

R. COUFFON

La Sculpture au Port de Brest aux XVII^e et XVIII^e Siècles

SON INFLUENCE SUR L'ART BRETON

*Extrait des Mémoires de la Société d'émulation
des Côtes-du-Nord*



LES PRESSES BRETONNES - SAINT-BRIEUC

1951



FB
n

BRES

La Sculpture au port de Brest aux XVII^e et XVIII^e Siècles

SON INFLUENCE SUR L'ART BRETON

Lorsque Colbert, reprenant en 1661 le projet de Richelieu, eut décidé de doter la France de la marine de guerre indispensable à la protection de sa flotte de commerce et à la sécurité de son territoire, il voulut également que « l'on ne négligeât rien pour faire éclater sur les mers la magnificence de Sa Majesté »

La décoration de la flotte, confiée jusqu'en 1667 à des peintres et sculpteurs locaux, dont plusieurs étaient d'ailleurs des artistes de talent comme Pierre Puget (1), fit donc l'objet, au même titre que celle du Louvre et de Versailles, d'un programme à la gloire de Louis XIV dont la direction fut également confiée à Charles Le Brun. Ce fut, dans les débuts tout au moins, ce grand décorateur qui esquaissa lui-même l'ornementation de la plupart des vaisseaux de ligne et de la galère *La Réale* (2), aidé particulièrement dans cette tâche par François Girardon et également, à partir de juillet 1668, par Pierre Puget à qui fut alors attribuée la direction des sculpteurs du port de Toulon.

L'exécution resta confiée le plus souvent à des sculpteurs locaux, généralement après adjudication, et quelquefois à des artistes envoyés spécialement de la capitale, mais vérifiée et souvent retouchée, notamment pour les œuvres importantes, par l'auteur même du projet. La sculpture du vaisseau amiral, *Le Royal Louis*, dont l'esquisse était due à Le Brun et les dessins à Girardon, fut, par exemple, confiée en 1668, à Toulon, à Pierre Tureau ; mais, quelques mois plus tard, Girardon constatant que ce maître sculpteur ne l'avait pas « mise en perfection » retouchait lui-même les figures « pour les rendre plus gaies ». Il allégeait également de près de moitié le poids de l'ornementation,

(1) Puget avait exécuté en 1646 la sculpture de *La Reine*. En 1667, la décoration était faite à Toulon par les sculpteurs Nicolas Levray et Rombaud-Langrune ainsi que par le peintre-sculpteur Jean-Baptiste de la Rose. Philippe AUQUIER : *Pierre Puget, décorateur et peintre de la Marine*, Paris, s. d. (1904).

(2) Le 23 janvier 1671, Colbert écrit à Arnoul qu'il fera travailler aux ornements de la Réale par M. Le Brun ; puis, le modèle étant arrivé à Toulon au début d'août, il prescrit : « Vous devez observer seulement que la sculpture ne doit point s'esloigner du dessein du sieur Le Brun qui est assurément le plus beau. » — B. N. — Nouv. acq. fr. 9480, fol. 101 et 112.

(3) Lettre de l'intendant Matharel à Colbert du 5 septembre 1670, — Ibid. fol. 101.

(4) Ibid. fol. 56.

Diocèse de
Quimper & Léon

Document numérisé en 2016

car, selon la remarque d'un intendant, « les sculpteurs de la marine s'attachaient plus aux règles de leur art et à la démanaison de faire de belles figures qu'au besoin, commodité et service du navire (3) ». Il en fut de même pour le *Royal-Dauphin* dont Girardon fit le modèle d'après l'esquisse de Le Brun en décembre 1668 et qui fut exécuté par Nicolas et Gabriel Levray (4).

Colbert, très satisfait, écrivait en 1669 à Le Roux d'Infreville au sujet des nouveaux navires : « Il n'y a rien qui frappe tant les yeux ny qu'y marque toute la magnificence du Roy que de les bien orner comme les plus beaux qui ayent encore paru à la mer et qu'il est de sa gloire de surpasser à ce point les autres nations (5). »

Mais, ayant appris par Etienne Hubac, envoyé en Grande-Bretagne, que les constructeurs anglais supprimaient les galeries de chaque côté de la poupe et diminuaient l'importance de la sculpture, il écrivait quelques mois plus tard, le 19 septembre 1670, aux intendants Matharel, à Toulon, et Du Seuil, à Brest : « Il faudra éviter les défauts qui se rencontrent dans la poupe du *Royal-Louis* où l'on a remarqué que ces grandes et pesantes figures ne peuvent que l'embarrasser dans sa navigation. J'avoue qu'il faut que les ornements répondent à la grandeur et à la magnificence du Roy qui paroist en ces superbes corps de bâtiments ; mais il faut aussi qu'ils ne soient pas incommodes (6). »

Les commandants se plaignaient, en effet, très vivement de ces sculptures de plus en plus monumentales qui alourdissaient leurs navires et gênaient leurs manœuvres, particulièrement des œuvres de Puget, auquel Colbert dut écrire : « Il faut observer de vous restreindre en cela de ne point incommoder les manœuvres ni empêcher leur assiette par un poids inutile. » La décoration du *Monarque*, il est vrai, ne comportait pas moins de vingt-sept statues plus grandes que nature, celle de la poupe seule du *Royal-Dauphin* quatorze. Puget, ne voulant pas se soumettre à ces directives, un ordre du roi du 26 mai 1671 prescrivit que ses dessins soient à l'avenir soumis au Conseil des constructions ; et, malgré la décoration plus sobre du *Furieux* en 1673, il fut rayé des cadres en 1679. Entre temps, en 1676, l'on avait dû démonter une partie des ornements du *Monarque*, du *Lys* (ex *Ile-de-France*) et du *Saint-Esprit* (ex *Royal-Thérèse*) pour rendre ces vaisseaux navigables (7).

Seignelay renchérit sur son père et décida, le 6 novembre 1686, pour empêcher que la fantaisie des sculpteurs ne rendit les navires plus ou moins bons voiliers, de faire établir des dessins-types : deux

(5) *Ibid.* fol. 47.

(6) A. N. — Marine B² 12.

(7) B. N. Nouv. acq. fr. 9480, fol. 116.

pour les vaisseaux de premier rang, quatre pour ceux du second, trois pour ceux du troisième, deux pour ceux du quatrième et enfin deux pour ceux du cinquième (8). Cet ordre, qui, chose curieuse, reprenait une idée de Puget, demeura en fait lettre morte (9).

A la mort de Colbert, en 1683, Le Brun fut écarté par Louvois au profit de Mignard, qui, dès 1685, fut appelé « à conduire les sculpteurs qui travaillent pour Sa Majesté » ; mais, en réalité, probablement parce que Seignelay avait succédé à son père dans le département de la Marine, la direction de la sculpture des vaisseaux fut d'abord confiée à l'un des disciples de Le Brun, Jean Berain, qui exécuta de très nombreux dessins de 1685 à sa mort survenue le 24 janvier 1711, puis ensuite à Antoine Vassé (10) et aux maîtres sculpteurs que l'on avait envoyés dans les différents ports. Ceux-ci étaient d'ailleurs des collaborateurs de Le Brun et de Berain, tel Philippe Caffieri nommé le 1^{er} novembre 1687, sculpteur-ingénieur-dessinateur des vaisseaux du roi au Havre, d'où il fut transféré en 1691 à Dunkerque où il mourut en 1714, tel Jean Regnault, nommé en novembre 1689 à Brest où il résida jusqu'à son décès arrivé le 28 mai 1697 (11).

Dans la suite, les maîtres sculpteurs se recrutèrent sur place, non sans avoir dû, au préalable, se perfectionner à Paris dans l'atelier d'un des grands sculpteurs : Coysevox, Bouchardon, Coustou, Le Moyne, Pajou.

Quant aux praticiens qui exécutèrent la décoration des vaisseaux d'après les modèles venus du Louvre, puis d'après ceux des maîtres sculpteurs, beaucoup travaillèrent également pour les villes et villages environnant les ports et même s'y établirent, notamment dans les périodes de mise en sommeil de la construction (12). Ils contribuèrent ainsi probablement à la diffusion rapide des modes de la cour et de l'art officiel à l'Académie et ne furent sans doute pas sans exercer une influence sur la sculpture régionale.

Il nous a donc paru intéressant d'examiner quel développement eurent à Brest la construction et la sculpture des vaisseaux du roi

(8) *Lettre à M. de Vauvray*. — B. N. Nouv. acq. fr. 9490, fol. 62.

(9) *Lettre d'Infreville à Colbert du 10 juillet 1668*. — B. N. Nouv. acq. fr. 9480, fol. 24.

(10) Antoine Vassé avait été sculpteur au Port de Toulon, de 1681 à 1690, sous les ordres de Christophe Veyrier. — *Ibid.* fol. 194.

(11) Sur Philippe Caffieri et ses descendants, voir : Jules GUIFFREY : *Les Caffieri*, Paris, Damascène Morgand, 1887. — Sur Jean Regnault, voir plus loin : paragr. *Les maîtres sculpteurs*. La date de son décès est donnée dans le relevé des officiers et entretenus du port de Brest. — A. N. Marine C₂ 52, tableau 1667-1691.

(12) Pendant la grande misère qui régna dans les ports en 1718, deux sculpteurs de Rochefort, Thomas Buirotte et N. Abraham demandèrent l'autorisation de se rendre en Espagne « pour travailler à la décoration des vaisseaux que Sa Majesté Catholique fait construire ». — A. N. Marine B¹ 27, fol. 242.

aux XVII^e et XVIII^e siècles, quelle formation reçurent les maîtres sculpteurs de cet arsenal, et enfin s'ils influencèrent et dans quelle mesure l'art breton dans les environs de ce grand port.

Les Constructeurs

Malgré les lettres de bourgeoisie accordées par Henri IV à ses habitants le 31 décembre 1593, Brest n'était encore qu'une très modeste bourgade lorsque, par l'édit du 29 mai 1631, Louis XIII décida d'en faire l'un des trois grands arsenaux de la flotte du Ponant (13).

On établit alors sur les bords de la Penfeld des ateliers et magasins en bois (14) ; aussi, tandis qu'en 1629, Le Roux d'Infreville, envoyé en mission par Richelieu, n'avait compté dans le port et la rade que six vaisseaux appartenant au roi : *Le Saint-Louis de Saint-Malo* (600 t.) (15), *Le Corail* (500 t.), *Le Cygne* (500 t.), *La Fortune* (500 t.), *L'Europe* (500 t.), *Le Lion d'Or* (300 t.), plus un « coulé à fond » *Le Saint-Michel* (16), l'on en dénombrait dix-huit, plus une corvette et deux pataches en 1633 (17). C'étaient, outre les sept précédents : *Le Navire du Roi ou l'Admiral* (*Le Grand Saint-Louis* de 1.000 t.), *Le Vice-Admiral* (*La Reine* de 700 t.), *La Sainte-Geneviève* (500 t.), *Les Trois Rois* (500 t.), *Le Coq* (600 t.), *La Perle* (300 t.), *La Licorne* (500 t.), *La Magdeleine* (300 t.), *Le Saint-Charles*, *La Fleur de Lys*, *La Sainte-Marie* (200 t.), la corvette *L'Hermine* (200 t.) et les pataches *La Royale* et *La Cardinale*.

Ces vaisseaux, il est vrai, n'avaient pas été lancés à Brest, les chantiers de construction de la flotte du Ponant étant alors au Havre, Saint-Malo, La Roche-Bernard, Nantes, Brouage, Bordeaux, Bayonne, et beaucoup d'achats étant faits à l'étranger. En cette année, l'on construisit *Le Grand Alexandre* à La Roche-Bernard, *La Lionne* et *Le Griffon* au Havre, auxquels succédèrent sur cales *La Salamandre*, *L'Intendant* et *La Sainte-Anne*. La sculpture de ces

(13) Les deux autres étaient Le Havre et Brouage.

(14) Travaux exécutés par l'entrepreneur Jean Le Chaussec.

(15) Pour le distinguer d'un autre *Saint-Louis* de la même escadre dit *Le Petit Saint-Louis*. L'état de l'armée navale de 1636 mentionne toujours ce vaisseau ainsi que dans l'escadre de Guyenne *Le Saint-Louis* de Saint-Jean-de-Luz et *Le Saint-Louis* de Hollande. — B. N. f. fr. 6408, fol. 169 et f. fr. 3844, fol. 87.

(16) Voir à ce sujet : LEVOT : *La Marine française et le Port de Brest sous Richelieu et Mazarin*, Brest, s. d., Imp. E. Anner, p. 13. — En 1627, l'escadre de Brest comprenait : *Le Saint-Louis* de Saint-Malo, *Le Saint-Michel*, *Le Petit Saint-Louis*, *Le Saint-Jean*, *Le Lion d'Or*, *La Marguerite* de Saint-Malo, *Le Saint-Ignace*, *Le Mirailmont*, *Le Cange*, et une patache, *Le Petit Oury*. En outre, l'escadre de Saint-Malo comprenait : *Le Croissant*, *Le Saint-François*, *Le Saint-Malo* et deux navires non dénommés. *Le Corail*, *La Fortune* et *L'Europe* faisaient alors partie de l'escadre de Normandie. — B. N. — f. fr. 22344, fol. 101.

(17) B. N. — f. fr. 11320, fol. 25 et fol. 53.



Fig. 1. — F. Perrin : Plan de Brest en 1640
(Cliché des Musées de la Marine).

vaisseaux, d'ailleurs peu importante alors, était exécutée à Brouage par le maître sculpteur Nicolas de Langres, et, au Havre, par le maître sculpteur Nicolas Treffocet.

En 1633 cependant, l'on radouba à Brest toute la flotte qui y stationnait, et, en 1634, le premier vaisseau fut commencé sur la cale de Pontaniou. Ce navire, construit par douze charpentiers flamands aidés par des charpentiers du port, conserva le nom de « *Le Vaisseau Neuf* ». Il n'y avait d'ailleurs pas encore de corderie, celle-ci ne fut édifiée qu'en 1636 sur le fief de Kéravel.

En cette dernière année, les constructions et radoubs étaient dirigés à Brest par le maître charpentier Charles Morieu, de Dieppe, aidé de Jannetet Fouquet, de Le Grand et de Jean Laisné (8), mais sans doute la cale de Pontaniou était-elle insuffisante, car c'est à La Roche-Bernard que Morieu se transporta pour construire *La Couronne*, vaisseau de 2.000 tonnes qui impressionna vivement les nombreux Anglais et Hollandais qui vinrent le visiter.

