

23 CENTIMES LA LIVRAISON

10
Aristide par Aristide.
à l'Impression d'Armand, y compris les livraisons.
bonjour des amis de la République
Rég. Dillieux

HISTOIRE

DES

VILLES DE FRANCE

AVEC UNE INTRODUCTION GÉNÉRALE POUR CHAQUE

PROVINCE

Chroniques, Traditions, Légendes, Institutions, Coutumes, Mœurs, Statistiques locales

PAR

M. ARISTIDE GUILBERT

Et une Société de Membres de l'Institut, de Savants, de Magistrats, d'Administrateurs
et d'Officiers-généraux des armées de terre et de mer

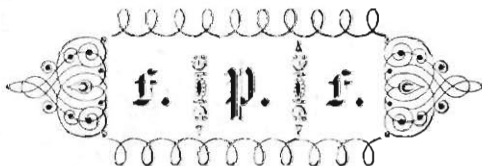
5 VOLUMES GRAND IN-8°

ORNÉS DE SOIXANTE MAGNIFIQUES GRAVURES SUR ACIER

par **MAL. Rouargue frères**

des Armes coloriées de Provinces et de Villes

ET D'UNE CARTE GÉNÉRALE DE LA FRANCE PAR PROVINCES



PARIS

FURNE ET C^{ie} — PERROTIN — H. FOURNIER

ÉDITEURS

—
1844

° Livraison.

BRETAGNE.

BREST.

On s'est donné beaucoup de peine pour rattacher l'existence de la ville actuelle de Brest à celle de quelque cité gauloise ou romaine, comme si elle n'avait pas d'assez beaux titres pour qu'on pût se dispenser de lui en chercher dans la nuit des temps. Il y a dans Brest deux époques, deux histoires, sans rapport l'une avec l'autre. Gaulois ou Romains, ceux qui jetèrent les fondements de la forteresse armoricaine, ne se doutaient pas qu'elle défendrait un jour le premier de nos arsenaux maritimes. Cette rive escarpée, que n'abandonne jamais l'Océan, semblait moins commode pour y former un port, que les grèves d'où le flot se retire après y avoir amené les vaisseaux. Les ports de Vannes ou du Morbihan, ceux du Blavet, d'Aleth ou de Saint-Malo, étaient célèbres, longtemps avant qu'il fût question de celui de Brest. Portz-Liogan, le *Portus-Salioeanus* de Ptolémée, situé en dehors de la rade auprès du Conquet, est le point que les navigateurs avaient préféré. Il y avait là un établissement considérable : les vieillards de l'autre siècle disaient en avoir vu les vestiges ; mais la mer, qui dévore incessamment ces rivages, a emporté les quais et les collines sous lesquels s'abritaient les vaisseaux. On n'apprécia la commodité du port de Brest, son importance politique ne se révéla que lorsqu'on sentit le besoin d'entretenir des armées navales, d'avoir des citadelles flottantes, comme on avait des forteresses et des armées de terre pour assurer l'indépendance des états. L'antique Brest n'était cependant pas sans importance : il était peu de points en Bretagne que les souverains de cette province fussent plus jaloux de maintenir sous leur autorité.

La fondation et le nom de Brest, qui ne nous paraît avoir rien de commun avec l'ancienne *Brivates*, remontent aux temps les plus reculés. L'étroite presqu'île formée par la mer et par la profonde rivière de Caprell ou de Penfeld, qui se replie sur elle-même avant de se jeter dans l'Océan, était une position trop favorable pour que la pensée de s'y retrancher ne vint pas au premier occupant. Elle dut convenir aux Romains, qui n'eurent jamais qu'une autorité précaire dans cette partie de l'Armorique. Nous serions également tentés de croire qu'à l'une des deux époques où la Bretagne fut envahie par les Francs, sous la première ou sous la deuxième race, le château de Brest devint un de leurs postes principaux et qu'alors la rivière de Caprell prit le nom de *Penfeld*, composé de deux mots, l'un celtique, l'autre german, et qui signifie littéralement *tête du champ* ou *du camp*. Ces alliances de mots, pris à deux langues, sont fréquentes aux époques d'invasion. En 1065, le duc Conan *le Tors* fit réparer le château de Brest, dans l'enceinte duquel il éleva l'église de la Trinité ; d'où l'on conclut, avec raison, que ce château devait être déjà fort ancien.

En 1239, il appartenait à Hervé, vicomte ou juveigneur de Léon, qui le céda au duc Jean-le-Roux, moyennant cent livres de rente, avec le port et tout ce qui pouvait en dépendre. Toujours en garde contre leurs vassaux, Jean-le-Roux et les autres princes de la maison de Dreux le rebâtirent presque en entier et en firent une des places les plus formidables de leur duché. La plus grande partie de la forteresse actuelle est leur ouvrage. Elle tenait pour l'héritier légitime au moment où commença la lutte entre les deux compétiteurs au trône de Bretagne. Garnier de Clisson, de la même famille que le connétable, s'y était enfermé avec trois cents braves. Le comte de Montfort entreprit de le réduire. Dans une sortie de la garnison, Clisson, enveloppé par l'ennemi, se trouva séparé des siens, qui rentrèrent dans la place, croyant que leur capitaine était avec eux ; mais, s'apercevant de leur erreur, ils sortirent de nouveau et parvinrent à l'arracher des mains des assiégeants. Clisson mourut de ses blessures la nuit suivante. Après une résistance désespérée, les assiégés furent réduits à capituler.

Montfort ordonna d'ajouter de nouvelles fortifications au château ; il entoura d'une muraille la bourgade qui se trouvait auprès. *Car*, disait-on alors, *n'est pas duc de Bretagne, qui n'est sire de Brest*. Après la mort de son mari, la comtesse de Montfort, Jeanne de Flandres, y déposa ses trésors et ses effets les plus précieux. Fait prisonnier à la bataille de la Roche-Dérien, Charles de Blois fut conduit à Brest, d'où on le mena en Angleterre.

A la suite d'un traité conclu entre Jean IV et Edouard III, Brest avait reçu une garnison anglaise. En 1372, Du Guesclin en entreprit le siège. L'attaque fut si vigoureuse que l'ennemi ne tarda pas à lui faire des propositions. On convint que la garnison se rendrait, si, dans six semaines, elle ne recevait pas de secours. C'était plus de temps qu'il n'en fallait aux Anglais, maîtres de la mer, pour demander et obtenir les renforts dont ils avaient besoin. Ces renforts arrivèrent, en effet, avant l'expiration du délai. Esclave de sa parole, le trop confiant Du Guesclin prit le parti de lever le siège et de s'éloigner. Les Anglais se retirèrent eux-mêmes, lorsque leur intervention ne fut plus nécessaire ; mais, quelque temps après, Jean IV ayant de nouveau réclamé leur assistance et remis le château de Brest entre leurs mains, ses amis ne voulurent plus rendre cette place, dont ils avaient compris l'importance. Une armée de Bretons et de Français en fit vainement le siège en 1382. Quatre ans après, le connétable de Clisson ne fut pas plus heureux. Avec la rapidité d'exécution qu'il mettait en toute chose, il avait élevé un autre château, également en pierre, en face de celui de Brest. C'était la lutte de deux forteresses. Celle qui avait la mer pour auxiliaire força l'autre à renoncer au combat. Ce ne fut qu'en 1397 que Richard II rendit Brest, à la prière des seigneurs de sa cour, garants de la parole de son prédécesseur.

Non loin de Brest, à la vue du cap Saint-Mathieu, eut lieu, en 1513, un autre combat, aussi corps à corps, dont le glorieux souvenir s'est perpétué parmi les marins de la contrée. La flotte d'Angleterre, forte de quatre-vingts voiles, avait attaqué celle des Français, qui n'en comptait que vingt. La valeur et l'habileté l'emportèrent sur le nombre : les Français mirent hors de combat ou coulèrent près de la moitié des vaisseaux anglais. Le commandant de la flotte française, Hervé de Portzmoguer, amiral de Bretagne, montait *la Cordelière* ; ce magnifique bâtiment,

dont l'équipage se composait de 1200 hommes, soldats ou matelots, est le premier vaisseau à deux batteries qu'ait eu la France. Comme Garnier de Clisson, Portzmoguer s'était lancé au milieu des ennemis ; mais ceux-ci jetèrent tant d'artifices sur *la Cordelière* qu'ils parvinrent à y mettre le feu. Faisant force de voiles, sans s'inquiéter du progrès des flammes, Portzmoguer, qui avait le vent pour lui, atteignit et accrocha *la Régente*, commandée par l'amiral anglais. Étroitement unis l'un à l'autre, les deux vaisseaux, dit la chronique de Léon, *brûlèrent comme chenevottes* et sautèrent ensemble avec leurs équipages ; les deux amiraux y périrent, et près de 2,000 hommes avec eux. La famille de Portzmoguer existe encore à Saint-Pol et aux environs.

Nous n'avons point parlé d'une tentative des Anglais, en 1512. Ils furent repoussés par l'amiral Prigent de Coativy, qui, comme Portzmoguer, périt dans le combat. En 1557, unis aux Hollandais, ils étaient parvenus à effectuer un débarquement de 6,000 hommes, qui ravagèrent la ville du Couquet et la campagne ; ils ne purent accomplir le dessein qu'ils avaient formé de tourner Brest pour l'attaquer à la fois par terre et par mer. Le gouverneur de la place, Tanguy Du Chatel, les battit et les força de se rembarquer.

Après de tels exemples, quel capitaine, chargé de la garde du château de Brest, eût pu avoir la pensée de capituler ? Les efforts des ligueurs et des Espagnols, leurs alliés, échouèrent contre ces vieux murs dont une partie tombait en ruines. C'est à Sourdéac, de la noble famille de Rieux, que Henri IV en avait confié la défense. On lui attribue la reconstruction de la tour de César ; elle nous paraît plus ancienne. En 1558, Charles de Cambout avait fait faire le ravelin qui défend l'entrée du château. On doit à Sourdéac le bastion auquel on a donné son nom.

En quelques jours, les Espagnols avaient élevé à l'entrée du Goulet, sur la pointe de Roseauvel, un fort triangulaire, pour empêcher l'arrivée des secours que la place recevait de la mer. L'élite de leurs troupes s'y était enfermée ; il n'y avait pas un instant à perdre pour s'emparer de cette position : de nouveaux renforts étaient sur le point d'arriver. « Les tranchées étant finies, » dit le chanoine Moreau, « le maréchal d'Amont fit jouer la plus furieuse batterie que faire se peut, tant par terre que par mer, le temps étant assez beau. Il y avait quelques compagnies que le sieur maréchal gardait pour la bonne bouche contre leur gré ; car il n'était pas fils de bonne mère qui ne santillât de joie de marcher des premiers et qui ne réputât à un grand affront d'être retardé. Entre eux était le capitaine Romegon, Gascon de nation, avec son régiment, qui étaient gens de main et qui avaient toujours bien fait dans les occurrences. Ledit Romegon estimait que le sieur maréchal lui faisait un grand déshonneur de le réserver. Or, ayant eu congé de combattre, il déclara à ses soldats qu'il entrerait mort ou vif dedans et que l'on eût à le suivre : et que, si d'aventure il était tué avant que d'y arriver, ils eussent à jeter son corps dedans, ne leur demandant, pour leur dernier devoir d'obéissance, autre chose ni plus honorable sépulture. Cela dit, il s'achemine avec ses Gascons, et avec une telle résolution que, malgré la grande résistance, il monta jusqu'au haut de la brèche et se précipita dedans à corps perdu ; mais, n'étant suivi de nombre suffisant, il fut tué à l'instant. »

Défendue avec une opiniâtreté, un sang-froid admirables, par l'Espagnol

Parèdes, qui se fit tuer sur la place, mais attaquée avec furie par les Français, les Bretons et les Anglais, la position ne put tenir longtemps contre leur impétuosité. Ce mémorable combat eut lieu au mois d'octobre 1594. La Bretagne y perdit du Liscouet, un de ses meilleurs officiers; l'Angleterre, le capitaine Forbisher, qu'elle compte parmi ses plus célèbres marins. On porta dans l'église de Brest les corps de Parèdes et de Romegou. Après avoir célébré leurs funérailles avec pompe, on les réunit dans le même tombeau. Tant que dura la guerre, Sourdéac ne s'occupa qu'à mettre le château de Brest à l'abri des tentatives de l'ennemi. L'Angleterre avait insisté pour que Henri IV lui livrât cette place en garantie de ses engagements; mais le Béarnais ne voulut point acheter à ce prix les services de ses alliés. Il leur remit Paimpol, qui n'était pas fortifié.

Brest n'était alors qu'une simple bourgade, sans commerce et sans industrie, où l'on comptait à peine 1,500 âmes. Sur l'autre bord de la Penfeld, autour d'une chapelle dédiée à Notre-Dame de Recouvrance, par le duc Jean IV, s'était élevée une autre bourgade à peu près aussi considérable qui a gardé ce dernier nom de *Recouvrance*. Elle appartenait à l'illustre maison des Tanguy Du Chatel; ils en avaient fait le siège de leur justice seigneuriale.

Tel était Brest à l'époque où Richelieu conçut le projet d'y établir un arsenal maritime, et où une vie nouvelle commença pour ces lieux, bien autrement glorieuse que celle des siècles précédents. Comme on aime à savoir de quelle manière les grandes choses se sont produites, nous n'avons négligé aucune recherche pour retrouver tout ce qui a concouru à faire de Brest un des principaux instruments de notre puissance nationale. Bien que rédigées par des hommes consciencieux, les diverses notices qu'on a publiées sur cette ville sont incomplètes ou inexactes. Éclairés par les documents originaux qu'on a bien voulu mettre à notre disposition, nous pouvons révéler des faits importants, ignorés jusqu'à ce jour, et reproduire d'une manière plus exacte ceux dont on n'avait pas fidèlement conservé la mémoire.

A la mort de Henri IV, la France n'avait pas un seul vaisseau de guerre. L'Angleterre et l'Espagne s'étaient partagé l'empire de la mer. Elles exerçaient avec insolence le droit de suzeraineté qu'elles s'étaient attribué. Richelieu endurait difficilement ces affronts. « Un grand état, disait-il au roi, ne doit pas être exposé à recevoir une injure sans pouvoir prendre sa revanche. » Dès l'année 1626, il s'était fait nommer surintendant et grand-maître du commerce et de la navigation. Le siège de La Rochelle, où il fut réduit à n'employer que des vaisseaux d'emprunt, ne lui fit que plus vivement sentir le besoin de ne pas différer l'exécution de ses projets. Il voulait avoir une marine qui n'eût point à craindre celle de l'étranger. Aussitôt cette affaire de La Rochelle terminée, il chargea Le Roux d'Infreville, qu'il avait nommé commissaire-général, de visiter tous les ports et havres de la *mer océane*, de lui rendre compte de l'état des navires et magasins qu'il y trouverait, de rechercher les bâtiments dont on pourrait former une flotte, et les capitaines les plus capables de la commander. La pensée du cardinal s'agrandit dans l'esprit de Le Roux d'Infreville, homme probe et d'une haute capacité. Sa commission est du 31 mai 1629. Il organisa d'abord la marine du *Ponant*. Sur la

proposition de Richelieu, Louis XIII arrêta les dispositions du règlement ou de l'ordonnance relative à l'établissement de trois grands arsenaux.

« Le roi, » dit ce règlement, « ayant reconnu par expérience que les vaisseaux et équipages de mer qu'il a fait construire et dresser pour rendre son état assuré contre les entreprises que les étrangers pourraient faire sur ses places maritimes et empêcher que ses sujets fussent déprédés par les pirates et corsaires, ne sont pas entretenus, comme il l'avait ordonné, par la négligence d'aucuns capitaines qui ne demeurent pas dans les ports où sont lesdits vaisseaux, et par le peu de commodité qu'ils ont de pouvoir avancer ce qui est nécessaire pour l'entretien de leurs équipages et le radoub des vaisseaux qu'ils commandent, ce qui cause bien souvent le dépérissement d'iceux ; Sa Majesté a résolu de décharger les capitaines particuliers du soin de la garde de leurs vaisseaux, et, pour cet effet, elle ordonne qu'ils seront tous réunis dans les ports de Brouage, BREST et Le Havre de Grâce, entre les mains de trois commissaires-généraux de la marine, qui demeureront actuellement auxdits ports et havres, lesquels auront soin de pourvoir à la conservation et au radoub desdits vaisseaux, à l'entretien des matelots pour la garde d'iceux, et de tenir tous leurs agrès et appareils et tout ce qui sera nécessaire à naviger tellement prêt en des magasins que, quand l'on en aura besoin, lesdits vaisseaux puissent être mis promptement à la mer. Sa Majesté veut que les capitaines et lieutenants qu'elle destinera pour le commandement des vaisseaux, quand ils iront en mer, soient payés de certains appointements et même quand ils demeureront en terre. »

On voit ensuite qu'il y aura dans chacun des trois ports de Brouage, Brest et Le Havre, indépendamment du commissaire-général, un chef d'escadre et un capitaine de marine. D'autres dispositions ont pour objet la police des arsenaux, l'armement et le désarmement des vaisseaux.

Nous regrettons de ne pouvoir citer en entier cette ordonnance, un des plus beaux monuments de l'administration de Richelieu. Il est surprenant qu'elle soit restée jusqu'à ce jour complètement inédite. Elle porte la date du 29 mars 1631 ; c'est à cette époque que remonte la création du port de Brest. André Ceberet en fut le premier intendant. Il fit bâtir un magasin général et dix magasins ou hangars particuliers. L'entrepreneur Jean Le Chausser se chargea de les construire pour la somme de 10,000 livres.

