

UN PANORAMA DE LA MARINE

DE LOUIS XV À CHARLES X

EN PASSANT PAR LE RÉVOLUTION ET L'EMPIRE

PAR UN TÉMOIN ESSENTIEL

L'AMIRAL FRANÇOIS DE ROSILY-MESROS

© L'Harmattan, 2008
5-7, rue de l'École polytechnique, 75005 Paris

<http://www.librairieharmattan.com>
diffusion.harmattan@wanadoo.fr
harmattan1@wanadoo.fr

ISBN : 978-2-296-05821-7
EAN : 9782296058217

CONTRE-AMIRAL JEAN CORNUAULT

UN PANORAMA DE LA MARINE

DE LOUIS XV À CHARLES X

EN PASSANT PAR LE RÉVOLUTION ET L'EMPIRE

PAR UN TÉMOIN ESSENTIEL

L'AMIRAL FRANÇOIS DE ROSILY-MESROS

OFFICIER DE MARINE DE 1762 À 1826

L'Harmattan

AVANT-PROPOS

L'Amiral Cornuault n'avait pas eu le temps, avant son décès, de transmettre à l'éditeur sa biographie de l'Amiral de Rosily Mesros. Son épouse Nicole Cornuault a souhaité que ce travail puisse être mené à bien et a confié à son gendre, Jean-Louis Jouffroy, le soin d'éditer cet ouvrage.

La vie de l'amiral de Rosily a été à tout point de vue extraordinaire, notamment par sa longueur au service de la Marine et la diversité et l'importance des responsabilités, ainsi que par les situations qu'il a vécu d'une manière ininterrompue de Louis XV à Charles X.

L'Amiral Cornuault a fait pour cet ouvrage, comme pour ses autres publications, un travail d'historien très approfondi, s'appuyant sur une documentation très riche, et a mis à son service son expérience d'officier de Marine, ayant lui aussi traversé des périodes tourmentées, seconde Guerre mondiale, campagnes d'Indochine et d'Algérie, 1926-1963.

NB : Pour une meilleure appréhension visuelle de l'origine des diverses contributions, les citations les plus longues des documents originaux, journaux de bord, compte-rendus officiels etc. ont été présentées en léger retrait.

PREAMBULE

La tombe de l'amiral de Rosily-Mesros se trouve au cimetière du Père-Lachaise et, enfant, j'avais admiré sa haute pyramide de marbre, ornée d'ancres, de chaînes, d'instruments hydrographiques et de canons.

Entré dans la Marine en 1762, pendant trente ans il a navigué presque sans interruption : compagnon de Kerguelen aux Terres australes, commandant le lougre le *Coureur* au combat de la *Belle Poule* qui ouvrit la guerre de l'Indépendance américaine et capitaine de pavillon du bailli de Suffren à celui de Goudelour, dans l'Inde.

Pendant sept années, avec les frégates la *Vénus* et la *Méduse*, il parcourut l'océan Indien, dressant des plans et des cartes de régions à peine connues et justifiant l'inscription gravée sur sa tombe :

« Il chercha les dangers pour les éviter aux autres ».

Il était passionné de navigation astronomique et ces voyages le préparèrent à devenir l'animateur de l'admirable équipe qui fit briller à travers le monde l'hydrographie française pendant tout le dix-neuvième siècle.

Il servit avec une « superbe indifférence », pendant près de soixante-cinq ans, tous les régimes, de Louis XV à Charles X.

S'il ne fut pas un grand chef de guerre, l'aveugle fatalité qui dirige les peuples lui réserva cependant un rôle exceptionnel : Napoléon le désigna à la veille de Trafalgar pour remplacer l'amiral de Villeneuve et, lorsqu'il prit en 1805 la route de Cadix, si son voyage avait été plus rapide ou si, au contraire, il avait été entraîné par une avalanche de pierres dans la montagne ou atteint par la balle de mousquet d'un brigand espagnol, on peut dire avec certitude que la bataille de Trafalgar n'aurait pas eu lieu.

Ce qu'elle eût été, nul ne peut le dire, mais elle eût été sans aucun doute différente.

Jean Cornuault

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	7
PREAMBULE	9
I SOUS LE REGNE DE LOUIS XV,	15
PRIME JEUNESSE ET KERGUELEN	
1 Mesros, 1762	17
2 L' <i>Amphion</i> , 1764, campagne dans le Grand Nord et mort de son frère aîné, Charles	25
3 L'affaire de Larache, 1765,	33
4 L' <i>Aberwrac'h</i> , 1770, où l'on fait connaissance de Kerguelen et du projet des terres Australes	39
5 Le <i>Berryer</i> et Kerguelen, 1771	47
6 Le <i>Gros-ventre</i> , 1772 et la découverte des îles Kerguelen	57
7 Le retour en France de Rosily, 1773	65
II SOUS LE REGNE DE LOUIS XVI	
LA GUERRE FRANCO-ANGLAISE, POUR « L'INDEPENDANCE AMERICAINE », juillet 1776-septembre 1783	71
1 En mission en Angleterre, 1775-1777	73
2 Le <i>Coureur</i> , 1778	81
3 Au secours de la <i>Belle-Poule</i> , 1778	87

4 Le <i>Fendant</i> , 1782	95
5 Le <i>Cléopâtre</i> , 1783	105
6 Le bailli de Suffren aux Indes, 1783	115

III SOUS LE REGNE DE LOUIS XVI, *suite*

LE NEPTUNE ORIENTAL,

Collection des cartes pour la navigation
des Indes orientales

Reconnaissance de l'océan Indien 123

1 La <i>Vénus</i> , 1785	125
2 Un malheureux événement, 1787	141
3 Le prince de la Cochinchine, 1789	153
4 La station navale de Port-Louis, île de France, 1790	163

IV LA REVOLUTION 171

1 Brest, 1791	173
2 Première rencontre avec Gaspard Monge, Ministre de la Marine	181
3 Rochefort, 1793	189
4 La rue des Piques, 1795-1805	199

