *Triton* en armement sous le capitaine de vaisseau chevalier de Mougou. Au printemps, trois frégates, la *Nayade*, la *Gaillarde* et *Hercule*, armées à Lorient, prennent la mer sous le commandement des capitaines de vaisseau de Fricambault, chevalier de Venise et chevalier de Chamillart ; elles se rendent à Brest sous les ordres supérieurs du chef d'escadre de Relingues, chargé d'une expédition contre les Barbaresques. Quant au vaisseau le *Triton*, il eut pour mission l'île de Terre-Neuve, où il s'agissait de rétablir la petite colonie de Plaisance anéantie durant la dernière guerre. Dans le même temps, la corvette le *Saint-Paul-a-Ostende*, commandée par le lieutenant de vaisseau de Vienne Busserolles fit route pour Rochefort; où elle rejoignit le vaisseau le *Cheval-Marin*, avec lequel elle cingla vers les Antilles.

Le vaisseau le *Hazardeux*, deuxième du nom, fut mis à l'eau au mois d'août : on se souvient qu'un premier vaisseau de ce nom fut cédé à la Compagnie des Indes étant sur les chantiers et qu'il devint le *Maurepas*.

L'année 1699 se termine par le retour de campagne et le désarmement immédiat de la frégate la *Gaillarde*.

Pas de construction de navire ; un seul armement au port de Lorient en l'année 1700, celui de la frégate la *Gaillarde*, dont le commandement fut donné au capitaine de vaisseau Salaberry de Benneville, avec Saint-Domingue pour destination. Mais en cette année, les désarmements furent relativement nombreux : au mois de mai, c'est le vaisseau le *Triton*, de retour de Terre-Neuve; au mois d'août, ce sont trois vaisseaux, le *Bon*, le *Castricum* et la *Zélande*, de l'escadre de des Augiers, rentrés de l'Inde encombrés de malades¹. Nous voyons enfin les frégates *Hercule* et le *Saint-Paul-d'Ostende* rallier Lorient et, y désarmer au mois de septembre suivant.

En résumé, le contingent des travaux de la marine roya^l à Lorient,

¹L'équipage de la *Zélande* se trouvait réduit à 108 hommes. Ce vaisseau ramenait en France 60 honunes, da.vaisseau lorientais *l'Indien*, englouti dans un sinistre; -ei .64 passagers, étrangers pour la plupart, qui obtinrent l'autorisation de se fixer à Lorient et aux environs.

durant les trois années de paix qui viennent de s'écouler, se réduit à quatorze vaisseaux ou frégates armés, au même nombre de navires désarmés, et à la construction d'un seul vaisseau.

Passons à la Compagnie des Indes.

Le *Postillon-des-Indes*, en armement au mois de septembre 1698, fit voile pour l'Inde le mois suivant. Le 20 février 1699, le *Maurepas* (*alias* le *Hazardeux*) et la *Toison-d'or* appareillèrent pour les mêmes régions, sous le commandement d'un ancien officier de vaisseau de la Compagnie, de Mons, récemment nommé capitaine de frégate de la marine royale. Ces deux vaisseaux furent suivis, le 7 avril suivant, par le *Florissant* et l'*Aurore*.

Dans le même temps, François Brun ou Le Brun, maître charpentier du Roi au port de Brest, expédié à Lorient pour la construction du vaisseau le *Hazardeux* d'après la méthode Renau, obtint l'autorisation de construire pour la Compagnie des Indes, le vaisseau la *Perle-d'Orient*. Ce fut le dernier ouvrage de ce constructeur estimé ; il mourut à Lorient le 20 janvier 1700, âgé de 26 ans, emporté par une épidémie qui exerçait de cruels ravages depuis, plus de six mois, sur le pays d'Hennebont : il mourut six jours après la femme d'Antoine de Mauclerc, Anne-Suzanne de Walraven, atteinte de la même épidémie.

Au mois de juin et au mois d'août 1699, trois vaisseaux de la Compagnie arrivèrent de l'Inde à Lorient, richement chargés de marchandises: la *Princesse-de-Savoie*, capitaine Le Mayer; le *Phelypeaux*, capitaine Quentrec, et l'*Étoile-d'Orient*. Le capitaine de vaisseau de Nesmond, passager sur le *Phelypeaux*, se rendit en toute hâte à Versailles porteur des dépêches de l'escadre de des Augiers qui rendaient compte au Ministre du désordre qui régnait dans les comptoirs de l'Inde, « qui manquaient d'un homme de tête pour régler les affaires » ; et de la situation critique de l'escadre, décimée par les maladies ; cette escadre venait de perdre un de ses Vaisseaux, *V Indien*, de construction lorientaise : « J'ay esté bien aise d'apprendre l'arrivée du vaisseau de la Compagnie le *Phelypeaux*, écrivit de Pontchartrain à Mauclerc, mais « j'ay appris en mesme temps avec beaucoup de déplaisir le naufrage « du vaisseau *l'Indien* et la perte des équipages des vaisseaux de l'escadre de M. le chevalier des Augiers. M. le chevalier de Nesmond, qui est arrivé icy un jour et demy avant l'ordinaire, m'a remis les paquets « du dit sieur des Augiers qui m'ont informé de tout ce qui s'est passé

« sur ses vaisseaux et de l'estat auquel étoient les affaires de ce pays *...»
(12-août 1699.)

La *Perle-d'Orient*, dernière œuvre du constructeur François Lé Brun, ayant été mise à l'eau au mois d'août 1699, prit la mer au mois de mars suivant, de conserve avec le *Phelypeaux*; le *Saint-Louis* et l'*Étoile-d'Orient* appareillèrent au mois d'avril.

Le *Maurepas* et l'Aurore, partis pour l'Inde en 1699, rentrèrent de campagne le 29 juillet 1700; la *Toison-d'or* ne parvint au port qu'au mois de décembre, Quant au vaisseau le *Florissant*, il fut retenu dans l'Inde pour faire la chasse aux forbans.

Le *Marchand-des-Indes* rallia également son port d'armement au mois de décembre 1700. En visitant sa carène, on y fit une découverte qui excita la curiosité du Ministre: « Vous m'avez fait plaisir, écrivit-il à Mauclerc, de m'informer de la *corne de Licorne* qui s'est trouvée, « en carenant le vaisseau le *Marchand-des-Indes*, enfoncée d'un pouce « dans le bois, ce qui m'a paru bien extraordinaire; je serois bien aise « que vous m'envoyiez cette corne. » (1^{er} décembre 1700.)

Tels furent les mouvements des vaisseaux de la Compagnie; ajoutés à ceux de la marine royale, ils furent loin de rendre au port l'activité, et à la population ouvrière la prospérité de la période de guerre. Heureusement pour les Lorientais, d'autres ressources que celles des constructions, des armements et des désarmements: de la marine royale et de la Compagnie leur furent offertes. La paix des mers fit surgir quantités d'associations commerciales formées pour exploiter les richesses de l'Afrique et de l'Amérique; et un certain nombre d'entre elles choisirent Lorient comme port d'armement, au grand déplaisir de la Compagnie des Indes, qui aspirait à y vivre seule, comme on le sait.

C'est ainsi qu'un sieur Auffroy, directeur d'une société organisée pour la traite des nègres, obtint du Ministre de la marine l'autorisation de

¹ Le capitaine de vaisseau chevalier de Modène, commandant le vaisseau la *Zélande*, de l'escadre de des Augiers, accusé d'avoir commis des excès contre l'un des officiers sous ses ordres, le lieutenant de vaisseau Quesnel, fut condamné, par sentence de la juridiction des maréchaux de France, à deux années de prison. Il fut incarcéré à la citadelle de Port-Louis, *fon wrivôde l'Inde, au mois de mai 1700.

À la même époque, un autre officier du département du Port-Louis, le lieutenant de frégate légère de Kerivilly, fut condamné à trois mois de prison avec suspension de son grade pendant trois autres mois, pour avoir abandonné le *Château-de-Bayonne*, qu'il commandait, lors d'un échouage sur les côtes de Saint-Domingue. Après le départ de Kerivilly, le navire abandonné avait été facilement renfloué par des marins arrivés accidentellement sur le lieu du sinistre.

caréner quelques navires à Lorient, au commencement de l'année 1699 : Auffroy appartenait-il à la Compagnie du Sénégal ou à celle de Guinée, créées à cette époque? Nous l'ignorons.

De Grandville-Loquet, armateur malouin, se vit refuser la faveur accordée à Auffroy : « J'escris au sieur de Grandville-Loquet de faire « sortir du port de l'Orient le vaisseau la *Résolution*; il est nécessaire « que vous y teniez la main », écrit de Pontchartrain à l'ordonnateur, le 8 avril 1699. La *Résolution* quitte le port de la Compagnie; mais c'est pour remonter le Scorff; elle a le dessein de s'établir au-dessus de la baie du Faouëdic, à quelques centaines de mètres seulement de Lorient; ce vaisseau dut encore renoncer à ce projet : « Je ne doute « pas, écrit de nouveau le Ministre, que vous n'ayez écrit au sieur « de Grandville-Loquet ce que vous pensez au sujet du vaisseau la « *Résolution*. Il faut que vous empeschiez qu'il ne le fasse mettre dans « l'endroit où la Compagnie de Saint-Domingue a dessein de faire un « établissement... » (8 septembre 1699.) Toutes ces difficultés provenaient de ce que l'armateur malouin était soupçonné de destiner la *Resolution* pour les mers du Sud. Or, en vertu d'un traité signé en 1698 entre les couronnes de France et d'Espagne, cette dernière puissance s'était réservé la navigation et le commerce dans les mers du Sud à l'exclusion des navires français.

La plage sur laquelle on empêchait de Grandville-Loquet de s'établir à sa sortie de Lorient, était l'endroit où une compagnie de Saint-Domingue avait le projet de faire un établissement, nous dit le comte de Pontchartrain. En effet, la Compagnie, dite de *l'Isle et Costes de Saint-Domingue*, créée par lettres patentes du mois de septembre 1698 avec un privilège de cinquante années, venait d'acheter du sénéchal de Vannes, Pierre Doudel, par acte du 16 juin 1699, quarante journaux de terrains baignés par le Scorff, sur la rive droite de cette rivière, en amont et à petite distance de l'établissement de la Compagnie des Indes-Cfientales. Voici la description de ces terrains où la Compagnie de Saint-Domingue se proposait de créer un établissement naval. « Le bois tailliff du lieu el terre noble du Faouëdic, le fonds du « bois de haute futaye de la dite terre et de trois pièces de terre, « lande et pastures estant joignant le dit bois de haute futaye avec « trois journaux soixante-huit cordes de terre sous labour qui sont « au nord du dit bois de haute futaye...Donnant le dit bois tailliff « vers le levant et le nord sur la rivière de Pontscorff, vers le midy

« sur les paluds dépendant de la dite terre du Faouëdic . . . » Cette vente fut consentie moyennant le prix de sept mille livres tournois.

Sur ces terrains admirablement situés pour de grands établissements industriels et commerciaux, actuellement connus sous les noms de *Ville en bois* et du *Blanc*, traversés par la voie ferrée de la Compagnie de Paris à Orléans; sur ces terrains trop peu appréciés aujourd'hui, la Compagnie de Saint-Domingue commença immédiatement quelques travaux; mais antérieurement, c'est-à-dire à une date très-rapprochée de sa création (septembre 1698), elle avait fait connaissance avec le port de Lorient, puisque le comte de Pontchartrain avait prescrit, dès le 28 octobre 1698, à l'ordonnateur de Mauclerc, de remettre à cette Compagnie « la corvette du Roi *a. Rocheloise*, après l'avoir fait mettre en « estat pour faire le voyage d'Amérique »¹.