On a dit qu'en 1631 Richelieu avait fait mettre en construction sur les chantiers de Brest dix vaisseaux et six frégates. Ces ordres, dont nous n'avons pu retrouver de trace, s'étendaient sans doute à tous les ports et à leurs dépendances. C'est avec beaucoup de peine qu'en 1633 on réunit 23 bâtiments à Brest. Aucun n'y avait été construit. Lorsque la guerre éclata entre la France et l'Espagne, une flotte de cinquante-neuf bâtiments sortie des ports du Ponant se réunit, au printemps de 1636, dans la rade de Belle-Ile, sous le commandement du comte d'Harcourt et de Sourdis, archevêque de Bordeaux. Ce dernier avait lui-même parcouru les arsenaux pour presser l'armement de la flotte. Brouage, objet de la prédilection de Richelieu, fournit le plus grand nombre de vaisseaux ; le contingent de Brest ne fut que d'une vingtaine de voiles.

D'Infreville et Du Quesne, que le premier avait donné à Richelieu, mettaient

Brest infiniment au dessus de Brouage et des ports de la même côte. Richelieu finit par être de leur avis. Mais il mourut avant d'avoir élevé cette place au rang qu'elle devait occuper. Jusqu'à l'époque où Louis XIV résolut de gouverner par lui-même, Brest fut à peu près oublié. Les réglemens de Richelieu tombèrent en désuétude; ce fut à tel point que les états de Bretagne ne voulurent pas reconnaître l'autorité du duc de Vendôme, comme surintendant du commerce et de la navigation. Il fallut qu'un arrêt du conseil (1658) déclarât *fourbans* les capitaines qui prétendaient ne pas dépendre du surintendant et lui rendit la libre disposition de la *grange de Brest* et celle des autres magasins.

Le duc de Beaufort était revêtu de cette charge lorsque Louis XIV prit en main la direction des affaires. Ce prince n'avait rien tant à cœur que de relever la marine. « Vous savez, » écrivait-il à Beaufort, « avec quel soin et quelle application j'y travaille. Je veux rendre mes armées navales plus considérables qu'aucune de celles de mes prédécesseurs. » C'est par l'ordre et la discipline, en établissant d'abord une bonne administration, que Louis XIV et Colbert espéraient atteindre ce but; mais Beaufort était l'homme du monde le moins capable de les seconder. Cet ancien roi des halles ne comprenait pas qu'il pût dépendre d'un commis. Sans s'inquiéter de ses prétentions à l'indépendance, mais en ménageant l'amour-propre de Beaufort, le roi commença par nommer deux intendants principaux, l'un à Toulon, l'autre à La Rochelle, dont il fit le chef-lieu de la marine du Ponant. Quant à Brest, il n'y avait encore qu'un simple écrivain et un capitaine de port nommé La Bellegrange. A la fin de 1664, Colbert y envoya Laurent Hubac, charpentier du roi, pour y construire deux vaisseaux; en même temps, Louis XIV ordonna à Du Quesne de quitter la Méditerranée, où la presque totalité de nos forces maritimes était rassemblée, et de se rendre à Brest avec une escadre de douze bâtimens de diverses grandeurs. Il y arriva au mois de mai 1665. Du Quesne, qui montait *le Vendôme*, avait alors le titre de chef d'escadre du Ponant. Colbert lui avait confié l'autorité administrative et l'autorité militaire, que partout ailleurs il avait séparées.

Que faisait Du Quesne à Brest? Tout semblait conspirer contre lui : les magasins étaient vides; le roi pressait la construction des vaisseaux qui étaient sur le chantier; mais on n'avait rien de ce qu'il fallait pour les achever. D'un côté les corsaires empêchaient les chanvres de Lannion d'arriver; d'un autre, les gentilshommes du pays ne voulaient pas vendre le bois dont on avait besoin pour faire des bordages. Un M. de Loemaria prétendait que des canons pris à l'ennemi lui appartenaient. La désertion s'était mise dans les équipages de l'escadre, composés de Bretons et de Provençaux, les deux peuples du monde qui sympathisent le moins l'un avec l'autre. On congît dans quelle position se trouvait Du Quesne, impatient, colère, comme il l'était. Pour le tirer d'embarras, Colbert, dans les premiers jours de 1666, envoya un intendant à Brest; ce fut De Seuil, commissaire à la Rochelle, sous les ordres de Colbert de Teron, intendant-général de la marine du Ponant, dont il continua d'être le subordonné. Il écrivait en même temps à Du Quesne : « M. de Seuil ayant été envoyé en Bretagne pour faire un séjour fixe au port de Brest et y prendre la conduite des affaires de la marine, je lui ai mandé de vous consulter généralement en toutes les occasions qui

pourront s'offrir, et de ne rien résoudre que par votre participation » (5 mars).

Mais qu'était Brest à l'époque où d'Infreville, où Du Quesne y vint pour la première fois? Une rade entourée de roches escarpées, de collines incultes et sauvages, située au bout du monde, dans un pays inconnu, où l'ennemi entraît, d'où il sortait, sans rencontrer d'obstacle. A quoi cet immense bassin pouvait-il servir, à moins que ce ne fût pour y livrer bataille? Les rivières de Landevenec et de Landerneau offraient aux navires des retraites plus sûres que celle de Caprell, encaissée entre des murs de granit et de schiste réfractaire, n'ayant qu'une ou deux petites criques fangeuses où l'on pût accoster. Mais, pour d'Infreville et Du Quesne, cette rivière sinueuse et profonde, creusée dans le rocher, ce vaste bassin dont la nature avait rapproché les bords du côté de l'Océan, ces masses de granit qui en forment le portail, la place même où ces choses se trouvaient, au point où la France s'avance le plus dans l'Océan, n'étaient-ils pas autant de bienfaits de la Providence pour le temps où nous serions un grand peuple, où il ne tiendrait qu'à nous de commander au levant et à l'occident? N'était-ce pas un bloc admirable, livré au génie de l'homme, qui, pour se l'approprier, n'avait presque rien à faire, en comparaison de ce que la nature avait fait? Il y avait des quais, des magasins, des ateliers, des casernes, des hôpitaux à construire sur les deux rives de la Penfeld. Les rochers qu'on ferait sauter, pour en élargir les bords, serviraient à toutes ces constructions; plus tard, ils fourniraient d'énormes blocs pour bâtir les remparts dont la nouvelle ville devra s'entourer. Les édifices destinés aux différents besoins de la marine s'éleveront par étages sur des assises de rochers. En bas, les magasins, les forges, les corderies, l'arsenal; les criques vaseuses se changeront en formes où l'on construira les vaisseaux. En haut, les casernes, les hôpitaux, les prisons, les bâtiments de l'administration, se mêleront avec les jardins et les maisons des habitants. Quant à la rade, ce sera le champ-de-mars des vaisseaux. Mais l'ennemi n'entrera-t-il pas dans ce bassin? n'ira-t-il pas jusque dans le port incendier nos ateliers et nos magasins? Le Goulet, qui n'a qu'un tiers de lieue de large sur une lieue de longueur, s'armera de batteries si formidables que nulle puissance ne tentera de le franchir.

Louis XIV et Colbert n'étaient pas d'abord sans prévention contre Brest. Toutefois, un quart de siècle suffit pour qu'il devint la plus importante, la plus complète de nos places maritimes. Du Quesne et De Seuil rivalisèrent d'activité. Beaufort avait reçu l'ordre de passer de la Méditerranée dans l'Océan. Ce ne fut pas avec soixante, mais avec trente et quelques bâtiments qu'il arriva à Brest, au mois d'octobre 1666; il n'y installa point la marine, qui, comme on le voit, s'y trouvait déjà établie. Il est vrai que dans sa correspondance, même avant d'avoir été à Brest, il élevait cette position au-dessus de toutes les autres. « Vous avez, lui répondait le roi, extraordinairement exagéré la beauté et la bonté de ce port que vous n'avez jamais vu. » Louis et Colbert étaient encore dans l'erreur; Beaufort parlait d'après Du Quesne, dont il reconnaissait la supériorité. Il n'aurait pas écouté les avis de De Seuil, qui n'était qu'un commis; mais il avait de la déférence pour Du Quesne, à qui le roi mandait de s'établir sur le vaisseau amiral pour aider Beaufort de sa vieille expérience: « il ne le trouvera pas mauvais, » ajoutait Sa Majesté. Le vaisseau

amiral se nommait *le Saint-Philippe*, de 62 canons. L'équipage était de 600 hommes ; il y avait en outre 160 gardes de Son Altesse (c'étaient les élèves de la marine de ce temps-là) et 80 hommes de sa maison, non compris les officiers : en tout 900 personnes. Beaufort n'était qu'un brouillon, voulant exercer tous les emplois, depuis celui de matelot jusqu'à celui d'amiral. « Votre chaleur et votre zèle, lui disait Louis XIV, ravissent aux autres la satisfaction de me bien servir, chacun dans sa fonction. » Alors, toute notre marine se composait de cinquante-sept vaisseaux de 36 à 72 canons, non compris ceux qui étaient sur les chantiers, et de vingt et une frégates et brûlots de 8 à 30 canons. On comptait en outre une quinzaine de galères dans le port de Toulon. Sous Louis XIII, la France avait trente-cinq galères et plus de soixante vaisseaux.

Colbert revint de sa prévention contre Brest, bien qu'il ne le plaçât dans la hiérarchie administrative qu'après La Rochelle ou plutôt Rochefort, où la marine allait s'établir. La paix étant faite avec la Hollande, il délivra Du Quesne et De Seuil de la turbulente activité de Beaufort, qui passa avec une partie de sa flotte dans la Méditerranée, pour aller au secours de Candie où il fut tué. Le roi supprima la charge de surintendant et donna à Colbert le titre de ministre de la marine, dont il exerçait les fonctions depuis sa nomination au département des finances.

Du Quesne et de Seuil s'entendirent à merveille, quoiqu'ils tinssent beaucoup l'un et l'autre à leurs opinions personnelles. Mais, hommes pratiques tous les deux, ils avaient cette passion de bien faire qui est l'attribut des nobles cœurs. Dès l'année 1666, tout marche de front à Brest, les travaux du port, ceux des bâtiments destinés aux différents services, les fortifications de la place, la construction des vaisseaux et les études pour les mieux construire, la formation des équipages et la recherche du meilleur système de recrutement, l'instruction à donner aux officiers et aux matelots, l'organisation des escadres, les règlements pour la discipline, l'établissement de l'ordre dans les diverses branches de l'administration. Il fallait tout créer, tout improviser à la fois ; combien de difficultés n'eut-on pas à vaincre ! Brest fut le port qu'on choisit pour les expériences. Voyons d'abord ce qu'on y fit, ce que Du Quesne y accomplit lui-même pendant qu'il y séjourna, c'est-à-dire du commencement de 1665 à la fin de 1673.

Avant l'arrivée de De Seuil, Du Quesne avait relevé les sondes de tous les points de la rade et de la côte, depuis Belle-Isle jusqu'à Saint-Malo ; il avait balisé les rades et l'entrée des rivières. Il dressa la carte de l'entrée de Brest et des côtes voisines, que Colbert faisait graver et remettre aux capitaines, avec injonction expresse de ne la communiquer à personne. Il purgea la mer des corsaires, et rendit les communications libres entre le port et les points d'où il recevait ses approvisionnements. De Seuil fit d'abord faire de nouveaux magasins ; avant la fin de 1667, vingt-huit, tous en pierre, s'élevaient du côté de Recouvrance, à la place ou à côté de ceux que Richelieu avait bâtis. A la même époque, le magasin général était terminé sur l'autre rive. Ces ouvrages n'étaient pas achevés, qu'il entreprenait sur le même côté la construction de la corderie et des étuves, celle d'un moulin à poudre, et celle d'un hôpital provisoire. Il fit aussi construire, pour l'administration, un hôtel qu'on appelait *la maison du roi*. Peu de temps après, seize nouveaux magasins furent bâtis sur le bord opposé. On y construisit une forge pour les « gros » ancrés.

puis une seconde pour en fabriquer au moins quarante dans un an. D'autres ateliers pour le service du port sont de la même époque.

Les travaux de défense n'étaient pas négligés. Au commencement de 1666, on fit des réparations considérables au château. On éleva aussi quelques ouvrages en avant des anciens murs de la ville. Les batteries qui défendent le bord de la rade du côté de Recouvrance remontent au même temps. Le reste de ce quartier fut couvert presque en entier par une ligne de redoutes et de retranchements en terre. D'anciens plans nous font voir que le Goulet et la côte du Conquet étaient eux-mêmes armés de batteries avant 1672. Il y en avait deux qui portaient le nom de Beaufort. Le parlement de Bretagne avait défendu aux maîtres de forges de fondre des canons. Le pays craignait pour ses libertés, mais on passa outre ; d'ailleurs, on fit venir des canons du Nivernais. Ce fut Du Quesne qui, en 1671, ferma l'entrée du port par une chaîne. Il poussa la construction des cales et des quais, d'abord en pierre sèche, et fit dresser la première machine à mâter. Il demandait avec instance qu'on établit, dans la crique de Troulam, une forme pour bâtir et radouber les vaisseaux. L'ingénieur Sainte-Colombe conduisait à la fois les travaux des bâtiments, ceux des fortifications et du port ; il s'occupait aussi de la recherche des meilleurs bois pour le corps et la mâture des vaisseaux. Il fallut deux arrêts du conseil pour forcer les propriétaires des forêts du Faou et de Cranou à livrer leurs bois à la marine, dont ils maltrahaient les agents.

La construction des bâtiments de mer occupait surtout Du Quesne. Hubac n'avait que de mauvais ouvriers sous ses ordres. En 1669, Colbert fit venir vingt charpentiers de Hollande ; il les établit à Brest avec leurs femmes et leurs enfants. Dans chacune des années 1665, 1666 et 1667, on n'avait mis que deux vaisseaux sur les chantiers ; on en mit trois en 1668, quatre en 1669, autant chacune des années suivantes. C'était une activité incroyable. Les charpentiers hollandais faisaient un vaisseau à leur manière, tandis que nous en faisons un à la nôtre. A peine un bâtiment avait quitté le chantier qu'il s'en élevait un autre à sa place. « Il ne faut jamais, » disait Colbert, « mettre plus d'un an à construire un vaisseau. Les plus solides sont ceux qu'on fait dans le moins de temps possible. » Hubac ne quittait pas son atelier ; Du Quesne le dirigeait en toute chose. « Je suis bien aise, » disait encore le ministre, « que vous ayez aperçu qu'il bâtissait plus solidement qu'autrefois. » Hubac avait un fils, sujet fort distingué, que Colbert envoyait dans les pays étrangers pour y étudier la manière dont on construisait les navires. « Il y a assez longtemps, » lui écrivait-il, « que vous êtes en Hollande pour y avoir pris connaissance des différentes constructions de vaisseaux ; il faut que vous passiez immédiatement en Angleterre, pour que nous connaissions aussi la manière de bâtir de ce pays, et si le gabarit est différent de celui de Hollande » (1670) ; et sur-le-champ Hubac fils traverse la Manche, puissamment recommandé auprès de notre ambassadeur à Londres. On surchargeait alors les vaisseaux de sculptures et de dorures ; Du Quesne et Colbert trouvaient que ces ornements étaient de mauvais goût ; on imita les Anglais, qui avaient plus de simplicité (1669).

Le plus difficile était le recrutement des marins. Accoutumés au service du commerce, qui les traitait mieux, les matelots bretons éludaient par la ruse ou

par la résistance de servir sur les bâtiments de l'état. On essaya de divers moyens : quand on voulait faire une levée, on arrêtait toutes les expéditions, on fermait tous les ports; on faisait une *presse* de marins, ou bien on mettait des garnisaires chez les habitants. Le gouverneur et le grand prévôt de la province, les commandants et les prévôts particuliers, allaient à la chasse aux matelots. On crut ensuite qu'il valait mieux contraindre les communautés de ville à fournir, sous leur responsabilité, la quantité de marins dont on avait besoin. Les populations étaient mécontentes. Colbert tenait à ce qu'on ne prît pas les matelots attachés au service des compagnies, surtout à ce qu'on ménageât les Malouins qui faisaient la pêche de Terre-Neuve. On établit enfin un rôle sur lequel on inscrivit tous les gens de mer, dont le quart était obligé de servir sur les bâtiments de l'état. Ils furent, à cet effet, divisés en quatre classes. Par considération pour la Bretagne, le nombre des classes y fut porté à cinq : c'est ce qu'on appela l'*inscription maritime*. Du Quesne avait à faire l'éducation de tous ces hommes, la plupart étrangers à la manœuvre et à la discipline; il avait surtout beaucoup de peine à compléter les équipages. L'école de canonniers qu'on avait établie à Brest dès l'année 1666 ne réussit pas; l'école d'hydrographie allait un peu mieux.

On n'avait pas moins de peine à se procurer des officiers que des matelots. Colbert avait invité les jeunes gentilshommes de la province à entrer dans la marine (1666). Quelques-uns seulement avaient répondu à cet appel; le temps n'était pas encore venu où la noblesse bretonne se regarderait comme spécialement destinée au service de la mer. Cependant des gentilshommes demandèrent au roi l'autorisation d'établir un gymnase où les jeunes gens feraient leur apprentissage d'officier (1669). L'année suivante, le roi ordonna la formation d'une compagnie de 200 gardes de la marine, dont 150 gentilshommes et 50 *soldats de fortune*. Ils étaient obligés, ainsi que les lieutenants et les enseignes, de suivre les leçons de l'école d'hydrographie; mais l'enseignement y était fort limité : les instituteurs n'étaient pas très-instruits eux-mêmes. Lorsqu'il prit la survivance de son père, Seignelay envoya à Brest le professeur Coubard, dont les leçons furent d'une grande utilité.