Trois ans plus tard, le 5 octobre 1639, le cardinal déclarait que les frégates « se feraient mieux en Bretagne qu'en tout autre lieu de la France à cause que les ouvriers et les bois y sont meilleurs » et décidait d'activer à Brest « son Brest » les constructions navales ; en même temps il créait l'atelier de construction d'Indret. A Brest, il fit seconder Morieu par Laurent Hubac, l'un des meilleurs constructeurs de vaisseaux de l'époque avec son collègue de Toulon, Gédéon Rodolphe (19), et leur adjoignit le hollandais Clas Verussen.

La flotte du Ponant s'était enrichie, d'autre part, de six navires achetés en Hollande en 1636 : *La Vierge* (600 t.), *Le Cardinal* (600 t.), *Le Triton* (400 t.), *Le Faucon* (400 t.), *Le Triomphe* (500 t.), *La Victoire* (500 t.) (20), ainsi que de vaisseaux venus d'Espagne. Aussi, en 1640, l'escadre de Brest comprenait-elle vingt-sept navires de ligne, un peu hétéroclytes d'ailleurs : *L'Admiral* (1.000 t.), *La Couronne* (2.000 t.), *L'Admiral d'Espagne* (1.000 t.), *Le Cardinal* (600 t.), *Le Coq* (600 t.), *L'Ollivarez* (600 t.), *Le Docquendo* (600 t.), *Le Cygne* (500 t.), *Le Triomphe* (500 t.), *Le Faucon* (400 t.), *L'Intendant* (350 t.), *La Vierge* (600 t.), *Le Macquedo* (600 t.) *L'Admirante* (600 t.), *L'Europe* (500 t.), *La Fortune* (500 t.), *Le Saint-Louis* (500 t.), *La Marguerite de Brest* (300 t.), *La Licorne* (500 t.), *Le Corail* (500 t.), *La Victoire* (500 t.), *Le Vaisseau Neuf* (500 t.), *Le Grand Alexandre* (500 t.), *Le Dauphin* (400 t.), *Le Triton* (400 t.), *L'Emérillon* (300 t.), *L'Espagnol* (200 t.) (21).

(18) B. N. — f. fr. 6408, fol. 172.

(19) *Ibid.* fol. 503. Gédéon Rodolphe avait été appelé d'Amsterdam ainsi que Jean Michel le 12 juin 1635.

(20) *Ibid.* fol. 393.

(21) *Ibid.* fol. 299.

Malgré les contre-coups de la Fronde, six navires furent construits à Brest de 1646 à 1660 : *Le César*, vaisseau de premier rang de 800 t., commencé en 1646 et mis à l'eau en 1650 (22), *Le Mazarin*, vaisseau de quatrième rang de 750 t., commencé également en 1646 et terminé en 1647 (23), *Le Dragon*, de cinquième rang commencé et terminé en 1649, *L'Hercule*, navire de quatrième rang de 750 t., commencé en 1655 et terminé en 1660, *Le Palmier*, de 400 t., construit en 1650, et *L'Aigle d'Or* en 1658 (24).

Dès qu'il eut pris en mains la Marine, Colbert comprit, comme Richelieu, quelle situation exceptionnelle offrait Brest et sa rade (25) ; aussi commença-t-il, dès 1663, la reconstruction en pierre de l'arsenal qu'il qualifiait de « gueuserie » et dont l'extension fut décidée après la mission de Clerville en 1667. Trois chantiers capables de construire à la fois six vaisseaux de ligne furent aménagés ; et, en 1670, six vaisseaux y étaient effectivement sur cales.

Entre temps, le 22 mai 1665, Duquesne arrivait à Brest, pour prendre le commandement de la flotte du Ponant, à la tête d'une escadre de douze navires venant de la Méditerranée et ayant pour vaisseau amiral *Le Vendôme* construit à Brest l'année précédente.

De 1661 à 1670, les constructions n'avaient pas chômé et elles se développèrent encore de 1670 à 1681 (26). Laurent Hubac fut secondé

(22) *Le César* devint en 1671 *Le Rubis*. — Pierre LE CONTE : *Répertoire des navires de guerre français*, Cherbourg, 1922, in-8°.

(23) *Le Mazarin* devint en 1671 *Le Bon*. — *Ibidem*.

(24) LEVOR : *La Marine française et le Port de Brest*, op. cit.

(25) La rénovation de la Marine par Colbert souleva un grand enthousiasme, témoin cette lettre de l'intendant de la Guette, ami de Colbert, qui lui écrivait le 22 juillet 1664 : « J'ai lu avec tant de satisfaction le glorieux projet que vous faites de mettre ensemble jusques à cent vaisseaux, que j'en ai versé quelques larmes de joye, car en vérité, Monsieur, c'est le seul moyen de rendre le Roy redoutable dans toutes les parties du monde et de faire considérer notre nation de toutes les autres qui habitent la terre. » — B. N. Nouv. acq. fr. 9391, fol. 241.

(26) Levor indique de 1661 à 1670 les constructions suivantes : en 1661, *Le Jules* (700 t.), construit en partie à Indret et qui devient en 1671 *L'Indien* ; en 1663, *Le Saint-Philippe* (1.400 t.) et *Le Saint-Augustin* (flûte de 400 t.) ; en 1664, *Le Vendôme* (1.400 t.) et *La Marine* (frégate légère de 30 t.) ; en 1666, *Le Saint-Pierre* frégate légère de 60 t.), *L'Aquillon*, ainsi que deux pinasses, deux philibots et cinq brûlots ; en 1667, *Le Flamand* (650 t.), construit en partie à Indret, *L'Assaré* et *La Fortune* (300 t.) ; en 1668, *La Couronne* (1600 t.), *Le Royal-Duc* (devenu *La Reyne* en 1671), et *L'Opiniâtre* ; en 1669, *Le Soleil Royal*, *Le François* (800 t.), *Le Wallon* (800 t.), *Le Louvre* (850 t.), *Le Laurier* (300 t.), *Le Téméraire*, *Le Vailant*, *Le Duc*, *Le Fleuron* et les flûtes *L'Espérance* et *Le Pelican* ; en 1670, *L'Oriflamme*, *L'Ardent* (1.000 t.), *L'Anjou* (950 t.), *La Normande*, qui prit l'année suivante le nom de *L'Aurore*, *La Victoire* (350 t.), *Le Pétillant*, *L'Eveillée*, *La Pressante*. — LEVOR : *Histoire de Brest*, t. I, Brest, 1864. — Il paraît y avoir plusieurs inexactitudes dans cette liste qui ne saurait être utilisée qu'après vérification. *Le Saint-Philippe*, notamment fut exécuté en 1663 à Toulon et sa sculpture exécutée par Nicolas Levray.

De 1670 à 1681, outre l'achèvement du *Soleil Royal* et de *La Reyne*, les Hubac construisirent deux nouveaux vaisseaux de premier rang : *Le Souverain* (1677) et *Le Neptune* (1679) ; cinq vaisseaux de second rang : *Le Triomphant* (1676), *Le Bel-*



Fig. 2. — DE LA BELLEVUE-DUMAIN : Plan de Brest en 1676
(Cliché de l'auteur).

de 1667 à 1669 par le maître charpentier Jacob Durand ; puis, à partir de 1670 et jusqu'à son décès survenu en 1682 par ses deux fils Louis et Etienne Hubac. Ce dernier, né à Brest en 1648, fut mis par Colbert, sur la recommandation de son cousin de Terron, chez Bruand pour y apprendre l'architecture et envoyé dans la suite en Hollande et en Angleterre. Deux maîtres charpentiers vinrent également aider les Hubac : Jean Brun dès 1670, puis, en 1680 le napolitain Biaggio Pangalo, dit maître Blaise, qui exécuta comme essai une frégate de vingt canons : *La Légère*. Le premier fut bientôt « tiré de Brest et envoyé dans les Charentes » et le second muté à Toulon en 1687 d'où il revint à Brest quelques années plus tard et y mourut le 17 novembre 1714.

L'arsenal et le port ayant ainsi acquis une importance que précise le plan dit des deux toises dressé en 1676 par le sieur de La Bellevue Dumain (27), il convenait de les mettre à l'abri d'une surprise de l'ennemi et des incendies de navires allumés par les espions ; aussi éleva-t-on dès 1674 des remparts de terre, puis de 1680 à 1689, sur les plans de Sainte-Colombe révisés par Vauban, une vaste enceinte fortifiée englobant Brest et Recouvrance que l'on venait d'y réunir (28).

Après cette union, la municipalité fut installée en 1681 et l'on décida, pour commémorer l'achèvement en cette même année de l'arsenal, de frapper une médaille. Celle-ci, due à Bertignon, maître de dessin des gardes de la Marine, représente d'un côté le buste de Louis XIV et de l'autre le plan de Brest et de son enceinte avec au pied une divinité marine, le dieu Ponant, adossée à un dauphin et tenant une clef ; l'inscription en précise le sens. On lit, en effet, à la partie supérieure : « *Tutela classium Oceani* » et à la partie infé-

rieure : « *1676* ». On voit sur le revers le buste de Colbert et la date 1676. Les vaisseaux de troisième rang : *Le Bon* (1671) (radoub) ; trois vaisseaux de cinquième rang : *Le Dragon* (1673), *L'Hercule* (1678), *L'Emerillon* (1679) ; deux flûtes : *Le Portefaix* (1677) et *Le Tardif* (1679). Simultanément, Jean Brun construisit trois navires de troisième rang : *Le Comte* (1677), *L'Entreprenant* (1678), *Le Prince* (1680) et une frégate légère *La Mutine* (1676). Un charpentier du nom d'Aubier construisit également en 1671 une galiote à bombes : *La Périlleuse*.

(27) Magnifique plan cavalier aux armes de Colbert figurant les constructions faites et à faire dans l'arsenal ainsi que l'escadre mouillée dans la Penfeld. Celle-ci était composée de 17 vaisseaux de ligne et de 5 auxiliaires : *Le Saint-Philippe*, *Le Prince*, *Le Soleil Royal*, *Le Tonnant*, *La Couronne*, *La Reine*, *L'Oriflamme*, *Le Précieux*, *Le Constant*, *La Thérèse Royale*, *Le Glorieux*, *Le Terrible*, *Le Dragon*, *L'Arrogant*, *Le Tigre*, *Le Bourbon*, *Le Diamant*, *La Mutine* (frégate), *La Fée* (frégate), *Le Brillant* (flûte), *Le Fanfaron* (flûte), *Le Tourbillon* (flûte).

Conservé au Service Hydrographique de la Marine jusqu'en 1949, il vient d'être versé à La Nationale. — B. N. Dépôt de cartes et plans, Division 4, Portefeuille 47, Pièce 4.

(28) Malgré les précautions prises, les attentats demeurèrent fréquents. L'un des plus beaux bateaux de la flotte du Ponant, *Le Royal Louis*, fut ainsi incendié en 1745 par un étranger du nom de Pontleau, qui fut condamné à mort et exécuté.

rieure « Brest Portus Navale » ainsi que la date MDCLXXXI, bien que l'on eut attendu l'année 1701 pour sa frappe.

La renommée d'Hubac comme constructeur était telle qu'en septembre 1687 on lui adressa, pour les former, deux protégés de Langeon, Masson et Bertaut, et qu'on lui demanda une critique des vaisseaux construits à Dunkerque par le maître charpentier Hendrick Hwuns, qui avait fait, d'ailleurs sans enthousiasme, un stage d'une année à Brest. Enfin, le 12 janvier 1707, Laurent Hubac reçut des félicitations du roi pour la construction du *Magnanime* (29). Il fut secondé de 1688 à 1694 par Pierre Goarpin, qui mourut à Rochefort en janvier 1694 et fut remplacé par François Martin, et de 1688 à 1698 par Laurent Madec qui fut rayé des cadres le 1^{er} janvier de cette dernière année. Pierre Brun, sans doute parent de Jean, Pierre Hélie, maître charpentier, et Josselin Hélie, maître mateur, complétaient l'équipe.

Les constructions se poursuivirent avec vigueur jusqu'en 1694, année en laquelle, après la construction des nouveaux *Soleil-Royal*, *Terrible* et *Foudroyant* destinés à remplacer leurs homonymes détruits à la bataille de la Hougue, on observe, avec la fin de la guerre d'escadre, un ralentissement qui persista jusqu'à la mort de Louis XIV (30).

Pendant la Régence, les constructions furent virtuellement arrêtées faute d'argent, aussi la misère fut-elle grande dans les ports et notamment à Brest, où, en 1718, les ouvriers refusèrent de travailler n'ayant pas été payés de leurs salaires. Plusieurs succombèrent d'ailleurs et beaucoup désertèrent la ville (31). L'on termina seulement en cette année, et avec beaucoup de peine, la flûte *l'Éléphant* et entreprit la flûte *Le Chameau* ainsi que la démolition de *l'Agréable* et de la corvette *La Trompette*.

Les constructions reprirent sous le ministère de Maurepas, subirent un nouveau ralentissement pendant la Guerre de sept ans et connurent à nouveau une grande activité pendant le ministère de Choiseul (32).

(29) A. N. Marine B² 196, fol. 206.

(30) Notons pendant cette période la construction ou la transformation des vaisseaux suivants : *L'Apollon* (1682), *Le Fier* (1682), *La Légère* (1682), *Le Vermandois* (1683), *Le Furieux* (1684), *L'Espion* (1686), *Le Fanfaron* (1686), *La Maligne* (1689), *Le Soleil-Royal* (radoub et réfection de la sculpture 1680), *Le Saint-Philippe* (1689), *Le Saint-Esprit* (1689), *L'Assuré* (1690), *Le Formidable* (1691), *L'Aimable* (1691), *Le Merveilleux* (1692), *Le Bon* (1693), *Le Terrible* (1693), *Le Foudroyant* (1694), *L'Agréable* (1697), *Le Furieux* (réfection de la sculpture 1699), *Le Magnanime* (1706), *Le Lys* (1706), *L'Amazone* (1707), *L'Astrée* (1708), ainsi que les flûtes *La Loyre* (1686) et *La Normande* (1686).