Quoi qu'il en soit, l'acquisition des quarante journaux (environ vingt hectares) du lieu noble du Faouëdic, consentie par Pierre Doudel le 16 juin 1699, devant les notaires d'Hennebont*, fut suivie presque aussitôt de travaux d'installation de la Compagnie de Saint-Domingue, puisque, à la date du 5 août suivant, le Ministre de la marine transmettait à l'ordonnateur de Lorient cette dépêche : « Vous avez bien fait de « refuser au directeur de la Compagnie de Saint-Domingue les gabarres « qu'il vous a demandées pour transporter les pierres qu'il fait prépa- « rer pour le bastiment que cette Compagnie veut faire à Saint-Chris- « toplie. Il en trouvera à louer dans les rivières voisines. » Le 21 octobre suivant, Nicolas de Charoloys, directeur de la nouvelle Compagnie, passa avec des marchands de bois d'Hennebont un marché pour la fourniture des bois « pour les bastimens que feront construire MM de « la nouvelle Compagnie de l'Isle et Costes de Saint-Domingue dans « le bois du Faouëdic ». Et le 6 avril 1700, les notaires d'Hennebont s'étant transportés sur les lieux pour l'accomplissement des formalités de prise de possession et de purge hypothécaire appelées *appropriement*, constatèrent ce qui suit : « Nous nous sommes exprès transportés jus- ci qu'au lieu du Faouëdic en la paroisse de Pleumeur et dans les bois « taillifs, grand boys et autres terres mentionnées au contrat de vente « cy-dessus datté (16 juin 1699) acquis par ledit sieur de Charmoys du

¹ Le port de Brest reçut l'ordre, le 11 novembre 1698, de mettre à la disposition des agents de la Compagnie de Saint-Domingue, deux autres corvettes, grées et en état de naviguer, la *Fine* et la *Dorade*.

² Voir une brochure intitulée *Lt Faouëdic*. Lisivy. — Lorient, Corfmat, éditeur, 1863.

« dit seigneur de Keranguen (Pierre Doudel). Où estant, aurions fait ren-
 « contre du dit sieur de Charmoys et de Jean Prémorain, de la dite
 « Compagnie, dans les forges nouvellement construites dans ledit
 « bois tailliff.... »

Les armateurs Auffroy, de Grandville-Loquet et la Compagnie de Saint-Domingue ne furent pas seuls à fréquenter les eaux du Scorff à l'époque dont nous nous occupons. Le 4 janvier 1698, la Compagnie des Indes avait ôté pour ainsi dire contrainte de céder le privilège du commerce de la Chine à une société de capitalistes parisiens organisée par Jean Jourdan, sieur de Grouée. Le premier navire expédié par la Compagnie de la Chine, la frégate l' *Amphitrite*, fit son retour à Lorient au mois d'août 1700, sous le commandement d'un enseigne de la marine royale nommé de la Verune. « J'ay esté bien aise, écrivit à ce sujet de
 « Pontchartrain à de'Mauclerc, d'apprendre l'arrivée de la frégate
 « l'*Amphitrite*; vous avez bien fait d'offrir à l'associé du sieur Jourdan
 « qui est allé sur les lieux, les secours qui pouvoient dépendre de
 « vous pour la faire décharger. Cet homme s'est trompé en vous disant
 « que cette frégate appartient encore au Roy; Sa Majesté l'a vendue au
 « sieur Jourdan ; ainsy c'est à lui et à ses associez à faire la despense
 « de son amarage et de sa conservation¹. » (11 août 1700.)

Jalouse du succès de *Y Amphitrite*, la Compagnie des Indes, à qui on avait arraché la Chine, fit au sieur du Coudray, associé de Jourdan, des difficultés qui nécessitèrent une nouvelle intervention du Ministre:
 « Le Roy trouve bon, écrivit-il à l'ordonnateur, que vous permettiez
 a au sieur du Coudray de faire mettre *Y Amphitrite* dans le port de
 « l'Orient . . . ou, s'il n'y a pas de place, avec ceux (les navires) de la
 « Compagnie de Saint-Domingue, quoique aucun de ceux qui la com-
 « posent n'y aient intérêt. » (25 août 1700.)

Grâce au concours de la marine royale, *V Amphitrite* put reprendre la mer au commencement de l'année 1701.

Une autre compagnie de commerce maritime, dite *de la Mer Pacifique*, créée par lettres patentes du mois de septembre 1698, figure dans la correspondance du Ministre avec l'ordonnateur de Lorient; mais il n'en est fait mention qu'à l'occasion d'un naufrage. L'unique

¹ Le chevalier de la Grange, garde de marine embarqué sur *V Amphitrite*, fit une relation de la campagne qui fut transmise au Ministre. • J'ay receu le journal de voyage de la Chine que c le chevalier de la Grange, garde de la marine, vous a remis. Vous pouvez l'asseurer que t j'ay esté bien aise de voir cette marque de son application et que je m'en souviendrai dans t l'occasion. • (Pontchartrain à Mauclerc, 18 août 1700.)

navire que cette Compagnie arma, le *Nécessaire*, capitaine Labat, vint à sa sortie du port de la Rochelle se perdre sur la côte de Ploemeur, voisine de Lorient, le 30 décembre 1698; cinq hommes de l'équipage y perdirent la vie. « J'ay esle bien fasche d'apprendre le naufrage du « vaisseau le *Nécessaire*. Le Roy désire que vous donniez au directeur « de la *Mer Pacifique* qui estoit embarqué sur ce vaisseau tous les « secours qui dépendront de vous pour en sauver les débris et que « vous luy laissiez la liberté d'en disposer suivant les ordres qu'il a de « sa Compagnie. » (14 janvier 1699.) Labat, comme de la Verune, capitaine de *l'Amphitrite*, appartenait à la marine royale, et trois gardes-marine faisaient partie de l'état-major du *Nécessaire*. En temps de paix, Louis XIV donnait ainsi aux officiers de marine l'occasion d'utiliser leurs loisirs d'une manière utile à leurs intérêts, tout en leur permettant d'acquérir, dans des expéditions lointaines, une expérience de la navigation dont son service devait profiter.

En résumé, l'ensemble des mouvements de navires dont nous venons de donner un aperçu, incomplet sans doute, n'est pas sans importance ; il fut même assez considérable pour maintenir sur place le groupe de population attirée par les travaux de la guerre de 1689, et pour lui inspirer confiance dans l'avenir de ce "port naissant, confiance un moment ébranlée par la promulgation du traité de paix du 20 septembre 1697. Ce qu'il y a de certain, c'est que si la population flottante de la cité lorientaise. éprouva une notable diminution de la cessation presque complète des travaux de constructions de vaisseaux et de la réduction des effectifs des équipages et des troupes de la marine, il ressort des registres de la paroisse de Ploemeur que le progrès de la population sédentaire ne fut pas ralenti. Ainsi, les actes de naissance, qui avaient été de 55 en 1696, montent à 76 en 1697, à 98 en 1698; en 1699, le nombre des naissances n'est que de 72, mais l'année suivante elles atteignent de nouveau le chiffre de 98.

IV.

LA LANDE DU FAOUËDIC.

Il est possible de suivre, à l'aide des actes de l'église de Ploemeur, l'accroissement de la population sédentaire de Lorient ; mais s'il s'agit de connaître comment s'opère cet accroissement, de quel côté de la

pauvres ouvriers lorientais, l'ordre qu'il venait de recevoir de mettre immédiatement sur les chantiers un vaisseau de quarante canons qui serait nommé *le Hasardeux* : c'était du pain pour leurs familles.

En ce même mois de janvier 1698, la flûte *l'Étoile-du-Nord* appareilla pour Nantes ; les brûlots *l'Éclair* et *l'Impertinent* pour Toulon ; et le vaisseau *le Faucon* pour la Rochelle, sous le commandement du capitaine de vaisseau de Blenac-Roumegou. Trois vaisseaux arrivant de campagne désarmèrent pour entrer aussitôt en armement : la *Zélande*¹, *Y Indien* et le *Castricum*; ils devaient faire partie d'une escadre en armement dans les ports de Brest et de Rochefort. Cette escadre, rassemblée à Lorient sous le commandement du chevalier des Augiers, cingla vers l'Inde au mois de février 1698¹.

A l'escadre de des Augiers succède l'armement de trois vaisseaux et d'une frégate qui sortirent du port de Lorient au mois d'avril 1698 sous le commandement du chevalier de Coëtlogon, chef d'escadre: [*Eclatant*, monté par cet officier général, le *Français*, commandé par le marquis de Châteaumorant, et *l'Hercule*. La frégate *le Marin* avait pour commandant le chevalier de Surgères. Cette division se rendit directement à Brest.

Le port de Lorient, on le voit, était favorisé au delà de ses espérances; il était en pleine activité lorsque le commissaire général de Mauclerc partit en congé, laissant le service entre les mains du commissaire de la marine de Chamillart. En passant, arrêtons-nous à la

¹ Dans le nombre des soldats des compagnies franches de 7a marine embarqués sur le vaisseau *la Zélande*, on découvrit un religieux cordelier échappé d'un couvent de la province de Normandie. Louis XIV intervint pour faire rentrer ce moine au bercail : f Je vous • envoyé une lettre du Roy, écrit de Pontchartrain à Mauclerc, pour, obliger le provincial • des cordeliers de la province de Normandie de recevoir chez eux le religieux de leur • ordre qui servoit de soldat sur *la Zélande* et qui a demandé à y rentrer. Sa Majesté luy c ordonne de le traiter humainement. Vous n'avez qu'à la remettre à ce religieux. » (5 mars 1698.) Curieux exemple d'intervention royale dans une affaire de discipline monastique

² Le chevalier des Augiers montait le vaisseau *le Bon*, armé à Rochefort; il prit à Lorient le commissaire d'escadre Renault et l'écrivain principal Le Normand de Mézy. A l'occasion de l'armement de ce vaisseau, on expérimenta un système de doublage en plomb substitué au doublage ordinaire qui se faisait en planches, ainsi que l'indique la dépêche suivante, de Pontchartrain à de Mauclerc, du 29 janvier 1698 : « J'avois donné • ordre à M. Begon* de faire doubler le vaisseau *le Bon* que commande M. le chevalier Desaugiers avec du plomb en table au lieu de planches, et je luy donnai en mesme • temps de me faire sçavoir quand ce travail seroit fait, ce qu'il auroit cousté et à quoy • seroit revenu un doublage de planches a la manière ordinaire. — Il m'a envoyé l'estat cy t joint par lequel il paroist qu'on a espargné plus de deux mille livres en se servant de (doublage de plomb préférable à celui de planches; il faudra que vous vous en serviez à f l'advenir pour les vaisseaux que vous armerez pour les Indes. »

* Begon était intendant de la marine à Rochefort. On lui attribue l'introduction en France de la jolie plante d'ornement, originaire de l'Inde, connue sous le nom de *Bégonia*,

grande muraille de l'enclos de la Compagnie s'installent les nouveaux colons, si c'est dans l'intérieur où l'asile est gratuit mais précaire, ou bien à l'extérieur sur la lande du Faouëdic, où le terrain est hors de prix, quoique les concessions n'en soient accordées généralement que pour un temps limité, c'est-à-dire à titre de domaine congéable, on ne peut y parvenir, faute de documents. Toutefois, il est permis de penser que la lande du Faouëdic reçut un certain nombre des nouveaux venus, à partir de 1694, et surtout à partir de 1698. On sait, en effet, que Claude Ceberet obligea la population de l'Enclos soit à déguerpir, soit à reconstruire ses cabanes sur tels points désignés par le prévôt de Merville ; il n'est donc pas présumable que, postérieurement à cette mesure de police, les nouveaux colons aient trouvé de la part des maîtres de l'arsenal les mêmes facilités, la même tolérance pour s'y introduire. D'un autre côté, ce ne furent pas seulement des familles d'ouvriers, d'artisans et d'employés de la marine qui affluèrent à Lorient après la cessation des hostilités : la suspension des travaux de la marine royale ayant laissé un grand nombre d'individus sans occupation, ceux qui ne furent pas employés au service de la Compagnie des Indes furent nécessairement congédiés. On peut donc dire que l'accroissement de la population sédentaire s'alimenta surtout de gens qui n'appartenaient ni à l'un ni à l'autre de ces établissements, et qui, par conséquent, ne présentaient aucun titre pour s'introduire et s'installer dans l'Enclos.

Dans notre opinion, le hameau créé sur la lande du Faouëdic, sur la limite extérieure de l'établissement des Indes, avec lequel on peut dire qu'il a une commune origine, ce hameau profita donc principalement de l'accroissement de population sédentaire que révèlent les registres de Ploemeur. D'ailleurs, les nouveaux colons furent d'autant plus portés à s'y établir à demeure que, loin d'évacuer le port de Lorient après la guerre, comme on avait pu le craindre, ils remarquèrent au contraire que la marine royale rechercha presque aussitôt le moyen de s'y maintenir d'une manière définitive, soit en transférant la Compagnie dftis un autre port, soit par la création, à Lorient même, d'un arsenal complet, distinct de celui cette Compagnie : c'était pour eux une garantie d'avenir; comme cela avait eu lieu à Brest et surtout à Rochefort, ils purent espérer qu'à Lorient la marine royale ferait un jour la fortune des premiers occupants, une même cause devant produire un même effet.

