

nable, en 1764, pour couronner ses services et ceux de sa famille, comme le dit un titre inclus à son dossier.

(8) Le dossier La Galissonnière est l'un des plus volumineux des *Archives de la Marine* ; mais il est en majeure partie composé de pièces relatives à la mission de ce marin au Canada ; nous n'y avons pu trouver le rapport détaillé sur la bataille navale de Port-Mahon, fait et signé par La Galissonnière lui-même. On y voit celui de Glandevez et quelques autres pièces secondaires concernant cette affaire.

CHAPITRE XI.

(1) Les pièces suivantes, pour la plupart extraites des dossiers des *Archives de la Marine*, sont relatives à la désastreuse bataille du 20 novembre 1759, appelée aussi *bataille des Cardinaux*, des parages où elle s'est livrée. La première est une traduction du rapport de l'amiral Hawke ; la seconde, publiée pour ainsi dire le lendemain de la bataille, sous l'anonyme, a été attribuée à un officier de terre, nommé d'Authuilles, commandant d'un des bataillons embarqués. La lettre de Conflans au ministre Berryer, qui vient après, fut aussi publiée, sous le coup de l'événement. On remarquera le ton dégagé avec lequel le déplorable amiral parle de son désastre et la hauteur de formes qu'il prend vis-à-vis du ministre ; il est vrai que ce ministre était un homme des plus méprisables.

LETTRE DE L'AMIRAL HAWKE A M. CLEVELAND, datée du 24 novembre 1759, à bord du vaisseau *le Royal-Georges*, traduite de l'anglais.

Monsieur, je vous priais dans ma lettre du 17 de ce mois de dire à leurs Excellences que je venais d'être informé qu'on avait découvert, à vingt-quatre lieues environ au nord-ouest de Belle-Isle, dix-huit vaisseaux de ligne et trois frégates de l'escadre de Brest, faisant route à l'est ; cependant, selon le rapport unanime de tous les prisonniers français qui sont entre nos mains, le jour que nous donnâmes la chasse à leur escadre, elle consistait, suivant leur liste ci-jointe, en quatre vaisseaux de 80 pièces de canon, six de 74, trois de 70, huit de 64, une frégate de 36, une de 34 et une autre de 16, outre un petit bâtiment pour la découverte. Cette escadre était sortie de Brest le 14 du courant, le même jour que je fis voile de Torbay. Comme je jugeai que son premier rendez-vous serait à Quiberon, dès que j'eus avis de son départ, je fis route à toutes voiles de ce côté-là. Nous eûmes d'abord les vents de sud et de sud-est assez frais, qui nous firent dériver considérablement à l'ouest ; mais, le 18 et le 19, les vents, quoique variables, nous furent plus favorables. Sur ces entrefaites, les frégates *le Maidstone* et *le Coventry* m'ayant joint, j'ordonnai à leurs capitaines de devancer l'escadre, l'une à tribord et l'autre à bâbord.

Le 20, à huit heures et demie du matin, nous trouvant, suivant notre estime, au nord-est quart de nord de Belle-Isle, la frégate *le Maidstone* nous fit signal qu'elle apercevait une flotte. Sur quoi je fis moi-même un signal pour former une ligne de front et attirer près de moi tous les vaisseaux de mon escadre. J'avais détaché en avant *le Magnanime* pour découvrir la terre. A neuf heures trois quarts, il fit signal qu'il était en vue de l'ennemi. Comme en apercevant l'escadre française,

je remarquai qu'elle se retirait, je fis signal à sept de nos vaisseaux les plus à sa portée de lui donner la chasse, et de former une ligne en me devançant, afin de tâcher d'amuser l'ennemi jusqu'à ce que mes autres vaisseaux pussent joindre. Ceux-ci devaient aussi se mettre en ligne en donnant la chasse afin de ne point perdre de temps dans la poursuite. Les frégates *le Rochester*, *le Chatam*, *le Portland*, *le Falckland*, *la Minerve*, *la Vengeance* et *la Vénus*, furent chassées dans la matinée par l'ennemi et me rejoignirent toutes vers les onze heures. *Le Saphir* arriva aussi le soir de la baie de Quiberon. Tout ce jour-là nous eûmes des vents de nord-ouest et d'ouest-nord-ouest avec de fortes rafales. M. de Conflans continuait de s'éloigner avec toutes les voiles que son escadre pouvait porter sans se séparer, et nous le poursuivions avec toutes celles que nous pouvions aussi porter.

A deux heures et demie de l'après-midi, au moment où les vaisseaux de notre avant-garde commencèrent à faire feu, je donnai le signal du combat. Nous étions alors au sud de Belle-Isle; l'amiral français devançant son escadre, doubla les Cardinaux, tandis que son arrière-garde était en action. Vers les quatre heures, *le Formidable* baissa pavillon et peu après *le Thésée* et *le Superbe* coulèrent à fond. Environ sur les cinq heures, *le Héros* amena aussi son pavillon et jeta l'ancre; mais le vent était si violent que nous ne pûmes envoyer à son bord aucune de nos chaloupes. Il faisait nuit, nous nous trouvions sans pilote parmi des îles et des bas-fonds dont nous n'avions pas la moindre connaissance, et près d'une côte où le vent poussait avec force; tout cela considéré je fis signal de jeter l'ancre, et nous mouillâmes à quinze brasses d'eau, ayant l'île de Dumet au nord-est, à deux ou trois lieues de nous, les Cardinaux à l'ouest-sud-ouest et les clochers du Croisic au sud-est, ainsi que nous le remarquâmes le lendemain matin.

Pendant la nuit nous entendîmes tirer plusieurs coups de canon en signe de détresse, mais la violence de la tempête, le défaut de connaissance de cette côte, et l'incertitude où nous étions si ces coups de canon étaient tirés par des vaisseaux amis ou ennemis, nous interdirent tout moyen de donner du secours.

Le 21 à la pointe du jour nous aperçûmes un de nos vaisseaux qui était démâté et échoué au Four, de même que *le Héros*, vaisseau français. *Le Soleil-Royal*, autre vaisseau ennemi, qui, à la faveur de la nuit, avait jeté l'ancre près de nous, coupa ses câbles et alla échouer à l'ouest du Croisic. Au mouvement de ce dernier vaisseau, je fis signal à *l'Essex* de le poursuivre, mais il donna malheureusement sur le Four, et se perdit sans ressource, ainsi que *la Résolution*, malgré tout ce que le temps nous permit de faire pour les secourir. Environ quatre-vingts hommes de l'équipage de *la Résolution* firent, malgré les plus fortes remontrances de leur capitaine, divers radeaux, et se mirent dessus avec plusieurs prisonniers français du vaisseau *le Formidable*; mais j'ai tout lieu de craindre qu'ils aient été entraînés en pleine mer. On a retiré de *l'Essex* le plus de munitions qu'il a été possible, et l'on en a sauvé tout l'équipage, à la réserve d'un lieutenant et de quelques matelots qui s'étant jetés dans une chaloupe, ont été poussés sur la côte de France, et desquels je n'ai plus ouï parler. On a mis le feu aux débris de ces deux vaisseaux.

Nous sûmes le 21 au matin que *le Dorsetshire*, *la Revenge* et *la Défiance* avaient mis en mer pendant la nuit, comme j'espère que *le Swiftsure* en a fait, car ce vaisseau manque encore. *Le Dorsetshire* et *la Défiance* sont revenus le 21, et le dernier a vu *la Revenge*. Ainsi toute la perte que nous avons faite a été causée par le mauvais temps et non par l'ennemi, dont sept à huit vaisseaux de ligne gagnèrent la mer, comme je crois, pendant l'action.

Le 21 au matin, j'en vis sept ou huit l'ancre entre la pointe de Penris et la rivière de Vilaine, sur quoi je fis signal d'appareiller dans le dessein de les aller attaquer.