Quant aux vaisseaux construits ou achetés sous les surintendants, il n'en restait que huit en 1671. Du temps de Beaufort, Louis XIV sentait que sa marine était au-dessous de celle des étrangers; mais, dès l'année 1670, il put réunir à Brest une escadre qui ne redoutait aucune comparaison. Jusqu'alors retenus dans les ports, nos vaisseaux reçurent l'ordre d'en sortir, pour donner à l'Europe bonne opinion de nos forces maritimes. Du Quesne commandait l'escadre de Brest; il se rendit à Belle-Isle, où le comte d'Estrées devait le joindre, à la fin de septembre, avec une escadre sortie de la Charente. Cette flotte fit une promenade aux Canaries. D'Estrées ne connaissait pas la mer : lieutenant-général des armées de terre, il était entré, en 1668, avec le même grade dans la marine; on le fit vice-amiral en 1670. L'humeur caustique de Du Quesne n'épargna pas le général sous les ordres duquel on l'avait placé; son vieux camarade Des Ardents partagea cette mauvaise humeur. D'Estrées s'en plaignit à Colbert. « Je vois, » lui répondait celui-ci, « que vous n'avez pas sujet d'être satisfait des sieurs Du Quesne et Des Ardents : ce sont nos deux plus anciens officiers de marine; le

premier a toujours été reconnu comme un très-habile navigateur. Je conviens avec vous que son esprit est difficile et son humeur incommode; mais dans la disette que nous avons d'habiles gens en cette science qui a été longtemps inconnue en France, je crois qu'il est du service du roi et même de votre gloire que vous travailliez à surmonter la difficulté de cet esprit et à le rendre sociable pour en tirer toutes les connaissances et les avantages que vous pourrez. » D'Estrées conserva toujours des sentiments peu bienveillants pour Du Quesne; cependant ce dernier donna aux autres officiers l'exemple de l'obéissance. « J'attends de vous, » lui avait dit le roi en lui annonçant la déclaration de guerre de la Hollande, « j'attends de vous de nouvelles preuves de votre valeur et de votre longue expérience. » Quant aux instructions que Louis XIV adressait à d'Estrées, elles étaient admirables en tous points. Colbert les avait rédigées, il les résumait en ce peu de mots : « Sa Majesté ayant fait de si grandes choses et en si peu de temps, ne donnez pas à croire que ses forces maritimes ne sont pas en état de porter sa gloire aussi haut que celles de terre » (1672). Le ministre avait envoyé à Rochefort son fils, le marquis de Seignelay, qui profita de l'escadre de d'Estrées pour se rendre à Brest, où il eut le spectacle d'une flotte de 50 vaisseaux. Quoique fort jeune, Seignelay, formé à l'école de son père, était déjà rompu aux affaires; quatre ans plus tard, il devait prendre la direction de celles de la marine, dont il s'était constamment occupé. Il vit de ses propres yeux ce qu'on avait déjà fait à Brest; il pressa l'exécution de ce qui restait à faire. Seignelay ne gardait de ménagements avec personne, mais il avait une vénération profonde pour Du Quesne.

L'ordre, joint à l'activité, fut le plus sûr moyen d'accomplir tant de merveilles. Ces beaux règlements de la marine, œuvre des deux Colbert, sont le résultat d'une foule d'observations et d'expériences. L'intendant De Seul était spécialement chargé de l'étude ou de l'application préparatoire; il envoyait ses projets à Colbert, qui lui communiquait les siens.

Telle fut l'origine, tels furent les commencements du port de Brest. Chose étrange, pas un des biographes de Du Quesne ne sait ce qu'il devint dans l'intervalle de 1665 à 1672, époque où on le retrouve avec la qualité de commandant en second de l'armée navale, sous les ordres du comte d'Estrées; il avait, dit-on, employé ce temps à visiter les ports de France pour se perfectionner dans la marine. Comme on le voit, Du Quesne était à Brest, d'où il ne s'éloignait que le moins possible. En récompense de ses anciens et de ses nouveaux services le roi l'avait élevé, en 1667, au grade de lieutenant-général, dont il exerçait depuis longtemps les fonctions. Veut-on même savoir quel était son traitement? Il avait 3,000 livres de pension, 2,000 en sus comme lieutenant-général, et 500 par mois tant qu'il était à terre. En mer, il recevait, indépendamment de sa pension, 1,800 livres par mois pour vivres et appointements. A raison de la valeur de l'argent à cette époque, c'était plus que n'ont les vice-amiraux d'aujourd'hui. Le roi lui donna 100,000 fr., en lui accordant le titre de marquis. On croit que Du Quesne est oublié de la cour et des ministres, tandis que Louis XIV et Colbert ne s'en rapportent qu'à lui pour tout créer, tout diriger dans le port de Brest, dont il est le véritable fondateur.

Les plus grands obstacles étaient vaincus; la présence de Du Quesne n'était

plus nécessaire à Brest. Le roi l'appela dans la Méditerranée, où la gloire dont il se couvrit fut peut-être moins utile à la France que ce qu'il avait fait au fond de l'Armorique. Avec Du Quesne, une partie de nos forces avait quitté l'Océan.

Les étrangers ne voyaient pas sans inquiétude notre nouvel établissement ; la pensée leur vint de le détruire. On s'occupa activement des moyens de le mettre à l'abri de leurs tentatives. Le duc de Chaulnes, gouverneur de la province, fit plusieurs voyages à Brest pour accélérer les travaux ; il craignait, en outre, l'effet des mécontentements que son administration avait causés en Bretagne. Les paysans eussent pu s'emparer de la place, où ils auraient trouvé de la poudre et des armes (1672 à 1675) ; il fallait donc la mettre en état de défense du côté de la terre comme du côté de la mer. On conçut dès lors le projet de couvrir la ville entière par une enceinte de murs et de bastions, en rendant aussi les divers points de la côte inaccessibles à l'ennemi. Dès l'année 1677, un rempart en terre couvrait une partie du côté de Brest. On y employait les paysans, auxquels on fournissait du pain et des outils.

Traverses, Sainte-Colombe et Fery travaillèrent successivement au plan des fortifications. Sainte-Colombe conserva la direction de cette partie des travaux. Un architecte habile, Garangeau, fut chargé des quais, des bâtiments de l'artillerie, de l'hôpital et des magasins (1679). Les projets de De Seuil étaient gigantesques, le prodige Seignelay en fut épouvané.

Rien cependant, quant à l'intérieur, ne fut définitivement arrêté qu'en 1680. « Jusqu'à présent, » écrivait Seignelay à De Seuil, « on n'a travaillé que *par morceaux* à Brest, et à mesure que l'on a eu besoin pour la commodité des armements ; le roi veut que tout se fasse à l'avenir dans la vue d'un intérêt général. » La même lettre invitait l'intendant à se concerter avec Garangeau, Sainte-Colombe et les officiers du port, pour dresser un nouveau plan de la ville, sur lequel l'emplacement de chaque édifice serait indiqué.

Ce plan fut soumis à Vauban, qui l'approuva. Cette approbation s'étendit sans doute à la ligne des fortifications qui en était inséparable. Les quais de Pontaniou, les magasins des bois et de la mâture du même côté, ainsi que quinze autres magasins du côté de Brest, furent entrepris dans cette année 1689 ; on construisait en même temps les bâtiments de l'artillerie, qui étaient achevés en 1682 : ce sont ces beaux édifices qu'un incendie dévora en 1832. Depuis longtemps projeté, l'hôpital de la marine, œuvre de Garangeau, ne fut bâti qu'en 1685 ; la maçonnerie des fortifications commença dans l'automne de 1681.

Seignelay était venu lui-même à Brest, au mois de mai, pour juger par ses propres yeux de l'ensemble et de l'effet des travaux qu'il avait commandés. Sa présence imprima une activité nouvelle à ceux qui s'exécutaient à la fois dans le port, dans la ville et au dehors. Dès l'année 1678, il avait donné des ordres pour qu'on bâtît un fort sur le *Mengam* (pierre boiteuse), rocher qui s'élève au milieu du Goulet. Seignelay s'obstina dans cette entreprise ; Sainte-Colombe fit ce qu'il était alors humainement possible pour en venir à bout : la mer emportait le lendemain ce qu'on avait fait la veille. Nous avons sous les yeux la longue lettre que Seignelay écrivit à De Seuil, aussitôt qu'il fut de retour à Paris. On croit lire une de ces

dépêches dans lesquelles Napoléon groupait les résolutions qu'il avait prises ; c'est la même grandeur, la même force de volonté. Seignelay jouissait du fruit de ses travaux : les fortifications de la ville et de la côte, le port et l'arsenal, allaient être terminés. Il proposa au roi de consacrer le souvenir de ces grandes choses par une médaille où l'on voit le dieu *Portanus* tenant une clef à la main, et où on lit cette légende : *Tutela classium*, et cet exergue : *Bresti portus et navale*. 1681.

Le roi tenait à ce que Vauban se rendit sur les lieux pour apprécier ce qu'on avait fait et pour arrêter lui-même les plans et devis de ce qui restait à faire. Il arriva à Brest au mois de janvier 1683 ; il n'y avait fait aucun voyage auparavant. A cette époque, les murs de l'enceinte du côté de Brest s'élevaient à la hauteur du cordon. On allait commencer le côté de Recouvrance, qui pressait moins. Vauban regretta qu'on eût enveloppé le vieux château dans l'enceinte des nouveaux murs. Du reste, il approuva ce qu'on avait fait, et se borna à ordonner les changements praticables à peu de frais. Quant au château lui-même, il en rendit les abords plus difficiles, en taillant à pic les rochers sur lesquels il est placé, et en établissant une batterie au pied de cette forteresse. Il y fit faire des planchers et des voûtes, afin d'établir des plates-formes au-dessus des tours, dont l'ancien couronnement fut malheureusement détruit et remplacé par les embrasures qu'on y voit aujourd'hui.

Ni l'enceinte de la ville, ni le château ne suffisaient pour la défense de la place, dominée par des points plus élevés, tant du côté de Brest que du côté de Recouvrance. Vauban voulait que ces hauteurs fussent couronnées par des forts, dont il avait lui-même tracé le plan *de sa main blanche*, mais le manque d'argent empêcha de les exécuter. Il fallait d'abord achever l'enceinte de Recouvrance qui, à la fin de 1689, atteignait aussi la hauteur du cordon. De ce côté, comme de celui de Brest, on se contenta d'élever au-dessus de ce cordon un mur crénelé, au lieu du parapet qu'on ne fit qu'en 1755.

Vauban donna un soin particulier aux batteries de la côte et à celles du Goulet. Nous regrettons de ne pouvoir entrer dans le détail de ce qu'il pensait et de ce qu'il conseilla pour la défense d'une place dont il comprenait toute l'importance. Comme Du Quesne, il admirait ce que la nature y avait fait. Comme Seignelay, il eût voulu bâtir un fort sur le *Mengam* ; il voyait la difficulté de l'entreprise, mais il ne croyait pas qu'il fût impossible de réussir. Placé en travers dans le Goulet, ce fort, disait Vauban, produira un bien autre effet que ceux qui le défendent dans sa longueur, et qui ne tirent qu'au passage des vaisseaux, tandis qu'avec sa batterie de front, le *Mengam* ne permettra à personne d'approcher.

Vauban traça toute la ligne des quais, depuis la pointe du château jusqu'au fond du port. Il recommanda expressément de renoncer aux constructions en pierre sèche. Commencée depuis 1674, la forme de Troulam faisait le désespoir des architectes et ingénieurs qui tour à tour en étaient chargés. Vauban s'en occupa d'une manière toute spéciale ; il donna les instructions les plus minutieuses pour les précautions à prendre ; on y travailla plus de douze ans. Elle coûta 171,338 liv., environ 700,000 d'aujourd'hui. L'ingénieur Groignard fut obligé de la reconstruire soixante à quatre-vingts ans après.

Louis XIV avait aussi formé le projet d'un voyage à Brest. Son intention était de visiter tous les ports de l'Océan au printemps de 1679. D'avance, il s'était plu à

faire le recensement de sa marine. Il avait assigné des noms fixes à tous les vaisseaux, qu'il divisa en cinq rangs. Il y en avait douze de 1,500 à 2,400 tonneaux, vingt-six de 1,000 à 1,500, quarante de 750 à 1,000, vingt-six de 350 à 700, seize de 250 à 300, en tout cent vingt. Dans ce nombre sont compris tous les bâtiments au-dessus de vingt-six canons. Il y avait en outre trente brûlots et vingt frégates, dont les plus fortes portaient vingt-deux canons. Nous ignorons où les auteurs de quelques notices ont pu voir qu'en 1680 le département de Brest renfermait à lui seul quatre-vingt-douze vaisseaux de 60 à 100 canons. Toute notre marine n'en comptait pas un aussi grand nombre de cette force.

A Dunkerque on devait donner au roi le spectacle de la construction d'une frégate en deux jours. A Brest on travaillait avec un soin tout particulier à un vaisseau de 50 à 56 canons, sur lequel Sa Majesté devait se promener dans la rade et aux environs. Seignelay consulta Le Brun pour les peintures et les sculptures. Il envoya de Paris des artistes pour les exécuter ; mais il ne fallait rien d'affecté. « En un mot, » disait le ministre, « que le roi soit satisfait. » Comme tant d'autres projets, ce voyage, renvoyé d'abord à l'année suivante, demeura sans exécution. La franchise quelque peu rude des habitants du pays ne fit-elle pas reculer le grand roi ? Le duc de Chaulnes n'avait pas semé de roses les chemins qu'il aurait eu à parcourir.

Tout se perfectionnait avec le temps. L'art de bâtir les vaisseaux fit de grands progrès sous l'administration de Seignelay. Un conseil établi dans le port surveilla les constructions. Le jeune Hubac avait ouvert un cours pour les marins et les ouvriers, tandis que Renau, non moins distingué comme ingénieur que comme officier de marine, s'affranchissait de la routine, développant et appliquant de nouvelles théories pour la construction des vaisseaux.

Quoique le recrutement des marins s'opérât toujours avec peine, on n'était cependant plus obligé de recourir aux moyens coercitifs. Malgré le voisinage de la mer, la population de Brest n'avait pas beaucoup de goût pour la marine ; cependant elle ne tarda pas à fournir des sujets plus attachés au port que ceux des autres parties de la province. On eut beaucoup à faire pour leur donner l'habitude de la propreté. En 1676, le roi rétablit l'école des canoniers qui, dix ans avant, n'avait pu réussir. L'exemple des Tourville, des d'Estrées, triomphait de l'antipathie des jeunes gentilshommes pour la mer. En 1682, Louis XIV créa les compagnies des gardes du pavillon et de la marine, dont le nombre était de 800. Seignelay ne négligeait rien pour avoir des officiers capables ; il tenait la main à ce que les capitaines et les chefs d'escadre saisissent toutes les occasions de s'instruire ; quand Tourville vint à Brest, en 1684, il lui donna l'ordre de prendre le géographe Lavoye sur sa frégate et d'aller faire avec lui le relèvement de la côte d'Ouessant.

Cette époque est surtout remarquable par l'ordre qui s'établit dans toutes les parties du service et de l'administration maritime. Nous avons déjà parlé des réglemens faits par les deux Colbert ; la manière de les appliquer n'était pas moins admirable. On ne peut lire la correspondance de ces ministres sans être frappé de la suite, de la régularité qui régnait alors en toute chose. Colbert était l'ordre personnifié. Malgré l'extension des travaux, il n'y avait, du temps de Seignelay, que trois commissaires et quinze écrivains ou commis principaux dans le port de Brest. Sauf l'exception en faveur de Du Quesne, aucun officier de marine, si élevé

qu'il fût, ne pouvait s'immiscer dans les affaires de l'administration. Le comte d'Estrées voulait s'en occuper, Seignelay lui écrivait : « Je dois vous dire sur cela, par l'ordre exprès de Sa Majesté, qu'il serait à désirer que vous voulussiez bien vous en tenir aux fonctions de vice-amiral, de la manière dont vous les avez exercées en tout temps, et laisser faire les siennes à l'intendant dans tout ce qui regarde le détail de l'arsenal » (1688).

Il s'en fallait de beaucoup qu'il y eût autant d'ordre dans la ville que dans la marine. L'intendant ne cessait de demander qu'on réunit Recouvrance à Brest pour que les deux rives du port se trouvassent sous la surveillance de la même autorité; mais on craignait de mécontenter les seigneurs du Châtel. Quand Seignelay vint à Brest, il n'hésita pas à opérer la réunion; elle eut lieu en 1681. Néanmoins la ville continua longtemps d'être mal tenue. L'enceinte des fortifications renfermait une assez grande étendue de terres labourables qui descendaient jusqu'aux bords de la Penfeld : des communautés religieuses demandèrent à s'établir sur ces terrains, mais Louis XIV n'y voulut point consentir. « Il vaut mieux, » disait Seignelay, « que la ville ne se bâtisse pas si tôt que de la remplir de couvents » (1689). Il y avait déjà des carmes à Brest. Le roi hésita même à accorder aux jésuites l'établissement d'un séminaire pour les aumôniers de la marine. On lit dans les lettres patentes délivrées en 1686 : Cet établissement est formé « à la charge de faire des prières pour notre conservation, pour celle de la maison royale et pour la prospérité de nos armes. » La correspondance des bons pères fait voir avec quelle habileté ils avaient manœuvré pour remplacer les prêtres du Folgoat où il y avait déjà un séminaire établi dans le même but. Quelques années avant de s'installer à Brest, les jésuites avaient reconnu que cette position convenait parfaitement à leurs desseins. Leurs missions se répandaient alors dans toutes les parties du monde. C'est de Brest qu'une colonie de jésuites partit pour Siam, en 1685, avec une lettre du roi *au très-haut, très-puissant, très-excellent et très-magnanime prince* de ce pays, *son très-cher et bon ami*, qu'il engageait à embrasser la religion du vrai Dieu.