Le hameau désigné dès 1678 dans quelques actes publics sous le nom de *forbourg de VOrient*, pour le distinguer de l'établissement des Indes pompeusement nommé *Ville de l'Orient*¹, ce hameau disons-nous, bénéficia donc de la majeure partie de la population arrivant à Lorient à partir de 1698.

Une circonstance malheureuse, une épidémie qui s'abattit sur Ploemeur après avoir décimé Hennebont, vint bientôt provoquer le dépeuplement de l'arsenal au profit de la lande du Faouëdic; voici le fait :

Le directeur général de la Compagnie, Simon Bazin, ne s'était pas borné aux magasins et aux ateliers occupés par la marine royale dans les réclamations incessantes qu'il adressa au Ministre de la marine; il tint encore à rentrer en possession des habitations envahies par les officiers, les maîtres d'ouvrages et les employés, et surtout à faire expulser de l'Enclos la population qui y avait construit des cabanes sous la protection des ordonnateurs Ceberet et de Mauclerc. On a vu que satisfaction lui avait été donnée en partie : les magasins, les ateliers, quelques logements avaient été successivement remis à la disposition de la Compagnie des Indes; mais on était resté sourd à l'endroit des cabanes d'ouvriers. Il en fut autrement lorsque l'épidémie dont on vient de parler vint ravager Ploemeur pendant l'automne de l'année 1699. Elle fit en cette paroisse cent dix-huit victimes durant les mois d'octobre et de novembre; au mois de janvier 1700, elle moissonnait encore sa population, sans épargner celle de Lorient, dont elle emportait le maître constructeur François Le Brun et Suzanne de Walraven, femme du commissaire général ordonnateur de Mauclerc¹.

¹ *Histoire de la fondation de Lorient*, p. 265.

¹ Voici un document extrait des archives du port de Lorient, daté du 16 décembre 1699, qui permet de croire que l'épidémie d'Hennebont et de Lorient était une importation d'Amérique :

• De par le Roy, — Sa Majesté estant informée que les ordres qu'elle a donné pour empêcher que la maladie contagieuse qui est aux isles d'Amérique ne se communique dans le royaume par les vaisseaux qui en reviennent ne sont pas suffisants pour prévenir ce malheur si on laisse la liberté aux barques, batteaux, chaloupes et autres petits bastimens des ports des isles de Groa et de Belle-Isle et des environs d'aller à bord de ces vaisseaux dans le temps qu'ils mouillent devant ces isles, etc..., Sa Majesté a fait et fait très-expresses inhibitions et défences aux maistres et equipages des dites barques, batteaux, chaloupes et autres petits bastimens des isles de Groa et de Belle-Isle et des ports de la terre ferme qui en sont voisins, d'aller à bord des vaisseaux qui arrivent des isles d'Amérique et de recevoir sur leurs bastimens personne des equipages de ces bastimens ny aucune marchandise de leur chargement sans la permission des officiers de marine préposés en ces ports ou de ceux de l'admirante ou en leur absence des commandans des places, à peine de confiscation des dites barques, etc . . . , et de cinq cents livres d'amende contre les maistres qui les commanderont. — Enjoint Sa Majesté au sieur de Mauclerc,

Dans ces malheureuses circonstances, Bazin renouvelle ses réclamations au sujet des cabanes de l'Enclos qu'il considère comme un dangereux foyer de l'épidémie par la population misérable et malpropre qui y vit entassée.

Le moment de prêter l'oreille aux doléances persistantes, du directeur Bazin était enfin venu. Le 10 février 1700, le Ministre de Pontchartrain écrivit à de Mauclerc :

« Le sieur Bazin m'écrit qu'il a reçu ordre de la Compagnie des Indes de faire abattre les cazernes que plusieurs journaliers ont fait bastir dans l'enclos du parc de l'Orient qui appartient à cette Compagnie. Il prétend qu'il y a dans quelques-unes de ces cazernes jusqu'à dix et douze personnes, ce qui cause un mauvais air, et que la plupart de ces gens volent tout ce qu'ils peuvent attraper la nuit. Faites moy sçavoir votre avis sur cette proposition . . . »

De Mauclerc, douloureusement atteint par l'épidémie qui venait de lui ravir sa femme, s'associa aux plaintes de Bazin dont il confirma les assertions au Ministre. Celui-ci lui écrivit de nouveau le 24 février.

« J'ay veu ce que vous me marquez au sujet des cabanes que plusieurs particuliers ont basti dans l'enclos du parc de l'Orient. Avant de donner aucun ordre sur cela, je suis bien aise de sçavoir quelles gens ce sont, si en leur permettant de faire ces cabanes on leur a donné quelques titres par écrit, où ils demeuroient avant cet établissement, si en les chassant les journées d'ouvriers n'en devien-droient pas plus chères, et si cela n'est pas contraire à l'establissement du lieu. Examinez cela de concert avec M. Bazin et les officiers du port, et cependant avertissez dès à présent les particuliers de ne pas bastir davantage jusqu'à nouvel ordre. »

« commissaire général de la marine ordonnateur au port de Lorient et aux officiers de l'admirauté de Vennes d'y tenir la main . . . — Fait à Versailles, le 16 décembre 1699.

(Signé; : Lonis. > Plus bas (signé) : •PHELYPEAUX. >

On sait que la fête religieuse, dite *le Pardon des Vœux*, que la ville d'Hennebont célèbre chaque année, le dernier dimanche du mois de septembre, fut instituée en 1702 en commémoration de la cessation miraculeuse des ravages de cette épidémie. Les registres de la communauté d'Hennebont contiennent à ce sujet la délibération suivante datée du 19 septembre 1702 : « En la dite assemblée le dit sieur syndic a remontré qu'en l'année 1699 la ville estant affligée d'une mortalité extraordinaire causée par une maladie contagieuse qui y auroit couru, après avoir esprouvé les remèdes humains, la communauté assemblée auroit eu recours à la protection de la Sainte Vierge sous le titre de Kostre-Dame de Paradis que porte l'esglise paroisse de cette ville et auroit fait vœu de lui offrir en la dite esglise de N. D. une statue d'argent, et qu'atissitost que ce vœu fut arrêté la maladie diminua sensiblement . . . Que dans le mois de septembre 1700 la dite statue et image ayant esté faite . . . »

De Mauclerc fournit de nouveaux renseignements qui éclaircissent toutes les questions posées par le Ministre ; il en résulte que l'exécution de la mesure sollicitée par la Compagnie des Indes n'aura rien de contraire aux intérêts du Roi. En réponse à ces appréciations, le comte de Pontchartrain lui transmet donc les ordres ci-après :

« J'ay rendu compte au Roy de ce que vous m'crivez au sujet des
« Cabannes basties dans l'enceinte de l'arsenal. Puisque ceux qui les
« habitent volent et qu'elles ont esté basties sans titres, il n'y a qu'à les
« obliger de les démolir, sauf à eux à les rebâtir hors l'enceinte s'ils le
« jugent à propos. Commencez par ceux qui sont le moins nécessaires
« dans les travaux du Port. Sa Majesté a pris cette résolution d'autant
« plus aisément que vous me marquez que les journées de ceux de ces
« gens qui travaillent dans le port n'en seront pas plus chères... »
(10 mars 1700.)

Une importante évolution de la population lorientaise suivit immédiatement la dépêche du 10 mars 1700; non-seulement des ouvriers vivant entassés dans de chétives cabanes, mais les principaux officiers et fonctionnaires de la marine royale prirent aussitôt leurs dispositions pour s'établir sur la lande du Faouëdic : le commissaire général ordonnateur Antoine de Mauclerc; le capitaine de port Barthélemy Paix de Beauregard ; le prévôt de la marine Jean Le Vasseur de Merville se font remarquer en effet parmi les nombreux lorientais à qui le sénéchal de Vannes, Pierre Doudel, propriétaire de la seigneurie et de la lande du Faouëdic, consentit des concessions de parcelles de cette lande en l'année 1700.

Il serait intéressant de comparer les conditions de vente de l'année 1700 à celles des années antérieures; mais les éléments nous, ont manqué pour cet examen. Quoi qu'il en soit, nous sommes porté à penser que Doudel accorda cette fois aux Lorientais des facilités qu'ils n'avaient pas obtenues jusqu'alors. En voici la raison : on n'a pas oublié que l'ingénieur Traverse avait joint à son projet d'arsenal complet, transmis à Versailles au commencement de l'année 1699, celui d'une ville à établir aux issues de cet arsenal sur des terrains dont Louis XIV aurait à faire l'acquisition pour en opérer ensuite le morcellement, à son profit, aux particuliers qui désireraient s'y établir, Il est évident que le sénéchal de Vannes fut informé d'un projet qu'il fut impossible d'élaborer en secret, et dans lequel il était vivement intéressé comme propriétaire du terrain voisin de l'arsenal. Cela étant, ou admettra que

la crainte de voir Louis XIV s'emparer de la lande du Faouëdic et des terres baignées par le Scorff, à des conditions que lui propriétaire •pourrait difficilement débattre, engagea Pierre Doudel à diminuer, ses prétentions, au de parvenir à réaliser lui-même les avantages que Traverse et de Mauclerc proposaient de faire réaliser par le Roi. Nous ferons remarquer d'ailleurs que l'intention d'acheter la lande du Faouëdic persista dans l'esprit de Louis XIV longtemps après l'abandon du projet d'arsenal. Toujours est-il que les projets d'arsenal et de ville furent transmis à Versailles au mois de mars 1699; qu'au mois de juin suivant Doudel fit à la Compagnie de Saint-Domingue l'importante concession de 20 hectares dont il a été question, et que l'année suivante le morcellement de la lande du Faouëdic en faveur des émigrés de l'Enclos fut plus considérable qu'il n'avait jamais été : on relève, en effet, vingt-cinq actes de concessions consenties durant l'année 1700, à partir du mois d'avril seulement.

Pour morceler plus facilement et plus avantageusement la lande du Faouëdic, pour grouper le plus possible les nouveaux concessionnaires dans le voisinage de l'Enclos où ils avaient leurs emplois, il fallut nécessairement créer de nouvelles voies d'accès; les seules qui avaient existé jusqu'alors devenaient insuffisantes ; nous voulons parler des rues actuelles du port, des fontaines, de l'hôpital et du lycée, qui a bon lissaient de Kerentrech et du Faouëdic, du village de Kerverot, du moulin et du pont du Faouëdic à chacune des deux portes de l'Enclos. Ces voies primitives étaient devenues insuffisantes, disons-nous, parce qu'étant toutes à peu près perpendiculaires à l'enclos, elles laissaient nécessairement entre elles de grands espaces vides; chacun cherchant à s'établir autant que possible le long de ces principales voies. En 1700, on voulut, paraît-il, porter remède à cet état de choses, en créant des rues ou passages transversaux, c'est-à-dire parallèles à la muraille de l'Enclos. L'extrait de l'acte de concession consentie le 12 mai 1700 à Antoine de Mauclerc, « d'un canton de terre hors l'Enclos de Lorient, contenant *de face* 144 *pieds* donnant au soleil couchant, et de profondeur 164 *pieds* du côté de la Corderie », indique nécessairement un projet de rue ou voie d'accès latérale à la muraille de l'arsenal, exposée au *soleil couchant*, comme la façade de la concession de Mauclerc qui a formé l'origine de la rue actuelle de la mairie.

Quant à savoir si ce premier tracé de rue eut pour auteur le proprie-

taire du sol, Pierre Doudel, ou bien si celui-ci ne fit qu'appliquer un plan élaboré par Tarverse, nous examinerons ultérieurement cette intéressante question, qu'il ne sera possible d'élucider complètement qu'au moyen des travaux graphiques de cet ingénieur, s'ils existent encore.

Quoi qu'il en soit, l'exemple donné par les hauts fonctionnaires de la marine porte des fruits ; la confiance qu'ils témoignent ainsi dans la vitalité de l'arsenal royal est efficace; on les imite; les habitations se multiplient rapidement sur la lande du Faouëdic, en s'éloignant progressivement de la muraille de l'Enclos; le progrès fut tel, que, dès l'année 1703, on vit le *forbourg* de 1678 atteindre, à l'intérieur de la lande du Faouëdic, la rue d'Orléans actuelle, qui forme à peu près le centre de la ville de Lorient.