V L'EMPIRE 209

1 Le camp de Boulogne, et le projet de maîtrise de la Manche, 1805	211
2 A propos de Trafalgar... Désigné par Napoléon pour commander l'escadre de Cadix en remplacement de l'amiral de Villeneuve.	221
3 La route de Cadix	223
4 Après le désastre de Trafalgar, octobre 1805	227
5 L'escadre combinée, 1805-1808	233
6 Le « Dos de Mayo », 1808	243
7 La Carraque, juin 1808, ultime combat franco-espagnol et fin de l'escadre	253
8 Retour en France, et mort au combat d'Auguste de Rosily, son fils, 1812	261

VI SOUS LE REGNE DE LOUIS XVIII

LE PILOTE FRANÇAIS,

CREATION DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE 271

1 Le retour de Louis XVIII et les Cent-Jours, 1815 273

2 *Le Pilote français* et la création du Service hydrographique de la Marine, 1816-1826 279

VII DECES et ELOGE FUNEBRE 287

RECAPITULATIF DES CARTES ET DESSINS

- Terre-Neuve , 1764	26
- Journal des signaux du comte d'Estaing, 26 juillet 1766	36
- Océan Indien, <i>Fortune</i> et <i>Gros-ventre</i> , à la découverte des îles Kerguelen, 1772	57
- <i>Le Coureur</i> , 1775	83
- <i>Le Coureur</i> , au secours de la <i>Belle-poule</i> , 1778	88
- Convoi du <i>Fendant</i> dans l'océan Indien, 1783	108
- Route de la <i>Vénus</i> , 1785	132
- La rivière de Saïgon, 1789	162
- Camp de Boulogne, le Grand Plan du 2 mars 1805	214
- La rade de Cadix, après Trafalgar, 23 octobre 1805	235
- Les trois capitulations de 1808 : Bailén, Lisbonne, Cadix	252
- La rade de Cadix le 9 mai 1808, combat de la Carraque	254

ANNEXES

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

Manuscrits	289
Ouvrages	295

INDEX DES NOMS :

de personnes	303
de bâtiments	313

AUTRES OUVRAGES DE L'AMIRAL CORNUAULT.	319
--	-----

I

SOUS LE REGNE DE LOUIS XV

PRIME JEUNESSE ET KERGUELEN

MESROS, 1762

Monsieur François, voulez-vous prendre la barre ?

Monsieur François, le chevalier de Rosily, se tenait à côté du maître de manœuvre Kerouanton, dans son uniforme bleu tout neuf, gilet, culottes et bas rouges, la main sur la poignée de son épée, le chapeau brodé d'or bien campé sur la tête.

Depuis que le côtre le *Kerhor* avait quitté Brest et filait à bonne allure vers l'île Ronde, le jeune garde brûlait du désir d'en prendre la barre, mais il se demandait avec inquiétude si cela ne serait pas contraire à sa nouvelle dignité ; il tourna les yeux vers son père qui, assis sur le banc de tribord, lui adressa un sourire d'encouragement.

Il prit alors la place du brave Kerouanton et se concentra tout entier sur ce passionnant exercice ; il sentait le côtre réagir à la moindre pression de la main, comme un animal nerveux cherchant toujours à se dérober ; il était parfaitement heureux.

Après de sérieuses études au collège de La Flèche, François de Rosily était entré un mois plus tôt, en juillet 1762, à la compagnie des gardes de la marine de Brest ; comme la France était alors en guerre avec l'Angleterre, il allait avoir la chance d'embarquer sur un vaisseau du roi, contrairement au règlement qui voulait que les gardes passent à terre leur première année d'école.

Il se rendait ce jour-là avec son père à la propriété familiale de Mesros, située de l'autre côté de la rade de Brest, pour faire ses adieux aux siens ; jusqu'au dernier moment, il avait craint que son uniforme ne soit pas prêt, mais le maître tailleur de l'arsenal avait fait un effort pour le fils du major de la marine et le lui avait livré la veille.

C'était un grand jour pour lui, il s'en rendait bien compte ; il était un officier de la marine royale, ou presque, il allait partir à la guerre et il n'était plus un enfant.

Que fallait-il de plus à quatorze ans pour être heureux ?

Son visage bronzé luisait d'excitation, tant il mettait d'application à tenir le *Kerhor* ; c'était un bâtiment aux lignes fines, portant bien la toile et entretenu comme un bijou par une équipe de mariniers du port qui y mettaient leur point d'honneur ; son grand âge lui interdisait de sortir de la rade et il ne servait guère qu'aux déplacements du major général.

Car l'amiral de Rosily-Mesros détestait les véhicules traînés par des chevaux ; il prétendait que les odeurs de sueur et de crottin dégagées par ces animaux lui donnaient le mal de mer ; aussi, pour se rendre chez lui, faisait-il la moitié du trajet par mer, ce qui présentait le double avantage de lui faire

passer quelques heures agréables sur l'eau et d'entretenir l'émulation des matelots du *Kerhor*.

En approchant de Landévennec, le maître Kerouanton reprit la manœuvre et laissa tomber son ancre tout près de terre, dans un coude de la rivière qu'une haute falaise abrupte et boisée protégeait des vents de mer ; l'eau, parfaitement calme, reflétait les arbres de la rive et les gros nuages blancs qui s'en allaient vers l'est.

La voiture de l'amiral les attendait à la cale du passeur de Térénez, à côté d'une vieille maison de granit couverte de chaume et noyée dans les roses.

*

Les jeunes officiers de la marine de Louis XV étaient alors formés dans des compagnies de gardes établies dans les ports de Brest, de Toulon et de Rochefort où ils entraient à quatorze ans. Il fallait pour y être admis présenter ses preuves de noblesse et être bien constitué ; le niveau de l'instruction n'avait guère d'importance ; quelques enfants arrivaient sans rien savoir, d'autres, et c'était le cas de François de Rosily qui avait passé un examen particulièrement brillant, après de bonnes études.