A cette époque le roi s'occupait encore plus de la conversion des hérétiques que de celle des infidèles. Il ne se servait pas de moyens aussi doux. On comptait alors un grand nombre de protestants dans la marine; c'était un refuge où l'on avait l'espoir de n'être pas troublé dans sa croyance; mais, à l'exception du seul Du Quesne, qu'on n'inquiéta jamais, personne n'échappait aux persécutions. Le cœur se serre lorsqu'on lit les ordres de Seignelay à l'intendant de la marine. Des bateaux armés gardaient la côte pour empêcher les évasions; on surveillait particulièrement les nouveaux convertis; lorsqu'ils tentaient de fuir, on leur faisait expier dans le château de Brest le mensonge de leur conversion. Il y avait cinq cents francs de récompense pour les dénonciateurs. Les ouvriers protestants étaient chassés des ateliers; on donnait vingt francs à chaque soldat ou marin qui se convertissait. Quant aux officiers, l'évêque de Saint-Pol était chargé de les catéchiser. A l'appui des instructions pastorales, le roi promettait de l'avancement aux plus dociles. On était tenu, sous peine d'expulsion, de renoncer à l'hérésie dans un délai déterminé. Le capitaine Du Quesne-Guiton avait envoyé à son cousin, le marquis Du Quesne, fils du général, retiré en Suisse, la relation imprimée de

son voyage aux Indes Orientales ; il en fut vertement réprimandé. Il n'y avait pas plus de paix pour les femmes que pour les hommes ; celle du chef d'escadre Forant ne se tenait pas convenablement à la messe, le roi fit dire à son mari qu'il donnerait l'ordre de l'enfermer dans un couvent (1684 à 1691).

Ces persécutions n'empêchaient pas la population de s'accroître. L'ancienne église ou chapelle des Sept-Saints était devenue insuffisante. Le plan d'une autre église, sous l'invocation de saint Louis, fut arrêté en 1681. Le roi accorda vingt-deux mille livres pour en commencer les travaux. Peu de temps après, la ville comptait déjà près de 10,000 habitants. Le nombre des ouvriers, des soldats et des matelots s'élevait à peu près au même chiffre. Cette affluence devint bien autrement considérable, lorsque le roi eut de nouveau déclaré la guerre à la Hollande, et surtout lorsqu'il entreprit de rétablir le roi Jacques II sur son trône. La grande quantité de marins et de soldats qu'on envoyait à Brest fit tomber sur cette ville une plaie qui se renouvelait sans cesse, quelle que fût l'énergie des remèdes employés pour l'en délivrer. « Les femmes de mauvaise vie, » dit une des nombreuses ordonnances du procureur du roi, « s'y retirent de tous les lieux de cette province, lesquelles, par leurs continuelles prostitutions, infectent les soldats de terre et de mer et les jettent dans une débauche contraire à la gloire de Dieu. » La même ordonnance déclare que celles qui continueront leurs débordements seront fouettées dans les carrefours, marquées d'une fleur de lys et ramenées dans leurs provinces respectives (1691).

Jacques II avait quitté l'Angleterre le 12 décembre 1688 ; à la fin de février, tout était prêt à Brest pour le ramener dans son royaume. Un de nos officiers généraux les plus distingués, Gabaret, l'attendait dans ce port avec une escadre formée de nos meilleurs vaisseaux et de nos plus braves capitaines. Le prince y arriva dans les premiers jours de mars ; le 12, il était débarqué en Irlande. L'heureux Château-Renault partit de Brest le 6 mai suivant, avec une escadre de vingt-deux vaisseaux, escortant un convoi de troupes et de munitions. Il battit les Anglais, qui ne purent l'empêcher d'arriver à la baie de Bantry, où il effectua son débarquement.

Réunis aux Hollandais, les Anglais avaient une armée formidable sur l'Océan. Louis XIV pouvait alors leur en opposer une d'égale force ; mais une partie de nos vaisseaux se trouvait dans la Méditerranée, sous le commandement de Tourville, qui reçut l'ordre de se rendre à Brest. Seignelay y vint de son côté ; il y passa les mois de juillet et d'août pour tout disposer lui-même. Il s'établit sur la flotte, tour à tour à bord du *Conquérant* ou du *Souverain*, d'où il expédiait ses ordres. Aucun des mouvements de l'ennemi ne lui échappait ; chaque jour il envoyait des bâtiments légers au-devant de Tourville pour l'en informer et lui indiquer la route à suivre. L'escadre de Toulon se composait de trente-trois voiles, parmi lesquelles on comptait vingt bâtiments de ligne. Seignelay, alors à bord du *Souverain*, écrivait à Tourville, le 14 juillet 1689 : « Nous avons ici quarante bons vaisseaux ; les ennemis en ont au moins cinquante-deux (le 20, il disait soixante-deux) qui croisent sur Ouessant, faisant le jour un bord à terre, et la nuit un bord à la mer. Ils ne gardent pas le raz ; et si vous profitez d'un temps favorable pour venir par cet endroit, vous entrez et nous joindrez. Le roi vous

a choisi pour commander toute son armée navale. Si nous sommes joints, les ennemis ne pourront tenir, et vous en aurez toute la gloire. »

Au grand désappointement de l'ennemi, qui espérait l'en empêcher, Tourville entra dans la rade. Quelque désir qu'eût le roi d'ouvrir la campagne, si impatient que Seignelay fût lui-même, il aima mieux, pour engager la lutte d'une manière plus certaine, attendre jusqu'au printemps de l'année suivante.

Jamais plus nombreuse armée ne se rassembla dans la belle rade de Brest; elle se composait de quatre-vingt-deux bâtiments de ligne, six frégates et vingt brûlots : le 23 juillet 1690, soixante-quinze vaisseaux sortirent de la rade pour aller à la rencontre de l'ennemi. Le roi adressa de nobles paroles à Tourville : on n'en disait pas d'autres alors. « C'est dans cette occasion, » ajoutait Seignelay, « qu'un homme de courage et qui a une véritable gloire doit tout hasarder, et c'est avec une impatience que je ne puis vous exprimer que j'attendrai des nouvelles de ce que vous aurez fait. Vous savez que toute l'Europe a les yeux tournés sur vous. » (23 juillet 1690.)

Il ne nous appartient pas de raconter les glorieuses campagnes de 1690 et de 1691; le port de Brest et les Bretons, qui formaient la presque totalité des équipages, en eurent la plus belle part. Seignelay et l'intendant Desclouzeaux déployèrent une intelligence, une activité surprenantes. Mais tandis que nos flottes battaient l'ennemi sur mer, le malheureux roi Jacques, battu sur terre, était forcé de quitter l'Irlande et de revenir à Brest.

Parlerons-nous de la dernière tentative de notre armée navale pour le replacer sur le trône? Seignelay était mort au milieu de sa gloire, après avoir élevé notre marine à un degré de puissance qui dépassait les ressources réelles du pays; Pontchartrain lui avait succédé. En 1692, une flotte, au moins égale à celle de 1690, devait se réunir à Brest. Comme à cette époque, une partie de nos forces se trouvait dans la Méditerranée, sous le commandement du comte d'Estrées. Malgré les observations de Tourville, ni le roi, ni Pontchartrain, ne voulurent attendre ces renforts. On lit dans l'*Histoire de la Marine* que Pontchartrain, informé de la jonction des escadres anglaise et hollandaise, envoya un courrier à Tourville, qui ne le reçut pas à temps. Nous n'avons trouvé aucune trace de cet avis dans la correspondance de Pontchartrain. Celui-ci crut, jusqu'au dernier moment, que les Hollandais étaient restés dans leurs ports et que les Anglais n'avaient pas plus de cinquante vaisseaux à nous opposer. Avant d'être roi, Jacques II avait commandé avec distinction l'armée navale d'Angleterre. Confiant dans les intelligences qu'il avait ou qu'il pensait avoir dans la flotte ennemie, ce prince, si l'on en croit une note qui se trouve dans les archives de la marine, aurait persuadé à Louis XIV que les Anglais éviteraient le combat. On sait comment chacun se comporta de part et d'autre, et quels furent les résultats désastreux de cette bataille. Nous n'avons à parler que de l'effet qu'elle produisit à Brest.

La consternation y fut profonde : c'en était fait de notre marine, de notre arsenal, de la ville elle-même; d'un moment à l'autre on s'attendait à voir les Anglais dans la rade et jusque dans le port. Pour sauver nos vaisseaux, on les fit entrer, le plus avant possible, dans la rivière de Landevenec. Le langage de Pontchartrain n'était pas rassurant; il demanda s'il ne serait pas prudent de faire

revenir, *un à un*, les bâtiments qui s'étaient réfugiés à Saint-Malo. Louis XIV s'indigna de ces frayeurs. Il compta sur le courage des Bretons, qui déjà lui en avaient donné tant de preuves; il ordonna de ramener dans la rade et dans le port les vaisseaux qu'on avait cachés dans la rivière de Landevenec. Depuis quelques années, les constructions s'étaient ralenties; il n'y avait qu'un vaisseau sur les chantiers. Le roi en fit commencer trois autres. Des ordres pareils furent donnés dans les autres ports. Quant à Tourville, désespéré, malade, il voulait rejoindre ses vaisseaux à Saint-Malo. Il était en route, lorsqu'on lui manda de se rendre à Versailles. Le roi lui fit l'accueil que méritait sa haute valeur.

Avant l'affaire de la Hougue, où nous perdîmes quinze vaisseaux, trois brûlés par l'ennemi et douze de nos propres mains, la marine française se composait de cent quatorze bâtiments de ligne de 30 à 104 canons, de trente-quatre brûlots de 10 à 20 canons, de trente frégates de 12 à 26 canons, de quarante-cinq flûtes et traversiers; il y faut joindre les galères qui se trouvaient à Marseille, et sur l'importance desquelles nous n'avons pas de documents exacts. Le nombre des bâtiments attachés au port de Brest était de quarante-six vaisseaux, quatorze brûlots, quinze frégates et dix flûtes.

La panique causée par le désastre de la Hougue ne se dissipa entièrement qu'au retour de Tourville à Brest; il y revenait avec le bâton de maréchal. Envoyé à Saint-Malo pour y chercher les vingt et un vaisseaux que le marquis de Pannetié y avait conduits, d'Amfreville ne les avait point ramenés *un à un*. Au printemps de 1693, nous avions à Brest soixante et onze bâtiments prêts à entreprendre une nouvelle campagne. Tourville passa avec cette flotte dans la Méditerranée, où les succès qu'il obtint n'effacèrent point les douloureuses impressions que l'affaire de la Hougue lui avait laissées. Avant de partir, il mit toutes les batteries en état de défense; il fit armer de mortiers celles de Camaret et de Berthaume. Renau visita à son tour tous les points de la côte, depuis Saint-Malo jusqu'à la pointe de Cornouaille; enfin Vauban se rendit lui-même à Brest au printemps de 1694: c'était l'homme dans lequel le pays avait le plus de confiance. Il compléta l'armement des batteries, prit le commandement des forces de terre et de mer, et attendit que l'ennemi vint l'attaquer. « Votre Majesté, » écrivait-il au roi, « n'a rien à craindre: tous les passages qui sont sous le château sont à l'épreuve de la bombe. J'ai placé avantageusement 90 mortiers et 300 pièces de canon; tous les vaisseaux sont hors de la portée des bombes des ennemis, et toutes les troupes en bon ordre. Il y a dans la place 300 bombardiers, 300 gentilshommes, 4,000 hommes de troupes régulières, et un régiment de dragons nouvellement arrivé. Ces forces sont suffisantes pour repousser l'ennemi. » Pontchartrain avait repris courage, tant il avait lui-même de confiance dans Vauban. Informé cette fois des mouvements des ennemis, il lui écrivait: « Je ne sais s'il ne vaudrait pas mieux, pendant que vous y êtes, qu'ils vissent à Brest. » Ils ne tardèrent pas à donner cette satisfaction au ministre. Une flotte anglo-hollandaise de quarante et un vaisseaux et de vingt-deux bâtiments légers, portant 10,000 hommes de troupes, mouilla dans l'Iroise le 16 juin, et effectua le 17 une descente dans une anse voisine de Camaret. La résistance fut si vigoureuse que les ennemis, qui avaient déjà trois mille hommes à terre, ne songèrent qu'à se rembarquer; la marée les avait amenés,

mais elle ne revint pas assez tôt pour les reprendre. Les paysans bretons en massacrèrent cinq ou six cents ; les autres furent faits prisonniers ou se noyèrent dans la mer. On voit, au fond de la baie de Camaret, une batterie qui en a conservé le nom de *maro ar Saozon* (la mort aux Anglais). La plus belle part dans la journée du 7 revint à deux jeunes officiers, Lavalette et Benoisse, qui commandaient les troupes de la marine. Pour conserver le souvenir de ce glorieux événement, le roi fit frapper une médaille représentant, au fond, la mer couverte de vaisseaux, et, sur le premier plan, Pallas, auprès d'un trophée naval, avec cette légende : « *Custos oris Armoricarum*, » et cet exergue : « *Batavis et Anglis ad littus Armoricum cassis. 1694.* » Les Anglais se vengèrent de leur défaite en incendiant la ville de Dieppe.

Par exception à la règle, Vauban réunit, pendant quelques années, l'autorité civile et militaire sous le titre de commandant de la marine. Il n'usa de ce titre que pour mettre le port de Brest à l'abri d'une nouvelle insulte de l'ennemi : il fit, avec le marquis de Pannetié, l'épreuve de toutes les batteries ; il s'assura que la ville ne pouvait être atteinte par les bombes, que l'ennemi serait écrasé s'il tentait de franchir le Goulet.

Telles furent pour Brest les conséquences de l'affaire de la Hougue. Disons-nous qu'au moment même où les esprits en étaient le plus vivement émus, les capucins, soutenus par l'évêque de Léon, ne songeaient qu'à obtenir par surprise la meilleure position de Reconvrance pour y bâtir un couvent ? Depuis longtemps le roi résistait à leurs instances ; il ne voulait pas leur donner l'emplacement qu'ils convoitaient. Mais ils finirent par obtenir ce qu'ils désiraient. A la nouvelle du désastre de la Hougue, les travaux des édifices publics furent indéfiniment suspendus ; on ne les reprit que longtemps après. Pontchartrain écrivait à Vauban : « Vous me faites plaisir de m'annoncer que vous n'avez guère fait de dépense dans les ouvrages que vous avez faits aux environs de Brest. Cela convient extrêmement à l'état où nous sommes. » (10 juillet).

Depuis cette époque jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, le gouvernement ne fit plus de grands armements à Brest, non que la marine y demeurât inactive ; Forbin, et surtout Duguay-Trouin, y soutinrent glorieusement l'honneur de notre pavillon, mais l'état de nos finances ne permettait pas de subvenir aux frais de ces nouvelles expéditions. Duguay-Trouin obtint, non sans peine, qu'on mit à sa disposition quelques bâtiments du roi dont lui et ses armateurs étaient responsables. Bien qu'il eût séjourné longtemps à Brest pour y faire son apprentissage, Jérôme de Pontchartrain, fils et successeur de celui qui fut cause du désastre de la Hougue, n'avait, comme son père, que du sang glacé dans les veines. On se rappelle le glorieux combat que Duguay-Trouin soutint contre les Anglais au mois d'octobre 1707. Mécontent d'une campagne qu'il venait de faire, il désirait reprendre sur-le-champ la mer ; Forbin, plus heureux, avait fait quelques prises qui se trouvaient à Dunkerque. Tous les deux étaient rentrés en septembre à Brest. Duguay-Trouin demanda à Forbin s'il voulait se joindre à lui ; mais Forbin, qui tenait à aller à Dunkerque pour y vendre ses prises, prétextait que la saison était trop avancée. L'indifférence du ministre était extrême : il demandait si les armateurs de M. Duguay-Trouin permettaient qu'il se remit en campagne ; il finit par

dire qu'il s'en rapportait à l'intendant de la marine Robert et au vice-amiral de Coetlogon. Forbin résistait; Duguay-Trouin l'emporta. Les félicitations du ministre se partagèrent d'une manière égale entre les deux capitaines. Celles que l'illustre Malouin reçut du même Pontchartrain, à son retour de Rio-Janeiro, étaient au moins singulières : le roi était satisfait du sieur Duguay-Trouin, quoique l'ennemi ne lui eût pas opposé beaucoup de résistance ; il aurait dû prendre une revanche plus éclatante sur les Portugais. (24 février 1712.) C'est ainsi qu'on jugeait à Versailles un des plus beaux faits d'armes de notre marine. L'accueil que Duguay-Trouin reçut à Brest et les acclamations de la nation tout entière le dédommagèrent de l'indifférence de la cour.

S'il y eut moins de mouvement et d'activité dans Brest, cette ville y gagna sous le rapport de l'ordre. La condition des habitants y était quelque peu précaire. Colbert et Seignelay avaient, il est vrai, prescrit à l'administration de la marine de ne pas s'immiscer dans les affaires de la commune, ce qui fait voir que l'autorité municipale n'avait pas toujours la libre jouissance de ses franchises. Plusieurs fois le maire de Brest fut obligé de revendiquer les privilèges garantis à ses administrés par l'ordonnance de 1681, qui avait placé la ville sur le même pied que les autres communautés de la Bretagne. On devenait bourgeois de Brest lorsqu'on y avait fait bâtir une maison ou lorsqu'on s'y était marié et établi. La communauté soumettait au roi une liste de trois candidats parmi lesquels elle choisissait le maire, qui siégeait, l'épée au côté, dans les états de la province. En 1681, on avait transporté à Brest le siège de la sénéchaussée qui se trouvait auparavant à Saint-Renan, non point à raison de l'importance que la nouvelle ville avait acquise, mais parce qu'on prouva que la justice y était autrefois établie. A la fin du règne de Louis XIV, la population de Brest s'élevait de 14 à 15,000 habitants.

Nous n'avons recouru, pour l'histoire de cette ville, sous Louis XIII et sous Louis XIV, qu'à des documents inédits, presque tous inconnus jusqu'à ce jour ; nous continuerons, pour les périodes suivantes, de puiser aux mêmes sources, en nous aidant aussi des publications qu'on a faites et des souvenirs de nos contemporains.

