



Officiers canadiens dans la marine de la révolution et de l'empire

Raymond Douville, M.S.R.C.

Numéro 27, 1962

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1079897ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1079897ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (imprimé)

1920-437X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Douville, R. (1962). Officiers canadiens dans la marine de la révolution et de l'empire. *Les Cahiers des Dix*, (27), 107–133. <https://doi.org/10.7202/1079897ar>

Officiers canadiens dans la marine de la révolution et de l'empire

PAR RAYMOND DOUVILLE, M.S.R.C.

A l'époque tourmentée de la Révolution française, les officiers de carrière qui avaient servi dans la marine royale éprouvèrent les mêmes réactions que les officiers de l'armée de terre. Presque tous émigrèrent, d'autres refusèrent de servir un régime qu'ils abhorraient. Ils furent remplacés par des roturiers, qu'on appelait « officiers bleus » et qui jusque-là végétaient dans les grades inférieurs, et aussi par des officiers, très nombreux à l'époque, de la marine marchande. Ces derniers, excellents pilotes, connaissant bien la mer et ses caprices, ignoraient tout par contre de la manoeuvre en escadre. Ce fut la première cause d'infériorité de la flotte française en face de sa grande rivale, la flotte anglaise, durant toute l'époque de la Révolution et de l'Empire. Une autre grande faiblesse fut l'indiscipline et l'esprit de révolte des équipages. De nombreux incidents pénibles se produisirent dans les ports et à bord des navires de guerre, au cours des années 1791-1795, c'est-à-dire à l'époque où l'Angleterre avait à la tête de ses escadres quelques-uns des plus grands noms de son histoire maritime : Nelson, Howe, Hood, Collingwood, etc. Les conséquences étaient inévitables : après un certain nombre de batailles indécises, la flotte française, grandement affaiblie à la défaite navale d'Aboukir, fut finalement écrasée à Trafalgar.

Malgré la catastrophe finale, malgré ses revers dans les grandes batailles navales, la Marine française peut quand même se glorifier d'avoir eu, à cette époque agitée et anormale, quelques grands marins qui sont entrés dans son histoire, comme Villaret-Joyeuse, Brueys, Morard de Galles. Des quatre officiers de marine de naissance canadienne dont nous voulons relater la vie : Allary, Lelarge, Bedout et Martin, ces deux derniers surtout égalèrent et parfois surpassèrent en

bravoure et en héroïsme les amiraux français de leur époque. Jacques Bedout, né à Québec, fut comparé aux plus grands héros de Rome et d'Athènes par le premier ministre anglais de l'époque, James Fox; Pierre Martin, natif de Louisbourg, devint comte de l'Empire, et son nom est gravé sur l'Arc de Triomphe de l'Etoile.

Ces notes biographiques d'officiers de marine de naissance canadienne font suite à celles qui ont fait l'objet de notre article de l'an dernier sur les officiers canadiens de l'armée de terre sous la République, le Consulat et l'Empire.

JOSEPH ALLARY

De ces officiers, Joseph Allary est le seul qui ne parvint pas au grade d'amiral. C'est un peu le hasard d'ailleurs qui fit de lui un soldat de la mer. Puis la mauvaise fortune de la France dans ses batailles maritimes et de fâcheux concours de circonstances ne lui permirent peut-être pas de déployer tous ses talents, à l'époque de la Révolution et de l'Empire.

Joseph Allary naquit à Québec le 12 décembre 1747, du mariage de Joseph Allary et de Marie-Ange Lange. Son père se dit tantôt tonnelier, tantôt charpentier. On était charpentier de navires de père en fils dans cette famille, et le futur marin fut employé lui-même, dans son jeune âge, à la construction des navires de guerre et des barges de transport dans sa ville natale. Après la cession du Canada à l'Angleterre, il est envoyé comme matelot sur les vaisseaux qui retournent en France. Nous retrouvons sa trace en 1773, comme officier bleu et aux appointements de six cents livres. La rareté des marins d'expérience lui vaut un avancement rapide. Le 25 novembre 1776, il est nommé lieutenant de frégate et à ce titre, il reçoit le commandement de la goélette *La Gorée*, qui fait partie d'une petite escadre commandée par le capitaine de vaisseau de Pontèves-Gien. Ce dernier a mission de s'emparer des établissements anglais de la rivière de Gambie, sur la côte occidentale d'Afrique, au sud des établissements français du Sénégal. Le fort James, port d'entrée de la colonie anglaise, capitule, et le lieutenant Allary est chargé de détruire les autres forts échelonnés le long de la rivière, opération qu'il mène à bien. Deux ans plus tard, la goélette qu'il commande doit engager la lutte contre deux frégates anglaises. Après cinq heures d'un combat inégal, la marée fait échouer son vaisseau. C'est

la première d'une série de malchances qui devaient assaillir le marin canadien au cours de sa carrière. Il rachète toutefois ce premier échec, car à l'issue d'une série fructueuse de liaisons lointaines sur *Le Vautour*, en 1785-1786, il est nommé capitaine de vaisseau, reçoit une pension de trois cents livres et est fait chevalier de Saint-Louis.

Voici la Révolution, espoir des roturiers. Plusieurs de ces derniers égalent en bravoure et en expérience les marins de l'ancien régime. Ils prennent leur place. D'ailleurs les principaux amiraux : d'Orvilliers, de Grasse, de Guichen, de Suffren, Latouche-Tréville, ne sont plus. Après avoir exercé quelque temps le commandement de la frégate *La Surveillante*, le capitaine Allary est chargé de diriger une division sur les côtes d'Espagne. Au retour, il reçoit le commandement d'un des plus importants navires de guerre, *La Convention*, appelé sous l'ancien régime *Le Sceptre*. Allary doit tout de suite s'attaquer à une rude besogne : celle de discipliner son équipage formé d'éléments peu recommandables de sans-culottes. Il n'y a pas encore tout à fait réussi lorsqu'il reçoit l'ordre de se joindre à l'escadre de Villaret-Joyeuse, chargée de protéger le convoi de vivres que l'amiral Vanstabel ramène d'Amérique. Les vingt-six navires de l'escadre de Villaret-Joyeuse doivent livrer bataille aux vingt-cinq vaisseaux anglais commandés par l'amiral Howe, pour permettre au convoi d'atteindre le port de Brest. Le convoi arrive à bon port, mais l'escadre française a perdu sept navires. Après la bataille, le citoyen Jean Bon Saint-André fit passer en Conseil de guerre tous les officiers, y compris l'amiral Villaret-Joyeuse. La plupart furent punis, bien plus par souci de faire un exemple que par celui d'accomplir un acte de justice envers la République. Charles Rouvier, dans son *Histoire des marins français sous la République*, résume en ces termes le combat de *La Convention* : « Allary combattit le *César*, chef de file de l'armée anglaise, le démâta de son petit mât de hune et le mit dans l'obligation de serrer le vent. Il recommanda avec instance à son matelot de ne pas laisser couper la ligne, et continua de cingler, bâbord amures. Vers une heure, ne sachant plus ce qui se passait derrière lui, il prit tribord amures, en virant de bord lof pour lof, afin de se rapprocher du théâtre du combat. *La Convention*, par suite d'avaries, ne prit pas ultérieurement une part active à la mêlée. »

Après avoir passé quelques mois en prison, comme les autres officiers, Allary est traduit devant la cour martiale. Il est accusé d'avoir

abandonné son poste, sous prétexte d'incommodités, de n'avoir pas obéi aux signaux de ralliement du vaisseau *La Montagne*, et surtout de ne pas avoir donné la remorque aux vaisseaux démâtés, non seulement d'après les ordres de l'amiral, mais encore sur les instances des braves marins de l'*Impétueux*.¹ Allary est déclaré non coupable à la majorité de six voix sur sept et acquitté le 28 pluviôse An IV (1796). Malgré cet acquittement officiel, le commandant Allary est au nombre des sept commandants de l'armée navale de Villaret-Joyeuse qui furent formellement accusés de lâcheté par Mathieu-Cyprien Renaudin, commandant en second du *Vengeur*, dans le récit qu'il laissa de la bataille héroïque de ce navire.² Renaudin lui reproche particulièrement de n'avoir pas tenté de venir au secours des autres navires encerclés par l'armée navale anglaise. L'honneur du commandant Allary, pas plus d'ailleurs que celui du commandant Genthéaume, ne reste entaché de cette accusation de lâcheté. Dès l'année suivante, il est envoyé en croisière sur les côtes d'Espagne. Obscurément, il combat contre l'escadre de Nelson. Pendant ce temps, la France change de politique. La Convention nationale est remplacée par le Directoire. Puis c'est le Consulat. L'étoile de Napoléon commence à grandir.

