

LA  
MARINE  
BRETONNIE



PAR JEAN DE LA VARENDE

A RENNES

aux éditions de "Bretagne" 38, Rue du Pré-Botté

Prix : 5 fr.



A FLORIAN LE ROY,  
mon ami magistral.  
L. V.



L'arrivée des Bretons en Armorique. V<sup>e</sup> siècle. Gravure de l'« Histoire de Bretagne » par Arthur de la Borderie.

# LA MARINE BRETONNE

I

## Les morbihannais

*Nul dessein de présenter une histoire de la marine bretonne : elle n'est plus à faire ; d'ailleurs la place nous manquerait et aussi le courage : loin de nous les travaux nègres ! Seulement rendre sensibles quelques-uns de ces exploits, certaines figures qui firent, du breton, l'arché-type marin de la France, et son pourvoyeur en gloire navale. Employer à cela notre pauvre science, acquise de bric et de broc, mais au frémissément de l'enthousiasme — ou de la tendresse, — alors que nous prêtons l'oreille aux longs récits familiaux.*

LA première peignée entre brezonnes et mockos n'a pas gardé la place qu'elle devrait avoir dans les annales ; elle mériterait pourtant son monument et sa gloire ; et dans quel plus beau paysage pourrait-on l'édifier : au bord de ce golfe du Morbihan, unique dans sa couleur, sa délicatesse, sa vaste enluminure. Le mocko était César et nos Bretons les Vénètes, rudes combattants de la mer, qui vivaient dessus et presque dedans, toutes leurs villes ayant les flots pour défense. Le conquérant sentit qu'il existait là une nouvelle Carthage à détruire : nos gens étaient valeureux, sortaient par tous les temps, faisaient la contrebande des armes avec l'An-

gleterre et ravitailleraient toujours les Gaulois en épées et en courage... On devait se résoudre à les attaquer dans leur élément, et le problème s'avérait difficile.

Car la marine romaine était médiocre; ses navires restaient essentiellement caboteurs, se poussant de cap en cap, d'île en île, et n'aimant point l'hiver. Pour amener des vaisseaux, il fallait affronter l'Océan, remonter l'Espagne, et traverser ce golfe de Gascogne, épouvante des marins d'eau bleue. La voile latine, précieuse dans les mers d'archipels, car sa haute pointe ramasse les brises d'entre les collines, est trop légèrement tenue pour les mers dures, si bien qu'encore on grée en carré sitôt franchi les colonnes d'Hercule.

Pythéas, le marseillais, avait bien passé par là pour remonter jusqu'en Islande, où il trouva la mer « si couverte de grumeaux de glace qu'elle ressemble à un phtisique qui cracherait ses poumons! » Mais où se déhale un grand marin, échouera une flotte inhabile.

César agit adroitement et bêtement. Adroitement : il sut exciter les Pictaves, les Bordelais, contre ces gens du Nord qui leur raffaient leurs marchés, et en obtenir l'aide artisanale, les ouvriers, les bois; bêtement, en faisant venir ses ingénieurs d'Ostie ou de Naples, pour constituer à pied d'œuvre une flotte romaine... Il aurait dû cent fois être vaincu!

### Vaisseaux longs et naves longues

Les vaisseaux romains étaient des barques à rames. La marine de nage est rigoureusement conditionnée; les galères de Louis XIV diffèrent peu des galères romaines: des vaisseaux au ras de l'eau, et que mangera la première lame. Les Romains avaient reçu des Grecs tout ce qu'ils savaient: leur marine hauturière était une marine pour Cyclades. Ils ajoutèrent seulement au navire grec leur ustensile de combat, le corbeau: un mâtereau pivotant qui portait un pont-levis à crocs. On arrivait bord à bord; le pont-levis accrochait la muraille adverse, et les légionnaires y passaient, frappant avec le glaive court, cette arme de corps à corps. Le combat naval finissait par une lutte d'infanterie.

Or, les Vénètes usaient certainement de l'aviron, pour prendre le vent, mais ils demeuraient essentiellement des voiliers, et marins de mer creuse. Leurs navires étaient de fort échantillon, lourde-



La nef de Tristan et Iseult, d'après un manuscrit du XIV<sup>e</sup> siècle.

ment établis, de ces sacrées bonnes coques qu'on voit encore, rochers flottants, et qui empoignent un coup de noroué comme un essorage au faubert; si solides que les jolis éperons des galères s'y

piquaient sans les défoncer. On croit reconnaître sur la mosaïque d'Althiburus, un de ces bateaux bretons, mais c'est une aimable erreur de savant; les crosses et l'apluste du modèle sont profondément méditerranéennes.

On assure toutefois — et on doit être dans le vrai — que nos bretons étaient si hauts de murailles que des barques gauloises serait venu le mot *gallion*, de *gallus*, le vaisseau gaulois, le navire armoricain, pris par les Italiens comme type de l'adversaire: le vaisseau de haut-bord. L'antiquité a été, aussi, frappée de ces *voiles de peau* arborées par les Venètes... Tout le monde s'incline et répète probablement une ânerie. Des voiles de peau! de quelle difficulté à manier avec les durcissements atmosphériques; de quel poids avec les coutures; les coutures! à moins qu'on ne tannât encore des dinothériums...