Les premiers intendants de Brest étaient d'habiles administrateurs. Tant que la direction des affaires du port demeura entre leurs mains, cet établissement se fit remarquer par l'ordre qui régnait dans les diverses parties du service. Les étrangers en étaient frappés. On distinguait surtout les belles constructions de vaisseaux que dirigeait Olivier, le plus habile ingénieur de ce temps-là ; mais le nombre de bâtiments qu'on mettait sur les chantiers n'était pas égal au nombre de ceux qui n'étaient plus en état de servir. C'est ainsi que notre marine commença à déchoir. Des expéditions mal conçues achevèrent, sinon de la ruiner, du moins de la déconsidérer. La plus importante est l'étrange tentative que fit Louis XV, en 1744, pour replacer les Stuarts sur le trône. On arma une flotte de vingt-six vaisseaux à Brest ; elle en sortit par divisions à la fin de février. Le prétendant et le comte de Saxe étaient sur le vaisseau amiral. Ils avaient sous leurs ordres une armée de 24,000 hommes. Le moment était favorable pour opérer une descente. Les forces maritimes de l'Angleterre étaient alors dispersées ; mais le vent d'ouest qui, à cette époque, souffle avec violence dans ces parages, suffit pour défendre la côte

ennemie et repousser nos vaisseaux ; plusieurs ne purent regagner le port d'où ils étaient partis. C'était encore un Pontchartrain, le comte de Maurepas, qui avait le département de la marine, à laquelle cette famille a été si funeste.

Depuis la bataille de la Hougue jusqu'en 1745, on se borna à entretenir les édifices publics sans en construire de nouveaux. Un enfant de Brest, que distinguaient à la fois son amour pour la patrie et son instruction comme ingénieur et comme architecte, pressa l'achèvement de tout ce que le siècle précédent avait laissé à faire. C'était Choquet de Lindu, dont les travaux et la gloire se sont renfermés dans les murs de la ville qui l'a vu naître et mourir. Ingénieur des fortifications et des bâtiments civils de la marine, de 1740 à 1790, il a attaché son nom à tout ce qui s'est fait de grand ou d'utile dans la ville et dans le port pendant cette période de cinquante ans. Il commença par les quais dont, avec le temps, il étendit la ligne depuis l'entrée jusqu'au fond du port, suivant les plans que Vauban avait tracés. Il construisit une nouvelle corderie en remplacement de l'ancienne qui n'était qu'en bois ; elle était achevée en 1747. Elle servit de baigne provisoire lorsqu'on eut supprimé les galères et partagé les forçats entre les ports de Brest et de Toulon.

Il fallait, pour loger ceux de Brest, un bâtiment qui réunît la triple condition de sûreté, de salubrité et de solidité. Bien que gêné par l'espace dans lequel il devait se renfermer, Choquet de Lindu résolut ce triple problème. Le baigne de Brest put recevoir les forçats en 1752 ; c'est l'édifice le plus remarquable de tous ceux qui s'élèvent sur la rive gauche de la Penfeld.

Quelques années plus tard, nous voyons Choquet de Lindu occupé aux travaux de l'enceinte de Brest, qu'il concourut à mettre dans l'état où elle est aujourd'hui. Le port était surtout l'objet de ses soins et de sa prédilection ; non-seulement il le fit curer plusieurs fois, mais il le creusa dans toute sa longueur et l'étendit jusqu'au delà des fortifications. Les trois bassins de Pontaniou sont le monument qui lui fait le plus d'honneur. La correspondance des officiers supérieurs et des intendants de la marine nous apprend que le projet de ces bassins était conçu depuis l'année 1672. Sans cesse on y revenait, mais le manque de fonds, les difficultés de l'entreprise, en arrêtaient constamment l'exécution. L'expérience qu'on avait faite dans la crique opposée de Troulan n'était pas encourageante. Un quatrième bassin a depuis été ajouté aux trois qui sont l'œuvre de Choquet de Lindu. Celles-ci furent terminées en 1758. Les entrepreneurs s'y ruinèrent ; ils eurent une peine extrême à se faire payer. Rien ne donne une haute idée de la puissance d'une nation comme ces bassins de granit dont les portes s'ouvrent pour recevoir des bâtiments de 120 canons ; dans ceux de Brest, on ne sait ce qu'on doit le plus admirer de la grandeur du monument ou de la gigantesque proportion des blocs qu'on y a employés.

Du Quesne, Vauban et Choquet de Lindu sont trois hommes que la marine de Brest doit associer dans sa reconnaissance. Ce port, ce magnifique arsenal est tout entier leur ouvrage. On reproche, il est vrai, à Choquet de Lindu d'avoir été trop avare d'ornemens dans les édifices qu'il a construits ; il était moins architecte qu'ingénieur. La plus sévère économie lui était prescrite dans les constructions qu'il déterminait le gouvernement à entreprendre. Il n'osait demander que ce qui était rigoureusement nécessaire ; c'était beaucoup de l'obtenir. Nous avons lu plusieurs

des rapports qu'il adressait aux ministres ; il s'y exprime avec une rare modestie, et s'y montre toujours animé du désir d'être utile à son pays. On n'a pas évalué à moins d'une lieue le développement des édifices élevés sous sa direction. Dans le nombre n'omettons ni la construction d'une manufacture de toile à voiles qu'on établit en 1764 (celle de Seignelay n'existait plus), ni la belle caserne de la Marine qui fut achevée en 1767. Dans cette même année, l'ingénieur Petit construisit l'admirable machine à mâter qu'on voit au pied du château.

Les tentatives perpétuelles des Anglais contre le port de Brest faisaient vivement sentir la nécessité de compléter le système des fortifications. En août 1757, ils se présentèrent à l'entrée du Goulet avec dix-neuf vaisseaux et 20,000 hommes de débarquement. Leur intention était d'entrer à pleines voiles dans la rade ; mais les dispositions qu'on avait prises les forcèrent de renoncer à leur dessein. Bien qu'on eût fait la paix avec eux au mois de février 1763, ils n'avaient pas abandonné l'idée de surprendre le port pour brûler nos magasins et nos vaisseaux. Nous en avons pour preuve l'avis qui en fut donné par l'ambassadeur d'Autriche au duc de Choiseul et une lettre de la main de ce ministre qui porte la date du 8 juin 1763.

Le directeur du génie, Filey, reçut l'ordre d'envoyer sur-le-champ à Paris le plan des forts à construire autour de Brest pour défendre les hauteurs qui dominent cette place. Mais, le danger passé, on ne songea plus à l'exécution de ces travaux. Les Anglais n'avaient, au reste, qu'une connaissance imparfaite de nos moyens de défense ; ils profitèrent de la paix pour connaître exactement l'état des fortifications et les ressources de l'arsenal. Un jeune homme intelligent et courageux, Gordon de Wardhouse, qui passait pour voyager en amateur, avait tout vu, tout examiné avec le plus grand soin. Comme l'argent ne lui manquait pas, il s'en était servi pour obtenir les renseignements dont il avait besoin. Instruit de l'attention avec laquelle il observait toute chose, l'intendant de Clugny le fit arrêter. Tout en soutenant qu'il n'avait pas d'intentions coupables, Gordon ne put contester les faits qu'on lui opposait. La distinction de ce jeune homme, la manière dont il se défendit, excitèrent l'intérêt au plus haut degré. Il fut du reste l'objet de grands égards. En prononçant l'arrêt qui le condamnait à mort, le président de la commission, instituée pour le juger, ne pouvait retenir ses larmes. Un soldat du régiment de Béarn, nommé François, dit *Dauvais*, qui avait reçu quelque argent de l'Anglais pour lui servir de guide, fut également condamné à mort. Gordon de Wardhouse eut la tête tranchée sur la place du Marché, le 24 novembre 1769. Après avoir fait amende honorable devant la porte de l'église Saint-Louis, la corde au col, la tête nue et en chemise, le malheureux Dauvais fut pendu. Il portait un écriteau où on lisait ces mots : *Traître au roi et à l'état*. Cette double exécution produisit une sensation profonde.

Une des pièces saisies au domicile de Gordon nous apprend que le personnel de la marine, en 1769, se composait comme il suit : deux vice-amiraux à 24,000 livres ; sept lieutenants-généraux à 12,000 ; vingt-deux chefs d'escadre à 6,000 ; cinquante capitaines de vaisseau à 3,600, et cinquante-un à 3,500 ; cinquante-un capitaines de frégate à 2,000 ; trois cent huit lieutenants de vaisseau à 1,600 ; dix-neuf capitaines de brûlot à 1,500 ; trois cent cinquante-deux enseignes à 800 ; vingt-sept lieutenants de frégate à 1,000 ; cinq capitaines de flûte à 900 ;

soixante-dix-neuf gardes du pavillon à 400 ; et deux cent vingt-deux gardes-marine à 300.

L'inquiétude que l'affaire Gordon avait causée au gouvernement lui rappela les projets de fortifications qui étaient demeurés en portefeuille. Le directeur du génie d'Ajot fut invité à les revoir. Il ne s'agissait pour le moment que du fort Bouguen et de l'ouvrage à cornes de Keliversan, dont Filey avait fait les plans. D'Ajot modifia celui du fort Bouguen, mais l'exécution de ces travaux fut de nouveau remise à un autre temps. Toutefois on permit au directeur du génie de faire la terrasse plantée d'ormes magnifiques, qui s'élève au bord de la mer, à la suite du château, et à laquelle la reconnaissance publique a donné le nom de *Cours d'Ajot* ; elle a six cent vingt mètres de longueur. Cette promenade, unique en son genre, d'où l'on a le spectacle des flottes qui se réunissent dans la rade, est le point de Brest où les étrangers sont le plus empressés de se rendre.

Lorsque le cours d'Ajot fut planté, Brest, sauf l'accroissement de population, se trouva tel à peu près que nous le voyons aujourd'hui. Peu de temps auparavant, mourut dans cette ville un vieillard de cent trente-trois ans, que quelques-uns de nos plus anciens amis ont parfaitement connu. Jean le Causeur, né en 1632, à Ploumoguier, près de Saint-Renan, était simple ouvrier du port ; il ne savait ni lire ni écrire, mais il avait le jugement droit et une mémoire étonnante : il se rappelait le temps où Brest n'était qu'une misérable bourgade. Il avait vu construire, l'un après l'autre, tous les édifices qui s'élèvent sur les deux côtés de la Penfeld ; il parlait de M. Du Quesne, de M. le prince de Beaufort, de M. le maréchal d'Estrées ou de M. de Tourville, comme s'il les avait vus la veille.

Quoique la marine déclinât, la ville devenait de plus en plus importante. Les étrangers qui en formaient la population n'y étaient, il est vrai, attirés que par l'esprit de spéculation ; dans le principe, la marine y campait elle-même. Mais, comme toutes les personnes qui y venaient ne vivaient que de l'industrie, que de la science de la mer, Brest fut en quelque sorte un grand navire à la prospérité duquel chacun était intéressé. En 1752, les hommes les plus distingués, qui s'y trouvent réunis, demandent à former une académie de marine ; le gouvernement s'empresse d'accueillir cette demande. Astronomes, géographes, ingénieurs, architectes, chimistes, médecins, hommes de guerre et d'administration, tout le monde, dans ce corps, s'occupera de la science navale ; c'est le grand vaisseau qui s'organise. Chaque membre de l'académie contribue pour la formation d'une bibliothèque ; en peu de temps elle s'élève à huit mille volumes. Nous trouvons sur la liste des académiciens les noms du célèbre Borda et de son compagnon Verdun de la Crenne, simples lieutenants de vaisseau lorsqu'ils firent avec le père Pingré leur voyage en Amérique et au nord de l'Europe, pour vérifier l'exactitude des divers instruments et particulièrement celle des montres marines. La frégate *la Flore*, qui les portait, sortit de la rade au mois d'octobre 1771. L'année suivante, nous voyons deux autres membres de l'académie, Kerguelen et l'astronome Rochon, partir du même port pour leur voyage aux Terres Australes. Il y avait alors une émulation remarquable à Brest. Les étrangers croient que nous n'avons plus de marine : celle-ci est prête à renaître plus instruite, mieux disciplinée, plus puissante qu'elle le fut jamais. C'est ce qu'on vit en effet, lorsqu'à

son avènement au trône Louis XVI demanda au premier port de France des vaisseaux et des officiers en état de se mesurer avec ceux de l'Angleterre.

Personne, dans la marine surtout, ne doutait de la guerre, longtemps avant qu'elle éclatât. Brest était le point d'où devait partir l'attaque, celui qu'il fallait mettre le plus promptement possible en état de défense. Dès l'année 1774, on reprit sérieusement les plans de fortification. Dès 1775, l'ouvrage à cornes de Kelifersan, bien que demeuré imparfait, protégeait le côté de Recouvrance. Du côté de Brest, on entreprit, peu de temps après, le vaste fort de Bouguen, sans lequel les ennemis, tournant la place, fussent tombés sur le fond du port. Les lignes de Quétern présentèrent un système de retranchements formidables. Ces divers travaux se poursuivirent sans interruption pendant dix années, ils n'étaient que l'exécution partielle des plans de Vauban ; on ne faisait encore que le plus pressé.

Un prince, frère du roi, mais qui semblait alors loin du trône, se rendit à Brest au moment où l'on s'y préparait le plus activement à la guerre (1777) : déjà une nombreuse escadre était rassemblée dans la rade. Le jeune comte d'Artois ne songeait qu'à l'éclat de ses équipages, qu'aux fêtes qu'on devait lui donner. Le pays a conservé le souvenir de quelques inconséquences de ce prince, sur lesquelles nous garderons le silence ; le récit en conviendrait peu à la dignité de l'histoire. Peu de temps après, un personnage plus grave, Joseph II, vint aussi visiter le port de Brest, il ne se lassa point de l'admirer. Le comte d'Orvilliers, commandant de la marine, lui en fit les honneurs. L'empereur voulait voir à son bord le meilleur officier de notre marine ; on le conduisit au vaisseau que La Motte-Piquet commandait.

D'Orvilliers ne négligea rien pour l'armement des escadres qui bientôt allaient combattre celles de l'Angleterre. Il était puissamment soutenu, nous ne dirons point par Sartines, alors au département de la marine, mais par Fleurieu, dont ce ministre avait eu le bon esprit de faire son bras droit.

Le 8 mai 1778, la frégate *la Sensible* partit de Brest, sous le commandement de Marigny, portant au congrès le traité par lequel le roi reconnaissait l'indépendance des États-Unis ; elle arriva à la côte d'Amérique, le 2 mai suivant. L'envoyé français, Gérard de Rayneval, était sur cette frégate ; on sait avec quels transports il fut accueilli dans le congrès, avec quel empressement le traité fut accepté et ratifié. La guerre en était la conséquence ; elle commença par le mémorable combat de *la Belle-Poule*, qui appartenait au port de Brest (17 juin 1778). Dans le même temps, une flotte de trente-deux vaisseaux, divisée en trois escadres, se disposait à sortir de la rade, sous le commandement du comte d'Orvilliers, qui avait pour seconds de Guichen, Du Chaffault, de La Motte-Piquet, de Grasse, dont les noms allaient bientôt se placer au même rang que ceux de Tourville et de Duguay-Trouin. Un prince du sang, le duc de Chartres, commandait l'escadre Bleue ; La Motte-Piquet en était le véritable chef. A peine sortie de Brest, la flotte française aperçut celle des Anglais à la hauteur de l'île d'Ouessant, qui a donné son nom au combat du 27 juillet 1778. Sans être une défaite, l'issue de ce combat ne fut pas précisément une victoire. Les Anglais observaient avec surprise que non-seulement les Français y avaient déployé leur valeur accoutumée, mais qu'ils avaient montré une habileté peu commune dans les évolutions navales et dans la manœuvre des vaisseaux.

Immédiatement rentré à Brest, dans la crainte qu'un nouvel engagement ne rendit le succès de la veille encore plus douteux, le comte d'Orvilliers s'y occupa des apprêts d'une nouvelle campagne. Ayant opéré sa jonction avec la flotte espagnole, il se trouvait à la tête d'une armée de plus de soixante vaisseaux : on n'en avait pas vu de pareille depuis Louis XIV. Il ne s'agissait de rien moins que d'effectuer une descente en Angleterre. Les forces dont le gouvernement de ce pays pouvait disposer étaient inférieures aux nôtres ; mais, administrateur distingué, comme il le fit voir dans son commandement de Brest, le comte d'Orvilliers manquait de résolution quand il fallait agir. Il battit la mer sans rien entreprendre, laissant échapper les occasions les plus favorables. Heureusement les escadres, qui se détachèrent d'une armée rendue inutile, prouvèrent en toute circonstance qu'à forces égales les Français n'avaient pas de rivaux à craindre. Nous regrettons de ne pouvoir suivre au-delà du port les diverses expéditions qui en sortirent pendant cette glorieuse époque. Rien n'était comparable à l'activité qui régna à Brest. Parmi tant de beaux faits d'armes dont se glorifie la courte période de 1778 à 1783, la marine de ce port aime surtout à se rappeler les rencontres particulières où une seule de nos frégates n'hésite pas à engager le combat contre un, deux, trois bâtiments anglais d'une force supérieure à la sienne. Qui ne sait le duel héroïque de *la Surveillante* ou du brave Du Couédic contre la frégate anglaise *le Quebec* ; celui de *la Belle-Poule*, que La Clocheterie avait déjà rendue célèbre, ou de son nouveau commandant, le chevalier de Kergariou, contre un vaisseau de 70 pièces de canon ? L'Océan a été la tombe de Kergariou, qui fut tué dans le combat (1780). Blessé mortellement, Du Couédic fut ramené à Brest, où il succomba trois mois après. Il est le seul officier de marine qu'on ait inhumé dans l'église de Saint-Louis. On s'incline avec respect devant l'obélisque que le roi fit élever sur sa tombe.