Le capitaine Allary commande *Le Formidable* lors de l'expédition qui, sous le commandement du contre-amiral Genthéaume, part de Brest en janvier 1801 à destination de l'Afrique pour porter secours aux soldats de l'armée de Napoléon qui s'y trouvent encore. Allary porte à bord de son navire le contre-amiral Linois, commandant en second, avec lequel il a maintes fois combattu. Il prend part au siège de Porto-Ferrajo, puis son navire, avec *L'Indomptable* et le *Desaix*, doit ramener à Toulon les nombreux soldats atteints par une épidémie. Allary en est lui-même victime; ayant accepté le commandement du *Jean Bart*, il doit y renoncer bientôt et regagne Brest. Il sait que sa carrière est finie. Il se retire à Lesneven (Finistère), où il meurt obscurément, le 20 octobre 1807, à la veille d'atteindre sa cinquante-huitième année. Dans la fiche qui doit compléter la liste des états de service de Joseph Allary, le médecin qui le soigne dans ses dernières années note ce qui suit : « Il était attaqué depuis très longtemps d'une affection

1. Sur le combat de l'*Impétueux*, voir *Cahier des Dix*, No 18, 1953.

2. *Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, tome XLI, No 1.

scorbutique occasionnée par le nombre des campagnes qu'il a faites à la mer, ce qui a insensiblement détruit sa bonne constitution et l'a fait périr beaucoup plus tôt que s'il avait suivi un autre service. »

JACQUES BEDOUT

En 1795, le premier ministre d'Angleterre, James Fox, fit à la Chambre des Communes l'éloge de Jacques Bedout, qui pourtant combattait dans les armées ennemies, et le compara aux plus grands héros de Rome et d'Athènes.

Ce héros était né à Québec le 14 janvier 1751. Son père, Jean-Antoine Bedout, fut conseiller au Conseil Supérieur de la Nouvelle-France. Sa mère était la fille du notaire Claude Barolet. Jacques Bedout connut, enfant, les affreuses dernières années de la guerre de Sept Ans. En 1763, il s'engageait comme mousse sur un navire marchand, *La Loupe*, et entreprenait son premier voyage en mer, qui devait le conduire au Labrador et en Angleterre. C'était le début d'une glorieuse carrière, car les paroles de Fox n'étaient pas exagérées. Jacques Bedout fut un grand marin. Pendant dix ans, il conquiert l'un après l'autre ses grades dans la marine marchande, en servant sous divers capitaines. En 1768, il est sous-lieutenant; deux ans plus tard il est lieutenant, puis second. Il apprend que les révolutionnaires américains ont besoin de marins expérimentés. Il offre ses services et, arrivé à Boston, commande *La Défense*, puis *Le Corsaire*. En février 1777, on lui confie le commandement du corsaire *Le Congrès*, armé de 16 canons et ayant un équipage de 72 hommes. Dès lors se dessine ce goût du risque et cet instinct de bravoure qui l'ont toujours caractérisé.

En sortant de la baie de Chesapeake, un matin de février, *Le Congrès* se trouve en présence de deux navires anglais. *Le Cornwallis* et *L'Alexander*, qui lui barrent la route. Bedout se rend vite compte qu'il doit ou se rendre ou se battre. Il choisit de se battre. Exécutant une rapide manoeuvre, il tente l'abordage du *Cornwallis*. Quelques-uns de ses hommes ont déjà réussi à grimper sur le navire anglais quand un coup de tangage imprévu fait casser le beaupré de son navire. La mer est très agitée, et *Le Congrès*, balloté par les vagues, se voit peu à peu serré de près par les deux navires ennemis, sans pouvoir exécuter de manoeuvre défensive. La chance joue contre Bedout, et l'intrépide marin s'en rend compte. Les deux navires sont trop près pour qu'il

puisse utiliser ses canons. Il réussit toutefois à les tenir en respect pendant trois heures, comptant toujours sur un beau temps prochain. Il a perdu huit hommes, sept autres sont blessés. Sentant enfin la situation désespérée et voulant sauver la vie des quelques marins qui lui restent, il décide de se rendre. Il est fait prisonnier et, les fers aux pieds, il est conduit au port de New-York. Il réussit à s'évader après quelques jours de captivité et passe en France, où il est tout de suite accepté dans la marine royale. Ses chefs n'ont pour lui que des éloges. « Excellent sujet, très capable de commander », écrit à son sujet le capitaine de vaisseau Lombard le 8 juillet 1777. L'année suivante, il sert à titre de lieutenant de frégate à bord du *Diadème*, qui fait partie de l'escadre du comte d'Orvilliers. Son chef immédiat, le chevalier La Cardonie écrit de lui « qu'on ne peut faire un éloge trop distingué de ses talents, de ses connaissances dans la science de la mer et de ses vertus militaires et sociales. »

A cette date, Jacques Bedout a vingt-sept ans. Il sait qu'il ne peut, avec son nom de roturier, espérer de l'avancement que grâce à son courage, à son intelligence, à son intrépidité. C'est pour ces qualités que Latouche de Tréville l'apprécie et le remarque sur *Le Neptune* et *La Couronne*, et le comte de Cagnerai sur *Le Prothé*. Leurs notes de service à son sujet ne sont que louanges.

En 1780, Bedout embarque sur la frégate *La Railleuse*. Peu de temps après, il reçoit de son commandant, le chevalier de Curus Saint-Cosme, le témoignage suivant : « Nous, capitaine de vaisseau, commandant la frégate du Roi *La Railleuse*, certifions que le sieur Bedout, embarqué sur la dite frégate en qualité d'officier auxiliaire, y a rempli les devoirs de son état avec tout le zèle, toute l'activité et les connaissances qu'on peut désirer. »

Un peu plus tard, M. de Linier succède à Saint-Cosme, et, le 18 novembre 1782, il écrit : « Le Sieur Bedout, canadien, officier auxiliaire, embarqué sur la frégate *La Railleuse* que je commande, est au service depuis cinq années consécutives et mérite une note particulière. Il a toujours été porté sur la liste de l'escadre de M. le comte de Grasse comme lieutenant de frégate. C'est un officier plein de zèle et d'activité. Pendant le temps qu'il a servi sous mes ordres, il a montré dans toutes les occasions les connaissances d'un bon marin et d'un brave officier. J'ai été souvent dans le cas de l'éprouver lorsque j'étais mouillé

dans la rivière d'York; il a fait plusieurs sorties comme mon second à Saint-Domingue et j'ai toujours eu lieu de me louer de lui avoir accordé ma confiance. Je le crois du nombre de ceux qu'il serait à désirer de conserver. M. le comte de Tréville, ainsi que M. le chevalier de la Cardonie, sous les ordres desquels il a servi longtemps, justifieront l'éloge que j'en fais. »

Peu de temps après avoir reçu cet éloge mérité, Bedout obtient son premier poste important dans la Marine française, celui de commandant de la corvette *Saint-Louis* de 16 canons. L'année suivante il est appelé à faire le voyage d'Amérique sur *L'Andromaque*, en qualité de lieutenant sous la direction du capitaine de Villeblanche qui, dans un rapport du 29 septembre, loue « son zèle, activité et intelligence ». Nous le retraçons en 1786 et 1787 sur les côtes de Guinée, au commandement de *La Pourvoyeuse*. Il passe obscurément les premières années de la Révolution sur des flûtes et des frégates. Puis les événements viennent accélérer sa carrière.

Nommé capitaine de vaisseau en 1793, il reçoit le commandement du *Terrible*, de 110 canons, navire qui fait partie d'une escadre de trente-six vaisseaux sous les ordres de l'amiral Villaret-Joyeuse. Puis en 1795, il accomplit l'exploit qui l'a immortalisé dans les annales de la Marine française et qu'il a lui-même consigné en ces termes dans un rapport officiel.

