

Deux romancières à Penvern

Marie Delorme et Edmée Vesco de Kéréven

Dans le carré des concessions perpétuelles du cimetière de Plounez, sur une tombe à l'état d'abandon, les gravures des marbres délavés laissent encore deviner les noms Vesco et Delorme. Napoléon Vesco et son épouse décédèrent à Penvern en Plounez en 1905. Elle, Marie Delorme, connut une certaine notoriété en littérature mais quel est leur lien avec Plounez ?



La tombe Vesco Delorme est entourée de chaînes.

Marie-Louise Delorme naît à Amiens le 30 décembre 1836 dans un milieu où l'université occupe une bonne place, son père, Jean-Paul Delorme, étant professeur de mathématiques au lycée de la ville et sa mère, Madeleine Hardouin, étant la fille d'un professeur de rhétorique au collège de Nîmes puis de Pau mais d'une famille de souche guérandaise.

Jean-Paul Delorme obtient un poste de professeur de mathématiques au prestigieux Lycée Louis le Grand à Paris où il accédera au grade de censeur des études en 1852. Mais Madeleine Hardouin décède prématurément laissant quatre enfants en bas âge. La grand-mère Hardouin quitte Amiens pour venir s'occuper de ses petits-enfants à Paris. Elle y est bientôt rejointe par Henri Hardouin, et son épouse. Henri est magistrat, son couple est sans enfant ; il obtient sa mutation dans la capitale pour épauler sa mère et son beau-frère.

C'est à cette époque que naît un lien d'amitié entre Marie Delorme et celui qui deviendra le poète Joseph Rousse et qui entretiendra une correspondance avec Marie et son oncle Henri jusqu'à leurs derniers moments. Joseph Rousse, originaire de la Plaine-sur-Mer (Loire-Inférieure), poursuit ses études à Paris et a été placé à la capitale, sous la protection du couple Hardouin dont la femme était une amie d'enfance de Madame Rousse. Joseph Rousse donne le portrait suivant de Marie Delorme :

" ... Mademoiselle Marie Delorme était un peu plus âgée que moi. Je la revois encore à une soirée où sa grand-mère m'avait conduit avec elle, chez des amis, dans l'hôtel Boulay de la Meurthe, à l'angle des rues Bonaparte et de Vaugirard. Elle était grande, élégante dans sa robe de tarlatane blanche et rose, animée par la danse, brune avec des joues fraîches et des yeux pétillants de gaieté ... Nous avons des goûts communs de littérature et d'art et nous nous plaisions à causer des chefs-d'oeuvre qu'on nous apprenait à connaître..."¹

Est-ce Joseph Rousse, chantre de sa Bretagne, une Bretagne de Machecoul à Ouessant qui communiqua l'amour de sa patrie à Marie Delorme ?

¹ Cité par Léon Dubreuil dans "Une amitié du poète Joseph Rousse. La romancière Marie Delorme"

Le 28 juin 1862, à la mairie du 6ème arrondissement Marie Delorme épouse Napoléon (Marie Eugène Napoléon) Vesco, fils d'un « vieux de la vieille » : le général Nicolas Vesco issu d'une famille piémontaise. Napoléon Vesco fait carrière dans l'administration des finances. Le couple s'installe d'abord à Aix-les-Bains où naissent leurs trois enfants : Marie-Henri en 1865, Marie-Elise² puis Marie-Edmée en 1871. Au gré des mutations du père, la famille va résider à Maubeuge puis à Lille et enfin à Quimper vers 1880. La ville de Correntin serait le berceau de la famille Hardouin si l'on en croit certains écrits³ ; ils vont y résider pendant une dizaine d'années. Le cercle familial si soudé à l'époque parisienne se reforme. L'oncle de Marie, Henri Hardouin devenu veuf, s'installe également dans le chef-lieu finistérien en 1881 avec sa soeur Louise Hardouin veuve Palloc. La même année, le fils aîné Marie-Henri entre à l'école navale à Brest (sur le Borda II) et deviendra officier de marine⁴. Napoléon et Henri partagent la passion de l'histoire, ils participent activement aux travaux de la Société archéologique du Finistère⁵. Henri Hardouin en deviendra vice-président. Dans ce cadre, ils fréquenteront Hersart de la Villemarqué qui en est le président, Paul Sébillot, Anatole Le Braz, Julien Trévédy, et le Plouarétais Luzel, archiviste du Finistère. On en verra l'incidence plus bas. Marie, quant à elle, démarre une carrière littéraire en 1885 à l'âge de 52 ans.