(31) La misère était également grande à Lorient et Rochefort. — A. N. Marine B¹ 27, fol. 36. Voir : (12).

(32) De 1720 à 1774, l'on construisit à Brest ou y élaborait les vaisseaux suivants : *Le Bourbon* (1720), *L'Espérance* (1720), *Le Solide* (1721), *L'Éclatant* (1721), *Le Grafion* (1722), *L'Elisabeth* (1722), *Le Foudroyant* (1723), *Le Neptune* (1723), *Le Triton*

Tandis qu'en 1670 Etienne Hubac et Blaise Pangalo sont dits : maîtres charpentiers, en 1691 ils sont qualifiés maîtres constructeurs, et, en 1717, le premier ayant survécu à son collègue, porte le titre de chef des constructions et radoubs, qu'il conserva jusqu'à son décès survenu le 12 février 1726 (33). Dès 1701, ils furent assistés de leurs fils, Louis Hubac, toujours en fonction en 1749 et Joseph Pangalo, qui mourut à Saint-Petersbourg le 28 mars 1722 et fut remplacé le 1^{er} juillet suivant par François Geffroy qui décéda à Brest le 5 janvier 1743. En 1720, trois maîtres charpentiers vinrent renforcer l'équipe : Laurent Hubac, petit-fils d'Etienne, qui décéda le 15 mai 1744, Joseph Olivier, qui mourut le 29 mars 1736, et Laurent Hélie, décédé en 1744, sans doute parent de Pierre et de Josselin. On trouve également à Brest à cette époque François Coulomb qui fut muté à Toulon le 10 juin 1722, probablement parent d'un autre François Coulomb, constructeur des vaisseaux du roi, décédé à Toulon le 20 mars 1717 à l'âge de 65 ans.

En 1719, Etienne Hubac et Josselin Hélie furent chargés d'établir les plans-types de deux vaisseaux de 80 et 94 canons en raison de leur longue expérience ; mais une nouvelle étape commençait pour les constructions navales.

Avec Geffroy, qui porte le premier à Brest le titre d'ingénieur le 20 janvier 1715, titre qu'il conserva jusqu'à sa mort survenue en

(1724), *Le Brillant* (1724), *Le Sceptre* (1726), *Le Fleuron* (1728), *La Marie-Françoise* (1731), *Le Dauphin-Royal* (1737), *L'Amazone* (1737), *Le Chameau* (1737), *Le Superbe* (1738), *L'Atlas* (1738), *Le Juste* (1739), *Le Mars* (1740), *L'Auguste* (1740), *Le Royal Louis* (1742), *L'Alcide* (1743), *Le Vigilant* (1743), *La Panthère* (1743), *La Fauvette* (1743), *La Galathée* (1744), *La Renommée* (1744), *Le Cimetière* (1744), *La Comète* (1744), *La Palme* (1744), *La Badine* (1744), *La Maligne* (1744), *La Perle* (1744), *Le Sceptre* (1745), *Le Dragon* (1745), *Le Lys* (1745), *Le Fougueux* (1745), *L'Intépide* (1745), *Le Monarque* (1745), *La Dorade* (1746), *L'Anémone* (1747), *L'Amarante* (1747), *L'Hercule* (1748), *Le Soleil Royal* (1748), *Le Prothée* (1748), *L'Amphion* (1748), *Le Formidable* (1749), *L'Opiniâtre* (1749), *L'Illustre* (1750), *Le Courageux* (1751), *L'Entrepreneur* (1751), *Le Bizarre* (1751), *L'Actif* (1752), *La Comète* (1752), *La Thétis* (1752), *L'Hermine* (1752), *Le Défenseur* (1753), *Le Bienfaisant* (1754), *Le Vésuve* (1754), *La Fleur de Lys* (1754), *La Terreur* (1755), *La Licorne* (1755), *Le Héros* (1756), *Le Belliqueux* (1756), *Le Diadème* (1756), *La Calypso* (1756), *L'Escarboucle* (1756), *L'Écureuil* (1756), *Le Hyacinthe* (1756), *Le Célèbre* (1756), *Le Thésée* (1757), *La Concorde* (1757), *La Sauvage* (1757), *Le Zodiaque* (1757), *Le Royal-Louis* (1758), *Le Minotaure* (1758), *L'Union* (1763), *Le Citoyen* (1764), *L'Artésien* (1764), *La Forte* (1764), *La Bretagne* (1765), *La Porteuse* (1765), *Le Saint-Esprit* (1765), *La Couronné* (1766), *La Flore* (1767), *L'Écureuil* (1768), *La Perle* (1768), *L'Africain* (1769), *Le Solitaire* (1774), *Le Superbe* (1774).

Liste établie d'après : GUIFFREY J.-J. : *Les Caffieri*, op. cit., ainsi que d'après les dossiers : B. N. Nouv. acq. fr. 9480, fol. 59 et suiv. ; B. I. Nouv. acq. fr. 9400, fol. 108 et suiv. ; B. N. Nouv. acq. fr. 9482 et 9483. — A. N. Marine D¹ 69 et G. 187, en dépôt au Musée de la Marine.

(33) C'est par décision du Conseil de la Marine de 1717 que les premiers maîtres constructeurs des trois grands ports (Brest, Rochefort, Toulon) prirent le titre de « chef des ouvrages des Constructions et Radoubs ». — B. N. Nouv. acq. fr. 9403, fol. 51.

1743, puis avec les ingénieurs Blaise-Joseph Ollivier, Luc Coulomb, Choquet de Lindu, Joseph-Louis Ollivier, Antoine Groignard et Pierre Ozanne, la construction, d'empirique qu'elle était, prit en effet à Brest une tournure scientifique.

Blaise-Joseph Ollivier, né à Brest en 1701 et, semble-t-il, fils de Joseph, entra à l'arsenal en 1715 et fut envoyé en mission en 1737 en Hollande et en Angleterre en même temps que Duhamel de Montceau. Il eut pendant ce voyage d'études de nombreux entretiens avec les ingénieurs étrangers et notamment à Rotterdam avec M. Van Swyndrecht, constructeur des navires de cette amirauté, auquel il trouva beaucoup de génie (34).

A son retour, il publia avec de nombreuses figures ses « Remarques sur la Marine des Anglais et des Hollandais faites sur les lieux en 1737 », mémoire qui concluait, entre autres, à l'allongement des navires. Il fut nommé ingénieur principal de la Marine et des constructions en 1740, chevalier de Saint-Louis en 1741 et mourut à Brest le 20 octobre 1746 à l'âge de 45 ans épuisé par un labeur considérable.

Tandis que son collègue Duhamel de Montceau fondait en 1741 à Paris la *Petite Ecole de la Marine* où l'on enseignait la théorie de la construction, c'est à Blaise Ollivier que l'on envoyait les sous-constructeurs pour leur donner une formation pratique. C'est ainsi que de Toulon on lui adressa successivement Chapelle puis Luc Coulomb, et, de Rochefort, Deslauriers qui devint plus tard l'ingénieur en chef réputé de cet arsenal (35).

A la mort de Blaise-Joseph Ollivier, sa succession fut confiée à l'ingénieur Choquet de Lindu, né à Brest le 7 novembre 1712, qui semble s'être plus particulièrement occupé des constructions et travaux hydrauliques de l'arsenal, tandis que les constructions navales étaient dirigées par ses seconds, Luc Coulomb et Joseph-Louis Ollivier, fils aîné de Blaise-Joseph. Outre ceux-ci, en 1748, Choquet de Lindu avait sous ses ordres Louis Hubac, Jean Geffroy, Jean Hélie, Salinoc, Joseph-Marie-Blaise Coulomb, fils de Joseph et neveu de Luc, Antoine Groignard, élève de Duhamel de Montceau, et Blaise Ollivier, second fils de Blaise Joseph.

Dix ans plus tard, Choquet de Lindu portait le titre d'ingénieur

(34) Le 12 avril 1739, l'on envoya également de Brest en Hollande un autre constructeur du nom de Geslin, chargé d'observer ce qui se passait à Serdam. Il alla en Hollande sous le nom de Dubois.

(35) De son mariage avec Suzanne Canivet, Blaise-Joseph Ollivier laissa trois fils, qui tous les trois entrèrent à l'arsenal de Brest et trois filles. L'aînée épousa un capitaine de Lorient du nom de Thévenard, la seconde un garde-magasin du Havre, le sieur Conquedo ; la troisième demeura sans alliance. Cette dernière, Suzanne Jacqueline, fit don au ministre de la Marine, le 15 messidor an IV, de la maquette du *Royal-Louis*, exécutée sous la direction de son père en 1745.

en chef de la Marine tandis que Joseph-Louis Ollivier et Antoine Groignard étaient ingénieurs-constructeurs en chef.

Dans l'intervalle, en 1753, Luc Coulomb avait été muté comme ingénieur-constructeur en chef à Toulon où, après de nombreuses navettes entre Brest et Toulon, il demeura définitivement en 1759. Son neveu Joseph-Marie-Blaise Coulomb, qui avait quitté Brest en 1751, lui succéda le 13 septembre 1765.

A l'occasion de la construction de *La Bretagne*, Antoine Groignard reçut le cordon de Saint-Michel. Il fut même question de lui octroyer des lettres de noblesse ; mais, le 4 juin 1766, le ministre fit observer qu'équitablement il faudrait les accorder également à Joseph-Louis Ollivier à Brest, et à Luc Coulomb à Toulon, ce qui serait une innovation fâcheuse. Cette proposition montre, en tous cas, en quelle estime étaient tenus à la Cour ces constructeurs.

Joseph-Louis Ollivier mourut à Brest le 17 janvier 1777 et son frère Blaise se retira en 1789. Choquet de Lindu, décédé à Brest le 7 octobre 1790 eut pour successeur Jacques Sané, l'un des plus grands ingénieurs de la Marine, né à Brest le 18 février 1740 et décédé à Paris le 22 août 1831 (36).

Les Maîtres sculpteurs

Les Bretons ont toujours été d'excellents charpentiers et sculpteurs sur bois ainsi qu'en témoignent les halles anciennes, les jubés et retables si remarquables parvenus jusqu'à nous.

Au moment de l'organisation de la flotte du Ponant, l'on distinguait autour de Brest trois centres principaux de sculpture : Morlaix, Quimper et Landerneau et plusieurs ateliers à Pleyben, Guimiliau, Lampaul et Landivisiau. A Landerneau, notamment, ville la plus proche du nouvel arsenal, les artistes, bien qu'exécutant des statues et retables en bois, étaient en outre spécialisés depuis le début du xv^e siècle dans la sculpture du Kersanton. Il n'y eut donc aucune peine à recruter localement les sculpteurs nécessaires aux embellissements de la Marine royale, qui furent d'ailleurs eux-mêmes attirés vers l'arsenal naissant.

Il est probable que l'on fit appel tout d'abord comme maître sculpteur du port à l'artiste landerneen bien connu Rolland Doré, car, tandis que dans le marché de la statue tumulaire de Jacques Barbier, Sr de Kernao, en 1638, il s'intitule encore maître sculpteur

(36) Parmi les vaisseaux lancés à Brest depuis la mort de Louis XV, mentionnons entre autres *La Danaé* (1770), *La Boudeuse* (réfection 1776), *Le Léopard* (1787), *La Félicité*, *L'Océan* (1790), *La Cornélië* (1794), *Le Pluton* (1802), *Le Vétéran* (1804), *Le Cassard* (1804), *Le Tonnerre* (1806), *La Justice* (1810), *L'Orion* (1810).

et tailleur de pierre à Landerneau, en 1649, il se qualifie fièrement « sculpteur du roi en Bretagne » dans le marché du calvaire de Rosnoën. Le même titre est porté dans la seconde moitié du xvii^e siècle par Michel Alliot, parent sans doute d'un autre sculpteur connu, Honoré Alliot, époux de Cécile Keranvran, qui, lui aussi, fut attiré à Brest. Tandis qu'en 1676 ce dernier se qualifie maître sculpteur sur bois à Landerneau dans le marché des statues de la sainte Vierge et de saint Joachim de l'église de Trémaouézan, il est dit, en 1682, maître sculpteur de Recouvrance lorsqu'il exécuta le dôme ajouré des fonts baptismaux de Communa. Yves Le Déan, d'une famille de sculpteurs quimpérois estimés, est dit aussi maître sculpteur à Brest, lorsqu'il prit, en 1662, avec ses frères Pierre et Jean, le marché du retable du rosaire de Plougastel-Daoulas, puis, le 7 décembre 1666, le marché du retable du maître-autel de Pleyben. On sait qu'il mourut accidentellement à Plougastel-Daoulas en avril 1675 et que Pierre Le Déan, époux de Marie Olliveau, quitta alors Quimper pour Brest où il s'établit à sa place ; en 1700, Mathias Le Déan figure parmi les sculpteurs de Brest. En 1646, habitait également Recouvrance, un sculpteur et peintre, Bertrand Jourden, à qui les paroissiens de Plouzané achetèrent une statue de saint Sébastien pour le prix de 19 livres 10 sols. En 1678, il engagea pour deux ans, comme compagnon Simon Ollivo, sculpteur de la Chapelle de Ploërmel (37). Un sculpteur renommé de Morlaix, Jean Berthoulous, vint également s'installer à Brest où il résidait encore en 1679.

Nous n'avons malheureusement aucun renseignement sur le rôle de Rolland Doré, de Michel Alliot et de leurs compagnons dans la décoration des navires. Nous savons seulement par une lettre de Colbert à du Seuil, du 19 septembre 1670, que l'on manquait alors à Brest d'habiles ouvriers pour les grandes figures et que l'on dut en envoyer de Paris (38). Peut-être faut-il reconnaître l'un de ceux-ci dans Anthoine qui signa la « Mise au tombeau » de Lampaul-Guilmiliau en 1676. Le maître sculpteur était alors un sieur Lesgrus qui resta en fonction jusqu'en 1673. Nous savons aussi qu'en 1679 le successeur de Lesgrus, de la Bellevue-Dumain, était à la hauteur de sa tâche.

En cette dernière année, en effet, Louis XIV désirant se rendre sur les côtes de Bretagne pour y passer en revue l'armée navale, Seignelay est sur les dents. Trois navires étaient alors prévus en construction à Brest : *Le Rubis*, *Le Comte*, et *Le More*. C'est sur ce dernier, dont le nom fut changé, suivant le désir du roi, en celui

(37) A. F. — B. 2265.