Mais il faisait un vent de nord-ouest si violent, qu'au lieu d'oser démarer, je fus obligé de faire amener les perroquets. La plupart des vaisseaux dont je viens de parler, paraissaient toucher dans la morte-marée; mais à l'aide du flux qui les souleva, et du vent qui les poussait, ils entrèrent tous cette nuit dans la rivière de Vilaine, à l'exception de deux.

Le vent s'étant un peu apaisé le 22, je détachai le *Portland*, le *Chatam* et la *Vengeance* pour détruire le *Soleil-Royal* et le *Héros*. A l'approche de nos vaisseaux, les Français mirent le feu au premier, et peu après, nos gens brûlèrent aussi l'autre. En même temps je fis route vers la Pointe de Penris, tant à cause de la sûreté de sa rade, que parce que je voulais détruire, s'il était possible, les deux vaisseaux ennemis qui restaient à l'embouchure de la Vilaine; mais avant que ceux que je détachai pour cet effet pussent en approcher, ils se trouvèrent entièrement allégés et entrèrent avec le flux dans la rivière.

Nous employâmes toute la journée du 23 à reconnaître l'entrée de cette rivière qui est fort étroite et qui n'a que douze pieds d'eau à la barre, dans la morte-marée. Nous aperçûmes, à un demi-mille environ, huit vaisseaux de ligne, ou du moins sept, tout à fait allégés, et deux grosses frégates amarrées en travers pour défendre cette embouchure. Il n'y avait que ces frégates qui parussent avoir du canon. Je me proposais le soir de les brûler, et pour cet effet j'avais préparé en guise de brûlots, douze barques longues qui devaient s'avancer sous la protection des frégates le *Saphir* et le *Coventry*; mais le mauvais temps et les vents contraires m'ont obligé de différer l'exécution de mon projet jusqu'à ce qu'au moins le vent devint plus favorable. S'il y a moyen de les détruire, on n'y manquera pas.

Comme nous avions affaire à un ennemi qui fuyait, il était impossible, dans le court espace d'un jour d'hiver, que tous nos vaisseaux eussent part à l'action ou que l'on y engageât tous ceux de l'ennemi. Les capitaines et les équipages de ceux qui furent le 20 aux prises avec l'escadre française, se sont comportés avec une extrême valeur et ont donné les preuves les plus marquées de cet esprit qui caractérise leur nation. A l'égard de ceux qui n'ont pu donner soit pour avoir eu des vaisseaux qui ne sont pas bons voiliers, soit pour s'être trouvés le matin trop éloignés, je suis persuadé que sans cela ils auraient agi de même. La perte qui nous a été causée par l'ennemi n'est pas considérable; car dans les vaisseaux qui sont actuellement auprès de moi, je ne trouve qu'un lieutenant et trente-neuf hommes tués, et environ deux cents blessés. Quand je considère la saison de l'année, les fortes bourrasques qu'il a fait le jour de l'action, la fuite de l'ennemi, le court espace de la journée, et la côte où nous sommes, je puis hardiment assurer que l'on a fait en cette occasion tout ce qu'il était possible de faire. Quant à la perte que nous avons essuyée, on doit la mettre sur le compte de la nécessité où j'étais de courir tous les risques pour rompre cette formidable force des ennemis. Si nous avions eu seulement deux heures de jour de plus, toute leur flotte était entièrement détruite ou prise; car nous avions presque atteint leur avant-garde quand la nuit nous surprit.

La frégate *la Pallas*, la chaloupe *la Fortune* et le brûlot *la Proserpine*, sont venus mouiller hier ici. J'avais dépêché le 16, *la Fortune* à Quiberon pour avertir le capitaine Duff de se bien tenir sur ses gardes. Elle rencontra en route la frégate française l'*Hébé*, de 40 canons, et se battit contre elle pendant quelques heures. M. Stuart, second lieutenant du *Ramillies*, à qui j'avais donné le commandement de cette chaloupe, eut le malheur d'être tué durant le combat. Les officiers qui restaient ayant tenu conseil entre eux, résolurent de s'éloigner de la frégate ennemie qui était trop forte pour leur chaloupe. J'ai envoyé le capitaine Young avec cinq vaisseaux vers la baie de Quiberon, et je vais former une escadre volante pour nettoyer la côte jus-

qu'à l'île d'Aix et attaquer, s'il est possible, les vaisseaux ennemis qui se trouveront dans ces parages. Je suis, etc.

EDOUARD HAWKE.

M. Hawke a joint à sa lettre une liste des vaisseaux et frégates dont son escadre était composée, savoir : un vaisseau de 100 canons, trois de 90, sept de 74, cinq de 70, deux de 64, cinq de 60; quatre frégates de 50, une de 36, deux de 32, et trois de 28, en tout, vingt-trois vaisseaux de ligne et dix frégates (on remarquera que les bâtiments de 50 canons sont qualifiés frégates). L'escadre de M. de Conflans consistait en vingt et un vaisseaux de ligne, dont quatre de 80 canons, six de 74, trois de 70, et huit de 64, outre quatre frégates, savoir : une de 40 canons, une de 36, une de 34, et une de 16.

(Extrait de la Gazette de Hollande du mardi 11 décembre 1759.)

RELATION DU COMBAT NAVAL

DU 20 NOVEMBRE 1759.

L'escadre du roi sortit de la rade de Brest le 14 novembre; à deux heures nous fîmes à la pointe de Saint-Mathieu, et peu de temps après nous aperçûmes par notre tribord une frégate anglaise; elle était mouillée en station, et avait sans doute communication avec l'escadre de la même nation mouillée depuis trois mois sous Ouessant.

Le 15, sur les neuf heures du matin, nous vîmes par notre bâbord une autre frégate, à qui l'*Ébé* donna la chasse inutilement jusqu'à midi. A trois heures nos vigies signalèrent dix-huit bâtiments sur deux lignes courant au nord. C'étaient ceux qui avaient passé l'été dans la rade de Quiberon; ils allaient joindre les premiers.

Le 16, on aperçut pendant tout le jour une frégate à notre arrière. L'*Ébé* fit signal d'incommodité et de relâche; elle avait son mât de hune à bas, par un abordage qu'elle avait essuyé par un de nos vaisseaux.

Le 17, nous fîmes amener à bord du *Soleil-Royal* un bâtiment anglais; il venait de Québec, et ramenait des Français.

Le 18, trois ou quatre bâtiments nous longèrent; on les héla, ils se dirent Suédois et Danois.

Le 19, l'*Éveillé* ayant mis pavillon anglais, surprit et fit amariner un petit grenonais, dont l'équipage était de soixante hommes.

Jusqu'à ce jour nous eûmes des vents contraires et des calmes plats, ce qui empêcha M. le maréchal de donner dans Quiberon, lieu de sa destination. Entre dix et onze heures du soir, le vent fraîchit dans l'ouest. Nous nous jugeâmes alors à vingt lieues ou environ de Belle-Isle. La route que tenait M. le maréchal nous indiqua que son projet était de se rendre à l'embouchure du Morbihan.

COMBAT DES CARDINAUX.

Le 20, à la pointe du jour, nous découvrîmes à l'avant de nous plusieurs bâtiments. Leur nombre n'a pas été unanimement reconnu; les uns ont dit qu'ils étaient dix, les autres ont cru en voir jusqu'à dix-huit gros ou petits. Sur les sept heures le général fit signal de chasse au premier paré, ce qui désordonna l'escadre. A dix heures, M. le maréchal fit signal de lever la chasse, celui de ralliement, et de se former sur une seule file. Alors nos vigies avaient aperçu loin de nous à notre arrière un grand nombre de vaisseaux qui, suivant l'estime générale et suivant les états, se trouvèrent trente de ligne, dont quatre à trois ponts, et six frégates.