Extrait du cadastre de Plounez 1831 section de Penvern.

Placé à la retraite au grade de receveur des finances, Napoléon Vesco et les siens vont choisir de quitter Quimper (Henri est décédé en 1892) et émigrer vers la côte nord de la Bretagne. Napoléon, Marie, Marie-Elise et Marie-Edmée seront tout d'abord locataires de la belle propriété de la Villeneuve⁶ à Louannec qu'ils partageront avec Louise Palloc. C'est de Louannec qu'ils vont suivre leur projet de construction à Plounez.

En 1892, Napoléon Vesco, retraité à Louannec fait l'acquisition d'une parcelle située à Penvern en Plounez cadastrée B 754. Cette parcelle fait partie d'un îlot triangulaire bordé par la route de Penvern à Plounez celle de Paimpol à Pontrieux, et le chemin naissant en face de la propriété Maignou qui rejoint cette der-

² Nous n'avons pas trouvé la naissance de Marie-Elise dans les actes d'état civil. Elle aurait dû naître à Aix-les-Bains selon toute vraisemblance.

³ Notice biographique sur M. Henri Hardouin par M. Janvier, in Bulletin des antiquaires de Picardie 1892 n°1

⁴ Marie-Henri Vesco, capitaine de frégate à la retraite en 1912 avait repris du service pour la Compagnie Générale Transatlantique et commandait le Provence II quand il fut coulé par un sous-marin allemand en mer Egée en 1916. Notre voisin et ami Henri Le Moullec a publié un article dans "Le Marin" à ce sujet, il nous a autorisé à le joindre en annexe.

⁵ Les bulletins de la Société archéologique du Finistère témoignent de l'implication d'Henri Hardouin, on y lira notamment "Le Domaine ducal à Morlaix et Lanmeur" 1887 (T14). Durant son passage à Amiens, il a été membre fondateur de la société des antiquaires de Picardie.

⁶ "Une maison bien tenue : conseil aux jeunes maîtresses de maison", l'avant propos est signé : château de la Villeneuve en Louannec 23 mars 1901. Le château de Villeneuve accueillera par la suite les villégiatures d'André Cheveillon de l'Académie française puis du professeur de médecine Lesné dont la rue porte le nom.

nière voie. Une fois installés dans la nouvelle résidence qu'il baptiseront « villa Kéréven »⁷, le couple fera l'acquisition des bâtiments anciens, siège d'une exploitation agricole, jouxtant la maison neuve. Un petit pavillon fut construit à droite de l'entrée dominant la placette. On peut imaginer qu'il était sensé procurer le calme nécessaire aux travaux d'écriture.



Etat actuel de la propriété de Penvern.

Le destin ne les laissera pas profiter longtemps de leur propriété. La santé de Napoléon décline, comme nous l'indique cette correspondance destinée à Joseph Rousse “ *Ici nous vieillissons un peu tristement. Mon cher mari, autrefois si fort, si adroit, si vif, si vigoureux est devenu tout à fait impotent ; les névroses gouteuses se succèdent chez lui et ne varient que pour devenir toujours plus pénibles. Moi, je ne marche plus que bien lentement, bien difficilement, mais, Dieu merci, la tête est toujours bonne, le coeur aussi, et il reste bien fidèle à ses vieilles amitiés.*”⁸

Pourtant c'est Marie Delorme qui décèdera la première en juin 1905 suivie de peu par son mari en septembre de la même année.

Les héritiers garderont la propriété une dizaine d'années puis elle sera vendue à un médecin, le docteur James Wartz en 1915. La fille de ce dernier épousera André Armez de Plourivo. En 1927, Yves Connan, négociant en produits du sol, en fera l'acquisition puis par alliance, elle passera dans la famille Fretté qui la conservera jusqu'à la fin du XXème siècle.

Marie Delorme publie en 1888 “**Les cahiers de Mme Brunet**” chez Armand Collin. Ce livre de 350 pages qui connaît un beau succès est un recueil de tout ce que la maîtresse de maison doit savoir. Ce genre sous la même plume connaîtra d'autres opus à l'usage des mères et des jeunes filles.

Puis, dans la veine de Zénaïde Fleuriot, elle écrira des romans destinés à la jeunesse. Ces écrits, assortis de morale et de bons sentiments, pourront se présenter en feuilletons dans des revues comme “La mode illustrée” ou “Le petit français illustré” sous son nom ou sous le pseudonyme de Mme d'Assenoy.