(38) Lettre publiée par Caffarena : *La sculpture navale au xvii^e siècle*, Pierre PUGET, Paris 1889.

de *Neptune* que le monarque devait embarquer ; aussi tous ses détails firent-ils l'objet d'un examen minutieux, y compris le recrutement, l'équipement et l'entraînement des trois cents hommes d'équipage dont cent devaient avoir au moins la taille de cinq pieds. En ce qui concerne la décoration, le ministre prescrivit que « ce vaisseau soit plus orné que ceux de même rang n'ont accoutumé de l'être » tout en ajoutant qu'il faille observer cependant « de n'y rien mettre de massif ». Après avoir indiqué tout d'abord que l'azur et l'or devaient y dominer, mais ce dernier avec parcimonie, il revient peu après sur cette dernière directive et écrit : « Pourvu que la dépense soit bien employée, il ne faut pas faire de difficulté à mettre jusqu'à cinq ou six mille livres pour les ornements de peinture et dorure (39). » Or, en ce qui concerne la sculpture, tandis que celle des autres vaisseaux est à cette époque, soit conçue par Le Brun, soit soumise à son approbation (40), Seignelay déclare s'en remettre à l'intendant du Seuil et au maître sculpteur du port et demande seulement communication des dessins tout en prescrivant que l'on commence l'exécution sans attendre son approbation qu'il donne du reste par retour.

La dorure ne semble d'ailleurs pas avoir été exclue des navires avant le milieu du xviii^e siècle, car, en 1687, le sieur de Morainvilliers, déjà maître doreur entretenu en 1670, est chargé de faire à Brest tous les ouvrages de dorure des vaisseaux de Sa Majesté, charge qui existait encore en 1738 et incombait alors à François de Launay (41).

La Bellevue-Dumain, qui avait exécuté en 1676 le remarquable plan dédié à Colbert, fut muté en 1683 ; mais, en 1689, le port connut une agitation encore plus fébrile à la veille de la campagne de Tourville ; et Seignelay écrivit à Berain le 9 septembre : « J'ai appris que vous travaillez au dessein de la poupe des vaisseaux *Le Saint-Philippe* et *Le Saint-Esprit* et que vous fassiez copier celle du *Soleil-Royal*. Comme ce dernier est en estat de recevoir sa sculpture et que les autres y seront incessamment, il est nécessaire que vous les envoyez aussy tost qu'ils seront achevez. A l'esgard du *Soleil-Royal*, comme c'est le vaisseau le plus considérable que le Roy ait au Ponant, je suis bien aise d'en faire faire un relief en cire afin qu'il soit exécuté avec plus de justesse, je vous prie de n'y pas

(39) A. N. Marine, B² 41, fol. 3a.

(40) Le 8 juillet 1679, par exemple, Colbert adresse à Le Brun le dessin de la poupe du *Précieux* dressé par le maître-sculpteur du Havre, sculpture que le ministre trouve trop massive. Il le prie de faire examiner ce dessin, de le corriger ainsi qu'il l'estimera à propos et de le lui renvoyer. — *Ibid.*, fol. 347 et 379.

(41) En cette dernière année, il peignit et dora le retable du maître-autel de Saint-Thégonnec dont le tableau était dû à Coupery, ainsi que la chaise du célébrant et le lambris.

perdre un moment. » Neuf jours plus tard, il lui confirmait ses instructions : « J'ai reçu le dessein de la sculpture du *Soleil-Royal* à la réserve de l'éperon... Les desseins du *Saint-Philippe* et du *Saint-Esprit* sont d'autant plus pressés qu'il faut que vous fassiez incessamment ceux des vaisseaux *L'Orgueilleux* et *L'Admirable* de 80 canons, du *Superbe*, de l'*Invincible* et de l'*Intrépide* de 70 canons, de l'*Aimable* et de l'*Assuré* de 60 canons. Il faut que ces vaisseaux soient achevés à la fin de l'année (42).

Devant ces importants travaux, les moyens de Brest se révélèrent insuffisants ; et, dès le 20 octobre, le ministre écrit à l'intendant du Havre : « Le sieur Caffieri (Philippe), maître sculpteur, étant nécessaire à Brest, ne manquez pas de lui ordonner de s'y rendre incessamment, quand même le travail qu'il peut avoir commencé au Havre ne serait pas achevé. » Mais, au début de novembre, il lui écrit qu'ayant envoyé de Paris un maître sculpteur à Brest, il est inutile d'y envoyer Philippe Caffieri ; et, le 10 du même mois, il en avise Desclouzeaux, intendant à Brest, en ces termes : « Le Roy ayant chargé le nommé Regnault, maître sculpteur pour servir en cette qualité au port de Brest et conduire la sculpture du *Soleil-Royal*, l'intention de Sa Majesté est que vous l'établissiez dans l'atelier de l'arsenal destiné pour cet ouvrage et que vous lui donniez les moyens de faire ce travail avec toute la diligence possible et que vous le fassiez payer à raison de 1.000 livres par mois. » Le même jour, il donne à Clairambault les directives suivantes pour l'expédition du modèle en cire : « Le Roy ayant chargé le nommé Regnault, maître sculpteur que S. M. envoie à Brest, de conduire en ce port le modèle en relief de la sculpture du *Soleil-Royal* qui a été fait à Paris, il est nécessaire que vous preniez soin de le faire encaisser et de le faire accommoder de manière qu'il ne se puisse gâter par le chemin. Il faut ainsy que vous examiniez par quelle voye on pourra l'envoyer sans qu'il se puisse gâter, soit par le messenger en prenant un cheval pour le porter, si cela se peut, ou par les rouliers d'Orléans et le faire descendre par la rivière jusqu'à Nantes ou de telle manière que vous estimerez convenable en observant de prendre la voye la plus prompte de celles qui seraient d'ailleurs également seures étant nécessaire que ce modèle arrive incessamment à Brest. Il faudra que vous conveniez avec ceux qui se chargeront de ce transport de ce qui devra leur être payé, que vous leur donniez d'avance ce que vous jugerez à propos et que vous me fassiez savoir ce qui leur devra être payé à Brest en l'y remettant en bon estat afin que j'en donne l'ordre au sieur Des-

(42) A. N. — *Marine*, B² 70, fol. 89.

clouzeaux (43). » Quatre jours plus tard, le 22 novembre, il mande à Berain : « On m'écrit de Brest qu'on aurait besoin de quelques compagnons sculpteurs pour finir les ouvrages de sculpture qu'il y a à faire aux vaisseaux du Roy en ce port. Je vous prie d'en chercher jusqu'à une douzaine et de les faire partir le plus tôt que se pourra. Vous pouvez les assurer qu'ils ne manqueront point de travail ; mais en cas que vous ne puissiez les résoudre à partir sans qu'ils sachent ce qu'ils devront gagner, il faudra que vous conveniez avec eux en meilleur marché qu'il se pourra et que vous me fassiez savoir ce que vous leur avez promis (44). »

L'embauche dut être facile car dès le 4 décembre, la dépêche suivante était envoyée à Desclouzeaux : « Je vous envoie un rôle des compagnons sculpteurs qui ont été engagés pour aller travailler à Brest et ce qui leur a été promis à chacun. Il faudra que vous les engagiez à prendre des prix faits, tant pour l'avancement des ouvrages que pour les avoir à meilleur marché et vous ne serez obligé de les garder qu'autant que vous aurez du travail à leur donner. Il faudra cependant, avant de les renvoyer, que vous sachiez du sieur Céberet s'il n'en aura pas besoin pour les vaisseaux qu'il fait bastir au Port-Louis. »

Si le rôle joint à la dépêche ne nous est malheureusement parvenu, quelques noms de sculpteurs étrangers à la province se rapportent certainement à ces recrues de Berain, notamment celui de Sébastien Bourlier qualifié, ainsi que Nicolas Renard, de maîtres sculpteurs entretenus au port de Brest dans l'adjudication à Guillaume Lerrel du retable du maître-autel de Bodilis le 8 juillet 1695. Bourlier et Renard figurent d'ailleurs dans les comptes des bâtiments du roi ainsi que Regnault mentionné le 13 juillet 1687 comme ayant sculpté un pied de bassin en marbre pour la colonnade de Versailles. Ce maître sculpteur avait été avec Jean Hardy et Pierre Cotton l'un des collaborateurs de Berain pour la « Pompe funèbre » du Grand Condé. Jean Regnault mourut le 28 mai 1697 et l'inventaire de son mobilier, dressé en 1698, mentionne, entre autres, le *Dictionnaire des arts de Felibien*, un rouleau des *Sept Sacraments de Poussin*, ainsi que plusieurs modèles de sculptures en cire et en terre cuite (45). Il fut remplacé le 9 juillet 1697 par Nicolas Renard, né à Nancy, le 22 septembre 1654, et qui avait sculpté divers chapiteaux du Louvre, travaillé en 1689 à la pièce d'eau de Neptune à Versailles, au château et à la chapelle de Marly, et, en 1693, au monument du Prince d'Harcourt dans l'église des Feuillants. Avec sa femme Elisabeth Degroue, ils acquirent à Brest, en 1701, une mai-

(43) *Ibid.*, fol. 131.

(44) *Ibid.*, fol. 417.

(45) A. F. — B. 1692.

son vis-à-vis des Jésuites moyennant 900 livres (46) et y demeurèrent jusqu'au 1^{er} février 1717, date à laquelle ils regagnèrent Nancy. A cette époque, l'on trouve également parmi les sculpteurs de Brest : Alexis Hanneton, de Saint-Hubert ; Jean Riché, décédé en 1705 ; Jean Le Stun, époux de Catherine Miry, décédé en 1715, et René Lucas qui sculpta en 1727 la chaire de Plourin-Ploudalmezeau, décorée de la légende de saint Budoc et de sainte Azenor.

Le 26 janvier 1717, François-Charles Caffieri prit la direction de la sculpture du port. Fils aîné de Philippe et de Françoise Renault de Bauvallon, cousine de Charles Le Brun, il était né à Paris le 26 juin 1667 et avait été tenu sur les fonts par son illustre parent. Elève de son père, il lui avait succédé comme sculpteur-ingénieur-dessinateur des vaisseaux du roi à Dunkerque, le 14 avril 1714 et avait épousé Anne Dézérable (47).

Bien que depuis la mort de Berain les dessins de sculpture des vaisseaux aient été réalisés en majeure partie par Antoine-François Vassé pour les différents ports (48), ce fut François-Charles Caffieri qui conçut les ornements des vaisseaux construits à Brest depuis son entrée en fonction jusqu'à son décès survenu dans cette ville le 27 avril 1729. Ces dessins ont fort heureusement été conservés pour leur très grande part, comme d'ailleurs ceux que son père avait exécutés au Havre de 1687 à 1691 d'après les esquisses de Berain.

A la mort de François-Charles Caffieri, sa charge passa à son fils Charles-Philippe qui l'avait remplacé au Havre le 26 janvier 1717 et qui avait épousé à Brest Marie-Anne Métier, sœur du bénédictin Honoré Métier.

Son œuvre est considérable si l'on en juge par les dessins d'ornements de plus de quarante vaisseaux dus à sa plume et qui nous sont parvenus ainsi que plusieurs des devis qu'il dressa pour leur réalisation. Charles-Philippe Caffieri exécuta également en 1750 le tombeau de Michel Le Nobletz, autrefois à Lochrist et aujourd'hui au Conquet, statue en marbre blanc dont les yeux furent malheureusement endommagés pendant la Révolution. Il fit également, entre autres, en 1752, les plans de réédification de la Fontaine de la Médiane.

L'adjudication des sculptures de trois vaisseaux qui eut lieu le 27 juin 1748 nous fait connaître les noms des sculpteurs du port à cette époque : Pierre Tollier, Charles Bennouton, à qui fut adjugée

(46) A. F. — B. 1371.

(47) A. F. — B. 1798.

(48) Outre de nombreux dessins de vaisseaux dont celui exécuté en 1724 pour le *Saint-Esprit* construit à Toulon, Antoine-François Vassé exécuta les sculptures de la grande galerie de l'Hôtel de Toulouse actuellement Hôtel du Gouverneur de la Banque de France.

la sculpture de *L'Hercule*, Michel Kermellec, Philippe Baligant, Charles Baligant, Yves Collet, Etienne Collet qui enleva la sculpture du *Prothée* et autre Yves Collet qui eut l'adjudication de la sculpture du *Magnifique*.

Charles Philippe Caffieri mourut à Brest en 1766 et sa charge échut à Pierre-Philippe Lubet, second sculpteur de Brest depuis le 1^{er} avril 1748, tandis qu'à celui-ci succédait Charles-Marie Caffieri, fils de Charles Philippe, qui quitta Brest pour raison de santé en 1772, peu après avoir peint en août 1771 le portrait d'un vieillard de 130 ans, Jean Causeur, dont la gravure de P.-Ch. Levesque a conservé le souvenir.

Pierre-Charles Lubet, fils du sieur Jacques Lubet, maître chirurgien de la Marine et de demoiselle Madeleine Bouys, était né à Brest le 1^{er} mai 1721 (49). Admis comme élève sculpteur du port le 1^{er} janvier 1735 en considération des services rendus par son père, il fut vite remarqué par Bigot de la Motte, et, sur sa recommandation, le comte de Maurepas, ministre de la Marine, lui accorda en 1747 une bourse de 200 livres et le confia à Bouchardon. L'année suivante, il était nommé second sculpteur de Brest tout en continuant ses études à Paris où il obtint successivement un prix de sculpture en 1748, le second prix en 1749 et enfin le premier prix en 1750. De retour à Brest en 1751, il y exécuta le tympan du Baigneur ; puis, en 1752, les dessins des frégates *La Thétis* et *L'Héroïne* ; en 1753 du *Palmier* ; en 1754 du *Bienfaisant* ; en 1755 la refonte du *Soleil-Royal* en radoub ; en 1756 du *Célèbre*, en construction à Brest et des frégates *L'Opale* et *L'Améthyste* construites à Bayonne ; en 1757 des frégates *La Concorde* et *La Savoye* ; en 1758, des flûtes *L'Adour* et *L'Utile* construites à Bayonne et du *Minotaure* exécuté à Brest.