Le temps était gros, et le vent avait été très-violent la nuit; ce qui joint à la chasse du matin avait empêché la prompte exécution des ordres : cependant les deux premières divisions étaient formées, lorsqu'à deux heures et demie commença le combat. Cet ordre était tel qu'on peut, par supposition, lui donner la forme d'une ancre. *Le Soleil-Royal* en était l'organeau, et *l'Orient* l'autre bout; la plupart des vaisseaux de la seconde et première division, la tige, la troisième division les bras. *Le Magnifique* étant par son rang, *le Diamant* était séparé de la tige pour donner la place à ceux de la troisième division de prendre leur rang, ce qu'ils cherchaient à faire. Le chef, *le Formidable*, était encore à notre bâbord, formant une des pattes de l'ancre, et *le Bizarre*, l'autre à tribord.

L'ordre en file avait paru nécessaire pour passer par les Cardinaux.

Nous vîmes les Anglais pendant trois heures arriver en très-bon ordre; ils nous parurent sur deux ou trois lignes : mais lorsqu'ils furent sous Belle-Isle, leur ordre se rompit. Les meilleurs voiliers gagnèrent au vent; on ne vit plus qu'une forte tête, un très-gros corps, des ailes épaisses, et une queue fort allongée.

La seconde et première division étaient déjà dans la baie de Quiberon, ayant le cap à l'est-sud-est; les vents ayant changé, ils furent contraires à notre arrière-garde, et favorables aux ennemis qui en profitèrent pour attaquer *le Magnifique*; il se défendit courageusement contre trois ou quatre.

Le Héros fut à son secours; mais ayant affaire à huit ou dix vaisseaux, il fut bientôt démâté de son petit mât de hune, qui, en tombant, cassa sa vergue de misaine et emporta son grand perroquet. Malgré ces inconvénients, il échappa après avoir combattu plus de deux heures.

Dans ces entrefaites *le Formidable* voulant soutenir l'arrière-garde enveloppée, se laissa culer jusqu'à ce qu'il fût le dernier des nôtres et au point qu'il se trouva bientôt au centre des ennemis; sa défense fut opiniâtre, ses feux de mousqueterie et d'artillerie furent vifs et continuels; il ne se rendit qu'à cinq heures du soir.

Les autres vaisseaux de l'arrière-garde furent canonnés et canonnèrent longtemps; l'un d'eux, *le Superbe*, fut engagé par les sabords de sa première batterie, et on le vit couler bas, après une heure de combat. Ses grenadiers tiraient encore de dessus la dunette, quoique son second fût à l'eau.

Pendant ces différentes actions, *l'Orient*, devenu serre-file, ayant parallèlement à son tribord *le Bizarre*, fit un feu de son arrière, de même que *le Bizarre*, et leurs canons, servis par les matres et les officiers, protégèrent tellement l'arrière-garde que pas un vaisseau anglais ne les a dépassés. L'amiral anglais se trouvant incommodé de cette manœuvre, vint prendre *l'Orient* par sa hanche de tribord : celui-ci lui prêta le côté; il y eut de part et d'autre tout le feu qu'on peut attendre de leur batterie énorme.

M. le maréchal, voyant la queue de sa file attaquée et son arrière-garde en danger, prit le parti de virer vent devant, en faisant signal à l'escadre d'en faire autant. Ce fut dans cette manœuvre que périt *le Thésée*, qui sans doute avait les sabords de sa première batterie ouverts. Il n'y a guère de vaisseau qui ne courût ce danger, soit en combattant, soit en virant : des grains et un très-grand vent grossissaient les vagues, qui ne sont jamais petites dans cette mer, communément nommée la mer Sauvage. *L'Orient* eût péri sans la force et l'adresse des grenadiers royaux qui dégagèrent ses sabords. *Le Soleil-Royal*, *le Tonnant*, *l'Intrépide*, arrivèrent à la hauteur du vaisseau *l'Orient*; il y eut dans ce moment entre eux plusieurs abordages, inévitables d'ailleurs par la crainte des rochers des Cardinaux : cela n'empêcha pas que les trois généraux réunis et suivis des autres, ne fissent tête quelque temps au général anglais, qui avait à l'avant et à l'arrière ses matelots, et plusieurs autres

gros vaisseaux ; mais notre feu terrible fit taire celui des ennemis ; et l'amiral, ainsi que les siens, cessèrent de tirer, et culèrent trois quarts d'heure avant la fin du jour. Cette manœuvre de M. le maréchal avait dérobé aux ennemis la facilité que leur donnait leur supériorité en nombre de foudroyer plusieurs des nôtres qui ne furent jamais attaqués par un seul vaisseau.

Le combat finit à cinq heures un quart ; nous étions à une lieue un quart de l'île du Met.

Le *Soleil-Royal* ne fit paraître les feux de poupe accoutumés ; il était trop engagé dans les Cardinaux pour y attirer l'escadre entière, qui y eût toute péri comme ceux qui se trouvèrent trop engagés dans la baie de Quiberon.

Chacun suivit son opinion ; les officiers, les pilotes-côtiers furent consultés. Sept vaisseaux, dont aucun capitaine ne serait vu, prirent le sage parti de se rendre le lendemain à la rade de l'île d'Aix ; le *Tonnant* y arriva le dernier. Le lendemain l'*Intrépide*, qui avait mouillé au lieu du combat la nuit du 20, s'y rendit aussi le 22. Le *Soleil-Royal* et le *Héros* furent s'échouer au petit port du Croisic, et le *Juste* périt à l'entrée de la rivière de Nantes.

Les sept autres, ainsi que les quatre frégates, entrèrent dans la Vilaine.

LETTRE DE M. LE MARÉCHAL DE CONFLANS.

Du 24 novembre 1759.

Je ne vous ferai pas, Monsieur, le détail de ma navigation depuis le 14 de ce mois jusques à la nuit du 19 au 20. Des contrariétés continuelles ont retardé mon arrivée à Quiberon, où, sur les nouvelles que j'avais reçues, je n'avais pas lieu de m'attendre à la supériorité dans laquelle j'ai trouvé les ennemis, et à la malheureuse journée qui a si tristement terminé la campagne.

A la suite d'un calme assez long, le vent s'éleva dans la partie de l'ouest le 19, environ à onze heures du soir. Je me faisais alors à vingt-trois lieues dans le sud-ouest, quart d'ouest de Belle-Isle ; je fis signal à l'armée de faire servir, et je dirigeai ma route sur Belle-Isle même, afin d'entrer le lendemain dans le Morbihan pour suivre les ordres du roi, et me conformer à ce que vous m'aviez particulièrement marqué par votre lettre du 5 de ce mois.

Le vent augmenta considérablement pendant la nuit, et vint à l'ouest-nord-ouest. Je fus même obligé de faire peu de voiles pour éviter de me trouver trop tôt sur la terre. Au point du jour on découvrit plusieurs vaisseaux devant nous, et je fis faire successivement le signal de ralliement, celui de faire branle-bas, de faire attention aux signaux de combat, et celui de s'y préparer.

Quand le jour fut plus clair, on compta jusqu'à dix-sept ou dix-huit bâtiments. Mais comme on ne reconnut dans ce nombre que sept ou huit vaisseaux de ligne, sur les nouvelles positives que j'avais régulièrement reçues tous les jours du Morbihan, tandis que j'étais dans la rade de Brest, je ne doutai pas que ce ne fût l'escadre de huit vaisseaux qui depuis longtemps était en station dans la baie de Quiberon, laquelle avertie de ma sortie de Brest, sortait pour éviter d'y être rencontrée par l'armée du roi ; je ne songeai à établir aucun ordre de bataille ; je fis le signal général de chasse, je fis même crier au *Tonnant*, qui se trouva à portée de la voix, que j'étais résolu à poursuivre vivement les ennemis, à les faire attaquer sans ordre, puisqu'ils étaient en aussi petit nombre, et je m'abandonnai moi-même sur celui qui me parut le plus gros. Il n'y en avait que quatre qui avaient pris chasse sous le vent, et c'était ceux que je suivais avec plusieurs vaisseaux. Les trois ou quatre autres avaient pris leurs amures à tribord ; et là-dessus M. le chevalier

de Beaufremont avait pris le parti de les suivre. On fit en même temps de plusieurs de nos vaisseaux signal que l'on découvrait des voiles au vent; nous en eûmes nous-mêmes connaissance du haut de nos mâts. Dans la confiance que j'avais aux détails réitérés qui m'avaient été envoyés du Morbihan, je regardais comme impossible que les ennemis eussent dans ces parages des forces supérieures, ni même égales à celles que je commandais. Je fis signal à la troisième division de tenir le vent, afin de ne pas laisser le *Tonnant* exposé à se voir envelopper par un nombre de vaisseaux ennemis.