Alors l'armée navale égalait, si elle ne surpassait celle de Louis XIV. En 1781, on comptait dans nos divers arsenaux de quatre-vingt-sept à quatre-vingt-dix vaisseaux, dont six seulement ne portaient que 50 canons, et soixante frégates, supérieures, la plupart, pour la force, aux anciens vaisseaux de quatrième et cinquième rang. Pendant la guerre le nombre de bâtiments attachés à Brest s'éleva jusqu'à soixante-huit vaisseaux et trente-huit frégates ; mais à aucune époque une aussi grande quantité de navires de cette force ne s'y trouva réunie ; le port n'eût pu les contenir. Les deux ingénieurs Guignace et Grognard dirigeaient les constructions. Le nom du dernier est surtout connu dans le génie maritime. Par une économie mal entendue, que déploraient les constructeurs et les marins, la moitié seulement de nos vaisseaux de guerre étaient doublés en cuivre, tandis qu'à cet égard ceux de la flotte anglaise ne laissaient rien à désirer. De 1778 à 1783, la marine coûta, chaque année, cent quatre-vingts millions ; mais en compensation de ces sacrifices, quels immenses résultats ne furent pas obtenus ! Il y eut, il est vrai, beaucoup de désordres dans la comptabilité de ce département. On avait perdu dans les ports les traditions d'ordre et d'économie que les Colbert y avaient apportées. Sans aucune nécessité, Louis XV avait placé un commandant de la marine au-dessus de l'intendant ; ce double rouage devint la principale cause des abus qui s'introduisirent dans l'administration maritime.

Brest y gagna et y perdit tout à la fois. D'après le nombre des vaisseaux attachés

au port et l'importance des sommes affectées à la marine, on peut juger de ce qui en revenait à cette ville. Sa population était de 22,000 habitants avant la guerre, elle s'élevait à plus de 26,000 lorsqu'on signa la paix. Mais comme l'état était le premier à manquer à ses engagements, il lui arrivait de ne pas trouver dans les spéculateurs plus de bonne foi qu'il n'en montrait lui-même.

La renaissance de notre marine, les succès qu'elle avait obtenus, engagèrent le gouvernement à profiter de la paix pour mieux connaître l'Océan. Fleurieu proposa au roi d'entreprendre un nouveau voyage d'exploration maritime. C'est de Brest que l'expédition devait partir. L'Europe entière, l'Angleterre elle-même nous offrit son concours pour cette entreprise; il semblait que chacun y fût intéressé. On choisit les officiers les plus instruits pour les états-majors, les meilleurs matelots pour les équipages. Le commandement en fut confié à La Pérouse, que tout le monde aimait dans le port de Brest auquel il était depuis longtemps attaché. *La Boussole* et *l'Astrolabe*, objet de tant de vœux à leur départ, sortirent le 1^{er} août 1785 de ce port où elles ne devaient pas rentrer. Six ans après, le 27 septembre 1791, les frégates *la Recherche* et *l'Espérance*, armées sur la demande de l'assemblée nationale, partirent également de Brest, non pour faire de nouvelles découvertes, mais pour retrouver les traces de La Pérouse et de ses compagnons que la tempête pouvait avoir jetés sur quelque roche de l'Océan. Le commandant de l'expédition, D'Entrecasteaux, ne devait pas lui-même revoir les rivages de sa patrie.

La plupart des grands capitaines, qui avaient fait la guerre de l'indépendance, moururent avant les orages de la révolution. Le comte de Guichen s'était retiré à Morlaix. La Motte-Piquet demeura à Brest, où il mourut en 1791. Il y était l'objet de la vénération publique. Il sortait rarement de chez lui; la haie se formait sur son chemin quand il allait de sa maison, rue de la Rampe-Prolongée, à l'hôtel du commandant de la marine. Il portait un habit bleu fort simple, avec de petites épaulettes et une perruque à marteau. Sa taille était au-dessous de la moyenne; il marchait sur la pointe du pied droit, s'appuyant, à cause de ses blessures, sur une longue canne qu'il tenait par le milieu et qui passait de sept à huit pouces au-dessus de sa tête. Son regard était vif, son sourire bienveillant. Tel était le héros que Brest adorait.

Il le faut avouer, on était loin d'avoir les mêmes sentiments pour la plupart des autres officiers. La population de Brest était roturière, tous les officiers appartenaient ou devaient appartenir à la noblesse. Un point encore plus essentiel était d'avoir appartenu au corps des élèves de la marine. Tout officier qui avait débuté autrement dans la carrière, fût-il un Jean Bart, un Duguay-Trouin, ne s'appelait qu'un *intrus*; il n'était pas d'humiliations qu'on ne lui fit éprouver. Un élève de la marine n'eût pas voulu s'asseoir à la table où un officier bleu se fût assis. Les officiers de la marine royale n'avaient pas beaucoup plus de considération pour les officiers de l'armée de terre que pour ceux de la marine bleue; de leur côté, les officiers de terre se croyaient d'une espèce supérieure à celle des bourgeois et des soldats.

La condition des matelots était la plus dure : la distance entre eux et leurs chefs était immense. Les peines flétrissantes qu'on leur infligeait rendaient la séparation d'autant plus profonde. Il y avait, dans les corps de terre et de mer, d'honorables

exceptions, mais elles n'étaient pas nombreuses. Enfin, la mesure de haine et de mépris était comble. Il fallait qu'une révolution arrivât.

Quand vint celle de 1789, la ville de Brest, la marine entière, sauf les officiers, la reçurent avec enthousiasme. A la nouvelle que les députés du tiers-état s'étaient constitués en *assemblée nationale*, les chefs militaires de terre et de mer avaient résolu de se retrancher dans le château, de braquer des canons à mitraille au bout des rues, et de massacrer les habitants. Informé de ces desseins, le peuple s'empara des postes de la ville et du port; une garde nationale nombreuse, dont personne n'était exclu, s'organisa spontanément. Ce mouvement décisif conserva à la France le plus riche et le plus important de ses arsenaux.

La récolte de 1789 avait été mauvaise; les approvisionnements allaient manquer; il n'y avait que pour quinze jours de vivres dans les magasins. La ville pourvut à tout. Guilhem aîné, Alexandre Chevalier, Collot, Bérenger, Bernard jeune, de Montreux et Lehir, membres du conseil de la commune, furent députés près des municipalités de Morlaix, Lannion, Tréguier, la Roche-Derien, Pontrieu, Paimpol et Guingamp, contrées fertiles en grains, pour prévenir, par de prompts achats, la disette dont Brest était menacé. On sait que le convoi fut arrêté à Lannion, où les commissaires coururent de grands dangers. On se rappelle aussi que cet événement fit naître la fédération bretonne, dont les députés se réunirent à Pontivy. Les Brestois n'y manquèrent pas. L'ordre, l'harmonie la plus parfaite ne cessèrent point de régner parmi les habitants de Brest, que les officiers de terre et de mer cherchaient à diviser. Le jeune Daniel de Coloë, qui montra tant de sagesse et de dévouement dans ces moments difficiles, commandait les gardes nationales.

On était au moment des premières élections. Avant d'accomplir leur devoir de citoyen, les électeurs s'étaient réunis sur le champ de bataille où s'élevait l'autel de la patrie. Un lieutenant du régiment de Beauce, nommé Patrice, dessina sur les murs d'un café un monceau d'ordures, au-dessous duquel il écrivit les mots : *Autel de la patrie*. Il fut impossible de contenir la fureur du peuple, ce malheureux paya de sa vie son imprudent cynisme. On dut à la fermeté de la commune qu'il n'arrivât pas de plus grands malheurs.

Une nombreuse escadre était réunie dans la rade, sous le commandement d'Albert de Rioms, dont le patriotisme était plus que douteux. Tout à coup, le 6 septembre 1790, des marques de mécontentement se manifestent à bord du vaisseau *l'America*, et se communiquent aux autres bâtiments; quinze cents hommes arrivent à terre, se forment en ligne et, se tenant par le bras, se rendent à la commune. Vivement alarmée de cette démarche, la municipalité parvient à faire comprendre aux matelots l'irrégularité de leur conduite; ils retournent à leurs vaisseaux. De nouveaux désordres éclatent à l'arrivée du *Léopard*, qui venait de Saint-Domingue; la municipalité a encore le bonheur de les réprimer. Le faible comte d'Hector, commandant de la marine, ne savait quel parti prendre; plusieurs de ses lettres que nous avons sous les yeux font voir à quel point il était embarrassé. Albert de Rioms dissimulait son ressentiment; le loyal Marigny, major de la marine, faillit être victime d'un moment d'erreur. Se présentant aux mutins, il leur dit avec tranquillité : « Vous demandez ma tête, la voici : je viens vous l'apporter. » Borie et Gandon, commissaires nommés par le roi, furent envoyés

à Brest. Avec le concours de la commune, ils rétablirent l'ordre sur la flotte. Les équipages demandaient que les peines infligées aux matelots fussent moins flétrissantes. On transmit leurs plaintes à l'assemblée nationale, qui y fit droit.

Nous le disons avec un amer regret, les vrais insurgés, les vrais coupables étaient les officiers. L'orgueil étouffa chez eux l'amour de la patrie. Dès l'année 1790, avant qu'aucun danger les menaçât, le tiers était passé à l'étranger; le ministre de la marine, la Luzerne, s'était fait leur complice en leur accordant des congés dont ils se servaient pour émigrer. Albert de Rioms donna sa démission, et passa aussi dans les rangs ennemis; le comte d'Hector l'imita : plus attaché au roi, Marigny aimait mieux vivre obscur que de quitter la France.

Peu de temps avant le 10 août, l'administration du Finistère dirigea sur la capitale un bataillon pour défendre le roi et la constitution. Les Brestois, qui en formaient la majeure partie, ne se rendaient à Paris que pour assurer le triomphe du parti républicain. Ils désobéirent à l'ordre qui leur prescrivait de rentrer dans leurs foyers : la veille, ils étaient coupables; le lendemain, ce furent des héros. L'assemblée législative leur accorda les honneurs de la séance; la commune leur fit encore meilleur accueil; ils fraternisèrent avec les Marseillais. Une des sections de Paris demanda à s'appeler *section du Finistère*. Mais l'étranger s'avancait sur notre territoire; ils reçurent avec joie l'ordre de se rendre à la frontière.

La république fut proclamée à Brest avec une pompe extraordinaire. De nouveaux noms furent donnés aux vaisseaux : *le royal Louis* s'appela *le Républicain*; *le Diadème*, *le Brutus*; *le duc de Bourgogne*, *le Peuple*; *le Sceptre*, *la Convention*. — *Le Tourville* et *le Duquay-Trouin* conservèrent leurs noms.

Il restait tout au plus un quart des anciens officiers; les autres avaient émigré. Les batteries de la côte manquaient d'artilleurs; trois à quatre mille volontaires s'offrirent pour en faire le service. Sur ce nombre, deux mille furent attachés au port de Brest et à ses dépendances; le reste aux autres points du littoral. Le directeur du génie, Dambarrère, poussait vivement la construction des forts détachés ou lunettes qui couronnent les hauteurs de Recouvrance; il complétait de ce côté le système de fortifications que Vauban avait proposé, tandis que le commandant de la marine, Thévenard, exerçait une surveillance active à la côte au moyen de chaloupes armées qui observaient les mouvements de l'ennemi et empêchaient l'embarquement des personnes suspectes. A peine le procès du roi est terminé, que la convention envoie à Brest les représentants du peuple Deferron, Rochegude et Prieur (de la Côte-d'Or). Leur mission ne se borne pas à ce port, où ils ne séjournent que peu de temps; il faut qu'ils aillent aussi à Cherbourg. Cavaignac et Sevestre les remplacent; ils s'occupent particulièrement à rétablir l'ordre dans l'arsenal, où une foule d'abus s'étaient introduits.

Mais les administrateurs du Finistère ont ouvertement pris parti pour la Gironde. Un décret de la convention ordonne leur mise en accusation; dix mois s'écouleront avant qu'on instruise leur procès. L'insurrection se propage dans tous les départements de la Bretagne; celle de la Vendée tient tête à des armées considérables. Les bandes insurgées vont passer la Loire; Toulon est livré aux Anglais par l'administration et les officiers de la marine. C'est un amiral breton, Trogoff, qui leur a ouvert les portes de la place. Toulon et Brest sont en échange perpétuel

d'officiers et de vaisseaux ; ce qui est arrivé à Toulon arrivera nécessairement à Brest. Comment cette ville pourra-t-elle se défendre ? Les magasins ne sont pas approvisionnés ; il n'y a pas même de poudre dans l'arsenal. Parmi les officiers, un grand nombre appartient encore à l'ancienne noblesse ; ils sont les amis, les camarades de ceux qui ont livré Toulon. La solde des matelots est arriérée ; on ne manque pas d'argent : si on ne les paie pas, c'est pour les rendre plus accessibles aux séductions de l'étranger. Sorti de Brest, Morard de Galles se voit obligé d'y rentrer ; les matelots ne veulent plus obéir à un chef qui n'a pas leur confiance. Les nouvelles de la trahison de Toulon arrivaient au même instant.

Ni les représentants du peuple Bréard et Tréhouart, successeurs de Cavaignac et de Sevestre, ni l'ordonnateur Redon, n'ont la vigueur, l'autorité que réclament des circonstances aussi difficiles ; on doute même du patriotisme des deux premiers. Le comité de salut public dit à Jean-Bon-Saint-André et à Prieur (de la Marne) : « Partez, sauvez Brest et la flotte. » Ils n'hésitent pas un moment sur les mesures qu'ils ont à prendre. Les officiers suspects sont immédiatement écartés ; les uns sont envoyés à Paris et livrés au tribunal révolutionnaire ; les autres enfermés au château. L'ordre est intimé à Morard de Galles de quitter le port dans vingt-quatre heures, et de se rendre auprès du comité de salut public. De nouveaux officiers sont nommés : les représentants élèvent au grade de contre-amiral Villaret, Martin, Bouvet, Cornic et Vanstabel, tous hommes d'élite. De simples enseignes entretenus sont faits capitaines. Le vaisseau *la Côte-d'Or* se nommera désormais *la Montagne*. Villaret, auquel les représentants donnent le commandement de la flotte, arbore sur ce vaisseau le pavillon d'amiral.

Mais les nouveaux officiers, nous ne parlons que des capitaines, élevaient des prétentions étranges ; quelques-uns avaient plus de morgue que les plus aristocrates de l'ancien régime. Ils se plaignaient des *passe-droits* qu'on leur avait faits. « Citoyens, » leur disaient Bréard et Saint-André, « des marins, des guerriers, savent combattre et vaincre, ils ne savent pas, ils ne veulent pas savoir autre chose ; la place qui leur convient le mieux est celle qui leur est assignée, et nul de nous n'est juge de son propre mérite. »

Les représentants travaillent avec une activité incroyable au réarmement des vaisseaux. Le bois, le fer, le cuivre, le chanvre, les outils, les divers articles de subsistance, les ouvriers, les maisons particulières, tout est mis en réquisition. On fabrique de la poudre dans tous les cantons. Le plus habile de nos constructeurs, l'ingénieur Sané fait des prodiges. Mais les Vendéens ont traversé la Loire ; ils sont maîtres de Fougères et de Dol, ils menacent Granville et Saint-Malo. Prieur est déjà parti pour le Morbihan, Saint-André requiert une voiture d'émigré et se rend en poste à Saint-Malo. De toutes parts le péril grandit et se multiplie. Un tribunal révolutionnaire est établi à Brest ; les représentants Tréhouart et Laignelot l'organisent. Ils font venir de Rochefort un accusateur public et un bourreau. Un bataillon du redoutable régiment de la Montagne est déjà arrivé pour assurer l'exécution des arrêts. Le lendemain de l'installation du tribunal, qui siège dans l'ancienne église des Jésuites, trois têtes tombent sur l'échafaud ; ce sont celles de trois officiers qui ont foulé aux pieds la cocarde tricolore. La guillotine reste en permanence sur le champ de bataille qu'on appelle maintenant la place de la Liberté.

Saint-André revient à Brest. Il faut que la flotte parte, qu'elle aille au-devant du contre-amiral Vanstabel, qui ramène un convoi considérable de grains achetés en Amérique. Nos marins aspirent au moment où ils se mesureront avec les Anglais; mais, avant le départ, un grand coup doit être frappé. Depuis dix mois les complices des Girondins, les administrateurs du Finistère, sont enfermés dans les prisons de Landerneau et de Carhaix. On les amène à la barre du tribunal révolutionnaire. Qu'ont-ils à dire pour leur défense? à quoi leur servent des avocats? Qui doute de leur vertu, de leur désintéressement, des gages qu'ils ont donnés à la révolution? Sur trente, vingt-six sont condamnés à mort. L'exécution de ces malheureux a lieu le 3 prairial an II. Plusieurs, en allant au supplice, chantaient la Marseillaise ou criaient *vive la république!* Ce fut une horrible boucherie; ce fut l'application d'une loi de sang dans toute sa rigueur; mais les faits étaient avoués, étaient patents. Un des administrateurs, Bernard jeune, qui était de Brest, dut la vie à un incident singulier. On visitait rigoureusement tout ce que les prisonniers recevaient ou envoyaient. Bernard avait demandé qu'on lui fit passer un pistolet caché dans du beurre. L'arme fut découverte et le prévenu mis au cachot pour être jugé après les autres. Les prisons s'ouvrirent avant qu'il comparût devant le tribunal révolutionnaire. Il vivait encore en 1831.

La flotte sort de la rade; elle se compose de vingt-six vaisseaux, de sept frégates, et de quelques bâtiments légers. Sous peu de jours, dix-sept autres vaisseaux doivent la joindre. Jean-Bon-Saint-André s'embarque avec l'amiral. Que n'ont pas fait les représentants pour assurer le maintien de la discipline, pour que les ordres du commandant en chef soient compris et fidèlement exécutés? Mais on n'improvise pas le personnel d'une marine; on ne lui donne pas en quelques semaines l'instruction qui lui est nécessaire. La valeur de nos marins suppléera à la capacité; les nombreuses prises que nos frégates ont faites les jours précédents ne sont-elles pas les préludes du succès?