« En l'an 3ème, le Vice-amiral Villaret-Joyeuse commandait une escadre de neuf vaisseaux qui devaient sortir au premier vent favorable pour aller dégager le général Vence qui était avec trois vaisseaux bloqué dans les canaux de Belle-Isle, par cinq vaisseaux ennemis. Il manquait un capitaine à un des vaisseaux (*Le Tigre*) à l'armée. Cet amiral m'invita à lui désigner un bon capitaine pour le placer sur ce vaisseau. Ce témoignage de confiance m'embarrassa. Sur une demande aussi importante que délicate, je jugeai ne pouvoir mieux répondre au désir de cet amiral qu'en m'offrant moi-même pour commander *Le Tigre*, quoiqu'alors je commandais *Le Terrible* qui était sur rade. A minuit, je pus prendre le commandement du *Tigre* et à une heure du matin, les vents étant favorables, l'armée composée de neuf vaisseaux dont deux rasés, onze frégates et quelques corvettes, sortit de Brest. Trois jours après, le général Vence nous rallie avec ses trois vaisseaux et une frégate, et, six jours après notre départ, l'armée eut connaissance (le

28 prairial) de cinq vaisseaux ennemis et une frégate. L'ordre de chasse fut fait à nos vaisseaux, les meilleurs voiliers; le restant de notre armée se forma en ligne de bataille. *Le Tigre* avait le poste de serre-file. A six heures, ordre à l'armée de chasser et celui de harceler l'ennemi. Toute la nuit, je forçai de voiles. A la pointe du jour, j'aperçus, à ma grande satisfaction, que j'avais gagné sur la marche de l'ennemi et qu'avant la fin de la journée j'aurais avec lui une action. A neuf heures, les trois vaisseaux de l'arrière-garde anglaise commencèrent leur feu sur moi. Ce ne fut qu'à dix heures que l'on vint m'annoncer que trois hommes de mon équipage venaient d'être tués et plusieurs blessés, que je donnai ordre de faire feu sur l'ennemi, et l'action s'engagea. A midi, le feu devint de part et d'autre très vif. *Le Tigre* avait perdu ses deux mâts de perroquet, sa grande étaye était coupée ainsi que plusieurs de ses manoeuvres courantes. A la même heure l'amiral me fit signal qu'il était très satisfait de ma conduite et de ma manoeuvre. A midi et demi, j'étais parvenu à me mettre par la hanche de tribord du vaisseau serre-file ennemi (*Le Mars*), le vaisseau *Le Triomphe* qui se trouvait à tribord à lui et, malgré le feu de ces deux vaisseaux, le mien fit plier *Le Mars* qui arriva tout plat. *Le Tigre*, dans cette position, lui envoya deux volées dans la poupe. A deux heures et demie, le général me récidiva le signal de satisfaction qu'il m'avait déjà fait. Je voulus rendre mon attaque décisive. Je serrai *Le Mars* afin de l'aborder. L'ordre en avait été donné lorsque l'amiral Cornwallis, qui montait le vaisseau à trois ponts le *Royal Sovereign*, s'apercevant que son vaisseau, le serre-file de sa ligne, allait être coulé, laissa arriver sur moi. *Le Tigre* se trouva pour lors au centre d'un feu très vif. A trois heures, mon grand mât d'hune vint à bas, ma vergue de misaine de même, le petit hunier partagé en deux morceaux, toutes les étayes coupées et manoeuvres majeures. Le feu du *Tigre*, malgré cela, ne cessa d'être des plus vifs; mais dans une situation aussi critique, il fut forcé de reculer. A quatre heures, le général, qui était sur une frégate, me passa à poupe, et me témoigna, ainsi qu'à mon équipage, dans les termes les plus gracieux combien il était satisfait de ma manoeuvre et de ma conduite. A six heures, l'armée, ayant levé la chasse, vira de bord. Je perdis, dans cette action, 17 hommes et 43 blessés dans le nombre desquels 15 eurent des bras et jambes coupés. »

Après le combat que Jacques Bedout vient de décrire, Villaret-Joyeuse voulut ramener sa flotte vers la côte. Mais elle en fut éloignée

par une violente tempête, et le 23 juin (5 messidor) 1795 elle dut affronter les quatorze vaisseaux de haut bord de lord Bridport, au large de l'île de Groix. Quelques vaisseaux français réussirent à s'échapper et gagnèrent la côte, au lieu de chercher à venir au secours de leurs compatriotes moins fortunés, dont *Le Tigre*, commandé par Bedout. Ce dernier s'était trouvé entouré à petite distance par cinq vaisseaux anglais : le *Royal George*, le *Queen*, le *Sans-Pareil*, l'*Orion* et le *Queen Charlotte*. Il soutint seul le combat pendant plusieurs heures et n'amena son pavillon que lorsque tous ses mâts eurent été abattus et sa cale inondée. Quatre cent cinquante hommes avaient été tués ou blessés. Bedout lui-même subit quatre blessures graves. Transporté à bord du *Queen Charlotte*, le vice-amiral Gardiner lui fit donner tous les soins possibles. Puis l'héroïque marin fut emmené prisonnier en Angleterre. Trois mois plus tard, il était libéré sur parole. Lorsque le premier ministre Fox fit part à la Chambre des Communes de la brillante victoire de la marine anglaise, il tint à signaler l'héroïque défense du commandant Bedout : « Le capitaine du *Tigre* en combattant pour l'honneur de sa patrie s'est immortalisé à la façon des héros de Rome et d'Athènes. Il a poussé aussi loin qu'eux le mépris de la mort, et si les hasards de la guerre l'ont fait aujourd'hui notre prisonnier, je lui dois cette justice : le capitaine Bedout ne s'est rendu que couvert de blessures et de gloire. »

De son côté, l'amiral Villaret-Joyeuse commenta en ces termes l'exploit du marin québécois : « Le brave Bedout, voyant s'éloigner les quatre vaisseaux anglais, se décide à venir en travers, et il les combat avec une intrépidité, un acharnement, une précision dans la manoeuvre qui me font regarder cet officier comme un des plus braves et des meilleurs manoeuvriers, je ne dis point de la marine de la République, mais de toutes les marines. Bedout est mon héros ! »

La loi militaire française exigeait qu'une cour martiale étudiât les circonstances de la prise du *Tigre* par une nation ennemie. Les juges, les capitaines de vaisseau Larchantal, Louger, Lebrun, Laforgue, et les lieutenants Robin, Bigeault et Duplessis rendirent à l'unanimité le jugement suivant :

« Nous jurons sur notre conscience et notre honneur qu'après avoir observé scrupuleusement dans notre délibération les règles qui nous étaient prescrites par la loi, nous avons opiné à l'unanimité que

les faits mentionnés dans la plainte officielle sont constats, mais qu'il n'existe aucun indice d'intention criminelle, de lâcheté, d'impéritie ni de négligence dans les circonstances environnantes des rencontre, engagement, combat et reddition du vaisseau *Le Tigre*. Qu'au contraire le capitaine Bedout, qui le commandait, a développé dans ces circonstances les preuves les plus signalées de l'ardeur énergique de son dévouement à tout sacrifier à la défense et à la gloire du pavillon français; qu'il ne s'est pas moins distingué par la prudence, l'intelligence et l'activité avec lesquelles il a dirigé toutes les manoeuvres propres à soustraire son vaisseau aux forces trop supérieures de l'ennemi tant avant l'action que dans son cours et lorsqu'il ne restait aucune sorte de moyens de résistance, si cette ressource n'avait été physiquement impossible, dans les positions critiques où la série des événements l'a jeté, que sa reddition n'a été effectuée qu'après avoir combattu pendant près de quatre heures consécutives contre quatre à cinq navires dont deux à trois ponts, avoir reçu dans l'action plusieurs blessures, eut quatre cent cinquante hommes hors de combat desquels les deux tiers tués par le feu de l'ennemi, éprouvé le désarmement total des mâtures, agrès et appareux ainsi que de son artillerie et de son gouvernail, et le danger imminent de l'immersion de son vaisseau; que, par cette intrépidité héroïque, le capitaine Bedout a constamment (sic) les bonnes et valeureuses dispositions de son état-major et de son équipage à le seconder et que c'est aux efforts du courage de ces braves marins que l'on doit le salut d'une partie de l'armée à laquelle le vaisseau le *Tigre* était attaché en arrêtant l'ennemi dans sa poursuite par l'opiniâtreté de leur résistance.