Presque aussitôt on découvrit que les voiles, que peu de temps auparavant on avait signalées de tous les vaisseaux, étaient une armée supérieure à la nôtre, et qui à force de voiles arrivait sur nous vent arrière, en très-bon ordre : on y distinguait au moins vingt-trois vaisseaux de ligne, dont plusieurs paraissaient à trois ponts. Je fis aussitôt le signal de lever chasse, celui de ralliement, celui de se mettre en ordre de marche sur une ligne; j'avertis que j'allais recommencer à faire les signaux du combat, et je fis immédiatement après celui de s'y préparer.

Le vent était alors à l'ouest-nord-ouest très-violent, la mer fort grosse, avec toutes les apparences d'un très-gros temps. Ces circonstances jointes à l'objet que toutes vos lettres indiquaient, et la supériorité décidée des ennemis auxquels je voyais dès lors trente vaisseaux de ligne, tout enfin me détermina à prendre la route du Morbihan, d'autant que le vent, dans la position où je me trouvais, ne me permit pas de relâcher dans aucun autre lieu; et je n'avais pas lieu de croire que, si j'y entrais le premier avec vingt et un vaisseaux, les ennemis osassent m'y suivre, malgré leur supériorité qui devait elle-même embarrasser leurs mouvements dans un endroit aussi resserré.

Voici le plan que je me faisais, et vous en jugerez vous-même, monsieur, en l'appliquant sur une carte.

Je ne pouvais pas disputer le vent aux ennemis tandis que j'étais au large, puisqu'ils venaient vent arrière sur moi : je comptais, et j'avais lieu de m'en flatter, que mes vingt et un vaisseaux seraient entrés dans le Morbihan avant aucun des ennemis, dès le moment que j'y serais, je devais tenir le plus près les amures à bâbord, et m'élever en bataille à l'aide du Jusant jusqu'à dans le fond de la baie de Quiberon. Je comptais y tenir de même à la voile, en louvoyant jusqu'à ce que les ennemis eussent pris un parti. S'ils restaient au dehors, il leur fallait gagner le large, vu le gros temps qu'il faisait. Et en ce cas j'aurais mouillé en bon ordre au vent de la baie, et j'aurais pris là toutes les mesures convenables pour me préparer à tous les événements auxquels la proximité de l'armée anglaise m'exposait.

Si au contraire les ennemis prenaient le parti de me suivre avec toutes leurs forces dans la baie, je devais me trouver au vent à eux, je les aurais combattus avec cet avantage; et quoique j'eusse bien envisagé combien les manœuvres d'un semblable combat seraient critiques et délicates dans un lieu aussi étroit, il était cependant naturel de penser qu'elles le seraient encore bien plus pour les ennemis qui seraient sous le vent entre l'armée du roi et les dangers de la côte, qui étant plus nombreux seraient encore plus gênés que nous, et enfin qui étant à une côte ennemie ne devaient s'attendre à aucune des ressources qui étaient toutes pour nous. D'ailleurs le parti était forcé; et le lieu où j'étais contraint d'aller, était celui où les ordres de roi m'appelaient depuis longtemps.

Afin de marquer la route, j'avais choisi l'ordre de marche sur une ligne : dans cet ordre je marchais à la tête; et pour former l'ordre naturel de bataille, je n'avais qu'à me mettre au centre de la ligne, ce que je comptais faire sur le second bord aussitôt qu'elle serait tout entière dans la baie.

Je fis donc route de même avec autant de voiles que j'en pus mettre, pour ne pas courir risque de me séparer de toute la ligne. Je fis faire le signal de serrer la file, et particulièrement à l'arrière-garde de forcer de voiles. La tête des ennemis s'approchait, et je craignais de la voir à tout moment engagée contre mes vues. Effectivement, lorsque je doublais les Cardinaux, la tête de nos ennemis commença à tirer sur la queue de notre armée, qui y répondit avec une vivacité qui me donna pendant quelques moments l'espérance que cet engagement n'aurait pas les suites que j'avais tout lieu de craindre : mais bientôt le vent vint au nord-nord-ouest. Ce funeste changement donna aux ennemis le moyen d'employer toute leur supériorité contre ceux de nos vaisseaux qu'il leur donna en même temps la facilité de joindre plus tôt.

J'étais alors assez avancé dans la baie de Quiberon, l'avant-garde et le corps de bataille me suivant d'assez près : mais il n'y avait plus d'ordre de bataille établi ; le changement de vent l'avait totalement dérangé sans que l'on eût pu l'empêcher. Les ennemis entraînaient eux-mêmes dans la baie pêle-mêle avec les derniers de nos vaisseaux, dont plusieurs étaient enveloppés ; ce qui n'empêchait pas ceux-ci de combattre avec une intrépidité digne des plus grands éloges.

La nécessité de marquer la route et les mouvements que je voulais faire exécuter, m'avait obligé de rester jusque-là à la tête, et je n'avais point encore combattu : je revirai de bord pour me mettre au milieu de la ligne, et en même temps à portée de combattre les ennemis qui se multipliaient considérablement. Je dis à *l'Intrépide*, qui me suivait immédiatement de faire de même ; et comme la sûreté de la navigation exigeait que bientôt tous les vaisseaux missent également à l'autre bord, je fis en même temps signal de revirer de bord par la contre-marche, dans l'espérance que nous pourrions de même rétablir l'ordre de bataille sur une ligne.

Peu à peu j'arrivai lof pour lof dans les eaux de plusieurs de nos vaisseaux que la faute du vent avait amoncelés sans ordre, comme je l'ai dit plus haut ; en faisant ce mouvement je couvrais aussi *le Juste*, qui était écrasé du feu de plusieurs vaisseaux ennemis : j'en forcai quelques-uns de se retirer, et aucun ne tint par mon travers ; j'envoyai aussi alors une bordée à l'amiral anglais.

Ayant repris mes amures à bâbord, j'eus les ennemis à combattre au vent et sous le vent. Malgré cela leur feu réuni sur nous ne nous fit aucun mal. Cette bordée ne put pas être longue à cause de la côte que nous approchions de trop près. Cela joint aux approches de la nuit me détermina à revirer encore de bord, dans l'intention de doubler le Four, de sortir de la baie, et de me faire suivre au large par l'armée dont je ne voyais aucun vaisseau rendu, malgré la durée et la violence du combat qu'ils avaient soutenu.

Au moment où je faisais arriver *le Soleil-Royal*, vent arrière, l'amiral anglais se mit en devoir de m'envoyer une bordée par la poupe : mais *l'Intrépide* en présentant son côté à l'ennemi avec une audace et une contenance que je ne saurais assez exalter, attira tout le feu sur lui, y répondit avec une vivacité incroyable, et me tira de l'embarras où cette position désavantageuse me mettait. Je repris sur-le-champ les amures à tribord, et je comptais alors combattre banc à banc l'amiral anglais ; mais M. de Chateloger continua de le servir vivement, et tout l'avant de son vaisseau jusqu'au grand mât resta toujours entre l'ennemi et moi, en sorte que je ne pus employer que la moitié de mes canons contre lui, tandis que *l'Intrépide* en couvrait l'autre moitié, et se servait de tous les siens.