L'amour de la Bretagne qui a conduit les époux Vesco à Quimper, est présent dans l'oeuvre de Marie Delorme (“Elle est devenue profondément Bretonne” dira Joseph Rousse). A la faveur des liens noués par Henri Hardouin et son mari, elle obtient l'autorisation du collecteur François-Marie Luzel de réaliser une adaptation pour la jeunesse de ses “Contes

⁷ Léon Dubreuil, *ibid.*

⁸ Cité par Léon Dubreuil, *ibid.*

populaires de la Bretagne” sous le titre de “**Contes du pays d’Armor**”. En 1884, lors d’une session de la société archéologique du Finistère, Julien Trévédy magistrat quimpérois fit une communication sur Marion du Faouët et révélait, à partir des pièces d’archives qu’il avait retrouvées, le contour historique de ce personnage de légende. Mme d’Assenoy fera de la voleuse de grands chemins, l’héroïne d’un feuilleton publié au cours de l’année 1901 dans le journal “L’ouvrier”. Elle crée pour ce récit les personnages du Comte de Kéréven et de sa fille Anne⁹. La Bretagne, terre d’inspiration, donnera encore le décor et les personnages de “**Yves Kerhelo**”, “**Even le fol**” ou encore “**Les sabots de la Reine Anne**”.



Marie-Edmée la cadette, (Aix-les Bains 1871 - Fontainebleau 1945), reprendra le flambeau littéraire en donnant une coloration plus religieuse à son oeuvre. Signant ses premières écrits Edmée Vesco, elle y adjoindra le nom de Kéréven (nom donné par eux à la propriété de Penvern) vers 1914. Edmée Vesco de Kéréven reprendra des sujets déjà étudiés par sa mère comme **Even le fol** et donnera en 1929 une version de Marion du Faouët sous le titre “**Brigande d’Armor**” pour citer ceux intéressant la Bretagne. On lui doit aussi des manuels à l’usage des écoles catholiques. Elle réalisera pour ces mêmes écoles “**La famille Aubert**” un “tour de France” sur le modèle anthologique de Mme G. Bruno¹⁰.

Yvon Connan

Plounez 2014

Sources :

Léon Dubreuil, "Une amitié du poète Joseph Rousse. La romancière Marie Delorme", in Cahiers de l'Iroise, 1959

Léon Dubreuil, “Le poète Joseph Rousse et ses amis de l’hôtel Fénelon”, in Mémoires de la Société d’histoire et d’archéologie de Bretagne, 1961

M. Janvier, Notice biographique sur M. Henri Hardouin, in Bulletin de la société des antiquaires de Picardie n°1, 1892.

Bulletins de la Société Archéologique du Finistère.

Archives départementales des Côtes d’Armor, du Finistère, de la Somme, de la Savoie.

Archives de la ville de Paris.

⁹ Ce personnage, né de la plume de Marie Delorme, est probablement l’explication du nom de la villa de Penvern.

¹⁰ Mme G. Bruno, “Le tour de France par deux enfants” Bellin, 1877.



Mémoire de l'histoire



« La Provence » coule en Méditerranée

Le paquebot devenu croiseur

Sur la tombe de la famille Vesco-Delorme, dans le cimetière de Plounez à Paimpol, est apposée une plaque de marbre portant cette inscription : A la mémoire du capitaine de frégate Vesco, commandant la « Provence II », mort héroïquement en mer le 26 février 1916. Priez pour lui... La famille du disparu habitait à l'époque le quartier de Penvern, à Plounez, aujourd'hui en Paimpol. La plaque rappelle un tragique événement de la Grande guerre.

Pour les besoins de cette guerre, la Compagnie générale transatlantique avait été dans l'obligation de dégarnir sa principale ligne de paquebots de la ligne de New-York de quatre de ses plus belles unités sur réquisition de l'Etat. Armés en croiseurs auxiliaires, deux d'entre eux furent affectés à la surveillance de l'entrée sud du détroit de Messine. Pour un temps, cependant, le « Provence II » regagna Toulon et prenait à son bord de nombreux soldats pour les conduire à Salonique. L'ancien paquebot « La Provence » était doté de cinq canons de 14 m, deux de 57 mm et quatre de 47 mm, car le danger était grand sur le parcours qu'il devait suivre.