Pendant leur séjour à la compagnie, ils devaient suivre trois classes, de durée très variable suivant la qualité de leur travail ; il leur fallait passer un examen pour être admis dans la classe supérieure.

Il existait de plus une compagnie dite des gardes du pavillon amiral, recrutée surtout d'après leurs titres de noblesse parmi les gardes, qui représentait une nouvelle sélection, objet de la jalousie de ceux qui n'en faisaient pas partie et surtout de leurs familles.

On a dit beaucoup de mal des gardes auxquels tous les malheurs de notre Marine ont été attribués, sur leurs préoccupations de hiérarchie nobiliaire nuisibles à la discipline, sur l'étroitesse du milieu d'où ils provenaient, « sur leur esprit d'indépendance et de prétention qu'ils portaient ensuite en eux dans tous les grades » ; seul leur courage n'a jamais été mis en doute. Les jeunes gentilshommes du XVIII^e siècle ne pouvaient prétendre qu'à deux carrières, celle des armes, armée et Marine, et celle de l'Église ; ce choix réduit explique en partie la résistance que les officiers du grand corps ne cessèrent d'opposer à toutes les mesures réduisant le noble privilège qui leur était reconnu dans le métier des armes.

Le plus grave défaut de leur formation était de les inciter souvent à mépriser les bas-côtés du métier, ne s'en réservant que la partie noble, le combat ; or le combat sur mer exige avant tout un sens marin qui ne s'acquiert que par une pratique modeste et ininterrompue des éléments, des navires et de leurs armes. Les contemporains connaissaient ces défauts et

certains, tel Suffren, le plus grand chef de mer que nous ayons possédé, jugèrent sévèrement le corps des gardes.

*

François de Rosily, tout au bonheur d'avoir enfin accédé à cette carrière, pourtant bien déconsidérée à l'époque, était tout fier de servir d'aide de camp à son père ; arrivée au sommet d'une longue côte, la voiture s'engagea dans un mauvais petit chemin bordé d'ajoncs conduisant à Mesros.

Ils aperçurent les hauteurs bleutées des Montagnes Noires et s'arrêtèrent devant la vieille maison de la famille portant gravées au-dessus du porche les armes des Rosily-Mesros : « D'argent au chevron de sable accompagné de trois quinte-feuilles du même ». La maison dominait de très haut une boucle de l'Aulne, la rivière de Chateaulin, qui va se jeter au fond de la rade de Brest.

François s'élança dans les bras de sa mère venue les accueillir et, après s'être pavané un certain temps dans son bel uniforme, il s'en débarrassa pour aller pêcher avec son frère Guillaume ; sa sœur Jeanne, âgée d'une dizaine d'années, qu'il aimait tendrement, tint à les accompagner.

La famille du comte de Rosily-Mesros était de très vieille souche bretonne, comme celle de sa femme, née Gourio de Mesnemeur, et il était lié par d'innombrables liens de cousinage à toute la noblesse du pays et de la marine du Ponant.

Il avait participé lui-même aux principales opérations navales des dernières années et s'était particulièrement distingué par son commandement du vaisseau le *Diadème* ; son fils aîné, Charles, était déjà aux gardes depuis trois ans, François venait d'y être admis et Guillaume, le plus jeune brûlait du désir de les suivre.

*

La guerre dans laquelle la France était alors engagée aux côtés de l'Autriche, contre l'Angleterre et la Prusse, nous avait valu une suite d'échecs ; mal préparée, mal conduite, elle laissait déjà prévoir la perte du Canada, des Indes et de toute notre puissance navale.

Le seul succès remporté par la Marine avait été de faire fusiller par les Anglais un de leurs propres amiraux, Byng, qui nous avait laissé prendre Minorque sans réagir ; que n'avions-nous suivi ce bon exemple !

Les Anglais étaient entièrement maîtres de la mer et ils débarquaient tranquillement sur nos côtes quand ils le voulaient, comme ils le firent à Rochefort, à Cancale, à Cherbourg, à Saint-Cast, à l'île d'Yeu et à Belle-Île dont ils s'étaient emparés après quarante jours de combat. Il est vrai que, dès

que leurs troupes étaient à terre, elles n'avaient plus qu'une seule idée, s'en aller au plus vite avec le butin.

On raconte encore en Basse-Bretagne ce qui s'était passé à Lorient en 1746 ; ils avaient débarqué plus de sept mille hommes à trois lieues de la ville qui était sans défense et où régnait la panique ; les habitants décidèrent de se rendre au général anglais Saint-Clair dont l'armée s'avavançait.

Quand l'avant-garde anglaise vit les parlementaires s'approcher, elle prit la fuite, entraînant toute l'armée qui se rembarqua au plus vite et l'on faisait des gorges chaudes de ces malheureux qui couraient après les Anglais en leur tendant les clés de leur ville, et des Anglais qui couraient encore plus vite, se croyant poursuivis.

C'était une consolation, mais une maigre consolation.

Après avoir perdu Louisbourg, clé du Canada, puis Québec, une petite escadre, commandée par le chevalier de Ternay avait occupé Saint-Jean de Terre-Neuve et détruit de nombreux navires ennemis ; cette opération fut présentée à l'opinion publique comme une revanche des humiliations que nous infligeait l'ennemi en ravageant nos côtes.

Ce succès du chevalier de Ternay avait donné à Choiseul, ministre de la Marine, l'idée de monter quelque chose du même genre contre Rio-de-Janeiro, possession du Portugal, pays qui avait aidé les Anglais tout au long de la guerre.

Le chef d'escadre Beaussier de l'Isle reçut en septembre 1762 le commandement de cette opération avec neuf vaisseaux et dix transports ; le comte d'Estaing devait commander les troupes embarquées.