Il ne m'est pas possible de pousser plus loin le détail de cette affaire : depuis longtemps on était mêlé, et la nuit qui survint me déroba la connaissance du parti que chacun prit. Quant à moi, j'étais toujours résolu à ressortir par les Cardinaux et

à me mettre en dehors de Belle-Isle. Je fus abordé successivement à bâbord par un de nos vaisseaux, et à tribord par un autre : ce dernier ne me fit pas de mal, mais le premier me désarma entièrement de l'avant; comme d'un côté j'avais beaucoup à craindre des suites du choc que j'avais reçu, et que de l'autre ces accidents m'avaient fait tomber sous le vent du Four, et qu'il ne m'était pas possible de sortir de la baie, je pris le parti de venir chercher un mouillage dans la baie du Croisic.

J'y ai passé la nuit du 20 au 21 dans l'incertitude du parti que je pourrais prendre le lendemain; mais j'employai toute cette nuit à me disposer aux événements quels qu'ils pussent être.

Le 21 au point du jour, je vis vingt-trois vaisseaux ennemis mouiller au vent à moi, un vaisseau que je ne pus pas reconnaître échoué sur le Four (j'ai su depuis qu'il était anglais) et un vaisseau français que je reconnus peu après pour être le *Héros*. Je ne pouvais songer, dans une pareille position, qu'à éviter que le vaisseau du roi, que je montais, ne tombât entre les mains des ennemis; je vis d'ailleurs des mouvements parmi l'armée anglaise qui m'annonçaient qu'on allait appareiller. Je ne pouvais douter de ses desseins, par la facilité qu'elle avait de les exécuter. Je coupai mon câble, et je fis route pour me rendre le plus près qu'il me fut possible du petit port du Croisic, devant lequel je m'échouai. Le *Héros* avait pris le même parti peu de temps avant moi. Je vous informerai dans une lettre particulière des événements qui ont suivi cet échouage.

Il ne m'est pas possible, monsieur, de vous détailler ce qui concerne chaque vaisseau en particulier, il y en a plusieurs dont j'ignore le sort : voici ce que j'ai appris des autres.

Le *Glorieux*, le *Robuste*, l'*Inflexible*, le *Dragon*, l'*Eveillé*, le *Sphinx* et le *Brillant* sont entrés dans la Vilaine, et M. de La Brosse et de la Prévalaye ont eu beaucoup de peine, et ont couru beaucoup de risque avant d'y parvenir. Les frégates la *Vestale*, l'*Aigrette*, la *Calypto* et le *Prince-Noir* y sont aussi. M. de La Brosse vous a rendu compte de tout ce qui concerne tous ces vaisseaux, et M. de Luppé, officier du *Glorieux*, est actuellement à portée de vous en faire les détails.

Le *Tonnant*, l'*Orient*, l'*Intrépide*, le *Magnifique*, le *Northumberland*, le *Dauphin-Royal*, le *Superbe* et le *Bizarre* ont vraisemblablement pris le large, et je suis persuadé qu'ils sont tous à Rochefort.

Il paraît presque certain que le *Thésée* s'est rempli d'eau par les sabords sous le vent : on m'avait rapporté que le même malheur était arrivé au *Northumberland*; mais il y a aujourd'hui des doutes sur cela, on pense que c'est un vaisseau ennemi que l'on a pris pour lui, ce qui me détermine à le mettre au nombre de ceux qui ont pris le large.

Quel affreux spectacle, monsieur, que celui du *Thésée* abîmé dans un clin d'œil! Quelle perte, que celle de M. de Kersaint qui commandait ce vaisseau, et qui pendant toute sa vie s'est distingué par des services continuels, par des actions des plus brillantes, et par un grand nombre de blessures honorables! Il ne paraît pas possible qu'il se soit sauvé aucun officier de l'état-major de ce vaisseau, ni un seul homme de son équipage.

M. de Kersaint laisse un fils enseigne de vaisseau, qui marche avec le plus grand zèle sur les traces du père qu'il vient de perdre : il laisse un grand nombre d'autres enfants, et une veuve chargée de leur éducation. Ils sont tous bien dignes des bontés du roi, et des vôtres, monsieur; et quoique ce ne soit pas ici le temps de demander des grâces, je ne peux m'empêcher de vous prier avec les plus vives instances de vouloir bien intéresser Sa Majesté au sort de madame de Kersaint et à celui de ses enfants.

J'ai appris depuis que je suis ici, que *le Juste* s'est perdu à l'entrée de la rivière de Nantes, et qu'il ne s'est sauvé de son vaisseau que le sieur Dubois, enseigne de port, et environ cent cinquante hommes de l'équipage. (*Sur tout cela Conflans était très-mal informé.*) Messieurs de Saint-Allouarn frères, et tous deux capitaines de ce vaisseau, ont été tués dans le combat. L'aîné commandait *le Juste*, et le cadet (*celui-ci portait le nom de Rosmadec*) y était en second avec son frère. C'étaient deux excellents officiers, qui dans plusieurs occasions ont donné des preuves des talents les plus distingués, du zèle le plus ardent, et de la plus grande valeur. L'aîné laisse un fils enseigne de vaisseau, digne par son mérite personnel de vos bontés et des grâces du roi.

J'ai appris également que *le Formidable*, commandé par M. Duverger, chef d'escadre, a été pris par les ennemis qui ont donné à cet officier général les témoignages les plus glorieux de l'estime qui est due à la vigoureuse défense qu'il a faite : j'ai moi-même été témoin d'une partie de son combat ; il était environné d'ennemis, sans que son feu en ait été ralenti un seul moment. A la fin il a été obligé de céder à des forces supérieures. Il vous rendra compte de son combat dont je ne sais aucune particularité, et vous intéressera à un sort qu'il a su rendre aussi brillant que malheureux.

Le Héros qui s'est échoué ici en même temps que moi, a soutenu le combat le plus glorieux contre des vaisseaux ennemis : une fois il a été dégagé par *le Formidable*, cela n'a point empêché qu'il n'ait été abordé par un vaisseau anglais de 80 canons. M. le comte de Sanzai, quoique deux cents hommes de son équipage fussent déjà tués ou mis hors de combat, quoique le corps de son vaisseau, sa mâture, ses voiles et ses manœuvres fussent criblés de coups de canon, força l'ennemi de l'abandonner. Il aurait à la fin succombé, et il était obligé de se rendre, si quelques-uns de nos vaisseaux n'étaient survenus, ce qui obligea les Anglais de se retirer : il profita ensuite de la nuit pour venir ici. Elle l'empêcha de reconnaître ceux auxquels il avait cette obligation, et il n'a pu me les nommer. Il fait les plus grands éloges de ses officiers et de ses équipages. Il a perdu M. le chevalier de Quelen, et M. de Maupertuis, tous deux enseignes de vaisseau, tués dans le combat. C'est une perte réelle pour le corps, leurs talents et leur conduite ayant donné les plus grandes espérances depuis qu'ils sont au service. M. de Laurencie, enseigne de vaisseau, et les sieurs de Lorgeril et Le Métaer, gardes de la marine sur le *Héros*, ont été blessés. Il y a lieu de se flatter que leurs blessures n'auront pas de suites fâcheuses. M. le comte de Sanzai est au-dessus de tout ce que je pourrais vous dire de lui : il est à la tête des capitaines, et personne ne remplira mieux que lui les premiers emplois.

Je ne saurais, monsieur, vous exprimer tout ce que je dois à l'intelligence, au zèle, et à la valeur des officiers qui servaient sur *le Soleil-Royal* que je montais. Le choix que j'en avais fait, prouvait déjà toute mon estime pour eux ; chaque occasion de les employer sera toujours un nouveau sujet de les louer et de les estimer : Je n'ai de regret que celui de n'avoir pu les employer plus longtemps et plus utilement. M. de Chezac qui les commandait vous est déjà connu, et a mérité votre confiance, par la manière dont il a rempli l'emploi important dont il est chargé à Brest ; les places les plus honorables ne sauraient être confiées à personne qui soit plus capable que lui de les occuper ; en même temps personne n'est plus capable de commander les plus gros vaisseaux du roi, et de les faire servir plus utilement et plus glorieusement, lorsqu'une égalité de forces rendra la chose possible.