« Que le capitaine Bedout ayant ainsi rempli éminemment les obligations de l'article 1er de la loi du 14 pluviose, en 2e, il n'y a pas lieu à accusation ni à suivre ultérieurement la plainte contre lui. »

Quelque temps après, le ministre de la marine et des colonies, Truquet, apprenait à Bedout que le Directoire avait décidé de l'indemniser, à la suite de la perte du *Tigre*. On lui offrit la somme de dix-huit mille livres, en plus d'un sabre, une épée, une paire de pistolets, un sextant d'Hersenne et une longue-vue de Dillon. Le message ajoutait : « J'espère que les circonstances permettront de vous confier un commandement dans lequel vous pourrez donner de nouvelles preuves de talent et de courage. »

Quelques mois après le combat du *Tigre*, Bedout se vit confier le commandement du vaisseau-amiral *L'Indomptable*, pour l'expédition d'Irlande, sous les ordres de Morard de Galles, expédition qui fut abandonnée par suite de tempêtes effroyables qui assaillirent l'armée de mer. Grâce une fois de plus à son courage et à son sang-froid, Bedout réussit à ramener à Brest sans incident une partie de l'escadre.

Nommé commandant de la frégate *La Rose*, il rencontre au large des Açores un convoi de quarante voiles battant pavillon anglais. Suivant son habitude, au lieu de s'éloigner il engage le combat et s'empare de cinq vaisseaux qu'il doit toutefois abandonner lorsqu'il se rend compte que le gros du convoi est à ses trousses. Il a pu faire un bon nombre de prisonniers qu'il ramène en France.

Nommé contre-amiral le 12 avril 1798, il entreprend une nouvelle étape dans sa glorieuse carrière. L'amiral Bruix est chargé d'armer à Brest une escadre de vingt-cinq vaisseaux. Bedout reçoit le commandement de la deuxième division de cette flotte, et arbore son pavillon sur *Le Républicain*. Quelques mois plus tard il remplace Bruix comme amiral lors d'une expédition secrète qu'il mène à point. Il reçoit un poste convoité, celui de commandant de la division navale de Rochefort. Mais, on ne sait à la suite de quelles intrigues on le lui enlève aussitôt pour le confier à Decrès, son cadet et jusque-là son subordonné. Bien plus, on lui demande de servir sous ce nouveau commandant. Son honneur et sa fierté se révoltent et lui commandent d'offrir sa démission d'officier général. Le ministre de la marine intervient, tâche d'ama-douer le bouillant marin, mais Bedout tient bon et rédige à l'intention du ministre une lettre énergique et ferme dans laquelle il justifie sa décision et maintient qu'il a raison de considérer l'ordre du gouvernement comme un manque de confiance à son égard. Et il continue : « Lorsque je reçus l'ordre de prendre le commandement de l'escadre de l'île d'Aix, il parut m'être donné avec confiance. Je le pensais du moins et j'étais loin de m'attendre que, quinze jours après, le gouvernement me donnerait un successeur dans la personne d'un officier général moins ancien que moi dans la marine et mon cadet en grade. Cependant, sans avoir égard à ces considérations, il m'est prescrit, par votre lettre relative à ce changement, de continuer la campagne sous les ordres de cet officier. Voilà ce que vous m'invitez à ne pas considérer comme un désagrément personnel. Je rends justice, citoyen ministre,

à votre intention. Vous cherchez à adoucir autant que possible l'amertume de la disgrâce que l'on me fait essuyer et je vous en sais bon gré, mais il n'en est pas moins vrai que, dans cette circonstance, mon amour-propre et mon caractère n'ont pas été ménagés. J'ai ressenti vivement l'injustice que commet à mon égard le gouvernement, et, quand on a acquis son grade non par faveur ni par intrigue mais par des actions militaires, des blessures et un zèle constant à servir, on ne doit pas craindre de faire connaître son mécontentement. Je ne vous dissimule pas le mien.

« Il est inutile de vous réitérer la demande de ma retraite. Vous paraissez décidé à ne pas me l'accorder malgré le désir que j'ai de l'obtenir. Celui d'être encore utile à mon pays m'animera toujours; mais, dans ce moment, ma santé absolument délabrée exige du repos et des soins. Quand, à l'âge de 52 ans, on en a passé 42 à la mer, il est difficile de ne pas être attaqué de quelques-unes de ces maladies que beaucoup de ménagements et de temps seuls peuvent pallier, et c'est le cas où je me trouve. Je suis actuellement arrêté par un rhumatisme goûteux fixé à une de mes blessures qui me fait on ne peut plus souffrir. Outre cette incommodité, j'ai quelques atteintes de scorbut qu'il faut que je fasse traiter. Je me rétablirai sans doute, et, lorsque mon état me permettra d'agir, le gouvernement me trouvera toujours disposé à continuer mes services. »

En dépit de ces protestations, le gouvernement, on le devine, ne revint pas sur sa décision. Mais l'année suivante, en 1802, Bedout fut chargé d'une mission délicate. Le Premier Consul, voulant renforcer la garnison de l'île Saint-Domingue, lui confia la mission de transporter cinq mille hommes de troupes polonaises de Gênes à Saint-Domingue. La première partie du voyage s'accomplit sans difficultés, car aucune escadre ennemie ne fut en vue. Mais au retour, Bedout apprit que la guerre, qui avait cessé au traité d'Amiens l'année précédente, avait repris entre la France et l'Angleterre. Il put ramener son escadre, à la Corogne d'abord, le 14 juillet, puis au Ferrol, le 2 août, sans avoir à livrer bataille. A son arrivée en France, malade, désarmé, il remit le commandement de l'escadre à son adjutant-général, le capitaine Gourdon. Le 15 juin 1804, il recevait le titre de commandant de la Légion d'Honneur, distinction à laquelle vint plus tard s'ajouter celle de chevalier de Saint-Louis.

Après le désastre de Trafalgar en 1805, la flotte française se trouvant emprisonnée dans ses ports, Bedout n'eut plus l'occasion d'accomplir de nouveaux exploits. Il termina sa carrière officielle par une besogne pénible, celle de présider le Conseil de guerre pour juger les officiers dont la conduite avait été jugée répréhensible lors de l'attaque de la flotte de l'île d'Aix par les brûlots anglais. Sur les quatre officiers incriminés, deux furent condamnés, dont un à la peine capitale.

Ayant acquis le domaine de Batailley, commune de Paouillac en Gironde, Jacques Bedout s'y retira. Ce n'est toutefois qu'en 1816 qu'il put obtenir une pension de retraite de quatre mille livres. Il décéda deux ans plus tard, le 17 avril 1818, à l'âge de soixante-sept ans, et fut inhumé au bourg qu'il avait choisi pour se reposer d'une vie agitée et toute marquée d'exploits.

Marié deux fois, Bedout apparemment n'eut pas d'enfant. Sa première épouse, Marie-Jeanne Daigre, était probablement une Antillaise. Il épousa ensuite à Bordeaux, le 31 mai 1804, Jeanne Lafont, veuve de Guillaume Pécholier. Un neveu qu'il avait adopté, Pierre-Jacques-Antoine Bedout, natif de Saint-Domingue, commença une carrière dans la marine et servit quelque temps dans les escadres françaises. Puis il rentra dans la vie civile, se retira au domaine de Batailley qu'il avait hérité de son oncle canadien et fut maire de la commune de Paouillac pendant plusieurs années.

JEAN-AMABLE LELARGE

Les deux derniers marins dont il nous reste à parler, Lelarge et Martin, étaient Acadiens, et tous deux nés à Louisbourg. Jean-Amable Lelarge y vit le jour le 17 avril 1738. La famille Lelarge était une des plus importantes de l'île Royale. Famille d'humbles pêcheurs d'abord, puis les descendants devinrent soit marchands, soit officiers au long cours. Le père du futur amiral de la période révolutionnaire était lui-même officier de marine et, dès l'âge de douze ans, Jean-Amable courut la mer à la suite de son père sur des navires de pêche et les vaisseaux de guerre.