Des expéditions de ce genre, qui ne décidaient de rien, étaient très en faveur au XVIII^e siècle dans tous les pays ; il fallut attendre Suffren puis Nelson pour comprendre ce que devait être la guerre sur mer. Il est assez curieux d'observer qu'au moment où devait se dérouler cette opération, de leur côté, les Anglais en montaient une autre, du même genre : deux de leurs vaisseaux, le *Kingston* et l'*Ambuscade* allaient attaquer Buenos-Ayres, possession espagnole, après s'être ravitaillés en novembre à Rio, chez leurs alliés portugais ; cette tentative subit un échec complet.

*

L'un des vaisseaux de Beaussier, le *Sage*, de 94 canons, commandé par monsieur de Lorgeril, eut l'honneur de recevoir cinq gardes de la marine, parmi lesquels figurait le chevalier de Rosily.

Le jeune François était monté en compagnie de son père à bord de bien des vaisseaux, mais ce ne fut point en visiteur honoré qu'il fut accueilli quand il arriva sur le *Sage* avec ses collègues dans la chaloupe des légumes.

Une activité fébrile régnait à bord ; on embarquait le complément d'équipage, on reprenait toutes les parties du gréement et les corvées se succédaient sans interruption.

Les gardes furent logés dans un poste étroit situé non loin du grand cabestan qu'on appelait « la soute aux gardes marine » ; il était sombre et humide et la première occupation de ses nouveaux habitants fut d'en chasser des troupes de cancrelats, ces amis du marin, dérangés dans leur quiétude.

Du matin au soir, les gardes montaient la faction, ce qui était du reste la seule chose qui leur eût été enseignée, à moins qu'ils n'accompagnent les corvées à terre, pour empêcher les matelots de filer vers les cabarets.

Les officiers du bord affectaient de ne pas connaître ces nouveaux venus et les menaient rondement ; un seul d'entre eux s'occupa de François, le lieutenant de vaisseau Louis-Augustin de Montecler, qu'il avait souvent rencontré chez son père, et qui lui facilita beaucoup les premiers pas à bord de ce gros bateau où il se sentait totalement abandonné.

Montecler, prenant un peu en pitié le pauvre garçon, ballotté d'une corvée à une autre, et se souvenant peut-être de sa première expérience, le confia à son domestique, Louis Digacher, qui le suivait partout ; c'était un garçon à la mine innocente et réjouie, fort avisé, et il entretenait d'excellentes relations avec les officiers-mariniers du bord, toujours enchantés de terroriser un peu les gardes.

Le *Sage* allait heureusement partir en guerre et cette perspective faisait oublier les inconvénients de l'heure ; le jour tant attendu de l'appareillage approchait lorsque des bruits de paix commencèrent à circuler ; les délégués de l'Angleterre et de la France s'étaient en effet réunis à Fontainebleau où furent signés, le 3 novembre, les préliminaires de la paix de Paris.

La guerre de Sept Ans était terminée et la flotte reçut l'ordre de désarmer.

Comme le *Sage* devait rallier Toulon, les gardes restèrent à bord et ils eurent au moins la joie de faire le voyage, leur premier voyage. Chacun d'eux fut attaché à l'un des officiers de quart qu'il seconda de son mieux, et François fut choisi par Montecler qui lui apprit les premiers rudiments du métier ; entre leurs quarts, ces jeunes gens suivaient les sous-officiers pour s'initier à leurs spécialités respectives, voilerie, manœuvre ou canonnage, mais ces instructeurs n'y mettaient pas beaucoup d'ardeur.

Après avoir franchi le détroit de Gibraltar, le *Sage* s'arrêta à Mahon, dans l'île de Minorque que les conventions du traité nous obligeaient à restituer aux Anglais ; on y chargea les troupes, les armes et le matériel pour les ramener à Toulon.

Du *Sage*, François de Rosily passa sur les *Six-Corps*, vaisseau de 74 canons, où il fut soumis à une instruction beaucoup plus sérieuse car il était commandé par monsieur de Chézac, qui était également commandant de la

compagnie des gardes de Brest et ne perdait pas une seconde de vue ses jeunes élèves.

En rentrant à Brest il apprit que les bonnes notes obtenues à l'examen d'entrée lui avaient mérité un prix en argent et, avec l'autorisation de son père, il chargea Kerouanton, le patron du *Kerhor*, de lui acheter le petit voilier dont il avait depuis longtemps grande envie pour sillonner la rade en toute indépendance.

*

François passa six semaines à bord des *Six-Corps*, semaines austères mais profitables, après quoi, pour sa plus grande joie, il reçut l'ordre de mettre son sac sur une frégate, la *Malicieuse*.

Au lieu d'être considéré comme un numéro, il fut très cordialement accueilli par les officiers qui l'adoptèrent tout de suite comme l'un des leurs ; de plus, le commandant, plein d'allant et d'énergie, était le très jeune capitaine de vaisseau de La Motte-Picquet qui avait acquis une grande réputation au cours de la guerre.

Une des conséquences de notre défaite sur mer avait été de donner un renouveau d'audace aux corsaires barbaresques qui rançonnaient impunément nos côtes et s'emparaient chaque fois qu'ils le pouvaient des navires isolés.

La Motte-Picquet reçut le commandement d'une division composée de deux frégates, la *Malicieuse* et la *Terpsichore*, pour leur faire la chasse sur les côtes du Maroc.

Au mois de juillet, une autre division partie de Toulon avait rencontré un de ces corsaires battant le pavillon rouge barbaresque et l'avait coulé sans aller chercher plus loin ; malheureusement, ce navire n'était pas marocain, mais algérien ; le dey d'Alger fut pris d'une fureur épouvantable et fit sur-le-champ mettre aux fers notre agent consulaire, son chancelier et le vicaire apostolique.