Mais dans le nombre des nouveaux édifices hâtivement construits, que de cabanes, que de baraques, que de choses sans nom ! Pour murailles, c'est du bois, c'est de l'argile extraite du sol même. Pour toitures, de la paille, des planches ou des lambeaux de toile goudronnée : les édifices en pierres avec couvertures en ardoises ou en tuiles sont rares, et les dangers d'incendie qui avaient tant effrayé Claude Ceberet en 1694, dans l'intérieur de l'Enclos, se reproduisent avec une imminence encore plus marquée sur la lande du Faouëdic, puisque les moyens de police y font presque complètement défaut. Or, ces craintes d'incendie ne sont que trop réelles, car on verra un jour désigner une des rues du centre de Lorient¹ sous le nom tristement significatif de *rue du Brûlis*.

F. JÉGOU.

[*La fin prochainement.*]

¹ La rue actuelle des Colonies* — Il y a quelques années, en remuant le sol pour le pavage de cette rue, on mit à découvert des amas de cendres et de charbon qui étaient la justification du nom ancien de *rue du Brûlis* qui fut remplacé officiellement en 1763 par celui de *rue d'Anjou*, et en 1792 par celui de *rue de la Colonie*.

que l'ennemi ne s'y logeât ; on lui refusa des canons et des munitions, de crainte que l'ennemi ne s'en emparât, et on renonçait à y créer un réservoir d'eau douce nécessaire à la marine, de crainte que l'ennemi n'en profitât : de telles précautions ont quelque chose d'étrange ! Les braves Grozillonnes ne firent pas tant de calculs de prudence au mois de juin 1703, heureusement pour leurs foyers !...

VIII.

L'ARSENAL ET LE PORT.

On a vu combien furent modestes à Lorient les débuts de la guerre de la succession d'Espagne. Quatre vaisseaux : *Y Agréable*, le *Bon*, le *Sage*, le *Faucon* et la frégate le *Saint-Pol-d'Ostende* ont suffi pour épuiser les approvisionnements de ses magasins, rançonnés, d'ailleurs, par l'arsenal de Brest qui, lui-même, n'avait pas de grandes réserves. Malgré tout, ce fut là une reprise d'activité dont l'arsenal du Scorff avait besoin et qui fut augmentée par le désarmement de quelques vaisseaux, arrivant de campagne, tels que le *Mercure* et *Y Aldon*, commandés par les capitaines de vaisseaux d'Hautefort et de Bussy.

V Aldon fut l'objet de rigoureuses précautions ; il fut soumis à une quarantaine extraordinaire, uniquement pour l'empêcher de répandre dans le public les nouvelles qu'il apportait de la mer. Le 14 juin 1702, le comte de Pontchartrain transmet, à ce sujet, à Mauclerc, la dépêche suivante : « . . . Depuis cette lettre écrite, j'ay reçu la vostre du 9 « de ce mois, par laquelle vous me donnez avis de l'arrivée des vais- « seaux le *Mercure* et *l'Aldon*. Vous avez très-bien fait d'envoyer au- « devant de ce dernier pour informer M. de Bussy, qui le commande, « de l'irrdre que vous avez reçu de retenir toutes les lettres qu'il a « apporté ; je vous prie de voir si d'autres gens que luy n'en ont point, « de les faire retirer de mesme, et de les garder jusqu'à nouvel ordre, « estant important de dérober autant qu'il est possible au public les « nouvelles que ce vaisseau apporte. Je conviens que cela sera difficile * à cause que tout l'équipage de ce vaisseau en a connaissance ; mais « il faut que vous fassiez tout ce qui pourra dépendre de vous pour « les cacher autant qu'il se pourra ; et si vous estimiez qu'on peut y

« parvenir en allant à bord de ce vaisseau et deffendre à l'esquipage,
 « sous des peines sévères, d'en parler, il faudroit que vous le fissiez.
 « Sa Majesté vous permet de vous servir de tous les autres moyens
 « que vous jugerez à propos pour cacher les nouvelles que ce vaisseau
 « a apporté, *surtout arrêtez toutes les lettres.* »

Pourquoi tant de précautions ? Peut-être eurent-elles pour but de dérober à nos ennemis la marche de l'escadre de Châteaurenault, dont la mission était d'aller prendre au Mexique et de transporter en France, les trésors de la couronne d'Espagne. *L'Aldon*, en effet, arrivait d'Amérique. Hélas ! toutes ces mesures n'empêchèrent pas l'affreuse catastrophe de la baie de Vigo, où 15 vaisseaux de cette malheureuse escadre furent engloutis avec leurs trésors!

Au nombre des vaisseaux compris dans le désastre de Vigo, il faut compter le *Triton*"; armé à Lorient. Le *Saint-Michel*, échappé au désastre, put atteindre notre port, escortant une quantité de navires de Saint-Malo, partis de Terre-Neuve et qui se dirigeaient vers la Méditerranée, lorsque la catastrophe de Vigo leur fit rebrousser chemin. Le *Saint-Michel* devait aller désarmer à Brest. .-.*.

Au mois de novembre 1702, le *Hazardeux* et le *Jaucen* mouillèrent à Lorient. Ce dernier vaisseau avait été armé en flûte par la Compagnie de Saint-Jomtog"ue ; il arrivait de la Havane apportant la nouvelle d'un combat heureux pour nos armes, livré par le chef d'escadre Ducasse aux Anglais, dans les mers d'Amérique.

Malheureusement pour les ouvriers lorientais, les travaux de construction de navires ne vinrent pas seconder le mouvement occasionné par les armements et les désarmements ; les charpentiers, particulièrement, subissaient une misère encore aggravée par une grande irrégularité dans les paiements des salaires. Ces ouvriers, Nantais, pour la plupart, devinrent séditieux et il fallut sévir contre les pios-mutins. « J'ay rendu compte au Roy, écrit le Ministre à de Luzançay, dae que u vous m'avez escrit au sujet de l'émeute des charpentiers de Nantes, « dont le sieur de la Verune a esté obligé d'arrester ua,des:plus ; « séditieux. L'intention du Roy est qu'il soit mis au conseil «le guerre,

• 'TM. i - < - JJ - u - : , • Tu f —
 ~: i L'écrivain du *Triton* ayant sacrifié tout ce qu'il possédait pour s au Ver fe fêlè' d'èjnipage, fut l'objet d'une recommandation à la faveur royale. Le Ministre écrivit à L'ordonnateur de Lorient, le 18 juin l'u'3 : • J'ay rendu compte à Sa Majesté de ce' qu'éroua m'ésérieva an sujet de l'ewqçYaia du vaisseau le yr#on qui a péri & l'affaire de Vigo, Matto, n'a sauvé que son registre... Sa Majesté lny fera quelque grâce et je me souviendray de luy 'daos'leBocasioasqu'ilyiaaik-de-luj faire plaisir... . . .i'.Mki .-.*.

« et il est nécessaire que vous demandiez à M. de Ferville de le faire
 « assembler pour cela. Mais en cas que les circonstances de cette
 « émeute fussent telles que le conseil condamnast cet homme à la
 « mort, l'intention de Sa Majesté est que vous fassiez surseoir l'exé-
 « cution de ce jugement jusqu'à nouvel ordre.... » (15 novembre
 1702.)

Pour, calmer une effervescence causée par le manque de travaux à l'entrée de l'hiver, le Ministre annonça quelques jours après que l'on mettrait en construction deux vaisseaux de 70 canons pour réparer les perles de Vigo. Cependant, cette promesse ne put se réaliser; il faut se reporter à l'année 1705 pour trouver un exemple de construction de vaisseau sur les Calles de Lorient; et encore, est-il vrai de dire que, faute d'argent, ce vaisseau n'eut pas été achevé. si le maître constructeur Coulomb n'eût pas fait, de ses propres deniers, l'avance des salaires dus aux ouvriers.

L'année 1703 fut plus favorisée sous le rapport des armements que l'année précédente. Le 6 janvier, on donna ordre d'armer en toute hâte le vaisseau la *Zélande*, à destination des mers de l'Inde. Reproduisons, pour l'étude de l'art du radoub des vaisseaux, l'intéressante dépêche de Pontchartrain prescrivant cet armement: « Le Roy a résolu, « écrivit-il à de Mauclerc, de faire armer avec toute la diligence possible le vaisseau la *Zélande* pour le voyage des Indes..... Comme « ce vaisseau ne tardera pas. dans lès Indes, il n'est pas nécessaire de « le clouster, il suffira de le doubler jusqu'à la quille et de mettre, « entre le doublage et le franc-bord, une plus grande quantité de verre « pilé et des autres matières dont on se sert en pareille occasion, qu'où « a accoustumé de faire, cela cachera d'autant le véritable dessein de « cet armement, qu'il faut que vous laissiez croire estre pour l'Amel riche espagnolle. . . . Sa Majesté a donné le commandement de ce « vaisseau à M. de Fontenay.....'. » (6 janvier 1703.)

- Mais l'armement de la *Zélande* fut presque aussitôt suspendu pour n'être repris qu'au mois d'octobre suivant.

Au mois de février, on arme le *Mercur*, sous le commandement du chevalier de Lannion; le *Juste el. l&-Hazar deux* entrent en armement au mois de mai; au mois d'août, la flûte la *Christine* est frétée à l'armateur Larrey, du Croisic; en septembre, le vaisseau l'*Aldon* est armé sous le commandement du capitaine de vaisseau Bouteville-Sebville; enfin, l'*Agréable* et la *Zélande* arment également au mois d'octobre; le

premier a pour commandant le baron des Pallières et le second, de Ferville ; en tout, 6 vaisseaux «t 1 flûte.

A ce nombre de bâtiments armés, il convient d'ajouter les bâtiments légers chargés de la surveillance du littoral et de convoier les caboteurs : la frégate *l'Hercule*, commandée d'abord par Gedoyn, puis par de Saint-André, capitaines de vaisseaux ; la *Nayade*, capitaine de Laval-Montmorency ; la *Prohibition*, prise anglaise, capitaine de Putigny ; le *Saint-Pol-d'Ostende*, capitaine de Rhuis de la Chesnardiere, et *VAurore*, capitaine chevalier de Nesmond.

Le port de Lorient fut, pendant la guerre de la succession d'Espagne, pour les corsaires, les Malouins particulièrement, ce qu'il avait été dorant la guerre précédente, c'est-à-dire un lieu d'assistance, de re-rage et de protection. Le Roi leur fréta ses vaisseaux et mit à leur disposition ses magasins et ses chantiers, puisque des armateurs y construisirent jusqu'à des vaisseaux de haut bord, à la grande satisfaction des pauvres ouvriers lorientais, qui auraient péri de misère sans cela.