Je ne dois pas oublier de faire valoir auprès de vous la sagesse et l'habileté avec lesquelles M. le chevalier de Montazet a exécuté l'ordre qui lui a été donné de brûler

le *Soleil-Royal*, lorsqu'il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'empêcher les ennemis d'y réussir eux-mêmes sous peu de moments. Il les a prévenus d'un grand quart d'heure, et a rempli cet objet avec la promptitude et la prudence inséparables de tout ce qu'il fait. Après que le feu fut mis au *Soleil-Royal*, une frégate anglaise s'approcha pour protéger deux chaloupes et deux canots destinés à brûler le *Héros* qui était plus en dedans : ils y parvinrent à la faveur de la fumée qu'occasionnait l'incendie du *Soleil-Royal*. M. le comte de Sanzai se disposait alors à l'envoyer brûler, et n'avait retardé que dans l'appréhension où on était que les poudres des deux vaisseaux agissant à la fois ne fissent quelque explosion dommageable à la ville : heureusement il était plein d'eau, et il n'y avait personne ; cela est audacieux, mais n'a eu d'autre effet que celui qu'on se proposait de faire avec plus de prudence.

Je finis, monsieur, par vous assurer avec toute la vérité que rien ne m'oblige de dissimuler, que tous les officiers généraux, tous les capitaines, tous les subalternes, je dis plus, tous les équipages employés dans cette armée auraient servi aussi utilement que glorieusement, s'ils avaient pu mesurer leur force et leur valeur contre un ennemi qui aurait eu une supériorité moins décidée, et si l'espace eût été proportionné au nombre de vaisseaux qui y ont combattu.

Je ne saurais aussi trop vous exalter la contenance ferme de M. le comte de Bois-Gélin, des officiers et des soldats de son régiment, ni trop vous témoigner la satisfaction que j'ai ressentie en voyant leur sagesse, leur bonne volonté et leur contenance dans les adversités que nous avons éprouvées.

M. Du Luc, commandant les gardes-côtes embarqués sur le *Soleil-Royal*, a également su par son exemple et sa valeur inspirer à ces milices les sentiments et l'âme des vieilles troupes les mieux disciplinées.

LE MARÉCHAL DE CONFLANS.

La lettre ci-dessus du maréchal de Conflans fut accueillie par le public comme elle devait l'être, avec indignation. Au lieu d'essayer à s'y justifier, le maréchal qui, en Angleterre, eût certainement été condamné à perdre la vie, s'y exprimait comme le roi de Perse Xersès après ses défaites navales, ou comme le roi d'Espagne Philippe II, après le désastre de l'*Armada* ; on eût dit qu'on n'avait à s'en prendre qu'aux éléments de l'anéantissement de la flotte française, et qu'il se réservait de châtier, au premier jour, les flots et les vents de leur insolence à son égard. La cour elle-même trouva cette lettre très-inconvenante, et Conflans en écrivit une autre un peu moins hautaine, dans laquelle il disait que tant que l'on se persuaderait en France qu'un vaisseau français suffirait pour battre deux vaisseaux anglais, on n'éprouverait que des mécomptes semblables au sien ; mais, outre que cette partie n'était pas celle que l'on avait jouée dans la circonstance, puisque si la flotte anglaise se composait de vingt-trois vaisseaux, depuis 60 jusqu'à 100 canons, et de dix frégates, dont plusieurs de 50 canons (*Il est vrai que le prince de Beauffremont donne une liste de trente-neuf vaisseaux anglais, depuis 50 jusqu'à 100 canons, à laquelle il ajoute vingt-deux frégates, sept corvettes, un brâlot et quatre galiotes à bombes, et qu'il donne à l'ennemi seize cents canons de plus qu'aux Français*), la flotte de France se composait de vingt et un vaisseaux, depuis 64 à 80 canons, de quatre frégates, la plus forte de 30 canons et de deux petites corvettes ; outre cela, disons-nous, Conflans était justement un de ces hommes présomptueux qui, ayant l'action, se faisaient toujours fort de mettre l'ennemi en fuite, rien qu'en se montrant à lui, fût-ce même avec des forces inégales. Les nombreuses pièces manuscrites, antérieures au désastre du 20 novembre 1759, que renferme le dossier Conflans, font foi de l'outrecuidance de ce courtisan. Les satires ne manquèrent

pas en réponse aux lettres de Conflans. On en trouve des traces sanglantes dans ce même dossier.

Elles sont moins sanglantes encore toutefois, par le fait, que les rapports des commandants ou officiers des vaisseaux, qui abondent aux *Archives de la Marine*; sur la bataille du 20 novembre 1759. Il en est un surtout, à demi dévoré par l'eau de mer, dont la seule vue serre le cœur. On y lit en marge : « *C'est le journal de M. Perier de Montplaisir, lieutenant sur le Juste, trouvé dans sa poche, à la côte.* » Perier avait pris le commandement après la mort des deux frères de Saint-Allouarn. *Le Juste* périt à l'embouchure de la Loire, avec presque tous les officiers qui le montaient et une très-grande partie de son équipage et des troupes. Le naufrage du *Juste* est ainsi raconté au ministre de la marine par l'enseigne de Farcy :

NAUFRAGE DU VAISSEAU *le Juste*.

« J'ai l'honneur de vous rendre compte du triste sort du *Juste*, commandé par M. de Saint-Allouarn, et sur lequel je servais en qualité d'enseigne.

« Nous sommes partis de Brest le 14, et le 20, à la pointe du jour, nous avons eu connaissance de six vaisseaux anglais que l'on a signalés. Un moment après nous en avons encore découvert huit, et ensuite dix-neuf autres. Aussitôt qu'on aperçut les premiers on les chassa, et quand les derniers furent signalés, M. de Conflans arriva sur quelques-uns de nos vaisseaux qui, en chassant, étaient tombés sous le vent. Dans le même moment les Anglais tinrent le vent et donnèrent le temps à plusieurs de leurs vaisseaux qui s'étaient dispersés de se rallier au corps de l'armée. Ils se mirent tous sur une ligne et environ une heure après ils commencèrent à nous donner chasse. Comme nous avions forcé de voiles et pris de l'avance, l'ennemi ne nous joignit que sur les deux heures et demie, moment auquel il nous attaqua. Dans le combat qui dura jusqu'à environ huit heures, M. de Saint-Allouarn reçut une balle dans l'épaule qui le mit hors d'état de continuer à se battre; dans le même instant M. de Rosmadec, son frère et son second, fut aussi blessé si dangereusement qu'il en mourut le soir même. M. de Trémignon, notre quatrième lieutenant, et M. de Perier de Crenan, garde de la marine, furent également blessés. M. de Perier de Montplaisir, troisième lieutenant du vaisseau, qui était destiné à être pendant le combat sur le gaillard d'arrière, prit aussitôt le commandement et continua à tirer en attendant M. Du Châtel, notre lieutenant en pied, qu'il envoya sur-le-champ avertir, à la première batterie, de l'accident des capitaines. M. Du Châtel se rendit à l'instant sur le gaillard d'arrière et M. de Perier à un autre poste. Nous continuâmes à nous battre jusqu'au moment où M. le maréchal de Conflans vint se présenter à quatre vaisseaux ennemis qui nous avaient entourés et si fort maltraités par leur feu vif et continu, qu'ils nous auraient sûrement coulés bas sans lui. Son secours nous mit en état de forcer de voile pour serrer davantage la ligne; mais nous voyant dégradés de toutes pièces et tout à fait hors de combat par le mauvais état de notre gouvernail qui manquait en quatre endroits différents, et sur lequel nous ne pouvions plus compter, nous fûmes obligés de porter au large pour pouvoir par cette feinte reporter à terre et aller chercher un mouillage pour nous régénérer. Nous gagnâmes la pointe du Poulien et y mouillâmes sur la parole de notre pilote-côtier qui nous assura que nous y serions hors d'insulte. Nous travaillâmes toute la nuit à notre grément que nous ne pûmes rétablir que fort imparfaitement, et le lendemain, à la pointe du jour, nous mîmes notre petit canot à la mer pour boucher les voies d'eau que nous avions à la flottaison. La crainte que la lumière ne nous fût reconnaître nous avait empêchés de le faire dès le soir même. C'est