Le gouvernement français se trouvait dans une situation embarrassante, car il tenait à ménager le dey ; il lui envoya en plénipotentiaire le chevalier de Fabry, commandant une division de trois bâtiments, qui fut d'abord très mal reçu à Alger comme on pouvait s'y attendre ; il sut pourtant se montrer bon diplomate et décida le dey, après de longs pourparlers, à signer le 16 janvier 1764 un accord en sept articles ; ce traité demeura tant bien que mal en vigueur jusqu'en 1830.

Une fois cette affaire réglée, il fallait s'occuper sérieusement des corsaires marocains avec lesquels aucun accord ne serait possible tant qu'ils n'auraient pas senti la poudre ; le chevalier de Fabry vint à Gibraltar où il rejoignit La Motte-Picquet dont les frégates avaient croisé entre Sainte-Croix de

Ténériffe et Malaga, sans grand succès ; dès qu'elles étaient signalées, les corsaires marocains se retiraient dans les rivières de Larache ou de Salé défendues par de vieux forts ; pour les atteindre, il aurait fallu de puissants moyens et le gouvernement français, exaspéré par leur insolence, se préparait à les réunir une bonne fois.

La *Malicieuse* rentra à Brest à la fin de mars après avoir beaucoup navigué, mais sans avoir obtenu de résultats appréciables ; sa croisière fut toutefois très profitable au jeune garde dont le goût pour la navigation et le sens marin commençaient à se développer.

L'AMPHION, 1764
dans le Grand Nord

En rentrant à Brest, François de Rosily espérait bien avoir un peu de liberté pour aller embrasser sa mère, installée à Mesros depuis le début du printemps, mais on ne lui demanda pas son avis.

Un règlement tout récent interdisait d'embarquer les gardes sur les frégates où le ministre trouvait qu'ils vivaient en trop grande familiarité avec les officiers ; de plus, comme le dit un jour d'Estaing « il ne fallait jamais permettre aux gardes d'être plus de huit jours mouillés dans la même rade ».

François reçut donc sans avoir le temps de se retourner l'ordre d'embarquer sur le vaisseau *l'Amphion*, un vieux deux-ponts de 50 canons commandé par le lieutenant de vaisseau de Tronjoli ; une fois à bord, il fut enchanté d'apprendre que ce vaisseau allait faire campagne à Terre-Neuve et aux îles Saint-Pierre-et-Miquelon, seuls restes de ce Canada que nous venions de perdre ; il allait donc traverser l'océan, visiter des régions peu connues et peut-être même rencontrer ces Peaux-Rouges dont certaines tribus nous avaient été si fidèles pendant la dernière guerre.

L'Amphion quitta Brest pour l'île d'Aix d'où il fit route vers Saint-Pierre avec une conserve, la frégate la *Licorne*, commandée par le chevalier de Dampierre ; les deux bâtiments étaient chargés de ravitaillement pour les îles dont l'économie avait été gravement perturbée par le traité de Paris et qui manquaient de tout.

Sur les bancs de Terre-Neuve, ils tombèrent dans une brume épaisse qui les obligea à mouiller souvent pour attendre les éclaircies ; enfin, le 24 juin 1764, Tronjoli put profiter d'une embellie et s'engager dans le détroit nommé La Baie qui sépare l'île de Saint-Pierre de celle de Miquelon, où l'on prétend que la brume est toujours moins dense qu'ailleurs ; il embarqua le premier pêcheur venu pour lui servir de pilote et vint mouiller devant le bourg de Saint-Pierre.

Malheureusement, la *Licorne*, qui avait agi de la même façon mais dont le pilote devait être moins habile, toucha quatre fois les fonds rocheux et endommagea si sérieusement sa carène que les travaux de réparations la retinrent tout l'été au port.

Les gardes profitèrent de cette escale pour parcourir l'île, ce qui est vite fait, et se livrer aux charmes de la pêche ; monsieur de Tronjoli, qui était rempli d'indulgence, les autorisa à utiliser le canot de *l'Amphion* pour parcourir les alentours à la voile ; après avoir visité l'îlot du Colombier où ils découvrirent des oiseaux fort curieux, ressemblant à des perroquets, ils

poussèrent jusqu'à Langlade, la partie sud de Miquelon ; alors que Saint-Pierre n'est qu'un bloc de rochers, ils eurent la surprise de trouver là une vallée de Normandie avec de verts pâturages, de beaux arbres et un ruisseau paresseux.

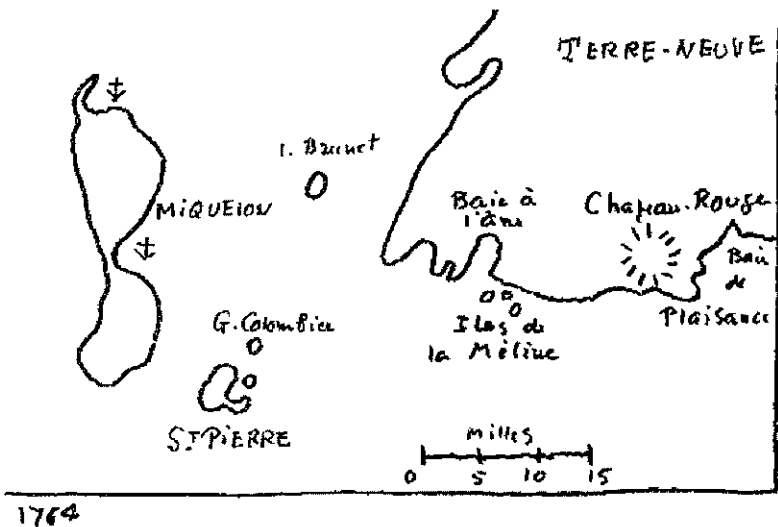
L'*Amphion* fit également une courte traversée pour déposer à Miquelon un ingénieur-constructeur nommé Fortin, venu de France avec un détachement de soldats du Vexin ; les pêcheurs de l'île ne disposaient d'aucun abri pour leurs barques ; ils étaient soumis aux tracasseries anglaises et avaient obtenu la construction d'un môle protecteur.