Il est à remarquer que Louis XIV, tout en facilitant les entreprises des corsaires particuliers, auxquels il frétait ses vaisseaux et ses frégates, voulut cependant ménager les intérêts des corsaires qui couraient les mers à leurs propres frais. Il mit pour condition d'affrètement des navires de guerre, qu'ils seraient employés à des entreprises véritablement belliqueuses et non à courir sus aux navires de commerce des nations ennemies. C'est ainsi que, dès le 10 mai 1702, c'est-à-dire cinq jours avant la déclaration de guerre, le Ministre de la marine fit, à l'ordonnateur de* Lorient, la recommandation suivante : « Plusieurs « particuliers me font demander des frégates du Roy pour faire la « course. Il est nécessaire que vous expliquiez à ceux qui vous en « parleront, que Sa Majesté voudra bien accorder de ses vaisseaux «de guerre pour des entreprises, pour exécuter des desseins de « quelque esclat, mais que, pour la simple course, Elle n'en donnera « point, d'autant plus qu'elle a été informée que cela fait tort aux « corsaires qui arment avec leurs vaisseaux.... » •••'

Ge fut à cette condition que, au mois de juillet 1702, les frégates du Roi la *Mutine* et *VHermione*, que le défaut de matériel avait empêché d'armer, furent frétées à des particuliers et commandées par des'offi-clers de la marine royale, MM.de la Roque et de Saint-Vandrille. A la sortie du port, au mois d'août suivant, ces deux frégates soutinrent,

première dépêche transmise par de Pontchartrain à ce fonctionnaire intérimaire; elle concerne un personnage dont les romanciers ont fait une illustration sous le nom de *Paul Joncs*:

« J'ay esté informé qu'il est party de Sain-MaLo, un bastiment nommé « la *Notre-Dame-de-Bo)ine-Nouvelle*, du port de 60 tonneaux avec dix « canons, sous le commandement du nommé PaulWenter, Danois, « marié à Nantes avec une Irlandoise, et qu'estant sous voile avec « douze hommes d'esquipage et cinq passagers qu'il a eu permission « de lever, il a embarqué environ soixante ou quatre-vingts hommes, « la plupart Irlandois et étrangers, dans le dessein, à ce qu'on prétend, « d'aller pirater dans les Indes. Sa Majesté désire que vous fassiez ar- « rester cet homme et son- navire s'il entre dans la rivière du Port- « Louis. » (19 mars 1698.) La correspondance ne nous fait pas connaître la suite donnée à cet ordre ; mais on y relève la mention de l'envoi fait à Versailles, au mois de mars 1698, par notre commissaire de Chamillart, « des desseins de la sculpture des vaisseaux que le Roy « avoit fait bastir à l'Orient depuis 12 ou 13 ans, dont l'intention de « Sa Majesté estoit de faire faire un recueil ». (12 et 26 mars 1698.) •

Comme preuve que la surveillance des étrangers visitant les ports se faisait en temps de paix comme en temps de guerre, nous reproduisons cette autre dépêche de Pontchartrain à de Chamillart : « Vous trouverez « cy-joint le portrait d'un homme qui est passé d'Hollande.en France « pour visiter les ports du royaume de la part des Estats généraux. Le « Roy m'a ordonné de vous escrire de le faire arrester- s'il vient au « PortLouis... » (16 avril 1698). De Chamillart réussit à faire arrêter ce personnage suspect.

Poursuivons. Le port de Lorient était donc en pleine activité au printemps de l'année 1698; au mois de juin de la même année, des ordres remplis de promesses pour l'avenir lui furent transmis de "Versailles ; les voici :

« Quoiqu'il n'y ait aucune apparence que le Roy ayt besoin de long- « temps de tous ses vaisseaux de guerre, Sa Majesté désire cependant « qu'il y ait toujours dans ses magasins les munitions et marchandises « nécessaires pour les armer, particulièrement celles qui ne se peuvent « trouver qu'avec de la difficulté et du temps, et Elle vous fera remettre « tous les ans quelques fonds extraordinaires pour faire les provisions. « Il faut que vous travailliez sans perdre de temps à un état de tout ce « qu'il vous faudroit pour armer tous les vaisseaux qui sont au Port-

entre les îles des Glénans et la pointe de Penmarck, contre deux vaisseaux hollandais, un combat dont ils se tirèrent avec honneur et qui leur mérita les félicitations du Roi¹.

Le vaisseau le *Héros*, vendu au Roi par la Compagnie des Indes, fut frété, à la même époque, à un corsaire du nom de Beaubriant, qui obtint, à la date du 5 septembre 1702, le brevet de capitaine de frégate". Le vaisseau *Y Aldon* fut frété dans le même but, c'est-à-dire pour la course ; et le 11 octobre 1702, de Pontchartrain recommandait à de Mauclerc de communiquer au sieur de la Ruë, qui commandait ce vaisseau, l'avis que trois vaisseaux hollandais, destinés pour l'Inde et chargés de plus de deux cent mille écus en espèces, se préparaient à sortir du Texel. De Beaubriant, monté sur le vaisseau corsaire le *Juste*, reçut, peu de temps après, de Mauclerc, un avis de même nature ; on lui apprit que deux vaisseaux anglais, de 36 à 40 canons, allaient sortir de Plymouth, chargés de marchandises à destination de l'Inde.

Au mois de mai et au mois d'août 1703, nous voyons le port de Lorient équiper les frégates corsaires la *Nymphe*, commandée par un sieur de Belle-Isle, et la *Dryade*. Enfin, fait plus intéressant encore pour la population ouvrière lorientaise* le 8 août 1703, le port de Lorient reçut l'ordre de construire un vaisseau de 56 à 60 canons, nommé le *Rubis*, pour le compte d'armateurs particuliers qui devaient en payer toute la main-d'œuvre.. Blaise, maître constructeur de la marine royale à Brest, fut chargé, sur la demande des armateurs, de dresser les plans et de diriger les travaux du *Rubis*, au grand chagrin du constructeur lorientais Coulomb, qui avait compromis sa réputation dans la construction de son dernier vaisseau ; le *Sage*, à sa sortie de Lorient, fut trouvé défectueux à Brest; on fut obligé de lui ajouter un soufflage en ce port, au mois de juillet 1702.

On a vu qu'au mois de novembre 1702, de Pontchartrain, voulant faire prendre patience aux charpentiers de Lorient en chômage, leur fit annoncer qu'au mois de janvier suivant on mettrait sur les chantiers deux vaisseaux de 70 canons. Comme l'état du trésor royal ne per-

¹ Au commencement de l'année 1703, de Saint-Vandrille, étant en croisière au Sénégal, enleva, aux Anglais le petit fort de Gambie.

* De Beaubriant commandait le vaisseau du Roi le *Fortuné* dans la croisière tenue au Spitzberg, avec Duguay-Trouin, en 1695, croisière qui se termina par la brillante « capture de trois vaisseaux anglais de 53, 56 et 40 canons richement chargés de marchandises de l'Inde, avec lesquels Us entrèrent au Port-Louis. •

mettait pas d'entreprendre une dépense aussi considérable, le Ministre essaya d'employer à Lorient un système adopté ailleurs, notamment à Toulon et au Havre : il voulut confier ce travail à l'industrie privée. Mais, en 1703, le fait déjà observé en 1686 se reproduisit, c'est-à-dire qu'il fut constaté que le prix de la main-d'œuvre était plus élevé à Lorient que dans les autres ports. « J'ay veu, écrivait à ce sujet « Pontchartrain à Luzançay, j'ay veu ce que vous me marquez au stijet « des offres qui vous ont esté faites pour la construction du vaisseau « que vous devez faire bastir à l'Orient. Le prix qu'on vous demande « est exorbitant, puisqu'on fait à Toulon un vaisseau de 76 pièces de « canons pour 15,500 livres et deux autres de 64 pour 26,000 livres, « avec la condition de ne recevoir le premier payement qu'en novem- « bre, quoiqu'ils soient commencez dès le mois de janvier dernier... » (4 juillet 1703.)—Et le 15 août suivant : « J'ay veu ce que vous me « marquez au sujet du vaisseau de 70 canons què Sa Majesté a dessein « de faire construire à l'Orient. Il est fascheux qu'on ne puisse parve- « nir à le faire faire au mesme prix qu'à Toulon. La différence, qui ne « peut venir que des beaux jours, n'est pas assez considérable pour « produire une si grande augmentation que celle que vous me marquez. « Sa Majesté a remis cette construction au printemps prochain... »

Pour compléter cet aperçu des mouvements de l'arsenal et du port de Lorient, mentionnons encore la fréquentation des petits corsaires particuliers, ainsi que les faits qui intéressent la marine des diverses Compagnies commerciales déjà citées : les Compagnies de l'Assiente, de Saint-Domingue, du Sénégal, de la Chine et des mers du Sud.

Cette dernière Compagnie vit refuser l'entrée du port de Lorient à son vaisseau le *Neptune* au mois de février 1701, nous l'avons déjà dit, et à cette occasion le Ministre demanda s'il ne serait pas possible d'obliger les navires étrangers à la Compagnie des Indes de rester au Port-Louis. *VAmphirite*, vaisseau de la Compagnie de Chine (Jourdan), partit de Lorient au mois de mars 1701. Au mois de mai suivant, on arma le *Pontchartrain*, frété par la Compagnie des Indes à sa voisine, la Compagnie de Saint-Domingue. De son côté, la Compagnie de Guinée ou du Sénégal fit quelques armements dans le courant de l'année 1701, puisqu'à la date du 19 novembre, le Ministre demande si le département du Port-Louis ne pourrait pas lui fournir des pilotes pour la côte de Guinée et les Indes espagnoles. Mais cet armement ne dut prendre la mer qu'au commencement de l'année suivante ; le 4 janvier

1702, en effet, Mauclerc reçut l'ordre de livrer des magasins de Lorient, à cette Compagnie, huit cents boulets de 12, de 8, de 4 et de 2 livres.

L'Amphitrite était de retour à Lorient au mois de juillet 1702 avec une riche cargaison ; elle rapportait, à l'adresse du duc d'Orléans, diverses curiosités chinoises. Il paraît que les comptoirs de la Compagnie Joujdan, comme ceux de la Compagnie des Indes, étaient mal gérés, mal administrés, car un sieur Benac, chargé à Canton des intérêts de cette Compagnie, fut incarcéré à la citadelle de Port-Louis par ordre du Roi à son arrivée sur *YAmphitrite*, à la suite d'une plainte des directeurs.

. Au mois de juillet 1703, le port de Lorient fit escorter au delà des caps deux vaisseaux de la Compagnie du Sénégal, dont les noms et la mission ne nous sont pas révélés. Peut-être l'un de ces vaisseaux était-il le *François-de-Paule*, frété par la Compagnie des Indes, lequel, arrivant de campagne à Lorient au mois de décembre 1703, fut réarmé précipitamment avec l'aide de la marine royale. Dans le même moment, la Compagnie de l'Assiente armait le vaisseau du Roi le *Faucon*, commandé par le sieur Houssaye, breveté capitaine de flûte le 5 juillet 1703.

Sommes-nous parvenus à connaître complètement tous les mouvements de notre port du Scoff? Nous ne le pensons pas. Ainsi, nous n'avons pas fait mention d'un armement fait en 1702, par le chef d'escadre Ducasse, pour la Compagnie de l'Assiente, armement dont il est question dans la dépêche suivante, de Pontchartrain à de Lusancay, du 11 septembre 1703 ; « *Les Capitaines des vaisseaux et bastimens armez « l'année dernière au Port-Louis, de l'escadre de M. Ducasse, ont esté « employez dans l'estat de la distribution du fonds que le Roy d'Espagne a accordé par gratification aux capitaines des vaisseaux de la dite escadre, en considération des dépenses qu'ils ont faites pour la « nourriture des passagers espagnols de la Corogne dans l'Amérique « espagnole.... »* On sait que la Compagnie de l'Assiente équipa à Lorient, en décembre 1701 et au printemps 1702, le *Médemblick*, le *Faiicon* et le *Postillon-de-Cadix* ; il serait donc possible que ces trois vaisseaux firent partie de l'escadre dont il s'agit et que ce fut avec elle que le chef d'escadre Ducasse remporta sur les Anglais, dans les mers d'Amérique, la victoire dont la nouvelle fut apportée à Lorient au mois de novembre 1702. •

Remarquons une fois de plus que dans la dépêche qui précède, comme en cent autres, le nom *de Port-Louis* est employé pour celui de *Lorient*. Le premier port, nous le répétons, ne contenait pas d'arsenal ; Lorient était réellement l'arsenal du département maritime dont le Port-Louis était le chef-lieu et la résidence du commandant. D'ailleurs, les armements de la Compagnie de l'Assiette se faisaient en quelque sorte au même titre que ceux de la marine royale, puisqu'ils intéressaient les deux couronnes de France et d'Espagne.

Ce ne sera qu'au moyen de la correspondance de l'ordonnateur de Lorient que l'on parviendra à connaître exactement le détail complet des travaux et des mouvements de l'arsenal et du port de Lorient ; faisons donc des vœux pour que l'on découvre bientôt ces documents précieux pour notre histoire. Quoi qu'il en soit, les détails qui précèdent, puisés dans la collection de la correspondance ministérielle qui appartient aux archives de l'inspection de la marine à Lorient ; ces détails, disons-nous, suffisent pour démontrer que la marine royale fut encore pour les Lorientais, durant cette période historique, un élément considérable de prospérité ; en effet, outre ses travaux particuliers, outre les armements et les mouvements de ses vaisseaux, elle autorisa, elle provoqua en quelque sorte la fréquentation du port de Lorient par différentes compagnies de commerce d'outre-mer et de nombreux corsaires qui, dans toute autre circonstance, en auraient été repoussés par la Compagnie des Indes, dont nous connaissons les dispositions peu hospitalières.