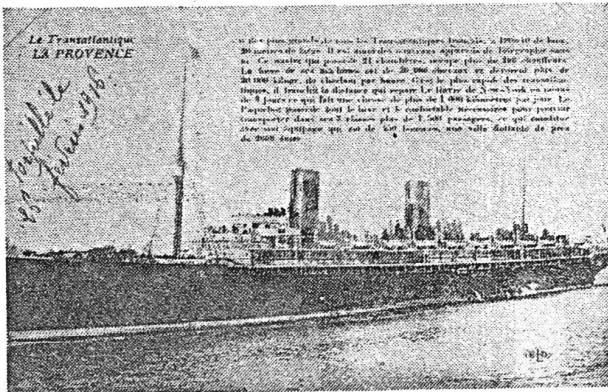
La veille était constante, les pièces chargées prêtes à tirer, aucun indice ne permettait de supposer la présence dans les parages d'un bâtiment ennemi. Sans gerbe d'eau, une torpille allait pourtant frapper le flanc du navire qui, bientôt, les chaudières explosant, le firent s'enfoncer rapidement. Embarcations et gilets de sauvetage ne suffirent pas devant l'ampleur du désastre ; après un mouvement d'hésitation, aurait-on dit, le grand transport s'éleva presque à la verticale et disparut dans les flots tandis que des grappes humaines étaient agrippées sur le pont avant. Jusqu'au bout, le commandant Vesco ne cessa de prodiguer ses encouragements à tous, marins et soldats, et de donner ses ordres. Il n'y eut d'ailleurs aucune panique. Ayant à ses côtés le colonel commandant les troupes embarquées, ses derniers mots furent : « Adieu, mes enfants ! »

Il faisait froid, et avertis par la télégraphie sans fil, les secours tardaient à venir, la vitesse des quelques bateaux les plus proches du lieu du torpillage et susceptibles d'intervenir étant assez faible. Un patrouilleur anglais recueillit près de 300 hommes qu'il débarqua à La Valette (Malte), un patrouilleur français environ 400 qu'il mit à terre à Milo (Grèce), mais il y eut malheureusement de nombreuses victimes. Les militaires appartenaient au 5^e régiment d'infanterie coloniale.

C'est M. Bokanowski, député de la Seine, attaché à l'état-major de l'armée d'Orient, figurant parmi les rescapés qui, de Malte, informa le ministre de la Marine de la perte de la plus importante unité de la flotte française, au large du cap Matapan, le 26 février 1916.

L'Atlantique en six jours

Dès avant la déclaration de guerre en 1914, la Compagnie générale transatlantique avait entrepris une réorganisation de ses services. Commencée par le secteur Antilles, Côte ferme, Amérique centrale, sur lequel elle avait



transféré certains paquebots de l'Atlantique nord, elle l'avait poursuivie par la création d'un service de charge et l'intégration dans son service sur New-York de nouvelles unités.

La concurrence devenait vive sur cette ligne où les compagnies anglaises, puis allemandes, montraient de grandes ambitions. La Cunard Line, en cette année 1906, s'appretait à mettre en service ses deux grands liners, « Lusitania » et « Mauretania » de plus de 240 m de longueur, alors que la Transat se limitait aux quelques 190 mètres de son nouveau paquebot-poste « La Provence ». Il faudra attendre le « France » de 1912 pour faire mieux.

Confiée au chantier de Penhoët à St-Nazaire, dont elle se félicitait de ses précédentes réalisations, la grande compagnie française allait clore une série mémorable de paquebots qui, depuis « La Normandie » en 1883, portaient des noms de provinces précédés de l'article « La », par la mise en service d'une construction envisagée en 1904, et décidée l'année suivante.

Les caractéristiques du nouveau navire étaient les suivantes : longueur,

190,40 m ; largeur, 19,70 m ; creux, 12,70 m ; jauge brute totale, 14 200 tx ; déplacement en charge, 19 160 tx ; puissance des machines, 30 000 CV ; vitesse aux essais, 23 nœuds. Capacité passagers-équipage : 1 960 personnes, dont 400 passagers de première classe, 204 de seconde, 900 de troisième et d'entrepont (émigrants) et 456 membres d'équipage. Les 21 chaudières devaient être alimentées par 200 chauffeurs et permettre une traversée de l'Atlantique en six jours.

« La Provence » n'était donc pas appelée à battre des records. Les Cunard devaient atteindre des vitesses bien supérieures. Ce fut cependant un excellent navire, bien agencé, prisé de la clientèle sur une ligne aussi prestigieuse que difficile. Encore quelques années et des menaces vont pointer à l'horizon international ; elles finiront par écourter une carrière pourtant bien commencée.

La Compagnie générale transatlantique, au cours de la guerre 1914-18, perdra 37 de ses navires, dont « La Provence » et 23 affrétés, soit encore 102 859 tonnes, soit aussi 281 marins. Triste bilan !

Henri LE MOULLEC.