ouvrage fait, nous voulûmes jeter l'ancre; mais nous apercevant en virant que notre câble était prêt à manquer, le même pilote demanda qu'on mit le petit foc dehors pour faire arriver le bâtiment, sans quoi nous courions risque de nous perdre. Il nous fit aussi mettre le petit hunier dehors et nous coupâmes notre câble dans l'endroit où nous nous étions aperçus qu'il manquait. Notre dessein en appareillant, était de donner dans Saint-Nazaire, les vents étant bons pour y entrer. Nous avions déjà fait le signal de reconnaissance à la terre, mis le pavillon en herne et tiré plusieurs coups de canon pour appeler des pilotes du lieu, quand le nôtre voyant que nous approchions un peu trop de la terre, jugea à propos de nous faire mouiller pour attendre le flot; nous ne l'eûmes pas plus tôt fait qu'on s'aperçut que le vaisseau touchait de toutes parts et qu'il était impossible, quelque manœuvre que nous fissions, de nous retirer, la mer baissant encore de l'endroit où nous étions, appelé la Bâture-Duvers, éloigné d'environ deux lieues de la rivière de Saint-Nazaire. Nous mîmes alors tout en œuvre pour soulager et alléger le vaisseau qui était prêt à se briser. Nous fîmes enfoncer toutes les pièces d'eau qui étaient dans la cale, pomper et jeter à la mer nos boulets et mille autres choses. Nous coupâmes le mât d'artimon, mais le tout sans succès. Nous mîmes alors nos deux canots à la mer pour sauver notre monde. Il nous fut impossible d'y mettre la chaloupe, ayant perdu dans le combat les palans qui étaient nécessaires et n'ayant pas eu le temps de les réparer. Enfin, pour empêcher que la mâture ne fit ouvrir tout à fait le vaisseau, nous coupâmes le grand mât; mais voyant que toutes ces précautions étaient inutiles et que le bâtiment se perdait absolument et sans ressource, nous pensâmes tous à nous sauver. MM. de Saint-Allouarn et de Perier se mirent sur le même rats. M. de Saint-Allouarn est mort dans la traversée, et l'on a trouvé dans les poches de M. de Perier, qui est venu expirer à la côte, les instructions qu'on avait données à notre capitaine. J'ai l'honneur de vous les renvoyer, monseigneur, dans l'état où elles m'ont été remises par son domestique qui avait fait le trajet avec lui. On n'avait pas encore retiré M. de Perier de dessus le rats, qu'il est venu une lame qui l'a reporté au large. Pour moi, monseigneur, je me suis jeté sur un rats avec MM. de Kerjean-Moles, Dubois, de Cousier, de Perier de Crenan, lieutenant, enseigne et garde de la marine. Après avoir essuyé plusieurs lames qui nous jetaient sur le vaisseau, il en vint une autre qui chavira le rats et fit manquer la main à mes camarades. Je fus assez heureux, monseigneur, pour m'y tenir attaché, et après avoir lutté longtemps contre les flots, j'ai eu le bonheur d'arriver à la côte dans un endroit qu'on nomme la Plaine, tellement épuisé et hors d'haleine que, n'en pouvant plus de lassitude et de fatigue, et manquant absolument de forces, je suis retombé trois fois à la mer. J'y aurais probablement péri sans le secours de M. Denis, capitaine marchand, qui s'est jeté à l'eau et m'a sauvé la vie. Il m'est impossible, monseigneur, de vous dire le nombre des morts et de ceux qui ont été blessés pendant le combat. Je ne sais pas non plus combien il s'en est sauvé depuis la perte du vaisseau. Il est venu à la côte trois hommes de notre équipage que j'ai fait inhumer, et quelques débris du vaisseau que j'ai fait mettre chez un particulier. J'en ai donné connaissance à M. Bonhomme, commissaire de Paimbœuf, étant forcé de me rendre chez mon père pour réparer mes forces et chercher les secours dont j'ai besoin. Je m'y suis rendu extrêmement épuisé et dans le plus triste état, n'ayant pu sauver du naufrage qu'une veste que j'avais sur moi pendant le combat. Mon premier soin en y arrivant a été, monseigneur, de vous faire ce long détail qu'il ne m'a pas été possible d'abrèger. Je suis obligé de me servir de ce papier étant dans une campagne hors d'état d'en avoir d'autre. »

On trouve, au nombre des pièces relatives à la bataille du 20 novembre 1759 et

à ses suites, la note suivante qui nous semble être d'un intérêt international assez grand. *Le Héros*, l'un des vaisseaux de la flotte de Conflans, ayant échoué aussitôt après avoir amené pavillon, l'amiral Hawke prétendit que les hommes et les canons qui en avaient été sauvés lui appartenaient, et menaçait de ravager la côte sur laquelle l'échouement et le sauvetage avaient eu lieu, si l'on ne faisait droit à sa réclamation.

EXPLICATION SUR CE QUE LES ANGLAIS PRÉTENDENT QUE L'ON DOIT LEUR RENDRE LES HOMMES, LES CANONS, ETC., DU VAISSEAU *le Héros* QUI, AYANT AMENÉ SON PAVILLON ET N'AYANT PAS ÉTÉ AMARINÉ, S'EST ÉCHOUÉ A LA CÔTE.

Le vaisseau du roi *le Héros*, combattu et poursuivi par une force trop supérieure dans la journée du 24, amena son pavillon et mouilla dans le même instant; mais il ne fut point amariné et l'orage le força, pendant la nuit, de s'échouer sur la côte de Bretagne pour sauver son équipage du danger évident de périr sur ses ancres.

L'amiral anglais redemande et les canons du vaisseau échoué et les hommes qui se sont sauvés à terre.

Sa demande est fondée sur ce raisonnement : « Tout vaisseau qui amène son pavillon est censé prisonnier de guerre, en ce qu'il évite par ce signal d'être coulé à fond; d'où il s'ensuivrait que l'amarinage n'est plus nécessaire pour qu'un vaisseau soit de bonne prise. »

Si l'on voulait discuter cette question sur des passages de Grotius, Seldanus et autres jurisconsultes fameux, on ferait un mémoire de longue haleine, qui sans doute ne satisferait pas, parce que ces auteurs ne fournissent que des exemples d'approximation que chaque partie applique à son avantage. Il est plus naturel de recourir à nos ordonnances.

Celle du 14 juillet 1674, qui punit de mort tout capitaine qui abandonne un pavillon auquel il doit obéir, défend, sous la même peine, à tout officier commandant un vaisseau du roi de le rendre jamais à l'ennemi.

Il suit de cette disposition que le capitaine d'un vaisseau du roi ne peut rendre, et ne rend son vaisseau que prêt à couler à fond et par humanité (contre laquelle il ne peut y avoir de loi) pour un reste de braves gens dont le sacrifice serait inutile. Ainsi l'action d'amener le pavillon dans cet instant est autant la demande du prompt secours dont il a besoin pour sauver la vie des hommes que le consentement de se rendre prisonnier de guerre.

Or, dès que l'ennemi n'envoie pas, ou ne peut pas envoyer, par les circonstances, le secours qu'on lui demande, l'espèce de traité fait par l'action d'amener le pavillon devient nul, puisque l'effet et l'utilité ne s'ensuivent pas.

On peut donc conclure que le pavillon amené ne suppose pas un vaisseau pris, mais un vaisseau dont le capitaine consent à se rendre, pourvu qu'on sauve son équipage du danger de couler à fond.