Sa fiche officielle des premières années est impressionnante, en raison de son jeune âge. « Pilotin surnuméraire sur la flûte *Le Parham* sous les ordres de son père à destination de la Louisiane, janvier à dé-

cembre 1749; sur la flûte *Le Rhinocéros* sous les ordres de son père à destination de la Louisiane, 24 mars - 23 décembre 1752; passé avec son père sur la flûte *Le Messager* à destination de la Martinique, 10 avril - 23 août 1754; officier bleu sur la flûte *Le Rhinocéros* sous les ordres de son père à destination de l'Île Royale du 15 octobre 1755 au 14 janvier 1756, puis du 21 février au 3 juin 1756; aide de port à bord de la flûte *Le Chariot Royal*, 10 novembre; fait prisonnier après huit heures de combat sur un vaisseau anglais de 74 canons, 30 novembre suivant; rendu à la liberté, il s'embarque sur la flûte *La Fortune* à destination de la Louisiane sous les ordres de son père du 25 mars 1758 au 7 mai 1759; lieutenant de frégate, 1761; embarqué sur la prame *La Cunégonde* du 1er juin 1761 au 30 avril 1762; se signale dans une attaque de brûlots contre la flotte anglaise mouillée dans la rade des Basques; commandant la flûte *La Ville de Bilbao* du 1er mai au 20 novembre 1762; commandant la chaloupe canonnière *La Volage* du 21 juin au 14 septembre 1763; embarqué sur la frégate *La Diligente* du 15 septembre 1763 au 13 janvier 1764, puis sur la flûte *Le Fortuen*, jusqu'au 8 décembre 1764; commandant la canonnière *Le César* envoyée à l'Île de Gorée du 1er mars au 17 août 1765; embarqué sur la flûte *Le Salomon* à destination de Saint-Pierre et Miquelon du 27 janvier au 2 juillet 1766; commandant la canonnière *La Gorée* à destination de l'île de Gorée du 27 avril au 3 août 1767; passé sur la corvette *La Bergère*, 4 août - 19 octobre 1767; embarqué sur le vaisseau *L'Amphion* du 29 mai au 2 juillet 1769; enseigne de vaisseau, 1770; embarqué sur la flûte *L'Etoile* à destination de la Martinique du 28 novembre 1771 au 27 mai 1772; sur le vaisseau *La Victoire*, à destination de l'île de France, du 22 avril 1773 au 8 mai 1774; lieutenant de vaisseau et de port, 1775; chevalier de Saint-Louis, 1776. »

Cette sèche et monotone énumération cache vingt-sept années consécutives de périples en haute mer, de luttes, de difficultés, de misères, de privations. Jusque-là, Jean-Amable Lelarge, même s'il est chevalier de Saint-Louis et lieutenant de vaisseau, n'a guère connu la joie de vivre. Depuis l'âge de douze ans, il court les mers. Il n'a connu de tranquillité que les jours de calme, sur le pont des flûtes et des navires. Il n'a plus de famille; si elle existe, il ne sait où elle se trouve, emportée par la tragique tourmente de la dispersion des Acadiens. Son fait d'armes le plus saillant jusque-là est la lutte héroïque qu'il dut subir sur *Le Chariot Royal* en 1756, alors que sa frêle embarcation tient le coup

pendant huit heures contre un navire anglais de 74 canons. Plusieurs mois il est retenu prisonnier dans les pontons anglais. Devenu libre, il navigue à nouveau et prend part à diverses batailles. Il connaît bien le maniement des petits navires et est déjà un marin de grande expérience quand, nommé lieutenant de vaisseau, il s'initie aux manoeuvres des vaisseaux de haut bord et au nom prestigieux dans la marine : *La Victoire*, *L'Alexandre*, *L'Annibal*, *Le Saint-Esprit*. Petit à petit, il a conquis ses grades. On le trouve capitaine de port en 1780, puis, deux ans plus tard, capitaine de vaisseau et directeur de port. Voici qu'arrive la Révolution. La nouvelle loi de la marine du 15 mai 1791 le reclasse capitaine de vaisseau et de port. Le 1er janvier 1792, il est nommé contre-amiral et, un an plus tard, commandant des armes du port de Rochefort.

L'atmosphère de la Révolution a pris le marin Lelarge passablement au dépourvu. Il n'est pas habitué à cet esprit de folle liberté et d'indiscipline. Il ne peut pas appliquer aux hommes sous son commandement les sévères règlements auxquels il a dû, au cours de ses années d'apprentissage, se plier lui-même. De plus, il passe comme suspect puisqu'il a servi l'ancien régime. Aussi est-ce avec appréhension qu'il accepte le commandement d'une escadre dans la flotte de l'amiral Morard de Galles, sur les côtes de l'Océan. Morard de Galles ne s'est, comme Lelarge, rallié que par nécessité au nouveau régime. Dès mars 1793, après avoir à regret accepté l'ordre d'une croisière en mer, il écrivait à son nouveau ministre, Dalbarade : « L'Esprit des matelots s'est entièrement perdu et, tant qu'il ne changera pas, l'on ne doit s'attendre qu'à des revers dans les rencontres qu'on pourra faire, même étant en force supérieure. »

Les événements donneront raison à Morard de Galles. Ses navires ayant fait escale à Quiberon pour y s'approvisionner d'eau et de vivres, les matelots, uniquement pour tenir tête à un « aristocrate », refusent de s'embarquer. Ils n'acceptent finalement qu'après de lourdes concessions. Mais l'amiral n'est pas satisfait et il a raison. Il refuse un engagement avec une flotte de dix-neuf navires de l'amiral Howe. Ce dernier d'ailleurs n'insiste pas, on ignore pour quelle raison. Morard de Galles reçoit quelques semaines plus tard l'ordre d'intercepter un convoi de vivres hollandais à destination de la péninsule ibérique. L'indiscipline des équipages empêche le départ d'une partie de l'escadre. Toute la flotte est ramenée en rade de Brest, avec interdiction aux équipages

des navires de communiquer entre eux. Le Comité du Salut Public dépêche à Brest, pour faire enquête, les représentants Jean Bon Saint-André et Prieur de la Marne. Six officiers subalternes et matelots, immédiatement convaincus d'indiscipline, sont envoyés à Paris, traduits devant le tribunal révolutionnaire, condamnés à mort et exécutés. Puis arrive le tour des chefs, qui doivent aller à Paris rendre compte de leur conduite au comité du Salut public. Morard de Galles, Lelarge et les autres officiers supérieurs sont destitués, emprisonnés et gardés à vue à vingt lieues des côtes. La chute de Robespierre, le 9 Thermidor, les sauve de l'échafaud. Quelques mois plus tard, Morard de Galles est nommé commandant des armes à Brest. Lelarge obtient le même poste à Rochefort. Postes de premier plan, ils le savent tous deux. Ils savent aussi qu'ils sont à la merci de la fantaisie des autorités incompetentes et transitoires de l'époque. C'est ainsi qu'en 1796 Lelarge est appelé à remplir le même poste à Toulon. Le 8 novembre de cette année il est nommé vice-amiral.

Les membres du Directoire préparent à Paris de grands événements; une nouvelle attaque contre l'Angleterre est prévue, avec encore une fois l'Irlande comme point de débarquement. Le vice-amiral Lelarge est rappelé de Toulon et envoyé à Brest comme commandant de l'armée navale. On lui confie la mission secrète de préparer l'embarquement pour l'Irlande d'un corps de 15,000 hommes qui seront dirigés par les généraux Hoche et Grouchy. Lelarge embarque sur le vaisseau *L'Océan*, avec comme assistant l'amiral Bouvet. L'expédition, comme les précédentes, échoua à cause des tempêtes. Lelarge prétendit avoir été mal secondé par Bouvet. Par contre le général Hardy dénonce Lelarge comme directement responsable de l'échec de l'expédition, et ce dernier fut suspendu de ses fonctions le 25 décembre 1798. Il parvint toutefois à se disculper des griefs dont on l'avait chargé, car il reçut une première pension de réforme le 21 avril 1799. Mis définitivement à la retraite deux ans plus tard, il se retira à Plabennec (Finistère), où il mourut le 21 mars 1805, à l'âge de soixante-sept ans.

PIERRE MARTIN

Au côté ouest de l'Arc de Triomphe de l'Etoile, à Paris, est inscrit le nom du vice-amiral Pierre Martin. Il partage avec le général Chausse-

gros de Léry, dont le nom figure sur la même face, d'être l'un des deux fils de la Nouvelle-France à avoir obtenu cet honneur.

Chaussegros de Léry avait vu le jour à Québec. Pierre Martin était un fils de l'Acadie. Il naquit à Louisbourg le 29 janvier 1752. Son père, originaire de la petite ville de Vence, en Provence, était allé exercer son métier de forgeron dans cette colonie d'Amérique. A l'époque de la guerre de Sept Ans, comme la colonie devenait en danger, il s'enrôla dans les troupes franches de la Marine et combattit au second siège de Louisbourg en 1758. Après la défaite, il retourna en France avec sa famille et accepta un poste de gendarme de la Marine à Rochefort. C'est dans cette ville que le jeune Pierre Martin commença sa carrière et où il revint terminer sa vie et mourir, comblé d'honneurs, vice-amiral, grand officier de la Légion d'Honneur, comte de l'Empire, chevalier de Saint-Louis, borgne, perclus de rhumatisme, aigri par les désillusions, comme tous les grands hommes militaires de cette époque agitée.