.IX.; .

, • :

LE BAIL DE LANCIOS.

„

Malgré les plus grands efforts pour rétablir ses affaires, remonter son commerce, refaire son crédit, la Compagnie des Indes, durant les quatre années de paix qui viennent de s'écouler, a vu le chiffre énorme de sa dette s'accroître, au point qu'elle est réduite à la ressource désespérée des emprunts à *la grosse aventure* pour équiper ses navires et les garnir de marchandises d'exportation. Aussi, dès les premiers symptômes de guette, la Compagnie, profitant de l'expérience du passé et trouvant plus de liberté sous le ministère de Jérôme de Pontchartrain que sous celui de son père et du marquis de Seignelay, la

Compagnie, loin de préparer des armements moitié en guerre, moitié en marchandises, comme elle avait eu le malheur de le faire pendant la guerre précédente, arrête ses travaux de constructions et ses armements ; elle vend au Roi le vaisseau le *Héros*, encore sur les chantiers ; elle lui propose la cession de l'arsenal de Lorient avec tout son matériel flottant ; et ne parvenant pas à faire accepter cette importante proposition, elle réussit enfin à passer à Louis XIV le bail de l'Enclos, devenu pour elle une propriété inutile et dispendieuse. Mais il faut entrer dans les détails de cette situation critique.

Au commencement de l'année 1702, trois vaisseaux de la Compagnie, la *Toison-d'Or*, l'*Étoile-d'Orient* et le *Saint-Louis* appareillèrent pour l'Inde ; là se bornèrent ses expéditions pour cette année. En jfivanche, six de ses vaisseaux, richement chargés, arrivèrent au port de Lorient du mois de juin au mois d'août, le *Pontchartrain*, la *Princesse-de-Savoie*, le *Maurepas*, le *Pondichéry*, le *Bourbon* et le *Marchand-des-Indes* ; jamais les arrivages de la Compagnie n'avaient été aussi considérables en si peu de temps. Les cargaisons de ces vaisseaux furent immédiatement transportées à Nantes, les plus précieuses par terre, et les autres par mer sur de grosses chaloupes¹.

Les mouvements de la Compagnie en 1703 furent insignifiants. Elle n'arma qu'un seul vaisseau, le *Marchand-des-Indes*, qui fut mis un moment à la disposition du capitaine de vaisseau de Serquigny, commandant le *Vermandois*, chargé de croiser entre Belle-Isle et les Glénans : « Le Roy a approuvé que vous soyez convenu avec MM de Fer-ville et Boisanger, de faire croiser le *Vermandois* à dix ou douze lieues au large depuis Glenan jusqu'à Belle-Isle. M. de Serquigny, qui commande, n'a eu d'autre ordre que de joindre M. de la Harteloire ou de veiller à la sûreté des Vaisseaux qu'on attend des Indes et de la Chine, qui est la principale chose que le s^T de la Harteloire ayt à faire*... » (Pontchartrain à LUzançay, 8 août 1703.)

Deux vaisseaux seulement abordèrent le port de Lorient en 1703 : le *Saint-Louis* et la *Toison-d'Or*. Un troisième vaisseau, l'*Étoile-d'Orient*,

¹ Cea vaisseaux de l'Inde apportèrent un certain nombre d'animaux destinés à Louis XIV : un tigre, deux bœufs, un cerf et une civette qui furent dirigés sur Versailles, à l'exception du tigre : « J'ay rendu compte au Roy de ce que vous m'avez écrit au sujet des animaux qui ont été apportés des Indes. Sa Majesté ne veut point du tigre ; ainsi elle vous permet d'en disposer comme vous le jugerez à propos. & l'égard des autres, vous n'avez qu'à les envoyer. Ici. » (9 août 1702, de Pontchartrain à Malleit.) « J'ay trouvé de bons animaux en bon état, mais ce n'est pas grand-chose », écrivit le Ministre, le 13 septembre suivant. — Quant au tigre, le noble animal fut donné à un marin estropié avec lequel il courut les foires.

au moment d'atterrir, fut enlevé sur les côtes de Bretagne par une escadre anglaise, le 26 mai 1703. Cette perte annulait tous les bénéfices de l'armement de 1702, pour lequel la Compagnie avait emprunté 1,213,000 livres à *lagrosse aventure*, au taux de 75 p. 100 !... Il est vrai que cet emprunt avait été contracté au mois d'octobre 1701, c'est-à-dire à un moment où la guerre maritime était à peu près certaine, à un moment où le sieur Le Noir, caissier de la Compagnie, se trouvait dans l'impossibilité de payer les intérêts dus aux actionnaires et aux directeurs * ; à un moment enfin où la Compagnie pouvait prévoir qu'il y aurait avantage pour elle, la guerre venant à éclater, à renoncer aux opérations maritimes et à vendre au Roi ses vaisseaux, et son établissement de Lorient, pour ne conserver de son privilège que le droit de vendre ; à des armateurs particuliers, des permis de naviguer et de commercer dans l'Inde ;

Cette situation tendue des affaires de la Compagnie étant connue, ce fut donc sans étonnement que, l'ordonnateur de Mauclerc reçut du Ministre de la marine la dépêche suivante, datée du 28 juin 1702, c'est-à-dire six semaines après la déclaration de guerre : « Je vous envoye un mémoire qui m'a été remis sur l'acquisition du port de l'Orient et de ses dépendances. Je vous prie d'examiner vous même, et sans en rien témoigner à personne ; ce que peuvent valoir tous les établissemens que la Compagnie des Indes y a en honneur et en science et de me le faire sçavoir, parce que Sa Majesté pourra peut-être s'en accomoder ;... » Mais de Mauclerc ne se fit pas d'illusion sur les suites de ce mémoire -, il fut si peu convaincu du succès de cette proposition, que quelques semaines après, on le vit se mettre en concurrence avec Bréart de Boisanger -, pour succéder au directeur Si-Wai Bazin. . • >>> ••" ;r<>".

En effet, le projet de cession n'aboutit pas. La Compagnie fit dans ces circonstances une offre plus susceptible d'être agréée, celle de la cession de ses vaisseaux : « Vous trouverez cy-joint ; écrivit de Pontil chartrain à de Mauclerc, le 8 novembre 1702, une liste que les Directeurs de la Compagnie des Indes m'ont remis de leur vaisseaux qui sont à Lorient. Faites-moy sçavoir vostre avis sur l'offre- qu'ils font * de vendre à Sa Majesté ceux qui pourroient convenir pour son ser-

" > l'offre de la Compagnie des Indes de vendre ses vaisseaux à Sa Majesté le 21 janvier 1702, obligea les actionnaires à verser 50 p. 100 de leurs actions pour venir en aide à la Compagnie, obligée de reprendre les paiements. " i ••" ••"

« vice... » Des six vaisseaux que la Compagnie possédait en ce moment à Lorient, le *Bourbon*, le *Phelypeaux*, l'*Aurore*, la *Princesse-de-Savoie* seulement, furent achetés par la marine royale au mois de mai 1703.

Après la vente des vaisseaux, la Compagnie voulut s'affranchir de la lourde charge d'entretenir les ateliers, les magasins et les habitations de l'Enclos de Lorient qui lui étaient inutiles, et comme ils ne servaient qu'à la marine royale, on dut tenir compte de la demande qu'elle fit au Roi de lui en passer la location. L'inspecteur général de la marine des Grassières fut donc chargé par le Ministre, au mois de septembre 1703, d'estimer contradictoirement, avec le directeur Bréart de Boisanger, la valeur locative de l'établissement naval du Scorff ; et le 7 novembre suivant, l'ordonnateur intérimaire Carré de Luzançay reçut l'ordre ci-après, qui mettait fin pour toujours à tout conflit entre la marine royale et la Compagnie : « M. des Grassières m'a envoyé l'estat
 • « que vous trouverez cy-joint des magasins de la Compagnie dont
 « nous avons besoin et des prix auxquels il a estimé devoir réduire
 • « ceux que le dit sieur de Boisanger en demandoit, Sa Majesté vous
 « permet de traiter avec ce directeur, sur le pied de l'estimation du dit
 « sieur des Grassières. Le dit sieur de Boisanger est convenu avec luy
 « de faire construire le mur qui est nécessaire pour clore la corderie et
 « empêcher qu'on ne vole des chanvres et du cordage, et de faire
 « mettre un plancher dans le grand hangard, pour faire un troisième
 « magasin. »

Et le 1^{er} décembre 1703, Louis XIV devint légitime possesseur, à titre de locataire, moyennant un prix annuel de 5,000 livres, d'un établissement que sa marine, occupait gratuitement depuis quatorze ans.

Le bail de l'Enclos est intéressant à consulter ; il contient la description de l'organisation et du nombre des édifices de l'établissement de la Compagnie des Indes, ainsi que des renseignements sur ceux qui avaient été construits à diverses époques pour le compte de la marine royale ; voici le texte complet de ce document historique.

« *Bail des magasins appartenant à la Compagnie à l'Orient, affermé au Roy le 1^{er} décembre 1703, pour 5,000[#] de loyer par an.*

« Le vingt deuxième jour de novembre mil sept cent trois, par-devant nous notaires royaux héréditaires de la cour d'Hennebond, ont comparu messire Nicolas-Philippe Carré, esquier, sieur de Lusancay, conseiller du Roy, commissaire de la marine et des galères et

« ordonnateur en ce port du Port-Louis el l'Orient, faisant pour et au
 « nom du Roy, demeurant en ce port de l'Orient, paroisse de Ploemeur,
 « Évêché de Vennes, d'une part; et Escuyer Gharles Breart, sieur de
 « Boisanger, conseiller-secrétaire. du Roy, maison et couronne de
 « France et Directeur général de: la Compagnie Royale des Indes Orien-
 « taies de France, faisant pour et au nom de la dite Compagnie, pro-
 fi mettant de faire ratifier et agréer le présent acte par Messieurs les
 « Directeurs généraux d'icelle de la chambre de Paris dans le mois,
 « demeurant au Port de l'Orient, d'autre.

« Entre lesquels, en présence, d'Ecuyer Pierre-François de Barilly
 « conseiller du Roy, commissaire controlleur de la Mariae en ce dit
 « port et y demeurant, a esté, suivant l'ordre de Monseigneur Le Comte
 « de Pontchartrain, Ministre et secrétaire d'Etat par la lettre du sep-
 « tiesime du présent mois de novembre, qu'il a escrit de Marly au dit
 « sieur de Lusancay, fait et passé le présent bail pour prix d'argent
 « sous le bon plaisir de Sa Majesté, par lequel le dit sieur de Boisanger,
 « au nom de la dite Compagnie, a donné et baillé à titre de bail et
 « ferme, pour prix d'argent, audit sieur de Lusancay au nom du Roy,
 « pour tel tempsqu'il plaira à sa dite Majesté, qui commencera à jouir
 « des choses cy-âprès, le premier jour de décembre de la présente an-
 « née, tous les magasins, logemens et autres choses spécifiées cy aprez,
 « appartenants à la dite Compagnie, scituez en l'enclos dudit port de
 « l'Orient, pour servir de magasins pour le service du Roy et l'armement
 « et désarmement de ses vaisseaux, sçavoir :

« Le Magasin général, contenant cinquante sept pieds de longueur
 « sur vingt de largeur, huit pieds huit pouces de hauteur avée l'étage
 « audessus dudit magasin de la mesme longueur et largeur et de sept
 « pieds trois pouces de haut, avec les deux bureaux des deux costez
 « de l'entrée dudit magasin ;

« Un magasin au bout dudit général qui contient trente sept pieds
 « de long sur vingt de large avec l'étage audessus pour servir de salle
 « d'armes, avec ses suspentes, la cour cloze et fermée, de SIBI; qui cat
 « au derrière dudit magasin général.