Après avoir laissé Fortin à Miquelon, l'*Amphion* rentra à Saint-Pierre et son commandant prit ses dispositions pour aller visiter la côte nord de Terre-Neuve, côte qu'on appela longtemps le « *French Shore* », où le traité avait reconnu le droit de pêche à nos marins ; ils prenaient des morues au large et regagnaient ensuite la côte pour les faire sécher sur des échafauds.

Un jour, au début de juillet, les gardes étaient partis en expédition avec le canot par un temps très bouché ; quand la nuit tomba, on ne les vit pas revenir et plusieurs jours s'écoulèrent dans une grande inquiétude.

Monsieur de Tronjoli, après avoir alerté sans succès les pêcheurs, écrivit au gouverneur anglais de Terre-Neuve pour lui signaler leur disparition et lui demander de bien vouloir lui communiquer les nouvelles qu'il pourrait avoir de ces jeunes gens.

En ce mois de juillet 1764, le traité de Paris n'avait guère plus d'un an d'âge et les Anglais étaient extrêmement susceptibles ; l'arrivée de la division Tronjoli dans leurs eaux les inquiéta beaucoup.



M. Hugh Palisser, gouverneur de Terre-Neuve, répondit assez sèchement à monsieur de Tronjoli le 15 juillet :

Je suis très surpris que vous soyez ici avec une force si considérable. Le traité de Paris de 1763, article 6, n'avait accordé l'île de Saint-Pierre que pour servir d'abri aux pêcheurs français. Cette entreprise contreviendra aux termes non équivoques de l'article 13 du traité d'Utrecht par lequel il est expressément défendu aux Français d'y avoir aucune force... Les officiers de Sa Majesté ont l'ordre de ne permettre à aucun officier français d'entrer dans aucun port avec une force armée jusqu'à ce que les ordres de le faire soient obtenus de Sa Majesté.

Et, pour finir :

Si l'on rencontre les deux jeunes messieurs gardes de la marine qui vous appartiennent et que vous croyez avoir été jetés sur la côte dans un canot, je me ferai un plaisir sensible de vous les renvoyer, pourvu toutefois qu'ils paraissent être venus dans cette île par accident.

On ne peut pas dire que la confiance ait alors régné.

Tronjoli, qui était fort diplomate, décida qu'il valait mieux ne pas envenimer les choses et éviter d'aller sur le *French Shore* ; en revanche, il allait naviguer dans l'estuaire du Saint Laurent et sur les bancs pour y visiter nos pêcheurs et pour « bien montrer à monsieur de Palisser notre droit d'y avoir des vaisseaux de guerre ».

Il méditait encore sur ses droits et ses devoirs lorsqu'on vint lui annoncer que le canot perdu était en vue et, un peu plus tard, les deux gardes vinrent se présenter à lui, affamés et penauds ; ils avaient été drossés par le vent et le courant sur la côte de Terre-Neuve où ils étaient restés quatre jours au fond d'une baie en attendant une saute de vent.

L'histoire ne dit pas quelle sanction leur infligea le débonnaire commandant de l'*Amphion* ; elle ne dit pas non plus si François de Rosily était de l'équipée, ce qui paraît presque certain, connaissant son goût pour la navigation indépendante et l'aventure de mer.

Quoi qu'il en fût, monsieur de Tronjoli prit alors sa plus belle plume pour répondre au gouverneur et réfuter les prétentions anglaises ; il était venu pour ravitailler les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon où régnait une grande misère et, pour éviter tout incident, il s'abstiendrait d'aller sur la côte nord de Terre-Neuve où les Français ont le droit de pêcher.

Quant aux deux gardes de la marine qui avaient été dégradés [c'est à dire tombés sous le vent] sur la côte de Terre-Neuve ils ont été retrouvés au Chapeau-Rouge, ayant fait côte dans la baie de Méline et ont été quatre jours sans vivres... Vous voyez que leur naufrage n'est pas supposé.

L'*Amphion* croisa donc dans le golfe et sur les bancs à la recherche des pêcheurs français ; il rencontra sur le Banquereau et sur le Banc-à-Vert deux frégates anglaises, le *Zéphir* et la *Perle* ; le capitaine de cette dernière lui envoya un officier pour le saluer, politesse à laquelle monsieur de Tronjoli fut sensible et qu'il rendit aussitôt.

Il revint le 10 septembre devant Saint-Pierre, une fois de plus dans la brume, où Fortin et ses soldats la rallièrent dans une barque de pêche car la *Licorne* n'était pas encore prête faute de deux ouvriers calfats.

Tronjoli décida de ne pas attendre plus longtemps sa conserve ; il se rendit à Miquelon pour visiter les travaux de Fortin dont il se montra fort satisfait :

Les chaloupes et les bateaux des habitants y sont aussi en sûreté que dans un bassin... Monsieur Fortin avait demandé quatre mois pour cet ouvrage, il lui a fallu 75 jours et la dépense n'a pas excédé 14 000 livres.

L'*Amphion* passa une quinzaine de jours sur le Grand Banc où il rencontra soixante navires français en pêche « qui n'avaient été nullement inquiétés par les Anglais », mais qui se plaignaient de la médiocrité de leurs prises. Il arriva à l'île d'Aix le 12 octobre pour remonter à Rochefort où il devait désarmer.

*

Il y avait maintenant près de deux ans que François de Rosily était entré aux gardes et, en dehors des six premières semaines, consacrées surtout à l'habillement et au maniement des armes d'infanterie, il avait toujours été embarqué. Mais il en avait assez de ne faire à bord que le métier de planton, de factionnaire ou d'aide-gabier ; la navigation en particulier l'intéressait beaucoup et il sentait que le moment était venu de s'y mettre sérieusement.