De 1759 à 1762, il dirigea les radoubes des escadres de Conflans et Beaussier ; puis, en 1763 fit les dessins du *Flamand* construit à Bordeaux et de *L'Union* exécutée à Brest ; en 1764 de *L'Artésien* et en 1765 du *Saint-Esprit*.

Depuis le 27 mai 1766, date à laquelle il succéda à Charles-Philippe Caffieri, jusqu'au dix-huit germinal an IV, jour où il se donna la mort, il dirigea tous les travaux de sculpture du port et exécuta également les dessins de vaisseaux lancés à Bayonne, Bordeaux et Nantes. Il fit également plusieurs ouvrages appréciés, entre autres les ornements de la façade de la Comédie ; les statues de Charlemagne et de saint Louis de l'église paroissiale de Brest détruites sous la Révolution ; les ornements de la fontaine du quai de Tourville en 1783, martelés en 1791.

(49) Tous nos renseignements sur Lubet sont extraits d'un dossier consacré à cet artiste. — B. N. Nouv. acq. fr. 9490, f. 108 et suiv.

Le 11 mai 1751, il avait épousé à Saint-Louis de Brest, demoiselle Gabrielle Moreau, fille d'un ancien chirurgien de la Marine et de Gabrielle La Ferne. De ce mariage issurent un fils, qui, après s'être distingué pendant la campagne d'Amérique, mourut au retour sur *L'Hector*, et une fille qui est dite infirme et presque privée de la vue, dans une requête présentée à la mort de son père. Gabrielle Moreau est dite dans le même document « paralytique, asthmatique et fréquemment attaquée de maladies chroniques ». Les soins exigés par cette santé délicate et, entre autres, un voyage en litière à Paris avaient épuisé les ressources du ménage et obligé à vendre une partie du mobilier acquis à force d'économies. Aussi, à l'âge de 75 ans, le pauvre maître sculpteur, découragé, décida-t-il d'en finir.

Au départ de Charles-Marie Caffieri, l'intendant avait proposé pour le remplacer le sieur Kergleus, « dont le maître, M. Coustou, avait déjà rendu des témoignages avantageux », mais le ministre répondit sèchement à cette demande : « Je ne vois pas la nécessité d'un second sculpteur. Il faut en général peu de sculpture dans la Marine. »

Cependant, suivant Levot, tandis que la capitation de 1750 mentionnait sept sculpteurs dont deux à Brest et cinq à Recouvrance, celle de 1784 en comprenait seize. Signalons à cette époque François-Charles Labbé et R. Bouguenec, tous deux maîtres sculpteurs à Recouvrance, qui prirent le 9 novembre 1768, pour la chapelle Saint-Conan de Plouguerneau le marché d'une « Mise au tombeau » suivant le modèle de celle de Saint-Thégonnec, Pierre-Philippe Labbé, cité dans un acte du 28 octobre 1777 ; Regnault de Valaubin, époux de Jeanne Jourden ; Kerléguer, qui exécuta en 1770 le maître-autel de Ploudiry, sur les plans de Trousseloire, ingénieur à Landerneau ; Jacques-Etienne Collet, fils de Robert et de Charlotte Le Mordant, né à Brest le 21 avril 1721 et qui y mourut le 17 février 1808 (50) ; Etienne Bonnet, mentionné sculpteur de la Marine dans un acte du 12 janvier 1790.

Ce fut Yves-Etienne Collet, après un concours avec Charles-Marie Beligant, auteur d'un buste de La Motte-Picquet, qui succéda à Lubet comme chef de l'atelier de sculpture le 19 mars 1797. Fils de Jacques-Etienne Collet et d'Elisabeth Siviniant, il était né à Recouvrance le 1^{er} mars 1761. Apprenti à l'arsenal et ouvrier à 16 ans, il

(50) Une intéressante note de l'intendant Clugny au ministre, en date du 10 octobre 1766, indique : « Le nommé Collet est le seul sculpteur du port de Brest en état d'exécuter les figures des vaisseaux. Il n'est pas entretenu et subsiste de ce qu'il gagne à l'entreprise. S'il quittait Brest, on se trouverait embarrassé. Je pense qu'on pourrait le fixer en lui accordant tous les ans ou tous les deux ans une gratification de 300 livres... » Cet artiste a fait les figures du *Tonnant*, du *Célèbre*, du *Bienfaisant*, du *Belliqueux*, du *Palmier*, du *Diadème*, du *Minotaure*, du *Royal-Louis* et de la *Bretagne* (B. N. : Nouv. acq. fr. 9483, fol. 133).

fut envoyé à Paris par le comte d'Hector en qualité d'élève sculpteur et suivit les leçons de l'Académie des Beaux-Arts. Après avoir sculpté Moïse présentant les tables de la loi aux Hébreux, il exécuta Esther aux pieds de Mardochée qui lui valut le premier prix de sculpture (51).

Revenu à Brest, il y épousa le 7 octobre 1789, Jeanne-Marguerite Truau et sculpta deux très beaux bustes de son père et de son frère, tout à fait dans la tradition de Jean-Baptiste Lemoyne et de Pajou, ainsi que plusieurs autres de marins célèbres. Il exécuta les statues de Neptune, de Thétis, de Mars, de Minerve, de la Justice et de la Force, assez quelconques d'ailleurs, et, plus tard, les deux statues de saint Louis et de Charlemagne destinées à remplacer celles de son prédécesseur détruites pendant la Révolution. Il sculpta également, pour cette même église Saint-Louis, les anges adoreurs, les cariatides des orgues et la chaire ainsi qu'en 1808, pour l'église de Plounévez-Lochrist, les statues de Saint-Pierre et de Saint-Paul.

Comme successeur de Lubet, il fit la sculpture du *Cassard*, du *Vétéran*, du *Tonnerre*, ainsi que celle de *L'Océan*. De charmantes ébauches en cire et en terre cuite de ses sculptures sont conservées au Musée de la Marine à Brest, entre autres Amphitrite guidant son char emporté par des chevaux marins et suivi par un triton et le Reflux dans un fleuve représentant Neptune et le Fleuve.

Il mourut à Brest le 7 mai 1843, laissant un fils Jacques-Marie-Michel, né à Brest en 1793 et y décédé le 18 mars 1878, qui fut contremaître sculpteur et fit entre autres, à ce titre, un dessin pour la galerie de *L'Astrée*.

Quelques dessins de vaisseaux étaient également exécutés par les maîtres à dessiner des Gardes de la Marine, dont le premier connu est un nommé Pallet, dit Pallas, qui exerça cette charge de 1684 à 1688 et eut pour successeur Sylvestre qui enseigna du 24 juillet 1688 au 30 septembre 1691. Il fut remplacé par Bertignon l'aîné, qui, ainsi que nous l'avons rappelé, exécuta le modèle de la médaille commémorative de l'achèvement de l'arsenal. Sylvestre et Bertignon furent assistés par Chaillou de 1690 à 1693. Bertignon le cadet succéda à son frère le 1^{er} janvier 1700 et fut secondé par Jacques Robelin qualifié en 1719 dessinateur des fortifications de Brest. Ce fut lui qui dressa en 1730 les plans du maître-autel de Saint-Thégonnec, exécuté par Hervé Le Goff, artiste brestois qui sculpta également en 1747 le retable du Relecq-Kerhuon et, en 1757, celui du maître-autel de Pencran.

Robelin mourut en 1749 premier dessinateur du Pavillon et fut

(51) Sur Yves-Etienne Collet, voir Bibliothèque du Musée de la Marine, dossier Collet.

remplacé le 18 mai 1750 par Nicolas Ozanne, né à Brest le 12 janvier 1728 et qui avait été nommé dessinateur le 1^{er} juillet 1742 à la place d'Augias. Nommé dessinateur de la Marine à Paris où il mourut le 5 janvier 1811, Nicolas Ozanne fut remplacé par son frère Pierre qui, nommé sous-ingénieur le 1^{er} août 1780, dessina jusqu'à sa mort survenue le 11 février 1813 de très nombreux plans et modèles de sculpture pour les vaisseaux de la Marine (52).

La Décoration

Les églises cornouaillaises et léonardes de la côte sont souvent décorées de vaisseaux sculptés qui ont été étudiés par Louis Le Guennec et par R. Morton-Nance, vaisseaux s'échelonnant de 1488 à Saint-Guénolé, à 1628 à Poullan (53).

Si la dureté du granit n'a pas permis aux artistes de détailler autant qu'on l'eût souhaité l'équipement de ces navires, ces sculptures présentent telles quelles un très grand intérêt. Elles montrent, en effet, tout d'abord, que les navires bretons ne différaient pas comme silhouettes des vaisseaux contemporains sillonnant l'océan, et ensuite que si leurs poupes ne paraissent avoir reçu aucune sculpture, plusieurs des proues étaient, par contre, décorées d'animaux fantastiques, peut-être héritage lointain des Vikings. Un grand nombre de miniatures, d'estampes et de tapisseries représentant des navires de la même époque vient d'ailleurs confirmer qu'en dehors de vaisseaux d'apparat exceptionnels, seule, avant le XVII^e siècle, l'étrave du navire était parfois sculptée (54).

Il semble que l'on ait commencé la décoration des poupes par des peintures avec devises. En 1636, par exemple, les six navires achetés en Hollande furent ornés suivant les directives suivantes :

(52) Le catalogue en a été publié par le docteur Auffret dans son bel ouvrage : *Les Ozanne*, Rennes, Caillère, 1891.

(53) L. LE GUENNEC : Les anciennes figures de navires des églises du Finistère dans : *Choses et Gens de Bretagne*, Quimper, 1937, p. 131.

(54) *L'Histoire de Charles Martel*, illustrée par Loyset-Liedet en 1470, renferme, par exemple, deux miniatures représentant le débarquement de Pépin au siège de Bordeaux et celui des Sarrasins en Gascogne ; les vaisseaux n'y portent aucun ornement (Bibliothèque Royale de Belgique, ms. 6 à 9, fol. 202 et 333). De la même époque, le navire « Kraech » dû à un maître monogrammiste non identifié ne présente également aucune décoration, non plus que les vaisseaux de la célèbre chasse de sainte Ursule par Hans Memling, datant de 1489. Il en est de même de la belle série des navires de guerre de François Huys d'après Pierre Brueghel le Vieux, ainsi que de ceux représentés dans *l'Art de naviguer*, de Pietro de Medina, en 1569 ; l'on pourrait multiplier les exemples.

La miniature de sainte Ursule et ses compagnes des Heures d'Anne de Bretagne montre sur la proue du navire un simple écusson des armes pleines de Bretagne et divers manuscrits de la fin du XVI^e et début du XVII^e siècle des vaisseaux avec proue décorée d'une tête de monstre (Musée Condé : *Les Poésies de Vatel*, fol. 76).

Le Cardinal : Peindre les armes de Monseigneur le Cardinal avec le collier de l'ordre, le manteau ducal, la couronne ducal, l'ancre et le chapeau rouge, avec ces paroles : *Pelagi decus addidit armis*.

La Vierge : Vierge sur un croissant tenant un gouvernail semé de fleurs de lys avec ces mots latins : *Tibi serviet aequor*.

Le Triomphe : Un triomphe marin, avec : *Mensuram nominis implet*.

Le Triton : Triton avec : *Devictis carmen Iberys*.

Le Faucon : Un faucon avec : *Fulminis vigor alis* (55).

Pour exécuter les peintures des vaisseaux bretons, l'on s'adressa d'abord à des peintres décorateurs de la province : à Jacques Les-tober en 1633 ; et, en 1636, au peintre morlaisien Jean Deslé à qui il fut payé 1501 livres pour ses ouvrages (56). Des travaux de peinture et de vitrerie furent également confiés à Saint-Pol de Léon aux Bourricquen ; puis, comme les sculpteurs, les peintres furent attirés à Brest.

Après l'organisation de l'arsenal par Colbert, les premiers maîtres peintres entretenus furent Bourdon (1670-72), du Vigeon (1672-74) et La Rivière (1674-85). Mais ce dernier, qui, d'autre part, avait exécuté les dessins du *Neptune* d'après l'esquisse de Lesgrus fut chassé par l'intendant sur l'ordre de Seignelay pour avoir « intimidé » l'adjudicataire du marché de la peinture intérieure des vaisseaux *Le Fier*, *Le Tonnant*, *Le Terrible* et l'avoir obligé à lui remettre le marché (57).

Parfois, au contraire, il y avait entente préalable sur les adjudications ainsi que le prouve en la même année 1685 un acte de société constitué dans le but de maintenir les prix, acte qui nous fait connaître le nom des associés : Yves Lhostis, Guillaume Regnault et Jean Cozic, maîtres-peintres, Jacques Godefroy et Jean Cloarec, peintres. De telles associations étaient d'ailleurs rigoureusement poursuivies par Seignelay qui écrivait à Desclouzeaux le 3 Novembre 1687 : « Vous avez bien fait d'avoir fait mettre en prison les ouvriers qui avaient fait des sociétés pour empêcher la diminution du prix des ouvrages (58) ». On voit que le délit de coalition n'est pas nouveau !

La Rivière fut remplacé par Guillaume Regnault à qui succéda le 1^{er} janvier 1698 De Lignières qui exerça la charge jusqu'à sa mort, le 15 juillet 1720. Il fut lui-même remplacé le 24 septembre suivant par Pierre Coupery qui mourut pendant un voyage au Havre en 1779 (59).

Outre la décoration extérieure des navires, ces artistes avaient prin-

(55) B. N. — f. fr. 6408, fol. 393.

(56) B. N. — *Ibid.* fol. 172.

(57) A. N. — *Marine*, B² 50, fol. 236.

(58) A. N. — *Marine*, B² 62, fol. 384.

(59) A. N. — *Marine*, C² 103.

ciipalement la direction de l'aménagement intérieur, dont le coût, pour certains vaisseaux, dépassait très sensiblement le prix de la sculpture. Les peintures, dorures, tissus d'ameublement, tapis et meubles du *Soieil-Royal* s'élevèrent ainsi en 1671 à la somme considérable de 80.973 livres, 18 sols, 11 deniers (60).

Avant d'examiner l'évolution de la sculpture à Brest, il n'est pas inutile de rappeler qu'elle a été conditionnée avant tout, et ainsi qu'il était naturel d'ailleurs, par celle de la construction et plus particulièrement de la forme de la poupe.