« Le magasin qui sert à mettre les fers et huilles, contenant cin-
 « quante-un pieds de long sur vingt et un de large et huit pieds deux
 « pouces de hauteur, avec la salle d'armes et Sainte-Barbe, audessus, de
 « la mesme, longueur et largeur et de huit pieds de hauteur sous; pou-
 ltre avec un grenier en souspente dessus;

« Les magasins pour servir aux désarmemens des vaisseaux, sçavoir :

' « Dix magasins contenant ensemble cent quatre vingt un pieds de longueur sur vingt deux de large et neuf pieds de hauteur;

- » Douze autres magasins au dessus, de mesme longueur et largeur et de sept pieds trois pouces de hauteur sous poutres ;

« Trois petites forges couvertes de thuilles derrière le Magasin général;

« Une cour cloze de murs derrière les magasins particuliers des désarmemens;

« Un grand hangard [ou magasin fermé en bas et en haut, contenant cent soixante dix huit pieds de long sur vingt deux de large, l'étage audessus de pareille longueur et largeur, de sept pieds un pouce de haut et un grenier au dessus de cinquante pieds de long;

« La corderie contenant cent soixante huit toises deux pieds de longueur sur dix huit de largeur avec son étage planchéié au dessus;

« Un magasin à mettre le fil de carjet et les tourresls avec deux étages audessus servant de magasins aux chanvres et aux espadeurs; contenant soixante trois pieds de longueur sur dix huit de largeur ;

« La goldronnerie ou étuve de trente sept pieds de longueur sur vingt et un de largeur, avec un étage nonplanchéié ;

« Un magasin pour mettre-le goldron, affermé à présent au sieur Michel;

« La maison où demeure le sieur Coulomb, le maitre d'Equipage et le maitre sculpteur pour mettre les bureaux des Escrivains;

« Trois forges voutées contenant ensemble quarante deux pieds de longueur sur vingt pieds de largeur avec trois chambres audessus idem;

« La moitié de la maison de la Compagnie, court et jardin occupé par monsieur l'Ordonnateur¹ ;

• « L'emplacement des cazernes basliés par le Roy, contenant deux cent un pieds de longueur, sur trente huit de large, celui de la tonnerrie, celui du magasin de fil de Carret et de plusieurs autres édifices, construits par le Roy dans l'enceinte du port de l'Orient; et pour les quays, le port, les grues, chaatiers et bassins pour les ratioubs des vaisseaux, resteront communs entre Sa Majesté et la dite Compagnie. Et se réserve toutes fois ledit sieur de Boisanger audit nom, la faculté de se servir, de la corderie et des forges lorsque la

« Compagnie en aura besoin, sans que le service du Roy «n puisse
« estre interrompu ny que la Compagnie puisse demander aucun dé-
fi dommagement.

« Pourquoy ledit sieur de Lusancay promet de faire payer de loyer par
« chacun an au caissier de la dite Compagnie par Monsieur le trésorier
« général de la marine ou son commis en ce port, la somme de cinq
« mil livres et par demies années, à mesure qu'elles échoiront, confor-
« mément à l'estimation fait du loyer par Monsieur Desgrassières,
« Inspecteur général de la marine, par ordre de la Cour, est con-
ditionné que la Compagnie fera faire un mur à ses frais de neuf
« pieds de hauteur tout le long de la corderie, depuis le coin du
« pignon de la goldronnerie jusqu'au niveau de la grande porte de
« « sortie dudit port de l'Orient, pour faire une seconde corderie décou-
« verte pour filer durant les beaux temps; et de faire garnir de plan-
« che le plus haut étage dudit hangard en l'étendue de cent dix huit
« pieds pour achever de faire un troisième magasin dans ledit ban-
« gard; et de faire paver le long dudit hangard en dehors pour empes-
« cher les égouts d'eaux d'y entrer, les faire aller au large et couler
« vers la mer, lors du premier payement qui sera fait dudit loyer à la
« dite Compagnie, et de mettre le tout en bon et deub estat de répara-
« tion et de les entretenir de grosses réparations seulement; Et à l'es-
« gard des menues réparations, Sa Majesté sera tenue de les faire faire,
« ainsy qu'il a esté convenu par l'ordre de la Cour.

« Pour l'entière exécution du contenu au présent acte, ledit sieur de
« Boisanger, au nom de sa dite Compagnie, affecte ses biens, et ledit
« sieur de Lusancay a obligé tous les fonds que sa dite Majesté a des-
« linez et destinera pour cet effet.

4 Fainct passé audit port de l'Orient, sous les seings des parties, celui
« dudit sieur de Barilly. et lçs autres, ledit jour et an. — Ainsy signé en
« la minute, Lusancay, de Boisanger, de Barilly, de la Fargue, notaire.
« Royal et D. Le Poulho, autre notaire royal, qui garde la dite mi-
« nute contrôlée par Gorsse, commis au Port-Louis, qui a receu
« dix livres. » {Archives de l'Inspection du port de Lorient.) •

, Le document qui précède donne-t-il le dénombrement complet des
magasins, ateliers, casernes et habitations de l'Enclos en 1703? Évi-
demment non. La Compagnie en conservait sans doute un certain
nombre qui n'y figurent pas. U n'y est pas question non plus de la cha-
pelle érigée en 1671, que l'aumônier de la Compagnie, messire J. Perier,

« Louis, et ceux qui y doivent désarmer, de ce que vous avez dans les
 « magasins et les ateliers et de ce qui vous manqueroit pour achever
 « les quantités nécessaires; vous diviserez ensuite les munitions et
 « marchandises qui vous manqueront en trois articles, sçavoir: celles
 « qu'on ne peut s'asseurer d'avoir qu'en les prenant dans les royaumes
 « estrangers, de celles qu'on peut trouver dans le royaume dans l'an-
 « née, et de celles qu'ont peut avoir en tout temps. Vous mettez le
 « prix aux unes et aux autres suivant le traité de Le Blanc *, et vous
 « m'envoyerez ensuite le tout afin que je puisse rendre compte à Sa
 « Majesté et vous faire sçavoir son intention sur l'exécution de ce pro-
 o jet. » (Pontchartrain à Chamillart, 11 juin 1698.)

L'importance de ce document au point de vue des intentions de la cour de Versailles sur Lorient se passe de tout commentaire. Jamais le langage officiel n'avait été aussi concluant sur la question du maintien de la marine royale en ce port. Mais si la population lorientaise fut autorisée à se réjouir de cette garantie d'avenir, que dire des impressions de la Compagnie des Indes qui, jusque-là, avait pu se bercer de l'espoir de rentrer en pleine possession de l'Enclos?

Et pourtant, peut-on dire qu'elle cédait aux nécessités des affaires, à leur importance, en sollicitant l'évacuation de la marine royale? Nous connaissons les travaux de celle-ci, examinons les opérations de la Compagnie pour nous rendre compte des difficultés créées par le contact des deux marines.

Le premier effet de la promulgation du traité de paix du 20 septembre 1697 fut d'opérer un véritable mouvement de bascule entre les deux marines : d'un côté, la marine militaire suspendit ses travaux ; de l'autre, la Compagnie des Indes reprit ses opérations commerciales et ses armements; les deux vaisseaux *Pontchartrain* et la *Princesse-de-Savoie*, dont le départ pour l'Inde avait été arrêté au printemps de 1697, firent de nouveaux préparatifs d'armement. Cependant ils ne purent appareiller qu'au mois d'avril suivant, sous le commandement supérieur de Jean Le Mayer, à la fois officier de vaisseaux de la Compagnie et *lieutenant de port* de Lorient. Le commandant de l'île Bourbon, nommé La Cour, prit passage sur l'un de ces vaisseaux pour se rendre à son poste.

A ce départ succède immédiatement l'armement de deux au tres vais -

Fournisseur général de matériel de la marine.

continua à desservir en commun avec l'abbé Guiton, aumônier de la marine royale.

Le traité du 22 novembre n'atteignait pas complètement le but que s'était proposé l'ordonnateur de Mauclerc, c'est-à-dire la séparation définitive des établissements de la marine royale et de la Compagnie des Indes, puisque celle dernière conservait encore un pied dans l'Enclos ; mais il régularisait l'occupation de cet Enclos ; il légitimait une possession jusqu'alors arbitraire et sans bornes ; il supprimait enfin les occasions de conflit entre ordonnateur et directeur, qui avaient tant tourmenté pendant près de 6 ans Antoine de Mauclerc et Simon Bazin. C'était donc là une amélioration importante ; mais, par une singulière fatalité, les deux antagonistes ne furent pas appelés à en jouir : on a dit en effet que de Mauclerc était mort à Paris le 11 juillet précédent ; quant à Bazin, son successeur, Charles Bréart de Boisanger, le remplaçait à Lorient depuis près de 14 mois, lorsque fut signé l'acte du 22 novembre 1703.

X.

ANTOINE DE MAUCLERC.

Le bail de l'Enclos, du 22 novembre 1703, termine la seconde partie de l'étude consacrée à l'arsenal de Lorient. Le lecteur a assisté dans la première partie à l'invasion, par la marine royale, du port de commerce créé par la Compagnie des Indes orientales à l'embouchure de la rivière du Scorff en 1666, et à l'accroissement considérable de population qui fut la conséquence immédiate de cette brusque occupation militaire. Presque tout l'intérêt historique se passe dans l'Enclos, il se partage entre la marine royale, la Compagnie des Indes, les corsaires et la colonie lorientaise.

L'établissement de la Compagnie cesse d'être l'unique siège de l'action historique durant la deuxième phase qui se meut entre le 20 septembre 1697, date du traité de paix de Riswick, et le 22 novembre 1703. On y voit encore, comme précédemment, les mouvements de la marine royale et de la Compagnie des Indes, qui aspirent avec ardeur, toutes deux, au moment de se voir délivrées l'une de l'autre ; au début de la guerre de 1702, les corsaires s'y donnent encore rendez-vous ;

de nouvelles compagnies de commerce maritime y paraissent tour à tour : Compagnie de l'île de Saint-Domingue, Compagnie de la Chine, Compagnie de l'Assiente, du Sénégal, de Guinée, de l'Océan Pacifique....

Mais on y remarque aussi avec un intérêt croissant, les premières manifestations d'existence de la bourgade qui s'est groupée sans bruit aux deux issues de l'Enclos et que l'on avait nommée *les Forsbourgs de l'Orient*. On assiste à l'inléressant exode de l'année 1700, lors duquel le trop-plein de la population de l'Enclos, ayant à sa tête les chefs de la marine royale, vint s'installer à l'extérieur de la grande muraille, sur la lande du Faouëdic : événement important, puisqu'il fut immédiatement suivi des premières tentatives de séparation de Lorient d'avec Ploemeur. Pour parvenir à conférer uné sorte d'organisation riJunicipale aux Lorientais *tant du dedans que du dehors de l'Enclos*, on négocié l'érection d'une paroisse, ce qui devait avoir pour conséquence de les constituer en communauté et de leur procurer, sous le nom de *conseil de fabrique*, des administrateurs de leurs intérêts généraux, avec l'un d'eux, *le marguillier*, pour leur servir d'intermédiaire et les représenter près de l'autorité royale.

Ajoutons, pour réparer une omission, que le besoin urgent d'un représentant officiel de la population lorientaise ne permit pas d'attendre la création de la paroisse. Par une dérogation au régime des paroisses rurales, dont foules les charges étaient temporaires et accordées à l'élection, un Lorientais, écuyer Anne-Clément Robin, sieur de Kernombre, notaire de la juridiction de la Rochemoisian, Pontscorff, Querrieu et Tréfaven, fut institué en 1702, *syndic pwpétuel-de la paroisse de Ploemeur et Lorient*.

I V ' ' .

A partir de l'année 1700, l'axe de la cité lorientaise se déplace; de l'intérieur de l'Enclos créé et organisé par Denis Langlois; Claude Gueston et David Grenier, de 1636 à 1676', il se porte sur la lande du Faouëdic. A cette date, la cité lorientaise commence uné nouvelie ère ; elle dégage son existence obscure de celles de la Compagnie des Indes orientales, sa fondatrice, et de la marine royale qui l'empêcha de périr et lui facilita une rapide expansion. En d'autres termee, dans là deuxième partie de noire étude historique, les annales lorientaises ont cessé d'être exclusivement celles de l'arsenal et du port, Il y a plus : par un revirement digne d'attention, les fails qui ge'passeront

Butoire de la fondation de Lorient.

désormais sur ce qui est encore la *lande du Faouëdic* et qui sera demain la *ville de Lorient*, vont tout à coup, et pendant plusieurs années, dominer les événements de l'arsenal, qui ont absorbé jusqu'à ce moment presque tout l'intérêt de notre récit.

Depuis le commencement jusqu'à la fin de cette étude, on a vu figurer le nom d'Antoine de Mauclerc ; résumons rapidement l'œuvre de cet ordonnateur.