S'il ne trouvait pas à l'hôtel des gardes, situé tout près de l'arsenal, une atmosphère très studieuse, il sut s'y créer de solides amitiés qui allaient durer toute sa vie, celles de Lorgeril, le chevalier de Kersaint, de Kergorlait, de Machaut et surtout de Jacques de Coubon-Blénac, fils d'un chef d'escadre, dont la famille était très liée à celle des Rosily.

Son jeune frère Guillaume Rosily-Vieuxbourg était entré, lui aussi, aux gardes cette année-là, et le comte de Rosily avait maintenant ses trois fils dans la Marine.

*

L'insuffisance de certains officiers, qui s'était manifestée pendant la guerre de Sept Ans, avait convaincu le duc de Choiseul, ministre de la Marine, de la nécessité d'améliorer sérieusement leur formation.

Le capitaine de vaisseau de Chézac, commandant la compagnie des gardes de Brest, était mort l'année précédente ; c'était « un des bons officiers qu'il y ait, fort appliqué à son service et aux sciences » et il contribua beaucoup à la rédaction de la nouvelle « Ordonnance du Roi, concernant les gardes du Pavillon et de la Marine et les Volontaires » du 14 septembre 1764, qui réorganisa profondément le corps.

Monsieur de la Marnière, son successeur, dut imposer le nouveau règlement à sa compagnie qui était fort peu disciplinée.

Messieurs les gardes avaient tendance à abuser de leur situation et terrorisaient volontiers le bourgeois, quand ils ne se battaient pas entre eux ; certains de ces combats avaient laissé de sanglants souvenirs et, bien souvent, ces jeunes gens n'étaient embarqués sur les vaisseaux du roi que pour permettre aux brestoises de respirer un peu.

Ils étaient groupés suivant leur niveau de connaissances sous la direction de quelques camarades choisis parmi les plus anciens, qu'on appelait les « brigadiers » ; l'état-major comportait plusieurs lieutenants et enseignes de vaisseau qui suivaient leurs travaux et les accompagnaient quand ils embarquaient.

La navigation prenait à cette époque un aspect scientifique qu'elle n'avait jamais eue, mais il y avait encore dans la marine un certain nombre de gens qui trouvaient parfaitement ridicules les officiers savants et pour qui, seul, le courage importait. Du Chaffault résuma cette façon de voir dans une lettre souvent citée : « La science de M. Bezout n'est d'aucune utilité dans un combat et les succès à la guerre ne sont jamais dus qu'aux vertus militaires et aux talents de l'expérience, surtout dans la marine ».

Cependant, groupés autour de l'Académie de marine que la guerre de Sept Ans avait un peu mise en sommeil, beaucoup de jeunes officiers n'étaient pas du tout de cet avis et l'on citait déjà parmi eux les noms du chevalier de Forda et d'un enseigne de port nommé de Fleurieu.

Pour améliorer les connaissances scientifiques des gardes, le ministre de la Marine, Choiseul, leur fit affecter Bezout en qualité d'examineur ; c'était un homme fort savant, auteur d'un cours de mathématiques en six volumes, qui prit son rôle très au sérieux.

François de Rosily se mit au travail avec ardeur, sous la direction d'une excellente équipe de professeurs : Blondeau pour les mathématiques, Fortin pour l'hydrographie et Ozanne pour le dessin ; dans ses moments de liberté, il se plongeait dans la lecture des traités de Bouguer sur « la manœuvre des vaisseaux », de Bigot de Morogues sur « la tactique navale » ou du « manœuvrier » de Bourdè de Villehuet.

Un certain abbé Rochon vint un jour expliquer aux gardes que cela pouvait intéresser le principe de l'utilisation des horloges dans le calcul de la longitude.

Ces appareils étaient alors très insuffisants, mais leurs premiers essais à la mer avaient été tentés quelques mois plus tôt par le chevalier de Goimpy à bord de la corvette l'*Hirondelle* ; il avait fait deux courtes sorties au large d'Ouessant par mauvais temps pour observer le comportement d'une horloge marine fabriquée par Ferdinand Berthoud ; c'était une première expérience dont les résultats furent décevants ; la marche quotidienne du chronomètre augmentait beaucoup avec le temps, quant à l'horloger, il souffrit du mal de mer.

Dans l'ensemble, les gardes étaient des enfants qui ne pensaient qu'à s'amuser et, s'ils se mettaient parfois au travail, « c'était uniquement pour être en état de répondre à l'examen de fin d'études ».

Les professeurs se plaignaient beaucoup de leur légèreté ; ils reprochaient à l'institution de ne pas exiger des élèves, à leur arrivée, un minimum de connaissances ; certains savaient à peine lire ; de plus, le déroulement de l'instruction était constamment troublé par les embarquements, les mutations des parents et par les guerres.

Les études théoriques étaient coupées de visites dans l'arsenal aux chantiers de construction, à la corderie, à la mâture où les gardes voyaient assembler les éléments de cette chose admirable qu'était un vaisseau de ligne ou une frégate. Ils faisaient également de fréquentes sorties à la voile sur de petits bâtiments, en rade et aux environs.

La nouvelle ordonnance améliora sensiblement ce qui existait, tout en maintenant parmi les gardes cet exclusivisme qui était leur grande faiblesse. Le ministre avait bien essayé d'élargir leur recrutement mais il s'était heurté à la mauvaise volonté de ceux que l'on nommait les « officiers rouges » et qui constituaient le grand corps de la Marine royale ; il répondit un jour au commandant de la marine à Brest :

Le désir que vous avez de voir constamment les officiers de vaisseaux pris dans la noblesse du royaume ne doit-il pas céder aux besoins du service ? Cette vue générale, adoptée trop strictement, priverait souvent le roi de la faculté de se procurer des sujets de distinction très utiles.

L'ordonnance créait cependant une nouvelle catégorie d'élèves, les volontaires, « jeunes gens de bonne famille qui se destineraient à commander les bâtiments des particuliers » ; ils vinrent simplement renforcer le corps des officiers bleus, sans jamais s'intégrer dans le « grand corps ».