Au début du xvii^e siècle, celle-ci, très élevée et droite, présente peu d'ouvertures, d'où, sous la dunette, existence d'un vaste tableau propre à la décoration. Puis, sa hauteur diminue et elle s'arrondit de plus en plus tandis que le nombre des ouvertures et des sabords augmente, ce qui restreint les dimensions du tableau, qui, peu à peu, se réduit à un simple couronnement. Les galeries, elles aussi, se multiplient d'abord et doivent être étre sillonnées, renforts propres à l'éclosion de nombreuses cariatides ; puis celles latérales disparaissent pour faire place aux bouteilles, dont les formes, d'abord rondes, deviendront bientôt dissymétriques et se prêteront admirablement au décor Louis XV. Enfin, la disposition nouvelle de commande du gouvernail, apparue vers 1710, apporte une modification importante dans la distribution des ouvertures, qui, elle aussi, a sa répercussion sur la décoration.

Quant à la proue, la partie saillante de l'étrave, la guibre, se relève de plus en plus et se décore de motifs souvent importants. Elle vient se raccorder à la coque proprement dite par les herpes qui s'élèvent également de plus en plus tandis que la partie avant de l'ancien châteaueau s'abaisse au contraire.

D'autre part, comme la peinture et surtout la dorure, la sculpture est évidemment fonction des événements et des finances de l'Etat. En 1785, par exemple, par mesure d'économie, l'on reprit l'ancien projet de Seignelay d'unifier les dessins des navires suivant des types très sobres, mesure qui demeura en vigueur jusqu'en 1792 ; mais, dès 1793, l'on revint à une décoration inspirée par le nom du vaisseau et aux anciennes traditions avec toutes leurs fantaisies.

Nous n'avons malheureusement aucun document graphique concernant les débuts de la sculpture au port de Brest, l'escadre figurée sur les plans de F. Petit, de 1640, et de La Bellevue-Dumain, de 1676, l'étant à une échelle trop réduite.

Parmi les vaisseaux dont la sculpture fut exécutée à Brest suivant les directives de Le Brun, l'un des derniers, *L'Apollon*, construit en 1682, mérite particulièrement l'attention. Il permet, en effet, de mesurer tout le chemin parcouru depuis la sculpture du *Royal-Louis* et

(60) B. N. — Nouv. acq. fr. 9480, fol. 112.

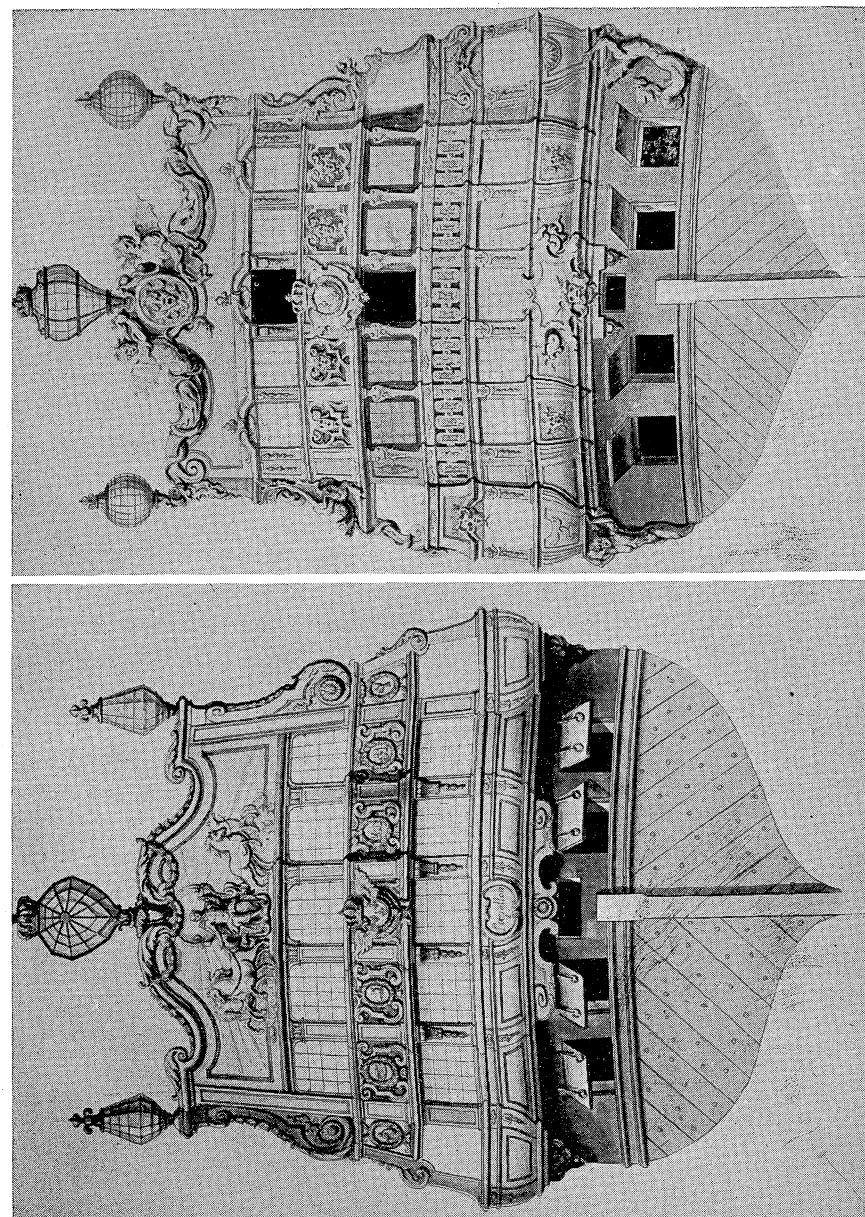


Fig. 4. — Jean BERAIN : *Le Furieux* (1684)
(Clichés des Musées de la Marine).

Fig. 3. — Charles LE BRUN : *L'Apollon* (1682)

de *La Réale* à l'arrière de laquelle Phébus était représenté sous les traits du roi conduisant également un char traîné par quatre chevaux fougueux.

C'était là, d'ailleurs, un sujet familier au peintre du Roi-Soleil qui décora également entre autres de ce motif le plafond de Sceaux et qui donna probablement l'esquisse du même sujet pour le pavillon central de Marly sculpté par Jouvenet et Mazeline.

Dans l'*Apollon*, sous un léger couronnement décoré seulement de guirlandes, le motif du tableau apparaît bien dégagé. Mais, surtout, toutes les cariatides et chevaux marins qui décoraient la poupe dans les premières œuvres de Le Brun et de Puget ont disparu et sont remplacées par des volutes décorées de feuilles d'acanthé. La première galerie porte au centre les armes de France entourées du collier de Saint-Michel et timbrées de la couronne royale supportée par les ailes de la Renommée. Les autres panneaux sont décorés de cartouches ornés au centre des signes du Zodiaque cernés de couronnes de laurier. Les panneaux de la galerie basse sont très sobrement moulurés ; celui du centre porte le nom de vaisseau. C'est là la formule que nous allons retrouver chez Berain et les Caffieri.

Parmi les dessins de Berain des navires construits à Brest, ceux du *Furieux* (1684 et réfection de la sculpture en 1699), du *Saint-Philippe* (1689), de *L'Assuré* (1690), de *L'Aimable* (1691), du *Formidable* (1691), du *Roi-Soleil* (1693), du *Terrible* (1693), de *L'Agréable* (1699), nous sont parvenus.

Le premier en date, *Le Furieux*, mérite une mention particulière et d'être comparé à celui exécuté par Puget en 1673. Ici, tant au couronnement de la poupe qu'au soutien des bouteilles, l'on trouve, au lieu des motifs classiques du grand sculpteur toulonnais, des furies aux ailes de chauves-souris, aux mamelles desséchées et aux cous entourés de serpents, toutes semblables aux costumes que l'artiste avait imaginés pour les ballets de la cour et de l'Académie royale de Musique. L'on retrouve d'ailleurs ces mêmes furies soutenant les bouteilles du *Terrible* et ce goût de Berain pour les costumes dans les deux grandes statues surmontant la poupe du *Soleil-Royal* : châtelaine en hennin avec un lévrier à ses pieds, emblème de la fidélité, et, lui faisant pendant, un prince en armure tenant un bâton de commandement et ayant un cheval à ses pieds, emblème sans doute du courage et de l'intrépidité.

Il convient de s'arrêter quelque peu sur le dessin du *Soleil-Royal* de 1693 représentant Phébus, sous les traits du roi, conduisant le char du Soleil. Il diffère très sensiblement du modèle exécuté en 1839 pour le Musée de la Marine par le modelleur sculpteur Tanneron.

La poupe représentée par Berain est celle d'un navire de plus grande largeur et de moindre hauteur avec six ouvertures et non

cinq sur chaque galerie de la poupe. Le balcon supérieur n'y est nullement coupé et se prolonge vers les bouteilles, avec, aux angles, des personnages assis et non à genoux et portant des costumes semblables à ceux imaginés par l'artiste pour figurer des américaines dans des ballets.

Le tableau y est sensiblement moins élevé ; et tandis que le char de Tanneron est tiré par quatre chevaux qui dressent la tête haute, les naseaux largement ouverts et la crinière au vent, tels que les représentèrent Coysevox et Charles Le Lorrain, les chevaux de Berain se rapprochent infiniment plus de ceux dessinés par Le Brun pour Sceaux et pour l'*Apollon*, ainsi qu'on les retrouve d'ailleurs dans plusieurs de ses compositions décoratives et dans son croquis d'un char mécanique de Phaeton (61).

Les cariatides surmontées de corbeilles de fleurs et de fruits qui décorent les angles de la dunette se retrouvent également dans plusieurs des œuvres de Berain ; quant à celles reliant la seconde et la troisième galerie et personnifiant les saisons, elles sont nettement inspirées de celles dont Le Brun décora les douze petits pavillons de Marly. Enfin les bouteilles sont remarquables et décorées avec beaucoup de légèreté dans le meilleur style de Berain.

La plupart des motifs employés par cet artiste pour la décoration des navires se retrouvent d'ailleurs dans ses compositions décoratives tel encore le couronnement à lambrequins des bouteilles du *Formidable*. Aussi, comme l'a très justement indiqué Roger-Armand Weigert, le savant historien de Berain, si cet artiste n'a rien apporté d'inédit à la décoration navale après Le Brun et Puget, « il en a indéniablement vivifié l'aspect par la variété et la saveur des détails empruntés à son œuvre d'ornemaniste » (62).

Cet érudit a, d'autre part, très justement rapproché la composition du tableau du *Saint-Philippe* représentant le saint dans un médaillon entre la Foi et la Religion d'un bandeau illustrant l'édition des œuvres complètes de saint Bernard par Mabillon en 1690 (63).

Il est à noter que pour beaucoup de sculptures de navires et notamment pour la plus grande partie de celles exécutées au Havre, Berain ne donna que l'esquisse et que le dessin d'exécution fut fait

(61) Dessin conservé au Cabinet des Dessins au Musée du Louvre dans le recueil intitulé : *Représentation des vaisseaux construits par ordre de Louis XIV, roi de France*.

Voir également : B. N. Est Ic. 11. — Dans ce recueil factice, deux gravures représentant le *Soleil-Royal*, l'une gravée par Randon et publiée à Marseille, l'autre par le graveur hollandais Charles Allard. Suivant des gravures hollandaises contemporaines, la poupe du *Soleil-Royal*, brûlé en 1692, était décorée d'un soleil.

(62) Roger-Armand WEIGERT : *Jean I Berain*, Paris, Les Editions d'Art et d'Histoire, 1937, t. I., p. 123.

(63) *Trésor des Bibliothèques de France* : t. IV, fasc. XV, Paris, p. 119.

Fig. 5. — François-Charles CARRIEN : *Le Neptune* (1723)

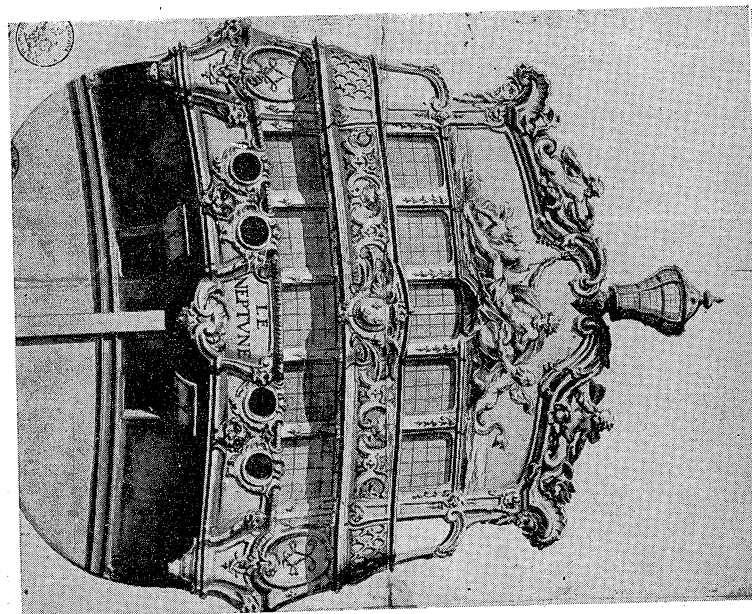
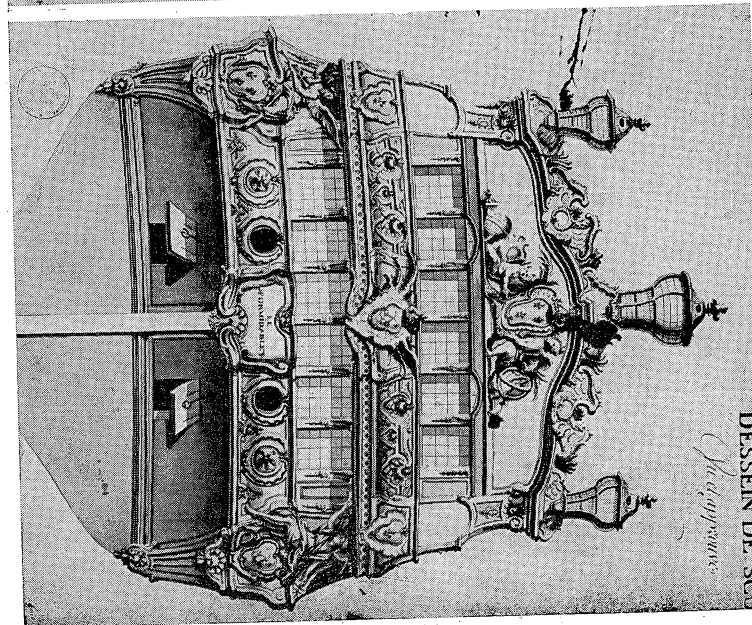


Fig. 6. — Charles-Philippe CARRIEN : *Le Formidable* (1749)
(Clichés des Musées de la Marine).