La vie et les exploits de l'amiral Martin sont plutôt restés dans l'ombre. L'histoire a été injuste à son égard. On connaît la carrière, souvent inférieure, de quelques-uns de ses contemporains. De Pierre Martin, les manuels ne parlent guère. Un seul ouvrage a été consacré à sa mémoire. Il est de la plume d'un petit-fils, le comte Pouget.³ C'est une biographie qui prend l'allure d'un panégyrique et qui fournit peu de détails précis. Heureusement, une intéressante partie documentaire termine l'ouvrage (le comte Pouget ayant eu accès aux archives de famille) et nous éclaire sur les relations de Pierre Martin avec les chefs de la Révolution, du Consulat et de l'Empire, en particulier avec Napoléon. Georges Six, dans son ouvrage sur les *Généraux de la Révolution et de l'Empire*, est à la fois plus généreux et plus précis. Il lui faut deux pages pour résumer les divers épisodes de la carrière de Pierre Martin, dont nous allons analyser les principaux événements.

En sa qualité de fils d'un employé de la marine, Pierre Martin put suivre gratuitement à Rochefort les cours de l'école d'Hydrographie, que le roi Louis XV avait approuvé en faveur des fils de fonctionnaires secondaires de l'Etat. Après un an, entraîné par des compagnons, le jeune Martin quitte l'école et s'engage comme mousse à bord de la

3. *Précis historique sur la vie et les campagnes du vice-amiral Comte Martin*, publié par M. le comte Pouget, capitaine de frégate. Paris, Arthus Bertrand, éditeur (s.d.).

frégate *Le Saint-Esprit*. Il navigue ensuite sur un navire de commerce, et dès lors se dessine sa vocation : il sera marin, mais il se rend compte que pour y réussir, il lui faut encore étudier. Il revient à l'école d'Hydrographie, y travaille deux ans avec ardeur et obtient ses certificats officiels. Il a seize ans, et le voilà prêt à la lutte pour la vie. Il devient pilotin, aide-pilote, second pilote, puis premier pilote. Il sert sous des commandants réputés, de Guichen, puis le marquis de Nieul; en cherchant à protéger ce dernier, au cours d'un combat, un éclat lui fait perdre l'oeil gauche, ce qui retardera son avancement qu'il doit non à son rang de noblesse, mais à sa valeur réelle, car il est roturier et il ne l'oublie pas. Il sert sous le commandant de Brach, à la bataille d'Ouesant. Il participe à la guerre de l'indépendance américaine, se trouve aux campagnes de la Savannah, de la Grenade, de la Martinique. Après trois ans de service à bord du *Magnifique*, il reçoit du comte d'Estaing une commission de lieutenant de frégate auxiliaire. Cette promotion est véritablement le début de sa fulgurante carrière, car elle marque son acceptation officielle dans la marine.

A son retour de la campagne d'Amérique, en 1784, il se rend à Rochefort, mais il n'y séjourne pas longtemps. Il est immédiatement chargé de se rendre au Sénégal pour y conduire le gouverneur général de la colonie, le chevalier de Boufflers. Ce dernier remarque vite les exceptionnelles qualités de pilote ainsi que la vive intelligence du jeune marin. Il l'attache aussitôt à son gouvernement comme officier de port, puis il lui obtient le commandement de la goëlette *La Cousine*, affectée au service local et que Martin doit aller chercher à Bayonne, où elle a été construite. C'est encore le gouverneur de Boufflers qui, en 1788, obtient pour Pierre Martin le grade de sous-lieutenant de vaisseau et lui fait confier une mission hydrographique qui lui permettra de se mettre en valeur : la reconnaissance des îles Bissagots. « Ces îles, notera plus tard le commandant Pouget, étaient malsaines et d'une navigation très dangereuse à cause des innombrables bancs qui obstruent leurs canaux étroits et des courants violents et peu connus qui y règnent, et n'avaient pas encore été explorées. La première tentative de *La Cousine*, avec un équipage composé de matelots français, n'eut pas tout le succès désiré, à cause des fièvres pernicieuses qui y sévissent contre les Européens. Le capitaine Martin fut donc obligé de la ramener à Gorée. Lui seul avait résisté à la cruelle épidémie. Ayant recomposé son équipage avec des nègres, il retourna dans les îles, et après avoir

terminé son opération, il effectua son retour à Gorée. Cette mission importante et difficile lui valut de grands éloges et une gratification de 1200 francs. L'amiral Roussin, chargé plus tard de la même exploration, s'est guidé d'après les instructions du capitaine Martin et a été étonné de l'exactitude de ce travail, eu égard surtout au peu de précision des instruments dont il pouvait alors disposer. Ce témoignage d'un officier aussi distingué prouve que, dès cette époque, Martin n'était pas seulement marin pratique, mais qu'il était encore un officier instruit. » Ses états de services en Afrique lui vaudront la décoration de la croix de Saint-Louis, qu'il reçoit le 15 octobre 1791, juste avant que cette distinction royale soit abolie par les tenants de la Révolution.

Que pense Pierre Martin de la Révolution ? Nous l'ignorons. Lorsqu'elle atteint son paroxysme en 1792, il a à peine quarante ans. Il est un roturier et, sauf la protection amicale du chevalier de Boufflers, il n'a pas obtenu d'avancement. Malgré son quart de siècle de service dans la Marine française, il est au bas de la hiérarchie des officiers avec son grade de sous-lieutenant de vaisseau. S'est-il réjoui de la chute de l'ancien régime qui renversait les barrières interdisant les hauts postes aux « officiers bleus » ? Nous l'ignorons aussi. Nous savons toutefois que c'est à partir de la Révolution qu'il put donner libre cours à sa bravoure et à sa science de commandant de navire. Les vacances que l'émigration avait produites dans les cadres de la marine avaient besoin d'être comblées. Martin obtint le commandement d'une division de trois navires et reçoit l'ordre de protéger les côtes de France, de Nantes à Bordeaux, contre la possibilité d'un débarquement de la flotte anglaise. Il s'acquitte à merveille de cette mission et il est promu capitaine de vaisseau le 10 février 1793. Neuf mois plus tard, on le nomme contre-amiral.

Alors commence la période glorieuse de sa carrière. Les débuts en furent pénibles. Il fut d'abord chargé de la réorganisation complète du port de Toulon, sur la Méditerranée. La ville venait d'être reprise aux Anglais qui l'avaient occupée plusieurs mois à la faveur d'une sédition royaliste. Elle était restée « le foyer de la trahison, de la malveillance, de la dilapidation et de l'indiscipline, dépourvue de vivres, de munitions et de matériaux. » Le comité du Salut Public y avait envoyé le représentant du peuple Letourneur. En très peu de temps, Pierre Martin et Letourneur parviennent à reconstituer un embryon de force

navale, au prix de difficultés incroyables. « Le contre-amiral Martin, écrit l'historien Troude dans son ouvrage *Les batailles navales de la France*, eut l'honneur d'être choisi pour faire à Toulon ce que le vice-amiral Morard de Galles avait fait à Brest. C'est à lui que le gouvernement républicain confia le soin de réunir et d'organiser les débris échappés à la trahison. Si cette tâche fut difficile dans le Nord, on comprend combien elle dut l'être davantage dans le Midi. A toutes les difficultés que présenta l'organisation d'une escadre composée comme l'étaient celles qui furent d'abord formées sous la République, se joignit la complication d'avoir à conduire immédiatement cette escadre au feu. »