Nous ne manquons pas de récits du funeste et mémorable combat du 13 prairial. Qui ne se rappelle *le Vengeur*, dont l'équipage s'engloutit au cri de *vive la république!* La flotte rentre à Brest, où Jean-Bon-Saint-André est reçu comme s'il revenait d'une victoire. Il y eut des gens qui s'en étonnèrent; tout ce qui avait l'âme patriote ne pensait qu'aux prodiges dont l'Océan venait d'être le témoin. S'il n'avait fallu que du courage pour vaincre, les Anglais, deux fois plus nombreux, n'auraient pu nous résister; il ne nous manque que des capitaines qui sachent mieux commander et mieux obéir. Dans la pénurie de toutes choses, au milieu d'une désorganisation complète, on admirait ce que les représentants du peuple étaient parvenus à faire. — Mais on aurait dû éviter le combat: Villaret était de cet avis; il n'ordonna la retraite que sur l'ordre de Jean-Bon-Saint-André; il n'agit ainsi que par la crainte d'avoir à porter sa tête sur l'échafaud. — Saint-André ne donna point l'ordre de la retraite. Le représentant dit à Villaret: « Amiral, c'est à vous de prononcer. Quoi qu'il en soit, l'honneur de la république doit rester intact; elle ne doit rien perdre. » L'ardeur des équipages était telle que Saint-André, que Villaret lui-même, en furent électrisés. Le premier avait mis toute sa confiance dans l'amiral: il avait trop de jugement, trop d'esprit, pour vouloir être général à sa place. On se ferait une bien triste idée de Villaret, si

l'on pensait qu'il eût peur de la guillotine ; il est encore plus absurde de croire que Saint-André l'en avait menacé, lui qui de capitaine l'avait fait amiral. Villaret reconnut simplement qu'il ne fallait pas courir de nouvelles chances avec des officiers incapables. Quant à la peur attribuée à Saint-André, elle n'est pas plus vraie que le reste : personne n'était plus calme dans le danger. Une légère blessure l'obligea de descendre un moment dans la batterie ; il remonta aussitôt sur le pont. Indépendamment de ce que nous avons pu apprécier par nous-même le caractère de Jean-Bon-Saint-André, nous avons à notre disposition des témoignages vivants qui confirment ses propres déclarations. Ce redoutable représentant avait répondu corps pour corps de Villaret, fort peu républicain. Il cachait des royalistes dans ses bureaux, témoin Bertin de Vaux qui s'y était réfugié. « Il n'y a, » disait Saint-André, « que les manifestations qui soient coupables. Sous peine de périr elle-même, la république est forcée de les réprimer. » Parmi les agents de la convention à Brest, les plus cruels, comme partout, étaient ceux qui craignaient qu'on doutât de leur courage et de leur patriotisme ; quelques-uns se souillèrent de crimes infâmes ; alors Jean-Bon-Saint-André n'était plus à Brest. D'imprudentes femmes, qu'on eût dû admirer, mais retenir en prison, tombèrent sous la hache du bourreau. Le père du général Moreau fut du nombre des condamnés ; son crime, il le reconnaissait, était d'avoir fait passer de l'argent au marquis du Lescoat, qui avait émigré.

Nous avons omis de le dire, le convoi de grains escorté par Vanstabel était heureusement entré à Brest sans être inquiété par les Anglais. Les pertes éprouvées à Toulon et dans le combat du 13 prairial étaient trop considérables pour que nous ne fu-sions pas contraints d'attendre le moment d'une revanche. Cependant la flotte de Brest, composée de soixante bâtiments, reçut l'ordre de sortir au mois de décembre 1794. Après l'avoir décimée, les tempêtes la forcèrent de rentrer dans le port. Quoique Villaret la commandât encore, nous ne l'accusons pas d'avoir eu la pensée de cette désastreuse campagne. Celle de l'année suivante ne fut pas plus heureuse, quelle que fût la valeur que nos marins déployèrent au combat de Groix. Au lieu de ces vaines et ruineuses expéditions, il fallait rétablir l'ordre dans le port, y rassembler tous les objets nécessaires à de nouveaux armements, instruire et discipliner les officiers et les matelots. Hoche le pensait avec raison : l'organisation d'une armée navale capable de lutter contre celle de l'Angleterre était, à son avis, le plus sûr moyen de triompher de la ligue formée contre la France ; c'est au cœur même qu'il fallait atteindre la coalition.

Hoche et le ministre de la marine Truguet, dont les plans étaient largement conçus, furent obligés de les réduire à la tentative d'une descente en Irlande. Le premier se rend à Brest pour veiller lui-même aux apprêts de l'expédition. Tout y était en désordre ; son activité, sa persévérance surmontent tous les obstacles. On ne lui donne que quinze vaisseaux, douze frégates, et seulement quinze mille hommes de débarquement. Au moment du départ, trois compagnies de grenadiers ne veulent s'embarquer qu'après avoir reçu l'arrière de leur solde. Hoche, indigné, ordonne qu'elles seront envoyées sur-le-champ dans un village, à quinze lieues de Brest, et privées de l'honneur de participer à l'ex-

pédition. « Je ne veux point, » leur dit-il, « d'hommes qui n'ont de mobile que l'or. » Les grenadiers expriment vivement leur repentir, le général leur permet de s'embarquer. C'est le 25 frimaire an v (15 décembre 1796) que l'expédition met à la voile. Le secret avait été fidèlement gardé; tout le monde croyait qu'on allait en Portugal. Pressant le départ de la flotte, mais présumant toutefois qu'elle n'était pas encore partie, Truguet s'était rendu à Brest pour en prendre lui-même la direction; sa confiance n'était pas entière dans Morard de Galles qui la commandait. Il arriva deux jours trop tard. Les Français étaient attendus comme des libérateurs en Irlande : la tempête vint encore au secours des Anglais; elle dispersa nos vaisseaux. La baie de Bantry était le lieu du rendez-vous, ou celle de Shaunon, si les vents étaient contraires. Hoche, dont la frégate s'était séparée du reste de la flotte, ne parvint au rendez-vous que pour apprendre la déplorable résolution de Bouvet qui, arrivé avant lui, en était reparti sans l'attendre. Le chef de division Lacrosse se conduisit d'une manière admirable dans cette campagne : il trouva aussi la baie de Bantry abandonnée; il y resta, tant qu'il y put tenir, ne voulant pas croire que nos vaisseaux ne reviendraient pas au mouillage. Hoche faillit en mourir de désespoir.

Jusqu'en 1801, il ne se fit pas d'armements considérables dans le port de Brest. A cette époque, Villaret partit pour Saint-Domingue avec une flotte de vingt-deux vaisseaux, dont dix appartenaient à ce port. Ce fut encore une entreprise malheureuse, sinon pour la marine, du moins pour l'armée que portaient nos vaisseaux. Nous voudrions suivre dans l'Inde l'escadrille qui, en 1803, conduisit le général Decaen à l'île de France. Les exploits de Linois et de ses compagnons sont encore, à Brest, l'objet de tous les entretiens. Il fallut aux Anglais des forces décuples des nôtres pour s'emparer des îles de France et de Bourbon que le ministre Decrès leur abandonna.

Ce ministre n'aimait pas la ville de Brest; Napoléon lui-même n'avait pas beaucoup de sympathie pour les Bretons; il lui semblait que Brest en particulier n'était pas un lieu sûr, que les habitants de cette ville entretenaient des intelligences avec l'étranger. On lit dans une note dictée par lui, le 22 nivôse an XII : — « Le premier consul est mécontent du peu de zèle que les citoyens manifestent, du peu d'empressement qu'ils mettent à faire reconnaître les espions et les traîtres. » Après avoir donné les ordres les plus sévères pour qu'aucun étranger n'entre dans la ville, pour qu'aucun Français n'y soit admis sans avoir de papiers en règle, il ajoute : « Les citoyens de Brest ne pourront circuler dans les rues, après la chute du jour jusqu'au lever du soleil, que munis de cartes délivrées à cet effet. » Decrès expédia au maire de Brest, Tourot, la partie de cette note qui le concernait. Ce magistrat lui répondit : « Jusqu'à votre lettre, j'avais ignoré qu'on pût douter du patriotisme de mes concitoyens, qu'on pût les taxer d'indifférence sur les manœuvres des ennemis de la république et éveiller enfin, par rapport à eux, des craintes pour la sûreté de notre arsenal. Je termine en vous prévenant que je cacherai avec soin à mes concitoyens jusqu'à l'existence de votre lettre. » La réponse du digne maire est du 15 pluviôse an XII.

Toutefois, il serait injuste de dire que Brest fut négligé sous l'empire, que le chef de l'état conserva toutes ses préventions. Sans doute il y eut des torts, de a

part du ministre surtout. Le principal fut le peu de bonne foi qu'il montra envers les fournisseurs et les entrepreneurs de la marine. A cela près, l'ordre se rétablit dans l'administration des ports. Déjà, sous la République, on avait, à l'exemple de Louis XIV, remis les services de chaque arsenal entre les mains d'un seul agent. Un arrêté du 7 floréal an VIII (27 avril 1800), institua les *préfets maritimes*, dont les attributions étaient les mêmes que celles des anciens intendants. M. Caffarelli, qui en exerça pendant près de dix ans les fonctions à Brest, mit le port et les édifices publics dans l'état le plus satisfaisant. La ville et la marine se rappellent avec reconnaissance l'époque de son administration. D'après les relevés de 1808, les ateliers occupaient habituellement 4,700 ouvriers, dont 900 étaient marins. Les forçats ne sont pas compris dans ce nombre.

Le gouvernement de la Restauration rétablit à Brest, et dans les autres ports, des commandants de la marine, placés au-dessus des intendants. Il est juste de le dire, si leur administration fut un embarras pour le service, elle ne donna pas lieu à autant d'abus qu'on l'aurait pu craindre. On fit rentrer dans l'armée navale, avec des grades supérieurs, une foule d'officiers qu'un long repos avait rendus complètement étrangers au métier de la mer, en répudiant, d'un autre côté, tant d'hommes jeunes et forts dont se glorifiait la France. Le peuple et la marine, née de la Révolution, firent cause commune; Brest devint la ville la plus suspecte de tout le royaume. La police y exerçait une surveillance active, nous en jugeons par les sommes qu'elle y dépensait; il ne s'y trouvait personne à qui l'on osât confier les fonctions de maire; un agent salarié les remplissait.

Cependant les améliorations matérielles n'étaient pas négligées. Le gouvernement ordonna et commença la reconstruction de l'hôpital de la Marine qu'un incendie avait détruit en 1776. Une ordonnance de 1826 rétablit les préfectures maritimes : c'était un acheminement vers le bien. L'année suivante, l'école navale, que les flatteurs de la Restauration avaient fait établir à Angoulême, fut placée sur un vaisseau dans la rade. L'expérience avait fait comprendre que les hommes de la génération nouvelle, quelles que fussent leurs opinions, étaient les plus capables de conduire nos vaisseaux. En 1828, nous voyons le contre-amiral Roussin sortir de Brest avec une escadre de neuf bâtiments pour demander au gouvernement brésilien de meilleures relations de commerce avec la France. L'amiral français s'acquitta dignement de cette commission.

L'expédition d'Alger, à laquelle le port de Brest fournit son contingent, n'inspira pas à une marine fidèle, ni à une ville prête à s'insurger, une plus grande sympathie pour le gouvernement. Pour sa part, comme trophée de la conquête, Brest reçut la fameuse pièce de canon, nommée *la Consulaire*, fondue en 1512 par un Vénitien; cette pièce, qui a vingt pieds et demi de longueur, était placée à l'une des embrasures du môle d'Alger. On l'a dressée à l'entrée du port, sur un piédestal orné de bas-reliefs, posé lui-même sur un socle en beau granit de Laber. Une inscription rappelle que *la Consulaire* fut prise à Alger, le 5 juillet 1830; elle porte le nom de l'amiral Duperré, auquel on n'a pas joint celui de Bourmont, qui, ce jour-là, nous semble avoir presque mérité le pardon de ses coupables antécédents.

La ville de Brest accueillit avec enthousiasme la révolution de 1830. Une ordonnance du 1^{er} novembre suivant apporta d'heureux changements dans l'organisation

de l'école navale. On doit particulièrement au capitaine de vaisseau de Hell les améliorations qui se sont opérées dans l'enseignement et la discipline. Dans l'année qui suivit la révolution de juillet, quelques nuages, promptement dissipés il est vrai, s'élevèrent entre l'administration de la marine et celle de la cité. L'amiral Roussin, qui remplissait alors les fonctions de préfet maritime, mit un terme aux attaques de la presse par un procédé aussi noble que généreux. De son propre mouvement, il se désista des poursuites qu'il avait commencées contre les journalistes de la ville ; il y avait plus de courage à agir ainsi qu'à obtenir un succès qui ne semblait pas douteux. Depuis cette époque l'harmonie la plus parfaite ne cessa pas de régner entre la marine et les habitants. Lorsque, le 16 juin 1831, l'amiral sortit de Brest, par un vent contraire, pour avoir raison des mauvais traitements que le gouvernement portugais faisait subir à nos compatriotes, personne ne douta de la manière prompte et glorieuse dont il s'acquitterait de cette nouvelle mission.

Quelques années après (le 1^{er} septembre 1838) le contre-amiral Charles Baudin partit aussi de Brest pour demander une réparation pareille au gouvernement mexicain. Sauf la différence des lieux, cette affaire rappela l'expédition de Duguay-Trouin à Rio-Janeiro ; le motif était le même : il n'y eut pas moins d'ordre et de vigueur dans l'attaque, pas moins d'habileté et de promptitude dans l'exécution.

En écrivant cette histoire, nous n'avons pu séparer la ville du port, la marine de la cité, parce que l'une est la vie, l'âme de l'autre. Chaque expédition qui sort de Brest est en quelque sorte l'expression de sa puissance. Aujourd'hui sans doute il y a moins d'activité dans son arsenal qu'aux époques où nous nous sommes successivement arrêtés. C'est sur la Méditerranée que se résolvent les questions qui divisent maintenant les états. L'importance de Brest n'en est pas moindre ; si cette place perdait de sa force, l'Angleterre et l'Amérique ne nous feraient-elles pas la loi sur l'Océan ? N'est-ce pas le théâtre où le sort de l'ancien et du nouveau monde doit se décider un jour ? Que le gouvernement, quel qu'il soit, se garde de négliger un seul moment le port de Brest. Au moment où nous écrivons, on achève la reconstruction des bâtiments de l'artillerie. On a aussi augmenté les casernes. De vastes ateliers s'élèvent sur l'ancien terrain des Capucins ; ils sont destinés à la confection des machines à vapeur pour les paquebots transatlantiques. On n'est parvenu à construire ces bâtiments immenses sur l'emplacement qu'ils occupent, qu'en faisant sauter une falaise de plus de cent pieds. Jusqu'alors demeuré imparfait, le grand ouvrage à cornes de Keliversan est terminé. On réunit le fort Bouguen aux remparts de Louis XIV, tandis que d'autres forts s'élèvent sur les hauteurs qui dominaient la ville du côté de Landerneau. Brest sera, suivant la pensée de Vauban, un vaste système de défense non moins complet du côté de la terre que du côté de la mer.

On a vu la ville et le port arriver jusqu'à leur dernier développement. D'après le recensement de 1842, la population de Brest s'élève à 33,000 individus ; ce nombre ne comprend ni les marins, ni les troupes de la garnison, ni les ouvriers, évalués à 10 ou 12,000 ; il ne comprend pas non plus les forçats, que nous comptons toujours à part. Mais ne faudrait-il pas ajouter à cette population les communes de Lambézellec et de Saint-Pierre de Quilbignon qui ont plus de 12,000 habitants ? Brest est le chef-lieu d'un arrondissement où l'on compte 183,000 âmes.

Le matériel de notre marine se composait, en 1843, de quarante-six vaisseaux de 80 à 120 bouches à feu ; quarante-neuf frégates de 40 à 60 ; vingt-cinq corvettes de 20 à 30 ; trente bricks de 16 à 20 ; neuf frégates et douze corvettes à vapeur ; en outre, d'un grand nombre de bâtiments de charge ou d'un rang inférieur. A en juger, soit d'après le tonnage, soit d'après le nombre des bouches à feu, la marine actuelle surpasse celle de Louis XIV ; mais c'est avec l'étranger et non pas avec nous-mêmes qu'il faut nous comparer. Les deux Colbert pensaient qu'il ne servait à rien d'avoir une marine qui ne fût pas en état de se mesurer avec celle de l'Angleterre. Le nombre des bâtiments attachés, en 1843, au port de Brest, n'était que de dix vaisseaux, quinze frégates, quatorze corvettes, dont quatre à vapeur, et quinze bricks. Comme sous l'empire, le nombre des ouvriers employés dans le port varie de quatre à cinq mille. Les hôpitaux de la marine, qui sont : l'hôpital Neuf, celui de Saint-Louis et celui de Pont-an-Ezen, hors des murs, pourraient recevoir de 2,300 à 2,900 malades.

Brest est une ville industrielle et commerçante ; mais son industrie, quelle qu'en soit l'importance, n'a pour objet que la construction et l'armement des vaisseaux ; son commerce, qui est également considérable, dépend uniquement des besoins de la marine et de la localité. Suivant les circonstances, les travaux de défense et d'armement absorbent du sixième à la moitié du budget de la marine.

Quoique cette ville soit, sans contredit, le point le plus éclairé de la province, celui où se trouve constamment le plus grand nombre de personnes distinguées par la variété et l'étendue de leurs connaissances, elle n'a eu pendant longtemps que quelques écoles d'un rang inférieur. Nulle part on ne désirait plus vivement la création d'un établissement qui répondit aux besoins du pays. Fondé par la commune en 1839, et encouragé par l'administration de la marine, le *collège Joinville* est devenu en peu d'années le premier du département. On s'attache à y former des sujets pour l'école navale. Brest a aussi une école secondaire de médecine. Sa bibliothèque communale ne compte que 10,000 volumes ; celle de la marine commence à prendre quelque développement. Le jardin botanique fut fondé en 1768 par MM de Coureelles et Poissonnier ; un savant professeur, Léonard, y a établi l'ordre qu'on y remarque aujourd'hui. La marine possède un musée, où l'on a réuni les modèles des diverses constructions de bâtiments.