Si François de Rosily travailla beaucoup pendant les seize mois qu'il passa à Brest, il n'y manquait cependant pas de distractions ; la maison de son père était extrêmement accueillante et il y rencontrait aussi bien des gens de qualité qu'une jeunesse pleine d'allant, mais son plus grand plaisir était de naviguer seul en rade, à bord du petit voilier que le prix reçu à l'examen d'entrée lui avait permis d'acheter.

L'histoire raconte que son père s'arrêta un jour à l'entrée de la Penfeld au cours d'une inspection ; il soufflait un vent violent et l'amiral observa longuement les manœuvres d'un voilier qui avait grand peine à regagner le port. « Il admirait l'habileté avec laquelle cette frêle embarcation naviguait au milieu de la tempête tout en blâmant le jeune imprudent. Il apprit ensuite que c'était son fils François. »

L'AFFAIRE DE LARACHE, 1765,
et la mort de son frère aîné, Charles

Par une belle journée de juillet 1765, François de Rosily se trouvait dans la salle d'armes et faisait un assaut d'escrime avec un de ses camarades lorsque la porte s'ouvrit et qu'un soldat vint leur dire de se rendre immédiatement dans la cour, car le commandant avait une communication à leur faire.

Un grand nombre de gardes étaient embarqués pendant la belle saison et ceux qui restaient furent rapidement alignés avec leurs officiers et leurs professeurs ; tout le monde se demandait ce que signifiait cet appel imprévu.

Monsieur de la Marnière arriva et se plaça devant les rangs, il était très pâle et paraissait hésiter à parler.

Il dit d'une voix grave :

Messieurs, vous êtes des hommes et j'ai une douloureuse nouvelle à vous communiquer... Mais je ne voudrais pas que vous l'appreniez par un autre que par moi... L'escadre du comte du Chaffault a eu un violent engagement avec les Barbaresques et au cours de l'action plusieurs de vos camarades ont glorieusement perdu la vie... Je n'en possède pas encore la liste, mais je vous la communiquerai dès que je l'aurai reçue... Merci Messieurs.

Les gardes restèrent longtemps sur les rangs après le départ de leur commandant, une lourde angoisse au fond du cœur, car tous avaient des frères ou des amis dans cette escadre et l'hôtel fut étrangement silencieux ce jour-là.

Un peu plus tard, un des brigadiers vint dire à François d'aller tout de suite trouver son père. Plein d'un sombre pressentiment, le jeune homme se dirigea vers l'hôtel de la Marine et fut introduit dans le grand bureau qu'il connaissait si bien.

Son père se tenait debout, à contre-jour devant la fenêtre grande ouverte, et l'enfant se raidit en le voyant.

Après un long moment de silence, il l'entendit dire d'une voix fêlée, méconnaissable :

- François, votre frère a été tué à Larache, au service du Roi... c'est vous qui serez maintenant le comte de Rosily...

Il ne put continuer et François, les larmes aux yeux, allait se précipiter vers lui, mais il sentit la fragile rigidité de cet homme qui s'imposait un effort terrible.

Il éclata en sanglots.

- François... ayons du courage. Je dois aller avertir votre mère.
L'enfant recula lentement et sortit de la pièce.

Le roi avait décidé d'entreprendre une importante opération contre les corsaires du Maroc qui continuaient à nous braver ; ils s'étaient emparés d'un gros navire marchand, la *Sirène*, et leur impudence devait être châtiée.

Une escadre composée d'un vaisseau de ligne de 14 bâtiments légers et de deux galiotes à bombes quitta la France le 12 avril 1765, sous le commandement de monsieur du Chaffault, chef d'escadre, dont le pavillon était hissé sur le vaisseau l'*Union*.

Après avoir bombardé Salé, principal repaire des corsaires sur cette côte où se trouvaient retenus, disait-on, plus de quinze cents esclaves chrétiens, elle se présenta le 26 juin devant Larache.

L'embouchure de la rivière est défendue par une barre dangereuse ; sur la rive gauche, une forteresse de pierres rouges dominait les maisons blanches de la ville ; du pont des navires, on apercevait la mâture de la *Sirène*, ce trophée des Barbaresques qu'il fallait leur reprendre ou détruire.

La ville fut d'abord bombardée. Elle reçut 1 250 boulets et des incendies s'y allumèrent de toutes parts.

Les canots de l'*Union*, de la *Licorne*, du *Singe* et du *Caméléon* chargés de soldats se dirigèrent vers l'embouchure de la rivière sous la conduite du capitaine de vaisseau La Touche-Beauregard. Ils franchirent la barre, pénétrèrent dans la rivière et mirent le cap sur la *Sirène*.

Une équipe d'artificiers monta aussitôt à bord, entoura les trois mâts du navire de chemises soufrées, utilisées pour incendier les navires capturés, et elle mit le feu. Tout le monde se replia alors vers l'escadre, mais à la déception générale, le feu s'éteignit après avoir dégagé un peu de fumée.

Quand l'amiral demanda des explications, on s'aperçut que ces chemises soufrées avaient trente ans d'âge et ne valaient plus rien. Tout était à recommencer.

Le lendemain, 14 embarcations entreprirent la même manœuvre ; le feu fut allumé à bord de la *Sirène* et l'on attendit cette fois pour l'évacuer de voir le bâtiment en flammes ; on avait détruit du même coup un gros chébec, navire rapide des corsaires qui s'y était amarré pendant la nuit.

A ce moment, Beauregard aperçut malheureusement un autre grand chébec mouillé un peu plus haut, à un coude de la rivière et il donna l'ordre d'aller le détruire.

Pendant ce temps, des indigènes en armes s'étaient rassemblés sur les rives de l'oued et leur tir ravageait les embarcations ; il en arrivait à chaque instant de nouveaux et ils furent bientôt plusieurs milliers.