De Mauclerc, qui avait assisté à l'introduction des premiers vaisseaux du Roi dans le port de Lorient à la fin de l'année 1690, est appelé à succéder à Glaude Ceberet, premier ordonnateur de Lorient, au commencement de l'année 1696; il ne borne pas son travail, sa sollicitude à administrer les affaires courantes de la marine royale; il étudie le port confié à ses soins, il en comprend les avantages, et bientôt, cette sollicitude s'étend vers l'avenir. Par les services considérables que la marine royale venait d'obtenir du port de Lorient, malgré des moyens défectueux et insuffisants, de Mauclerc entrevit ceux qu'elle en pourrait tirer le jour, qu'une illusion trompeuse lui fit croire rapproché, où l'autorité se déciderait à consacrer, à l'obscur arsenal breton un de ces millions qui avaient été prodigués sous ses yeux sur les bords de la Charente. De là, son impatience de séparer les deux établissements de marine installés dans l'arsenal du Scorff, en transférant soit dans la rivière de Nantes, soit dans le golfe du Morbihan, à Indret, à Paimboeuf ou à Locmariakaër, la Compagnie des Indes orientales (1698).

Obligé de renoncer à ce projet, et, d'un autre côté, ne pouvant se résoudre à proposer d'abandonner un port dont les hommes les plus compétents comprenaient et affirmaient hautement l'utilité, de Mauclerc trouve le moyen de concilier les nécessités présentes en attendant des temps plus favorables. De concert avec l'ingénieur du Roi Traverse, il combine et il transmet à Versailles un projet d'arsenal complet, établi de telle sorte qu'il pourrait se raccorder aux édifices de la Compagnie, le jour, désormais peu éloigné, où celle-ci aurait à quitter le Scorff.

Et réparant une grave négligence de la Compagnie, de Mauclerc joint au projet d'arsenal, par imitation de ce qui avait eu lieu à Rochefort, le plan d'une ville à construire sur les terres adjacentes, c'est-à-dire,

sur la lande du Faouëdic, où s'établiraient la population actuelle accumulée dans l'Enclos et les particuliers journellement attirés par les travaux de cette ruche humaine (1699).

Le plan d'un arsenal complet répondait aux intentions ouvertement manifestées de Louis XIV ; mais la pénurie de son trésor et le mauvais vouloir du ministre Jérôme de Pontchartrain s'opposèrent à ce qu'il lui fût accordé même un commencement d'exécution.

Les intelligents efforts de Mauclerc pour dégager la marine royale du contact de la Compagnie et développer ses ressources et ses moyens d'action, demeurèrent donc infructueux; son initiative fut mieux récompensée de l'autre côté de la muraille de l'Enclos.

En l'année 1700, à la suite d'une cruelle épidémie qui décima Hennebault, Ploemeur et Lorient, un grand nombre d'habitants de l'Enclos se virent forcés, d'évacuer cet établissement ; de Mauclerc se mit à la tête des émigrants ; il fut avec eux, s'établir à l'extérieur de la grande muraille, sur la lande du Faouëdic. Le mouvement considérable occasionné par l'installation de cette colonie, fit sentir la nécessité de lui procurer une organisation; il paraît résulter de la correspondance ministérielle que l'inspecteur général des compagnies franches de la marine, Jean Cherouvrier des Grassières; fut le premier instigateur d'un projet d'église? mais elle fournit aussi la preuve que les vues de Mauclerc à ce sujet furent plus étendues, puisque, au lieu d'une simple-église succursale qui devait laisser les Lorientais sous la dépendance de Ploemeur, dépendance considérée comme gênante sous tous les rapports, il-tendit à rompre cette relation par l'érection d'une paroisse particulière qui devait, ou l'a dit, procurer à Lorient un principe d'organisation municipale, : i

-Au moyen du plan de Lorient le plus ancien que l'on connaisse, daté dit-on de 1703 et dont l'original existe en ce port, on remarque que la maison d'Aatoine de Mauclerc et l'église, dont il jeta les premiers fondements au mois de septembre 1702, furent toutes deux- construites en dehors des voies habituelles, c'est-à-dire, en dehors des rues ou chemins de Kerentrech et du Faouëdic, de Kerverot et du pont du Faouëdic qui toutes aboutissaient aux deux portes de l'Enclos-. Le choix de leur emplacement indique l'adoption d'un plan général d'alignement des rues, peut-être de celui présenté par l'ingénieur Traverse comme annexe du projet d'arsenal, en- 1699 ; peut-être aussi quelque autre tracé demeuré inconnu, qui aurait eu pour auteur un des successeurs

de Traverse, l'ingénieur du roi Pierre de Langlade, qui devint le beau-père d'Antoine de Mauclerc au mois de juillet 1701¹,

Jusqu'alors, les voies des *forsbourgs de Lorient*, autres que les chemins primitifs dont nous venons d'indiquer les directions, avaient été ouvertes suivant le caprice ou l'intérêt du propriétaire et des particuliers ; il ne serait pas impossible qu'en 1700 il ne fut pas dérogé au droit commun, et que ce fut par un effet de la volonté de Pierre Dondel, sénéchal de Vannes, que furent assignés l'alignement du terrain par lui vendu à de Mauclerc en 1700, et l'emplacement de l'église, du cimetière et du presbytère qu'il concéda aux habitants de Lorient en 1702. Mais on ne doit pas perdre de vue que l'ordonnateur de Mauclerc était subdélégué de l'intendant de Bretagne, à Lorient et au Port-Louis² ; qu'il avait dans ses attributions la police de la voirie de Lorient, c'est-à-dire tout ce qui intéressait l'ordre, la sécurité et la salubrité publics ; qu'à ce titre il eut la faculté et même le devoir de prescrire des mesures pour l'alignement des édifices et l'ouverture de nouvelles rues sans être tenu de recourir à l'intervention ni d'obtenir l'assentiment des habitants ou des propriétaires du sol.

Quoi qu'il en soit, la rue parallèle à la muraille de l'Enclos où de Mauclerc construisit sa maison, rue relativement large dont on retrouve encore le tracé à ses deux extrémités, la rue de la Mairie au Nord et celle des Bffns-Enfants au Sud ; et l'emplacement de l'église, à égale distance de chacune des deux portes de l'Enclos, à peu près au centre de ce qui formait alors la lande du Faouëdic : ces deux faits, disons-nous, indiquent l'adoption d'un plan d'ensemble, et nous sommes disposé à y voir l'action directe de l'autorité représentée par de Mauclerc, à la fois ordonnateur de la marine et subdélégué de l'intendant de Bretagne, plutôt que l'initiative privée de Pierre Dondel, dont les concessions de terrains n'avaient été séparées jusqu'alors que par des ruelles ou de simples passages pour piétons, comme il en existe encore dans les anciens quartiers de Lorient.

Nous ne prétendons pas, cependant, que le plan adopté en 1700 fut

¹ Antoine de Mauclerc épousa en troisièmes nocés, à Vannes, le 5 juillet 1701, en la chapelle du Saint-Sacrement de l'église cathédrale, Julienne-Thérèse de Langlade, veuve de Pierre Berthier de Mornay, écrivain principal de la marine, fille de Pierre de Langlade, ingénieur du Roi au département du Port-Louis. Ce mariage fut vraisemblablement béni par l'évêque de Vannes, François d'Argouges.

² U existe une certaine analogie entre les anciennes attributions d'un intendant de province et celles d'un préfet de département actuel, et conséquemment, entre les fonctions d'un subdélégué et celles de sous-préfet.

longtemps suivi. Il résulte, au contraire¹ d'une lettre ministérielle du 10 juin 1705, qu'après la mort de Mauclerc on retomba dans la confusion des premiers moments ; mais enfin, par ce qui vient d'être dit, il convient d'attribuer à ce haut fonctionnaire l'initiative d'une transformation, d'une amélioration matérielle qui fut le prélude d'une organisation prochaine de la population lorientaise au point de vue religieux, administratif et judiciaire, organisation dont nous aurons à entretenir le lecteur dans la-troisième partie de cette étude.

Le nom d'Antoine de Mauclerc a donc, acquis droit de cité à Lorient. Cependant, par un regrettable oubli, dont les exemples ne sont que trop fréquents, les édiles lorientais de 1763 supprimèrent le nom de *Mauclerc* que le vulgaire avait jusqu'alors donné à la rue où notre ordonnateur¹-avait construit son habitation en 1700, pour lui substituer celui d'Étienne *Perault* qui, lui-même, fut éphémère, car les services rendus par ce premier maire de Lorient ne le sauvèrent pas de l'ostracisme de 1792, dont le résultat fut d'effacer tous les noms historiques portés par les rues et les places de la ville. Actuellement, l'ancienne rue de *Mauclerc et Perault* se nomme rue de la *Mairie*.

Messire Olivier Puléon, recteur de Ploemeur, et écuyer Charles Bréart, sieur de Boisanger, suivirent - bientôt Antoine de Mauclerc dans la tombe. Le premier mourut le 20 septembre 1703; c'était une date fâcheuse pour les Lorientais; ce décès eut lieu, en effet, durant l'un des six mois de l'année où il appartenait aux papes, dans les pays soumis à l'obédience, comme l'était la Bretagne, de pourvoir (L la vacance des bénéfices ecclésiastiques à collation libre, comme la paroisse de Ploemeur ; tandis que si ce décès avait eu lieu durant l'un des mois appartenant à l'évêque, il eût été possible de créer la paroisse de Lorient, en évitant les interminables difficultés que nous verrons susciter à l'ordonnateur, à l'évêque et même au Roi, par messire Thomas Morphy, nommé, en cour de Rome, successeur de Buléon.

¹ Voici cette dépêche, qui confirme ce que nous disions, que l'autorité avait alors, comme aujourd'hui, la faculté de prendre des arrêtés d'alignements et même d'embellissements sans l'assentiment des habitants ni des propriétaires :

a Il m'est revenu qu'on ne garde aucune règle ny simétrie dans les maisons qu'on a construites à l'Orient. Comme ceux qui l'habitent sont la plupart du temps de pauvres gens, Sa Majesté ne les obligera pas sitost ny à élever leurs maisons ny aux paremens extérieurs ; mais elle estime nécessaire qu'elles ne passent pas les alignemens qui ont été donnés ou qu'il faut nécessairement donner pour former les rues et les places. In- forme-vous si les ingénieurs qui ont esté cy devant en ce lieu n'ont pas marqué ces alignemens. Si cela n'a pas esté fait, il sera nécessaire de le faire et pour cet effet, faites-leu lever un plan exact sur lequel on puisse les marquer et envoyez-le-moy avec vostre avis sur ces rues et places... > (Pontchartrain à de Clairambault.)

Charles Bréart fut le dernier directeur général de la Compagnie des Indes orientales en résidence fixe à Lorient; il mourut au mois de février 1704. M^{re} de Sévigné, dans une lettre écrite au retour d'une visite qu'elle venait de faire à Lorient, lettre datée d'Auray le 13 août 1689, parle de la magnificence du directeur de la Compagnie, Claude Ceberet ; voici un extrait du procès-verbal d'apposition des scellés à l'hôtel des directeurs, du 19 février 1704, après le décès du sieur de Boisanger, qui justifie cette impression de l'illustre marquise en donnant une idée du luxe qui régnait, à Lorient, en l'hôtel des directeurs de la Compagnie.

« Entré dans une chambre que l'on nous a dit estre l'office, j'ay
 « trouvé trois douzaines d'assiettes, deux plats bassins, un plat à soupe,
 « une bassine à faire de la bouillie, un plat à barbe avec le cocmar,
 « deux aiguières et un pot, deux cafetières, une grande et une petite,
 « un réchaud, quatre saladiers, une poivrière, un porte-huilier, quatre
 « salières, dix-huit cuillers et dix-huit fourchettes, dix-sept couteaux,
 « trois cuillers potagères, huit flambeaux, quatre mouchettes et porte-
 « mouchettes, et quatre petits, quatre bobèches, un sucrier, un vinaï-
 « grier, deux écuelles, trois gobelets, quatre petits plats, *le tout d'ar-*
 « *gent...* »

Ce n'étaient pas de petits emgagnons, pourrait-on dire des directeurs de la Compagnie, en leur appliquant un mot célèbre tombé des lèvres de Henri IV, contemplant, à Nantes, la puissante demeure des ducs de Bretagne !

JÉGOU,
 Juge de paix de Lorient.

FIN DE LA DEUXIÈME PARTIE.