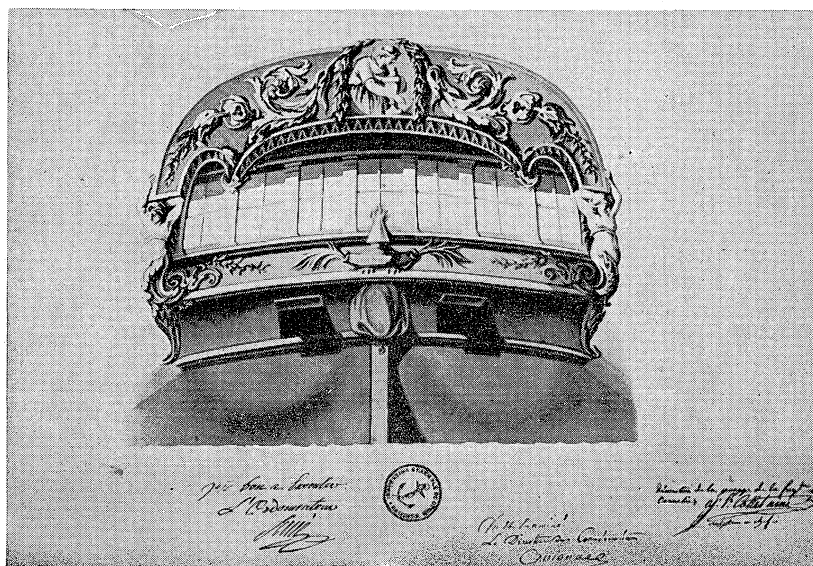
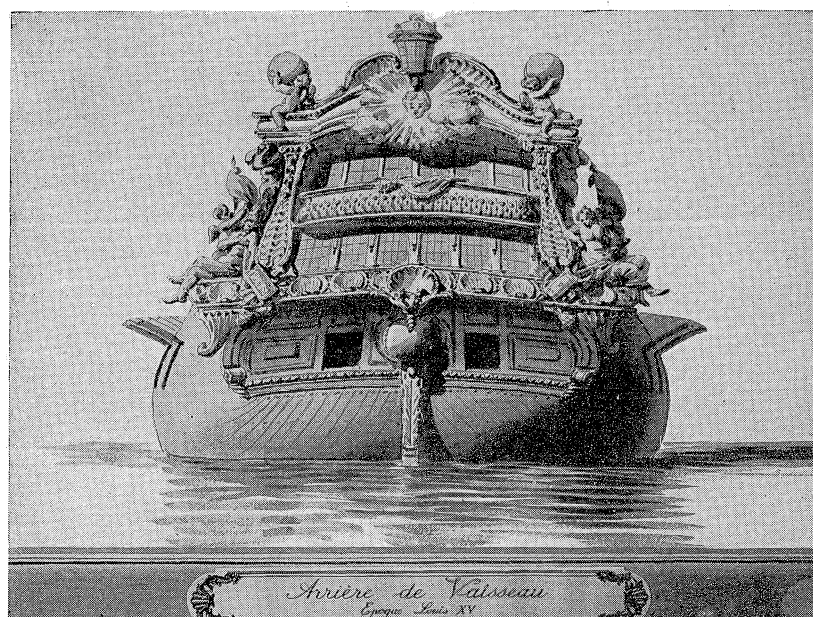


Fig. 7. — Pierre OZANNE : Projet de vaisseau

Fig. 8. — Yves-Etienne COLLET : La Cornélie (1794)

(Clichés des Musées de la Marine).

par les maîtres sculpteurs, notamment par Philippe Caffieri. L'on retrouve d'ailleurs sur l'*Agréable* plusieurs des motifs figurés dans un petit recueil intitulé : « Panneaux et Frisses propres aux sculpteurs et peintres inventez et dessignes par Caffieri, sculpteur, se vendent chez Henry Bonnart rue S. Jacques vis-à-vis les Mathurins à Paris » (64).

Avec François-Charles Caffieri, la décoration navale change profondément à Brest, participant à ce nouvel essor qui suivit la mort du roi-soleil vers plus de légèreté et d'imitation de la nature. Le couronnement du tableau prend à nouveau une importance plus grande sans cependant s'alourdir ; et si parfois l'on y retrouve des motifs semblables, telles les cornes d'abondance du *Bourbon* et du *Brillant*, il est en général d'une extrême variété d'ornementation.

Les fines guirlandes de Le Brun et de Berain qui retombaient symétriquement sur le tableau ont disparu, et, à leur place, des amours jouent avec grâce au milieu des rocailles, des coquillages et des palmes du *Neptune* et du *Saint-Philippe* en 1723. Ce sont également des amours qui encadrent sur ce dernier vaisseau le buste du saint et qui, en 1715, sur *L'Aimable* couronnent le portrait de l'amiral et jouent au-dessus du chiffre royal à la naissance des bouteilles. Sur le couronnement du *Triton* deux hures de dauphins apparaissent à la manière de Callot.

De grandes figures décorent toujours le tableau maintenant dégagé : Minerve (1720), Neptune accompagné de tritons (1723), Tritons (1724), Apollon au milieu des lettres et des arts (1729), etc...

Les balcons sont toujours décorés des armes royales et sont assez semblables aux précédents ; mais les bouteilles prennent une forme dissymétrique et allongée beaucoup plus gracieuse.

Les supports de la galerie basse sont décorés de motifs plus importants que dans les dernières œuvres de Le Brun et de Berain : trophées d'armes (*Le Bourbon*), amours (*L'Aimable*), renommées (*L'Espérance*, *L'Eclatant*), de grandes cariatides supportent également le couronnement du *Brillant*.

Par contre, si le dessin des herpes s'adapte au décor nouveau, les grandes figures décorant la guibre demeurent très voisines de celles de Le Brun et de Berain. Le triton de 1724, semblable à ceux de *La Réale* pourrait être signé du premier, tandis que l'Apollon de l'étrave du *Brillant*, frère du génie décorant *L'Aimable*, pourrait l'être du second (65).

(64) B. N. Est. AA³ suppl.

(65) Au cours de sa mission en Angleterre, en 1737, Joseph-Blaise Ollivier donna sur la sculpture des bâtiments anglais les indications suivantes : « Les vaisseaux anglais sont plus surchargés de sculpture que nos vaisseaux. Il y a à la pouline des vaisseaux trois ponts, deux ou trois ponts, deux ou trois figures aussi

Charles-Philippe Caffieri continua la tradition paternelle et, sauf quelques détails qui marquent une époque un peu plus tardive, telle la forme allongée de l'écu royal, les sculptures du *Sceptre* (1743), du *Lys* (1745), ou du *Formidable* (1749) pourraient être attribuées à François-Charles. Les Renommées appuyées sur la galerie basse ci soutenant le balcon supérieur sont, en particulier, exactement semblables à celles de *L'Espérance* et de *L'Eclatant*.

Sur *L'Océan*, ce sont de grandes statues personnifiant sans doute le fleuve et la rivière qui remplissent cet office tandis que Neptune décore le tableau et que le masque de *L'Océan* surmonte le cartouche portant le nom du vaisseau ainsi que le sommet des bouteilles.

Puis avec la Guerre de Sept ans, la sculpture se simplifie encore et tend vers une grande uniformité, exception faite du motif du tableau, d'ailleurs plus réduit et qui s'inspire toujours du nom du bateau. Les décors ouvragés des balcons font place à des balustres tous semblables et dont l'écu royal, au centre, rompt seul la monotonie. C'est ainsi, par exemple que *Le Diadème* et *Le Zodiaque* construits en 1756, ainsi que le *Thésée* en 1757 sont extrêmement proches.

Sur ces derniers vaisseaux, les cariatides entre les galeries ont disparu mais réapparaissent à nouveau sur le *Royal-Louis* en 1758 et sur *La Bretagne* en 1765. Dans ce dernier navire, à la poupe très arrondie, le tableau, de hauteur très réduite, porte seulement dans un médaillon central le portrait du roi soutenu par deux amours.

De 1785 à 1792, la sculpture des vaisseaux, par mesure d'économie, s'exécute suivant des dessins-types très sobres. Elle reprend avec parcimonie à partir de 1794, année en laquelle le tableau de *La Cornélie* dû à Collet porte au centre un médaillon entouré d'une guirlande de laurier et de feuilles d'acanthé et, comme soutien, deux cariatides, vestiges lointains de la magnificence ordonnée par Colbert.

Aussi est-on surpris de rencontrer dans ce dernier tiers du XVIII^e siècle toute une série de dessins des frères Ozanne représentant des navires, dont les poupes sont surchargées d'ornements, de cariatides et de trophées monumentaux et dont les proues sont décorées d'animaux fantastiques que n'eût point désavoués Breughel. Mais, ce sont là uniquement des projets de pure fantaisie qui ne pouvaient être

pesantes que la seule figure que nous y plaçons. La frise de la poulaine est revêtue d'un ornement de sculpture qui règne le long du bord avec les jolle-reaux. Les lisses de poulaine sont aussi revêtues de sculptures et les têtes des bossoirs. Les termes de la poupe sont formées de deux ou trois figures élevées l'une sur l'autre depuis le niveau du second pont jusqu'au couronnement et plus pesantes que les ornements de nos vaisseaux. Le tableau, le couronnement et les bouteilles sont chargés de sculptures comme ces parties en étaient autrefois chargées sur nos vaisseaux. Toute cette sculpture est très mal faite et placée dans une assez mauvais ordre. On ne voit rien de bien dans les ornements des vaisseaux anglais que la distribution des corniches. » — (B. N. — Nouv. acq. fr. 9482, fol. 145.)

réalisés à une époque où l'on recherchait l'allègement des vaisseaux et une stricte économie dans leur exécution.

Influence des sculpteurs brestoïls sur l'Art breton

Avant que la sculpture navale ne reçut ainsi à Brest vers 1670 ses directives et ses modèles des ateliers du Louvre, la décoration classique avait dès longtemps (66) été introduite en Bretagne par deux voies bien distinctes : les provinces voisines et les gravures.

Au début du XVII^e siècle, les marbriers et sculpteurs du Maine avaient en effet établi, d'après des modèles italiens, des retables monumentaux en marbre et tuffeau dont ils décorèrent également de nombreuses églises des provinces limitrophes et particulièrement de la Bretagne. On y retrouve notamment, allongées sur les frontons et sur les arcs, ces statues décoratives que Maderna, Martino Longhi le Vieux et le cavalier Bernin venaient de remettre en honneur à Rome (67).

Ces retables connurent une grande vogue (68) et furent copiés en bois par les menuisiers et sculpteurs locaux pour des églises paroissiales et chapelles dont les ressources ne permettaient pas aux fabriciens de s'adresser aux ateliers lavallois. Parfois aussi, le retable fut exécuté en bois mais encadré de colonnes de marbre.

Mais c'est principalement par les nombreux recueils d'ornements édités alors par les artistes de la cour que les sculpteurs connurent la décoration nouvelle, notamment par ceux de Simon Vouet gravés par Michel Dorigny, de J. Charmeton publiés par Audran et par Robert, de Charles Le Brun gravés par Audran, Jean Berain, Chauveau, de Jean Lemoyne chez Berain, de Berain chez Langlois, de Philippe Caffieri chez Henry Bonnart et principalement par les ameublements d'église de Le Pautre édités chez Le Blond et chez Mariette en 1659 (69).

(66) Elle apparaît dès 1601 en Léon sur la clôture du chœur de Berven.

(67) Par exemple, dans les chapelles du chœur et à la façade de Saint-Pierre de Rome par Maderna, au maître-autel de Saint-Agostino de Rome par Bernin en 1627.

(68) De tels retables furent exécutés à Notre-Dame de Vitré (1625), Piré (1632), Saint-Louis de Redon (1633-36), Cathédrale de Vannes (1633-37), Vaiges (1636), Cathédrale de Rennes (1636-42), Domagné (1637), Domalain (1637), Cathédrale de Tréguier (1637-1639), Availles-sur-Seiche (1642), Gaël (1651), Seglien, Saint-Columban de Quimperlé (1650), Coesmes (1647, 1652, 1658), Bréhat (vers 1652), Rué (1653), Moulins (1656-1659), Brélévenez (1660), Laniscat (1667), Saint-Jean-du-Doigt (1670), Beauport (1672), Bréal-sous-Monfort (1677), Messac (1679), Guingamp (1680), Boistrudan (1685), Corps-Nuds (1687-89), Québriac, Châteaubourg (1689), Bain-de-Erelagne (1698). Parmi ceux non datés : Amanlis, Arbrissel, Bais, Billé, La Chapelle-Janson.