Avant même d'avoir pu réorganiser l'équipage et l'ordre de ses vaisseaux, Martin eut à affronter subitement l'escadre de l'amiral Hood le long du golfe de Juan. Les manoeuvres qu'il exécuta à cette occasion pour éviter à la France un nouveau désastre maritime est, au dire des experts et des historiens de la marine, un trait de génie et un des plus beaux exploits dont puisse s'enorgueillir la France. Du fond du golfe de Juan, où il avait pu, grâce à une habile manoeuvre, concentrer sa petite flotte, Martin réussit à faire croire à l'amiral anglais que l'escadre française était prête à engager le combat à n'importe quel moment. Pourtant, comme Martin l'écrira lui-même par la suite, « si l'amiral Hood avait osé nous attaquer avec ses quatorze vaisseaux, notre escadre eut été détruite. » L'amiral français ne négligea rien pour soutenir la lutte, quelque inégale qu'elle dût être, et se tient prêt à sacrifier ses bâtiments plutôt que de les livrer, écrit l'historien Rouvier. « Martin fit venir de Toulon seize tartanes armées en canonnières, qu'il disposa de manière à détourner les brûlots et protéger la droite de sa ligne; les chaloupes des vaisseaux durent être employées au même usage; deux frégates, embossées dans le sud, couvrirent la gauche; les vaisseaux de tête et de queue mouillèrent des ancrs, de manière à présenter le travers, si l'ennemi doublait la ligne. Enfin, une forte estacade fut établie. Telles furent les principales dispositions prises pour résister, avec sept vaisseaux, à l'armée navale de l'amiral Hood, et quel marin n'admirera pas l'intelligence dont Martin donne des preuves et le résultat obtenu, puisque les Anglais n'osèrent pas donner dans la baie ! » Et Rouvier conclut : « Par quelle fatalité l'honneur de commander l'escadre d'Aboukir ne revint-il pas à un chef aussi intelligent, aussi capable ? »

Peu de temps après, une escadre de quinze vaisseaux espagnols se joignait aux forces de l'amiral Hood qui, dès lors, disposa d'une armée navale presque invincible. Mais Martin sut encore disposer sa propre petite armée de façon à ce qu'elle puisse donner à réfléchir à l'amiral anglais. C'était le jeu du chat et de la souris qui continuait. Le jeu dura jusqu'au 1er novembre. A la faveur de la brume et de vents favorables, les navires français purent, l'un après l'autre, se glisser le long de la côte et rentrer à Toulon.

Pendant quatre mois et demi, l'amiral Martin avait habilement défié vingt-neuf vaisseaux anglais et espagnols, commandés par un des plus grands amiraux anglais de l'époque. Pour couronner le tout, il traînait à sa suite des dépouilles anglaises : une frégate, deux corvettes et plusieurs bâtiments marchands.

Dans les notes biographiques qu'il a consacrées à son glorieux ancêtre, le comte Pouget raconte que ses cheveux blanchirent complètement au cours de cette campagne. « Sa chevelure, d'un noir d'ébène à son départ, était devenue entièrement blanche à reflets d'argent. Sa fille, qui l'attendait sur le quai de Toulon pour être la première à l'embrasser, ne le reconnut pas au premier moment, et se recula involontairement quand il s'avança vers elle en lui tendant les bras. Cependant, il ne s'était écoulé que quatre mois et demi depuis leur séparation. »

Quelques mois plus tard, l'amiral Martin doit reprendre la mer. Les Anglais s'étaient emparés de la Corse, que le tribun Pascal Paoli leur avait livré. Ordre avait été donné à Martin de la reprendre. De plus il devait protéger les convois attendus et seconder les opérations des généraux de l'armée d'Italie. Pour accomplir cette triple besogne, il ne pouvait compter que sur une escadre de quinze vaisseaux et sept frégates. Les équipages étant insuffisants, il obtient trois cents canoniers de l'armée d'Italie et fait vider les hôpitaux de tous les hommes capables de servir sur mer. Sur un effectif de douze mille hommes, plus de sept mille cinq cents n'ont jamais navigué et, de ce nombre, des milliers sont réfractaires à toute discipline.

Au large de la Corse, a lieu un premier combat entre la frégate française *L'Alceste* et le navire anglais *Le Berwick*. Ce dernier doit amener son pavillon. Les troupes toutefois ne peuvent débarquer sur l'île, car l'amiral Hottam y a mouillé ses dix-sept vaisseaux de haut-

bord. Martin n'en a que treize, mais son intuition lui conseille d'engager le combat. Et son jeu du chat et de la souris, c'est-à-dire l'intelligence contre la force, le sert une fois de plus et sauve la Marine française du désastre. Il perd deux vaisseaux, mais il capture le navire-amiral anglais. L'escadre française continua à tenir la mer de Gènes à Toulon, assurant la sécurité de la côte, tandis que l'armée d'Italie gagnait bataille sur bataille. Dans le même temps, les forces françaises de la Méditerranée s'enrichissaient de navires venus de Brest : six vaisseaux de soixante-quatorze canons. Martin décide de rechercher une autre bataille et de chasser les Anglais de la Méditerranée.

Le 13 juillet 1795, avec ses dix-sept vaisseaux dont un seul à trois ponts, Martin n'hésite pas à se mesurer à la flotte de l'amiral Hottam, qui compte vingt-trois vaisseaux dont cinq à trois ponts. La bataille dura trois jours, et si aucun des deux camps ne put s'enorgueillir d'une victoire, l'héroïsme et le sang-froid de l'amiral Martin, en déjouant les tactiques d'un ennemi mieux aguerri, eurent un effet psychologique considérable sur le moral de l'armée française.

Avec cette bataille se termine pratiquement sa carrière active. La paix vient d'être conclue avec l'Espagne. La Corse est redevenue possession française. Les escadres anglaises quittent momentanément la Méditerranée. Le Directoire vient remplacer le groupe conventionnel qui a conduit la France à deux doigts de sa perte. L'amiral Truguet est appelé à la direction du ministère de la Marine. Martin est nommé vice-amiral, mais ne se sent pas la force de réorganiser une deuxième fois la force navale de Toulon, où l'indiscipline et l'anarchie grondent à nouveau. Il demande son déplacement et est affecté au commandement maritime de Rochefort. Lorsqu'on demande son avis sur l'expédition projetée en Irlande, il déclare que c'est une aventure trop risquée et refuse d'y être mêlé. Lorsque sont instituées les préfectures maritimes, en 1801, il est nommé préfet de Rochefort. Dès la création de l'Ordre national de la Légion d'Honneur, en 1804, il est fait immédiatement Grand Officier.

En 1805, après avoir mis au point ses combinaisons stratégiques pour livrer une bataille navale définitive à l'Angleterre, Napoléon se demanda s'il devait confier la direction de l'escadre à l'amiral Martin ou à Villeneuve. Il choisit ce dernier, qui porte devant l'histoire la responsabilité de la défaite de Trafalgar. Martin aurait-il changé le sort

de la bataille ? Aurait-il résisté à Nelson comme il avait tenu tête à Hood et à Hottam ? il est bien difficile de le dire, quoique par la suite des amiraux qui avaient participé à la bataille furent d'avis que Martin aurait pu, par d'habiles manœuvres, changer cette défaite désastreuse en victoire. Napoléon lui-même semblait du même avis, puisque plus tard il déclara à Martin : « J'ai voulu vous nommer au commandement de l'armée navale avant que Villeneuve partit de Cadix pour aller se faire battre à Trafalgar, mais Decrès m'en a dissuadé. En 1810, j'ai encore cédé à ses instances en vous retirant la préfecture de Rochefort et en vous condamnant à l'inactivité. Il m'a bien trompé sur l'état de votre santé et sur votre compte. » Martin n'était pas un courtisan et ne voulait pas se mêler aux intrigues de ceux qui ne voient que ces moyens pour se hisser ou se maintenir aux hauts postes. Après le désastre d'Aboukir, l'amiral Cosmao avait tenu le même langage : « Si nous avions eu l'amiral Martin pour nous commander, dit-il un jour au comte Pouget, nous n'eussions pas eu à soutenir ce combat, ou, si nous l'avions livré, nous aurions bien certainement remporté la victoire. »

Martin apprit plus tard que son refus catégorique de participer à l'expédition d'Irlande lui a nui considérablement auprès des autorités. Decrès et Truguet se sont servis de ce prétexte pour informer Napoléon que l'amiral ne voulait plus combattre. Pourtant les raisons que Martin avait fournies étaient toutes autres. Cette expédition n'avait aucune chance de réussir parce que les côtes irlandaises étaient trop bien défendues, que les marins français ne les connaissaient pas et que les violentes tempêtes continuelles vouaient d'avance une telle expédition à un échec. Les événements donnèrent par la suite raison à l'amiral Martin, mais on se servit quand même de l'échec des trois essais successifs pour le déprécier. S'il eût accepté le commandement, peut-être l'expédition aurait-elle réussi. Mais Martin savait par intuition qu'on ne lutte pas contre les éléments de la nature de la même façon que contre les forces humaines.