Ainsi l'amarinage est nécessaire pour donner le droit de propriété. L'usage l'a toujours confirmé; de plus que deviendrait sans cela la loi de *Postliminio* (*Si vero tales sunt res quæ aut se ipsas ingenio aut fugâ aliâve arte subduxerint, si mox intra fines, aut presidia propria esse cæperint non solum quo ad personas sed etiam ex paritate rationis quo ad res captas postliminio idoneas statim postliminio redisse videntur. Digest. l. 5. c. 4, de Postliminio.*), règle des vingt-quatre heures qui ne suppose la propriété du vaisseau qu'après qu'il a été vingt-quatre heures au pouvoir du premier, règle reçue chez toutes les nations policées, qui ne porte que sur la possibilité des circonstances qui peuvent faire aborder une prise,

dans les vingt-quatre heures, en pays neutre (à plus forte raison dans sa patrie), où elle devient libre de droit, ainsi que les Romains le pensaient, même des esclaves?

L'illustre Duguay-Trouin, commandant le vaisseau l'*Achille*, en 1709, après avoir combattu trois vaisseaux de guerre escortant une flotte, fit amener quatorze vaisseaux marchands; mais le gros temps ne lui ayant pas permis de les amarrer, ces prises arrivèrent vent arrière sur la côte d'Angleterre, où il ne pensa pas à les réclamer.

Par quelle raison l'amiral Hawke redemande-t-il avec tant de hauteur des canons et des hommes naufragés sur leur côte, et menace-t-il de faire sentir les horreurs d'une vengeance aussi injuste que cruelle à des citoyens paisibles qui ne sont coupables que d'avoir prêté une main secourable à leurs concitoyens, en les arrachant des bras de la mort sur des rochers et des bancs de sable?

Qu'il est malheureux de ne pouvoir répondre autrement à ces injustes prétentions qu'à de bonnes raisons!

On pourrait encore tirer bien des conséquences favorables de divers exemples et de plusieurs auteurs. Mais dans le vrai la force et l'intérêt édifient et détruisent à leur gré les lois depuis longtemps, sur terre comme sur mer. Il sied bien aux Anglais de réclamer dans cette guerre le droit des gens sur mer, après le début de la prise de l'*Alcide* aussi injuste que cette réclamation.

Voici du reste le rapport du capitaine de Sanzai, commandant du *Héros* :

« Croisic, le 24 novembre 1759.

« Monseigneur, j'ai l'honneur de vous rendre compte du combat que j'ai essuyé contre l'escadre anglaise, le 20 de ce mois. Nous étions le dernier vaisseau de la ligne de l'arrière-garde, et nous avons été attaqués les premiers. Nous avons essuyé le feu de la plus grande partie de la ligne ennemie, de deux vaisseaux qui nous ont combattus au vent, et de deux autres ensuite sous le vent, à deux reprises; ces vaisseaux ont abattu mon petit mât de hune; le grand perroquet l'a été également et toutes nos voiles emportées; le mât d'artimon ne tenait presque à rien, quand un vaisseau de 80 canons nous aborda et fit tomber ce mât sur lui. Dans cette situation il vint un second vaisseau anglais pour nous aborder, ce qui me déterminait à amener le pavillon du roi; nous étions absolument hors de défense, ayant nos gaillards encombrés par la garniture, la vergue d'artimon tombée sur le gaillard, la barre du gouvernail cassée, trois mantelets des sabords de la première batterie démontés, ainsi que quatre canons. On allait nous amarrer, lorsqu'à l'entrée de la nuit quatre de nos vaisseaux revinrent de bord, et passèrent auprès de nous, ce qui nous fit abandonner des deux derniers vaisseaux anglais qui nous avaient combattus sous le vent. Je pris le parti de mouiller pour me dégager, et fis couper et jeter à la mer nos mâts et nos vergues qui étaient sur les gaillards; je fis enverguer une misaine et un petit foc que je fis gréer. Avant le jour je fis couper mon câble pour me perdre à terre. Avec le jour nous vîmes l'escadre anglaise qui nous poursuivait encore.

« Je fis côte au Croisic où étant échoué je fis mettre mes bâtiments à la mer avec bien de la peine, manquant de manœuvres pour cette opération. J'ai commencé par envoyer à terre une partie de mes blessés, n'ayant pu les faire descendre tous le premier jour à cause de leur nombre qui était de cent quarante à cent cinquante, et que je ne puis encore vous mander au juste. Ce n'a été que le lendemain à une heure après midi que nous avons achevé de les descendre à terre; nous attendions

les ordres de M. le maréchal de Conflans, après avoir évacué le vaisseau, pour y mettre le feu, lorsque les Anglais se sont présentés à demi-portée de canon pour secourir cinq de leurs chaloupes qui y ont mis le feu. Nous comptions sauver une partie des effets du roi, et notre farine et biscuits que M. le marquis de Brocq, commandant au Croisic, avait demandés, ayant peu de vivres dans ce pays.

• M. le chevalier de Quelen, enseigne de vaisseau a été tué sur le gaillard d'arrière, auprès de moi, et M. de Maupertuis, aussi enseigne, qui était à la première batterie, est mort de sa blessure; il avait eu la jambe emportée. M. le chevalier de La Laurencie, enseigne, a un coup de feu dans la hanche; deux gardes de la marine, MM. de Lorgeril et Le Metaer, sont aussi blessés. »

(2) Il était oncle du savant auteur de l'*Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre*, le baron de Sainte-Croix que nous avons eu souvent l'occasion de citer.

(3) L'article Lally, de la *Biographie universelle*, dit positivement qu'il le fut; mais cet article est loin d'être acceptable en tous points par l'histoire. Nous ferons remarquer en passant que cet article est d'une malveillance prononcée à l'égard de Bussy. Il est aisé de voir dans quel naturel intérêt de famille cet article a été fait. Mais ne pouvait-on essayer de relever Lally de la sentence qui le frappa, sans blesser la mémoire d'un homme qui lui était si supérieur sous le rapport de l'intelligence et des services profitables au pays?

(4) Outre les ouvrages déjà cités relatifs à l'Inde, nous avons consulté pour ce qui a trait à cette nouvelle guerre : *Fragments sur l'Inde et sur le général Lally*, 1775; — *Affaires de l'Inde depuis le commencement de la guerre avec la France, en 1756, jusqu'à la conclusion de la paix, en 1783*, traduit de l'anglais; 2 vol. in-8°; Londres et Paris, 1788; — *Mémoires du colonel Lawrence*; — *Cartons de l'Inde et dossier Lally aux Archives de la Marine*.

(5) Voici la liste des quatorze vaisseaux et de la frégate donnés au roi, et des ports où ils se construisaient à la date du 8 février 1762. On la trouve dans le *Dictionnaire d'Expilly*, aux mots : *Forces navales*.

A Toulon, le *Languedoc*, de 80 canons, par les états de Languedoc; le *Zélé*, de 74 canons, par les receveurs généraux des finances; la *Bourgogne* ou les *États-de-Bourgogne*, de 74 canons, par les états de Bourgogne (Il est devenu successivement la *Côte-d'Or*, la *Montagne*, et l'*Océan*); le *Marseillais*, de 74 canons, par la chambre du commerce de Marseille; l'*Union*, de 64 canons, par les différentes offres réunies.

A Bordeaux, l'*Utile* et le *Ferme*, de 54 canons chacun, par les fermiers généraux; le *Flamand*, de 54 canons, par les états de Flandre; le *Bordelais*, de 54 canons, par le parlement, la ville de Bordeaux et la province de Guyenne.

A Lorient, le *Diligent*, de 74 canons, par les régisseurs de la poste; les *Six-Corps*, de 74 canons, par les six corps des marchands de Paris.

A Rochefort, la *Ville-de-Paris*, de 90 canons, par la ville de Paris.

A Brest, le *Saint-Esprit*, de 80 canons, par l'Ordre du Saint-Esprit; le *Citoyen*, de 74 canons, par les banquiers de la cour, les trésoriers généraux de l'extraordinaire des guerres, de l'artillerie, et le munitionnaire des vivres de l'armée.

A Dunkerque, l'*Artésienne*, de 44 canons, par les états d'Artois.