On ne cessait pas de regretter l'ancienne académie de marine que la révolution avait détruite. En 1832, les citoyens les plus recommandables de la ville s'associèrent pour former un établissement du même genre, mais qui devait moins s'occuper des questions relatives à la navigation et à la construction des vaisseaux, que de l'instruction nécessaire aux ouvriers de la marine. La *société d'émulation*, c'est le nom de la nouvelle académie, a établi huit cours gratuits, où, indépendamment de l'enseignement qu'on reçoit dans les écoles primaires, on apprend encore la géométrie, le tracé des plans de navires et de charpente navale, le dessin linéaire et le lavis. Le société fait, en outre, d'importantes publications dans l'intérêt de la ville et du département. On regrette de ne pas voir un plus grand nombre de personnes attachées à la marine sur la liste des membres dont elle se compose ; cette réunion de ressources et d'intelligences entreprendrait l'émulation dans

l'arsenal, qui, en cas de guerre, se trouverait au niveau, sinon au-dessus des autres ports de la France et de l'étranger.

La ville de Brest ne se borne pas à répandre l'instruction dans tous les rangs de la société ; elle recherche encore les moyens d'améliorer la condition des classes pauvres. C'est depuis vingt-cinq ans surtout qu'elle y travaille avec le plus de zèle. Brest a un hôpital civil remarquablement tenu ; l'administration a établi deux salles d'asile, dont l'une à Recouvrance, où se trouve le plus grand nombre d'enfants pauvres. Bien que le pays soit très-sain, comme le port forme une espèce d'entonnoir ouvert aux vents du sud et du sud-ouest, on ne peut y prendre trop de précautions contre les épidémies auxquelles les quartiers humides sont exposés. On se rappelle encore avec effroi le *typhus nautique* de 1754, qu'apporta l'escadre de Dubois de Lamothé. Il ne fit pas périr les deux tiers, comme l'ont dit quelques notices, mais près du tiers des habitants : la maladie sévit surtout contre les élèves en chirurgie. Un fléau du même genre se déclara, en 1779, au retour de la flotte du comte d'Orvilliers ; il se reproduisit, en 1796, à la rentrée de l'amiral Villaret. Lors de l'invasion du choléra, en 1832, le nombre des victimes s'éleva à 1,300.

Il existe dans Brest une autre plaie dont il faut enfin le délivrer ; c'est du bagne que nous voulons parler. Depuis le 30 mai 1749, époque de l'arrivée de la première chaîne, jusqu'au 1^{er} septembre 1836, il a reçu 47,505 condamnés ; la population habituelle de cette prison est donc de 2,500 à 3,000 individus. De 1803 à 1812, le vaisseau *le Marengo* servit de succursale au bagne, qui ne pouvait suffire à sa destination. Nous n'entrerons point dans le détail de la discipline, du régime auxquels les condamnés sont soumis en maladie ou en santé. Le moyen de les occuper, sans danger pour l'ordre et la sûreté de la place, a souvent causé beaucoup d'embarras aux administrateurs de la marine. On en tirait peu de parti avant la révolution. Le préfet Caffarelli parvint à les employer plus utilement ; mais de quelque rigueur ou de quelque moyen de persuasion qu'on use à leur égard, on a toujours reconnu qu'avec moins de frais le travail des hommes libres était beaucoup plus productif. Personne ne s'est occupé avec plus de sollicitude du sort de ces malheureux que M. Hyde de Neuville, pendant sa courte apparition au département de la marine. En réglant le salaire des forçats, c'est lui qui a ordonné l'établissement d'un pécule dont les condamnés à temps pussent disposer à l'époque de leur libération.

Les punitions sont devenues moins sévères ; les châtimens barbares ont disparu. Quoi qu'il en soit, le bagne n'en est pas moins resté une épouvantable école où les malfaiteurs s'enseignent mutuellement de nouveaux crimes. Notre intention n'est ni d'en rappeler les tristes célébrités, ni de parler des horribles vengeances qui s'y exercent quelquefois. Pendant longtemps il n'a existé aucune forme de justice pour l'application des peines contre l'évasion, le vol ou l'assassinat, tous les autres châtimens étant purement disciplinaires. Depuis 1806, un tribunal spécial est chargé de prononcer sur les crimes commis dans le bagne ou dans les ateliers du port, tribunal dont les jugemens sont exécutés dans les vingt-quatre heures, à moins d'un ordre contraire émané du roi. « Si la peine prononcée est la peine capitale, l'exécution a lieu avec un appareil formidable. Tous les condamnés sont rangés près de l'échafaud, entourés de leurs gardes et d'un détachement de

troupes de ligne, dont les armes sont chargées. Deux pièces de canon sont braquées sur eux, pour comprimer à l'instant toute tentative qui aurait pour but de sauver le coupable. A un roulement de tambours, tous les forçats, la tête découverte, se mettent à genoux et attendent en silence l'exécution de l'arrêt. C'est un forçat qui remplit les fonctions d'exécuteur. » Il est rare, nous apprend l'Annuaire du Finistère, auquel nous empruntons ces détails, que le spectacle de ces exécutions soit donné plus d'une fois par an.

Mais par quelle aberration de jugement a-t-on pu réunir une population de malfaiteurs dans une place, objet constant de la jalousie et des mauvais desseins de l'étranger? Qu'un incendie se déclare, qu'un mouvement séditieux éclate parmi les ouvriers ou les matelots, que l'ennemi se présente à l'entrée de la rade, aussitôt la correspondance des commandants ou des intendants de la marine exprime l'inquiétude que leur cause la présence des forçats.

Il est, dit-on, surprenant que les habitants de Brest, que la classe ouvrière surtout se conserve probe et pure, sans être atteinte par le contact de ces misérables, pour lesquels on finit par n'éprouver d'autre sentiment que celui de la pitié.

Tous ces enfants de la mer, c'est de la population libre et saine que nous parlons, se font en général remarquer par la noblesse et la générosité de leurs sentiments. Les beaux exemples de courage et de vertu, qu'ils ont constamment sous les yeux, les préservent sans doute des fâcheux effets que les mauvais pourraient produire. Nous le disons sans flatterie pour le commerce brestois, trompé souvent dans ses rapports avec l'administration supérieure, il n'en a pas moins conservé autant de patriotisme que de loyauté. Bien que la population de la ville se recrute d'étrangers, les vrais Bretons y sont toujours en majorité. C'est par les femmes que le sang armoricain se perpétue; il faut un grand nombre de générations pour que le caractère en soit entièrement effacé.

A l'exception de son château, Brest est une ville toute moderne, dont les rues fort propres, quoiqu'on ait dit le contraire, sont presque toutes tirées au cordeau. Les maisons particulières et les édifices publics sont construits en schiste et en granit, mais en général avec plus de goût que dans les autres villes de Bretagne. Ils appartiennent aux diverses nuances d'architecture qui se sont succédé depuis Louis XIV jusqu'à nos jours. Brest a l'air grande ville par l'aspect des constructions, par le mouvement continuel de la voie publique. Recouvrance a une physionomie différente: les maisons n'y sont pas aussi belles, toutes les rues n'y sont pas alignées; c'est là qu'habitent surtout les familles de marins et d'ouvriers.

Brest a, d'une manière remarquable, le caractère d'une place de guerre par ses nombreuses et magnifiques fortifications, par la garde qui veille à ses portes, par sa garnison toujours considérable, par le nombre d'officiers et d'uniformes militaires qu'on y rencontre à chaque instant. Si l'on descend au port, Brest n'est plus que le grand arsenal maritime. C'est là, nous l'avons déjà dit, le cœur, l'âme de la cité. On est saisi d'admiration en voyant cette longue suite de magasins et d'ateliers, qui, à raison des contours de la Penfeld, ne forment point une ligne régulière; ils n'en produisent que plus d'effet. Au milieu de cette double ligne, les vaisseaux, trop pressés dans le lit tortueux de la rivière, vous montrent leurs flancs

immenses, les gracieuses galeries de leurs poupes, ou les gigantesques figures de leurs proues. Au-dessus, c'est une forêt de mâts et de cordages d'inégales forces, d'inégales hauteurs. Il faut voir le port, soit quand une flotte y entre, soit quand elle est au moment d'en sortir. On se rappelle le spectacle de la rade, aux beaux temps de Louis XIV et de Louis XVI, aux jours plus sombres de la révolution. Le long des quais, ce sont des faisceaux d'ancres de toutes les grandeurs, des canons et des boulets de tous les calibres symétriquement disposés ; partout du fer, partout des armes, dans leurs plus fortes proportions. Puis viennent les câbles énormes, qui se replient comme de longs serpents sur eux-mêmes, les mâtures et les autres bois nécessaires aux constructions, les machines pour les saisir et les travailler. Bien que l'espace soit fort rétréci, il n'y a nulle part ni désordre ni embarras. Le port est lui-même comme un grand vaisseau, qui renferme un matériel considérable sans aucune espèce d'encombrement.

Mais quel mouvement, quelle activité ! En dehors et en dedans des ateliers, vous n'entendez que le bruit des scies, des limes et des marteaux ; entrez dans les corderies pour y voir ces rouets qui filent les plus gros câbles ; dans les forges où se font les ancres des plus grands vaisseaux ; dans les boulangeries, capables de faire en un jour du pain pour une armée, dans une semaine du biscuit pour une campagne tout entière. Partout vous respirez une odeur de mer et de goudron, qui vous excite et vous enivre. On ne se lasse point à regarder ces ouvriers, ces matelots, avec leurs excellentes figures bretonnes, leurs traits rudes et leurs teints bronzés ; ils vous inspirent un double sentiment de confiance et de respect. Puis, c'est de la part de tout le monde une politesse, une bienveillance dont les officiers, employés à la direction des travaux ou au maintien de l'ordre, sont les premiers à donner l'exemple. Mais ce qui vous afflige et vous serre le cœur, c'est la vue de ces forçats aux figures sinistres, qu'on rencontre à chaque pas dans l'arsenal, dans les bureaux de l'administration, jusque dans les maisons particulières, les uns enchaînés deux à deux, les autres avec un seul anneau de fer au pied ; ceux-ci avec le bonnet rouge, ceux-là avec le bonnet vert, couleur réservée aux condamnés à vie et aux nouveaux arrivés.

Quoi qu'il en soit, Brest est une belle et noble ville, qui s'appuie avec orgueil sur les armes de France et de Bretagne réunies dans son écusson.

Recouvrance se regarde avec raison comme le berceau des Tanguy du Châtel, puisque le siège principal de leur justice y était jadis établi. Les personnages remarquables nés à Brest appartiennent tous aux temps modernes. Le premier, dans l'ordre chronologique, est une femme, *Henriette de Castelnaud*, comtesse de *Murat*, fille d'un gouverneur du château, connue par des poésies pleines de grâce et de sentiment. Viennent ensuite *Choquet de Lindu*, dont nous voudrions parler encore ; les deux frères *Nicolas et Pierre Ozanne*, leur sœur *Jeanne-Marie Ozanne* et leur beau-frère *Le Gouaz*, famille entièrement composée d'artistes. Les deux frères et la sœur faisaient de charmants tableaux de marine que Le Gouaz reproduisait avec le burin. Il faut citer encore l'ingénieur *Petit*, inventeur de la belle machine à mâter, l'astronome *Rochon*, compagnon de Kerguelen aux Terres Australes, le général *d'Aboville*, l'amiral *Linois*, *Savary*, médecin, traducteur de plusieurs ouvrages sur son art ; l'abbé *Bechenec*, savant bibliographe et naturaliste ;

Keating, traducteur de l'éloge d'Homère par Pope; *Marguerie*, savant mathématicien; *Verdun de la Crenne*, compagnon de Borda; *Billard*, chirurgien en chef de la marine très-distingué.

Au nombre de nos contemporains n'omettons ni M. *Bernard (de Rennes)*, conseiller à la cour de cassation et député, auteur d'un *Résumé* fort estimé de *l'histoire de Bretagne*, ni son frère M. *Joseph Bernard*, l'ami de cœur de Béranger et auteur du *Bon sens d'un homme de rien*. Ils sont tous les deux fils de Bernard jeune, qui échappa si heureusement à la mort en 1794, et que les Brestoïses comptent au nombre de leurs plus courageux et de leurs plus honorables concitoyens.

Brest est encore plus célèbre par les grands hommes qui ont séjourné dans ses murs que par ceux qu'ils ont vus naître. Dans un espace aussi étroit que le port, il est une foule de points où l'on ne peut mettre le pied sans être certain que Du Quesne, Tourville, Vauban, les deux d'Estrées, Château-Renault, Jean Bart, Duguay-Trouin, La Motte-Piquet, Hoche, Bruix, ont aussi passé par là, s'y sont également arrêtés. Le souvenir de ces hommes illustres ajoute à l'air de grandeur et de puissance dont les yeux sont frappés; mais, en voyant tant de monuments de la force nationale, on regrette qu'on n'ait pas encore eu la pensée d'en élever un en l'honneur de ceux qui ont fondé le port de Brest, et de ceux aussi qui en ont fait la gloire.

Nous ne terminerons pas cet article sans témoigner notre reconnaissance au ministre de la marine, M. l'amiral Roussin, au secrétaire général, M. Chauderat, au garde des archives, M. d'Avezac, et à son collaborateur M. Guinand, qui ont mis à notre disposition, avec tant de grâce et d'empressement, les documents précieux dont ils sont dépositaires. Nous devons aussi des remerciements à M. le vice-amiral Grivel, préfet maritime de Brest, pour les notes intéressantes qu'il a eu l'obligeance de nous communiquer¹.

1. OUVRAGES IMPRIMÉS. — D'Argentré, Dom Lobineau et Dom Morice, *Histoires de Bretagne*. — *Histoire de la Ligue en Bretagne*, par le chanoine Moreau. — *Testament politique de Richelieu*. — *Hydrographie* du père Fournier. — Deslandes, *Essai sur la marine des anciens*. — Le père Daniel, *Histoire de la milice française*. — Les diverses Histoires de la marine. — *Voyages de Cambry dans le Finistère, avec les notes et additions* d'Émile Souvestre. — Du Chatellier, *Histoire de la révolution en Bretagne*. — *Biographies des marins célèbres*, par Hennequin. — *Vie de Du Quesne*. — *Vie de Hoche*, par Rousselin. — *Mémoires sur la Marine*, par Malouet. — *Idem*, par Chevenard. — *Observations et Mémoires* de Kerguelen. — *Histoire de la révolution d'Amérique*, par Botta. — *Antiquités du Finistère*, par de Frémenville. — *Annaires du Finistère*, par la Société d'émulation. — *Nouveaux états officiels de la marine*.

MANUSCRITS. — Ordonnances de la marine; observations sur la grande ordonnance de 1634. — Ordres du roi. — Correspondance des ministres de la marine. — *Id.* des commandants et intendants. — Documents historiques. — Affaire Gordon. — Lettres et rapports de Vauban et autres officiers du génie. — Anciens états de la marine. — Plans de la ville et du port de Brest. — Projets et mémoires. — Notes et documents fournis par diverses personnes, ou recueillis par l'auteur.

LANDERNEAU.

LESNEVEN.

Lorsque vous allez de Paris à Brest, arrêtez-vous au village de La Roche-Maurice, situé sur le versant des hautes collines qui s'élèvent en amphithéâtre au-dessus de Landerneau. Gravissez jusqu'aux ruines de cette forteresse qui apparaît comme un nid d'aigle à la cime d'un escarpement de deux cents pieds. Placez-vous au bord de ces débris, à l'embrasure d'une fenêtre, et contemplez le paysage qui se développe devant vous. Ce beau lac au fond de la vallée est l'immense rade de Brest, dont vous ne pouvez voir le port qui se cache dans les replis de la Penfeld. A droite vous découvrez les riches campagnes du pays de Léon et les hautes flèches de granit qui sont l'orgueil de ses moindres villages ; à gauche ce sont les montagnes grisâtres de la Cornouaille, au bas desquelles l'œil cherche d'autres ruines, celles de la célèbre abbaye de Landevenec. En avant, à l'extrémité d'un cap qui se perd dans la brume, sont encore des ruines, celles de l'abbaye de Saint-Mathieu ; puis les plaines sans bornes de l'Océan. En deçà de la rade, sur les dernières pentes des coteaux que vous dominez, au bas de cette rivière profonde dans laquelle vous plongez, ce groupe de clochers d'une architecture singulière, de cloîtres et de maisons de tous les âges, avec leurs toits en ardoise bleuâtre, c'est la jolie petite ville de Landerneau, entourée de bois, de prairies et de riches moissons. Tout cela forme le plus vaste, le plus magnifique jardin qu'on puisse imaginer. Le point de vue dont vous jouissez est, sans contredit, un des plus beaux, des plus saisissants de la Bretagne, soit par l'immensité qui s'ouvre devant vous, soit par cette variété d'aspects gracieux ou sévères dont se composent les premiers plans du tableau, soit enfin par les souvenirs qui viennent s'y rattacher.

L'antique château où nous sommes était la demeure habituelle des princes du Léonais, rois, comtes et vicomtes, suivant le temps, suzerains ou vassaux. Du haut des tours qui s'élevaient à cent pieds au-dessus de ces débris, peu s'en fallait qu'ils n'embrassassent d'un seul regard toute l'étendue de leur empire. La Roche était le palais du prince, Landerneau la ville des gens de justice, des moines et des clercs, des marchands et des marins. Les antiquaires qui ont parlé de La Roche et de Landerneau, ont tout dit quand ils ont rapporté que le vrai nom de la ville est *Lan'Ternok*, de saint Terné ou Ternok qui y bâtit une chapelle ou un monastère, autour duquel des maisons vinrent se grouper ; que, dans les temps modernes, cette ville était le chef-lieu de la baronnie de Léon, appartenant à la maison de Rohan. Quant au château, il reçut son nom de *Roch-Morvan*, en français *La Roche-Maurice*, de Morvan, prince du Léonais. Suivant la légende de saint Riek, longtemps avant, il y avait à la même place un autre château, bâti sans doute par les Romains.

Lorsque le roi Bristok régnait à Brest, le prince Elhorn, d'après la même légende, était seigneur de La Roche. Dans ce temps-là, un dragon désolait la contrée. Le