Pierre Martin resta préfet maritime de Rochefort. En 1809, un événement subit et tragique, l'affaire des brûlots de l'île d'Aix, vint assombrir la demi-activité dans laquelle il était cantonné. Après la défaite de Trafalgar, de nombreux navires français qui avaient échappé au désastre s'étaient réfugiés dans la rade de l'île d'Aix, en face du port de Rochefort. L'Amirauté anglaise eut connaissance de cette concen-

tration de vaisseaux qui, sous la direction immédiate d'un amiral de la valeur du préfet maritime de Rochefort, pouvait être une source d'ennuis. Une entreprise de grand style fut conçue pour la détruire. Un combat contre une flotte en rade est toujours une opération délicate, l'agresseur ne possédant que peu d'endroits où porter son attaque. Les navires français étaient protégés par une estacade. Mais les Anglais, munis de renseignements provenant d'officiers émigrés et d'espions locaux, découvrirent le moyen de porter à la flotte en rade un coup décisif. Le 8 avril, l'amiral anglais Gambier, qui bloquait Rochefort avec dix-sept navires de haut-bord et quatorze bâtiments légers, reçut un important renfort de vingt-et-un brûlots dirigés par lord Cochrane. Trois bâtiments furent transformés en « machines infernales » chargés d'explosifs et de « fusées Congreeve », du nom de leur inventeur l'ingénieur sir William Congreeve. Les trois navires furent lancés contre l'estacade, qui fut détruite. Dans la large brèche ainsi créée, Cochrane lança ses vingt-et-un brûlots contre les onze vaisseaux et les trois frégates à l'ancre. Cette attaque subite créa une véritable panique qui dura deux jours. Le contre-amiral Allemand, commandant de l'escadre française, fut débordé par les événements. Heureusement, pour protéger ses propres navires, l'amiral anglais n'osa donner le signal de la bataille ouverte, malgré les exhortations de lord Cochrane. C'eût alors été une véritable catastrophe. La Marine française, par l'imprudence du commandant Allemand, avait quand même perdu quatre navires : *La Ville de Varsovie*, *Le Calcutta*, *Le Tonnerre*, *L'Aiglon*, ainsi qu'une frégate *L'Indienne*. Ce désastre, survenant après les pertes récentes subies à Trafalgar, allait empêcher la flotte française d'être pour longtemps un danger. Napoléon en ressentit un vif mécontentement et ordonna sur le champ que tous les officiers supposés responsables de la sauvegarde de la flotte de Rochefort passeraient en Conseil de guerre. Il y eut de nombreuses destitutions, en plus d'une exécution capitale. L'amiral Martin fut accusé de n'avoir pas pris les précautions nécessaires pour prévenir cette attaque des brûlots anglais. Il fut prouvé toutefois que le Préfet maritime avait entrepris l'édification d'une seconde estacade, mais qu'il s'était heurté à l'inertie de ceux qui étaient chargés d'exécuter ses ordres.

Le 4 août 1810, Pierre Martin reçut du ministre Decrès une lettre discrète et polie lui signifiant qu'il était destitué de sa fonction de préfet :

« Monsieur le vice-amiral, l'Empereur a jugé à propos de réunir le commandement de son escadre de Rochefort aux fonctions de préfet maritime du cinquième arrondissement, et Sa Majesté a fait choix de M. le vice-amiral Truguet pour remplir ce double service.

« Cet officier général reçoit, en conséquence, l'ordre de se rendre à Rochefort et, à son arrivée, il sera reconnu comme préfet maritime et comme commandant de l'escadre.

« Alors cesseront vos fonctions de préfet maritime.

« Je me fais un devoir de vous prévenir que dans cette disposition qui va vous procurer quelques moments de repos, il n'entre pas le moindre sentiment de défaveur à votre égard.

« Sa Majesté connaît la nature et l'ancienneté de vos services, et je crois pouvoir vous flatter que, dans les mesures qu'elle m'a ordonné de lui soumettre et dont je vous instruirai aussitôt qu'elle aura pris une décision, vous trouverez un témoignage particulier de sa bonté et de l'estime dont elle vous honore ». (Signé) Decrès.

Cette destitution en bonne et due forme s'accompagnait d'une distinction honorifique. Pierre Martin était nommé Comte de l'Empire. Il ne savait plus que penser de la gratitude ou de l'opportunisme des hommes qui détenaient les rênes du pouvoir à l'égard de ceux qui avaient maintes fois risqué leur vie et affaibli leur santé pour la défense de leur nation. Puis le vieux marin rentra pour de bon dans la vie privée. Son seul désir était de terminer ses jours dans la paix de son foyer. Il apprit la nouvelle du retour des Bourbons lorsqu'il reçut, en 1814, un parchemin qui le réintérait dans son titre de chevalier de Saint-Louis. Sans être un royaliste convaincu, il reprit intérêt à la destinée de son pays. C'est ainsi qu'il apprit le retour de Napoléon, l'envahissement du sol de France par les armées étrangères, le désastre de Waterloo, la fuite de l'Empereur. Et c'est vers Rochefort que se dirigeait ce dernier, pour se mettre entre les mains des Anglais qu'il croyait des ennemis généreux. *Le Bellerophon* attendait au port. Le préfet de la ville avait reçu du gouvernement provisoire l'ordre d'arrêter immédiatement Napoléon pour l'empêcher de communiquer avec ses sujets qui lui étaient restés fidèles.

Sept ans auparavant, en 1808, Napoléon avait visité Rochefort, en compagnie de l'impératrice Joséphine. Il y avait été reçu en héros.

« Au débarquement,⁴ l'Empereur fut salué par l'amiral Martin, qui lui présenta les clefs du port; par l'évêque de La Rochelle, les membres des tribunaux, le maire, le Conseil municipal, tous les corps de marine et un grand nombre d'habitants. Après avoir répondu de la manière la plus affable aux salutations et aux démonstrations qui les accueillaient, les souverains se rendirent dans les appartements qui leur avaient été préparés à la Préfecture maritime ».

C'est dans ces mêmes appartements que Napoléon est confiné du 3 au 8 juillet 1815. Le préfet, le baron de Bonnefoux, a reçu l'ordre de l'y constituer prisonnier. Mais l'Empereur déchu est en même temps son hôte, puisqu'il vit sous son toit et par conséquent a droit à tous les égards d'un invité.

Du fond de sa retraite compagne, *La Brulée*, non loin de Rochefort, le comte Martin apprend vite l'arrivée de Napoléon dans la ville où, quelques années plus tôt, le chef des Français a été reçu en triomphateur. Le vieux marin a connu, lui aussi, des heures de détresse et d'abandon. Il en subit encore. Mais peut-il rester insensible au malheur qui frappe à cette heure l'Empereur ? De peine et de misère, il se fait hisser à bord d'une diligence et se rend à Rochefort. Le préfet Bonnefoux, qui est un ami, l'introduit auprès de l'Empereur, malgré les défenses du gouvernement provisoire. M. de Bonnefoux sera par la suite destitué, son aide de camp sera mis à demi-solde et Martin sera rayé des cadres des listes de la marine. Qu'importe ! Pour le moment, l'amiral retraité vient rendre hommage à son souverain déchu et lui offrir une aide problématique. Le roi Joseph, le général Bertrand, le préfet maritime et le neveu et aide de camp de ce dernier assistent à l'entretien, au cours duquel l'Empereur, dans un moment de confiance, déclare à l'amiral Martin qu'il aurait dû le nommer commandant à la bataille de Trafalgar. La destinée de la France aurait peut-être été changée du tout au tout. Le ministre Decrès l'a trompé. L'Empereur s'en excuse humblement. Mais l'amiral Martin, en homme pratique, modifie le cours de la conversation. L'Empereur est en danger. Il est encore temps de le sauver. « Aidés du roi Joseph et du préfet maritime, l'amiral Martin propose à l'empereur

4. *Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, Tome XXXV, 1913.

plusieurs projets de fuite, écrit le comte Pouget, qui ajoute : « Ces conseillers si dévoués combattaient avec énergie son intention de se confier à la générosité anglaise. Tous voulaient qu'il partît avec son frère pour l'Amérique; mais d'autres conseils prévalurent, et Napoléon courut à sa perte. »

Quelques semaines après le départ de l'Empereur pour l'exil, l'amiral Martin fut définitivement admis à faire valoir ses droits à la retraite. Confirmé dans son titre de comte par lettres patentes du Roi le 2 février 1817, il termina sa vie, en ruminant ses souvenirs, dans sa propriété de Rochefort, où il mourut le 1er novembre 1820.

A handwritten signature in dark ink, likely of the author Raymond de la Roche. The signature is written in a cursive style, with the first part being a large, stylized 'R' followed by 'aymond de la Roche'. There is a horizontal line drawn under the signature.