(69) Nouveaux dessins d'autels à la romaine : inventez et gravez par Jean Le Poltre ; se vendent à Paris chez P. Mariette, rue S. Iacq à l'Espérance avec privilège

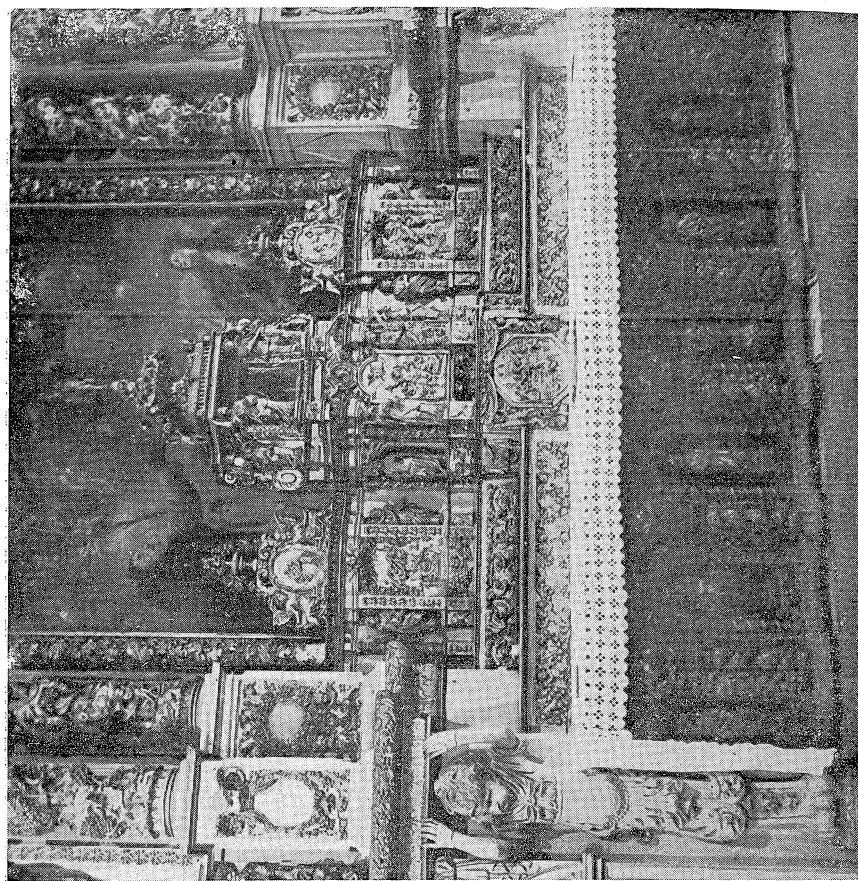


Fig. 10. — Retable du maître-autel de Roscoff (1638)
(Cliché de M. l'abbé Branellec).

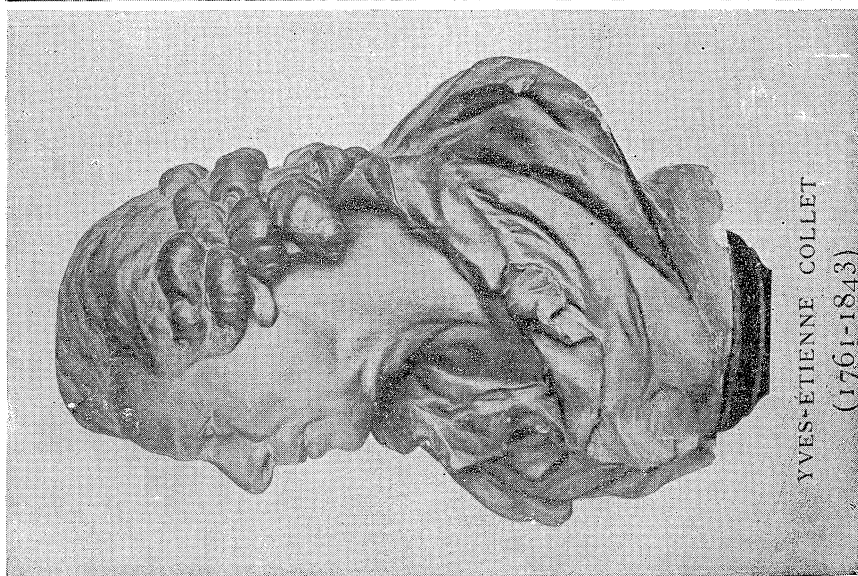


Fig. 9. — Yves-Etienne Collet : Buste de son père
(Cliché des Musées de la Marine).

YVES-ÉTIENNE COLLET
(1761-1843)

Les artistes bretons s'inspirèrent de ces ornements et frises qu'ils juxtaposèrent et superposèrent à l'envi ; aussi, en 1638, trouve-t-on déjà sur le remarquable maître-autel de Roscoff des amours jouant dans des rinceaux ou avec des guirlandes de fleurs, très semblables à ceux représentés dans les recueils. Sur le couronnement, des angelots à l'italienne soutiennent des médaillons.

En 1646, Jean Berthoulous, qui, dans la suite, émigra d'ailleurs à Brest ainsi que nous l'avons mentionné, exécuta le retable du maître autel de Saint-Jean-du-Doigt, plus sobre que le précédent, mais dont le buste du Père Eternel ainsi que les statuettes encadrant le tabernacle dénotent un sculpteur de talent.

Tous ces recueils d'ornements que les sculpteurs bretons assimilèrent très rapidement, les amenèrent d'ailleurs à surcharger leurs retables et ils aboutirent à ces compositions qui flattaient certainement l'orgueil des fabriques et des recteurs, mais qui sont souvent, il faut le reconnaître, extrêmement lourdes, tels les retables de Sainte Anne, daté de 1682, et de Saint Sébastien et Sainte Marguerite à Commana, tel celui de la Sainte Vierge, si proche comme facture des précédents, à Saint Tugen en 1694 (70).

Sous l'influence des Dominicains de Morlaix et de Quimperlé, les confréries du Rosaire se multiplièrent en Cornouaille, Léon et Trégor pendant tout le XVII^e siècle, confréries qui firent élever beaucoup d'importants retables dont la filiation est particulièrement intéressante à suivre.

Trois d'entre eux notamment datent de 1668 : ceux de Plougasnou, de Braspartz et de Locronan. La conception est la même, mais, tandis que dans le premier la partie centrale figurant la remise du rosaire par la sainte Vierge à saint Dominique et à sainte Catherine de Sienne est peinte, elle est représentée en sculpture sur les deux autres. Le retable de Locronan, dû au sculpteur quimpérois Maurice Le Roux (71) et surchargé d'ornements est caractéristique du goût des fabriques. L'entablement est surmonté d'un attique très lourd bien qu'ajouré en partie, au-dessus duquel pyramidenet un écu soutenu par deux angelots et une massive corbeille de fleurs.

C'est également en sculpture qu'est représentée la remise du ro-

du Roy MDCLIX. — Du même : Nouveaux dessins de chaires, de confessionnaux, etc... (B. N. — Est. Ed. 42 F). — Du même : Ameublement d'églises : se vendent chez Le Blond, rue S. Jacques à la cloche d'argent, avec privilège du Roy, I. Le Potor In. et Ecrit (s. d.). — *Ibidem*.

(70) Un curieux débat nous renseigne sur le goût des recteurs et fabriques à cette époque. En 1713, une nouvelle chaire avait été commandée pour La Martyre ; mais sans doute n'était-elle pas aussi sculptée que celles de Guimiliau et de Saint-Thégonnec, car le recteur, l'ayant trouvée insuffisamment belle, refusa d'y monter. Le conflit dura 27 ans jusqu'à ce que l'évêque eut ordonné, le 8 juillet 1740, d'en édifier une nouvelle.

(71) Maurice Le Roux avait exécuté en 1665 le retable du Rosaire de Bodilis.

saire sur le retable de Saint-Thégonnec sculpté par le morlaisien Jacques Lespaignol en 1697 ainsi que sur ceux si semblables de Pleyben et de Lopérec exécutés de 1696 à 1698 par Jean Cevaër, maître sculpteur de Pleyben. Bien que d'une ornementation plus chargée que celle de Saint-Thégonnec, ces deux derniers retables sont d'une composition plus heureuse que celui de Locronan. Au sommet du fronton, deux angelots à l'italienne encadrent le buste du Père Eternel et enjambent l'arc.

Ces recueils d'ornements furent certainement répandus en Bretagne et les sculpteurs bretons s'en inspirèrent largement pendant longtemps. Parmi les ornements inventés par Vouet et gravés par Dorigny en 1647, ainsi que sur l'une des planches de retables de Le Paultre, figurent des encadrements octogonaux très particuliers dont s'est manifestement inspiré Yves Corlay père pour les retables qu'il exécuta à Bulat-Pestivien (1701) et à Runan (1721).

L'influence des recueils de gravures est également manifeste sur les chaires, les buffets d'orgues, les fonts baptismaux et les confessionnaux. La chaire à prêcher de Saint-Thégonnec, par exemple, exécutée en 1683 et 1684 par François et Guillaume Lerrel, maîtres sculpteurs à Landivisiau, est à cet égard très caractéristique. Avec les vertus cardinales assises en ronde bosse aux angles, elle est de conception semblable à celle de Saint-Etienne-du-Mont exécutée en 1651 par Lestocart et dérive probablement du même modèle. Mais sa cuve est plus ornée et décorée en particulier de couronnes de laurier et de guirlandes de fruits que l'on retrouve sur la planche 57 du recueil de Le Paultre.

L'abat-voix date seulement de 1722. Deux anges le soutiennent d'une main, tandis que de l'autre, ils tendent une couronne de laurier au-dessus du prédicateur. L'on serait tenté, à priori, d'attribuer à l'influence des sculpteurs de la Marine ces statues si semblables aux Renommées décorant la poupe des vaisseaux ; mais ce motif des anges soutenant l'abat-voix et tendant une couronne de laurier se trouve également dans le recueil des modèles de Le Paultre. Dans celui-ci, bien que très italiens également, les anges sont cependant en robe longue, tandis qu'à Saint-Thégonnec ils sont en jupe courte ; mais l'on ne peut qu'être frappé de l'identité de ces derniers avec des anges en stuc dont Stati décora en 1611 les angles de la coupole de la chapelle Borghèse à Sainte Marie Majeure dont le retable est au contraire décoré d'anges en robe longue par Girolami Reinaldi semblables à ceux de Le Paultre. L'on trouve, d'autre part, une curieuse adaptation de ces anges tendant une couronne sur le retable de Saint-Sébastien à Commana ; mais là ce sont des anges cariatides probablement sous l'influence des sculpteurs brestois dont ils rappellent par ailleurs la facture.

Guimiliau, où résidait en 1672 un bon maître sculpteur, François Lorière (72), possède dans l'église plusieurs œuvres remarquables s'échelonnant de 1671 à 1675, entre autres la chaire, les fonts baptismaux décorés d'angelots florentins et la tribune des orgues. L'on est étonné se voir sur cette dernière une entrée triomphale représentant Louis XIV en empereur romain dans un char et précédé de joueurs de trompettes antiques. Il est aisé de voir que l'auteur s'est inspiré de l'entrée d'Alexandre à Babylone de Le Brun gravée par Audran dans laquelle il a toutefois remplacé les éléphants traînant le char par des coursiers qui lui étaient sans doute plus familiers.

L'on est encore plus surpris de voir sur le retable d'une humble chapelle de la baie d'Audierne, Notre-Dame de Penhors, des angelots encadrant la Vierge et vêtus de costumes semblables à ceux dessinés par Henry Gissey et Berain pour les ballerines des Menus-Plaisirs et nul doute que les planches de ces artistes représentant les ballets de la cour n'aient été également très rapidement colportées jusqu'aux extrémités de l'Armorique.

Nous venons de voir ainsi que les maîtres sculpteurs bretons n'avaient plus grand chose à apprendre en fait de décoration classique quand la sculpture navale se développa à Brest à partir de 1670. D'ailleurs, peu après cette dernière date, les ressources des fabriques furent taries par une fiscalité excessive qui mit un terme aux commandes importantes passées aux artistes pendant les trois premiers quarts du XVII^e siècle. Aussi, s'il est indéniable que l'atelier de sculpture de Brest joua un rôle important dans la formation et le perfectionnement de nombreux sculpteurs, il est par contre difficile de déterminer quelle influence exacte il exerça sur l'art breton.

La dépêche de Colbert de 1670, indiquant que l'on ne trouvait alors à Brest de sculpteurs capables d'exécuter de grandes figures donne cependant une précieuse indication. Ce n'est en effet que postérieurement à cette époque qu'apparurent, ou plus exactement réapparurent (73) en Léon et en Cornouaille de grandes figures, par exemple sur les baptistères de Commana (1683) et de Plonévez-du-Faou, ainsi que dans les sépulcres de Lampaul-Guimiliau (1676) et de Saint-Thégonnec (1702) dont l'ange portant un calice est si proche des génies décorant l'étrave des navires (74).

(72) François Lorière, outre le balustre du chœur de sa paroisse, sculpta celui du chœur de Commana en 1673. La destruction des comptes de l'église de Guimiliau dans un incendie empêche de connaître les auteurs de son mobilier.

(73) Le calvaire de Lanrivain, daté de 1548, porte des personnages plus grands que nature provenant d'une « Mise en Tombeau ».

(74) Si l'on a la certitude que le sculpteur Yves Corlay, après son apprentissage chez son père, alla se perfectionner à Brest puis à Saint-Malo, aucun document ne concerne un stage semblable de Jacques Lespaignol. Cependant, tant de dossier de la chaire de Roscoff, décoré d'un vaisseau finement gréé, que l'ange de

La décoration intérieure des vaisseaux, beaucoup plus sobre d'ailleurs que l'extérieure, eut peut-être une influence plus grande sur la sculpture bretonne et notamment sur celle des lambris. Celui du chœur de Saint-Thégonnec, exécuté suivant les dessins de Robelin, est à cet égard très remarquable avec ses fines guirlandes de feuilles de laurier. Les dessinateurs et sculpteurs de Brest ont d'ailleurs, d'une façon générale, déterminé certainement une réaction contre la surcharge des ornements qui est manifeste sur plusieurs retables des environs : ceux de Goueznou, malheureusement détruits aujourd'hui, et celui si remarquable de Saint-Sébastien à Guiclan (75).

Il est donc bien exact que, ainsi qu'il était à prévoir, l'influence des sculpteurs de Brest n'a pas été négligeable ; il convient cependant, croyons-nous, de ne pas la surestimer (76).

la « Mise au Tombeau » de Saint-Thégonnec, permettent de le supposer avec vraisemblance.

(75) Rappelons également que les dessins du lambris et du maître-autel de Saint-Melaine de Morlaix, récemment détruits, avaient été donnés en 1718, ainsi que les dessins de la chaire, par l'ingénieur A.-F. Frezier, alors à Brest.

(76) Ce m'est un très agréable devoir de témoigner ici toute ma gratitude à M. le capitaine de corvette Vichot, directeur des Musées de la Marine, qui a aimablement autorisé la reproduction de quelques-uns des documents mis à ma disposition avec une inlassable complaisance par Mlle Yvonne Blache, chef de la documentation des Musées. Notre reconnaissance va également à M. l'abbé Branellec, aumônier de l'Aber, qui a bien voulu photographier pour cette étude le retable du maître-autel de Roscoff et en autoriser la reproduction.

LES PRESSES BRETONNES

SAINT-BRIEUC — 31.1562