Nous croyons bien qu'il dût s'agir de chanvre épais, coloré au tan, comme aujourd'hui, à cause des grandes eaux du Nord.

#### La défection

Enfin, le Romain, le polytechnicien, décida qu'on ne pouvait mieux faire qu'à la romaine et, l'an 56 avant notre ère, il investit le fameux golfe. Il fut excessivement ennuyé... Du haut de Kerpénhir, il vit ses commandants demander « au conseil », tous pavillons pleurant: les 220 coques vénètes qui les attendaient suffisaient à leurs regards: « Jamais nous ne pourrions rien faire contre cela, gémissent-ils: qu'ils nous abordent vent arrière ou grand largue, ils nous font péter nos avirons comme bois mort! Les voilà qui hissent à courir! Faut-il nous échouer et combattre à terre? »

La sale ruse agit... César ordonna une manœuvre, délicate d'ailleurs, et qui témoignait de qualités marines: on nantit les liburnes, les dières, les galères de grandes perches garnies de faux; on éviterait l'abordage, on passerait bord à bord, sur la lancée, car il fallait *lever rames* du côté ennemi, et on faucherait les gréments. Non soutenus, mâts et voiles s'abattraient sous le vent.

Il n'y a pas d'abondants détails sur le combat; cela réussit, mais sans doute non sans grabuge du côté romain. Il est certain

qu'après le premier étonnement, les bretons surent éviter le rasoir. Ce qui compliquait, c'est que le latin devait passer au vent... Les Vénètes durent, renonçant à la galère qui les éloignait, laisser arriver en plein sur sa camarade, sous le vent, et saborder cette longue et plate coque.



Prigent de Coëtivy, Amiral de France (1399-1450).

Mais, là encore, apparut cet impondérable de la bataille, si rarement du côté des braves gâs, cette méchanceté du destin ou de la Providence qui nargue le temporel: le *vent tomba*; cet allié du breton le trahit. Un calme plat survint, et les lourdes et belles coques restèrent inertes. Les Bretons bordèrent leurs avirons, sûre-

ment, mais firent, avec leurs poids, comme disent les vieux marins: « les poux dans le goudron! » tandis que les liburnes aux mille pattes, tournaient, viraient, les encerclaient. On massacra; César, ce ruffian heureux, acquit la maîtrise des flots. Finie la Gaule.

Oui, bataille perdue, mais qui annonçait le rôle immense de l'Armorique dans les destinées navales de France.

« De la fureur normande... »

A-t-on assez remarqué aussi le respect des pirates normands pour la Bretagne? Les Venètes qui s'échappèrent firent sans doute école. Certes, il y a bien le sac de Nantes en 845, mais ici nous sommes en présence d'une attaque soigneusement préparée, massive, et en Loire, à l'extrémité d'Armor. Et que l'on compare la tranquillité bretonne au sort affreux des autres provinces, Neustrie, Flandres... et le reste: de chaque ruisseau, la nuit, sortaient des assassins. Toute la circulation artérielle de la France est envahie. Les Northmen laissent leurs drakkars aux embouchures et enfilent chaque pertuis d'eau sur leurs norvégiennes à fond plat et sans pesanteur.

On doit comprendre qu'ils ne désirèrent point se frotter à ces rudes Bretons, toujours sur le ventre de la mer, autour de leur presqu'île. Le drakkar est issu de la galère méditerranéenne; lui non plus n'aurait point étalé une rencontre des galions. Les Bretons isolèrent leur pays superbe, dans l'incessante garde de leurs rondes, dans la ruée à toutes voiles hors de leurs *Aber*, quand on signalait le dragon des eaux. Ils ne demandaient qu'à rester chez eux et qu'on leur fiche la paix. Mais une grenouille survint.

**Le monde entier**

La grenouille, c'est la *calamite*, la boussole primitive. Calamite veut dire grenouille; en effet, le *compas* était primitivement constitué par une belle rainette de peuplier léger, peinte en vert, sous laquelle on fixait une aiguille frottée d'aimant; la bestiole nageait dans un peu d'eau, et vous aviez beau tournicoter le récipient, la

calamite, la grenette, la grouazelle, regardait toujours le même coin du monde. Les croisés en restaient tous le nez autour... Guillaume de Lorris, dans le *Roman de la Rose*, parle de

*La pierre laide et brunière  
Ou li fers volontiers se joint  
...  
Puis se tourne la pointe toute  
Contre l'estoile...*

L'étoile Marinière: la polaire.

Les Bretons, qui ne chérissent guère les innovations, furent peut-être retardés dans leurs navigations lointaines par ce mépris de la mode, mais ils ne purent rester en dehors du grand mouvement maritime que mettait en branle la certitude des routes hauturières. Ils se rattrapèrent vite; en tant que matelots, du moins, si les grands chefs d'entreprise ne sont point encore armoricains. Dès les années milliaires, Jean Gwin baragouine au travers du monde... Dans les *rooles* d'Oléron on recommande le pilote de Bretagne. On commence à entendre partout des « Ma Doué mat. »

Mon grand-père citait :

*Ni grand port, ni petit bouchon  
Où ne chiquotte un gâs breton.*

Et il illustrait sa sentence: son frère et lui se rencontrèrent vers 1845, l'un venu par le Pacifique, l'autre par l'Atlantique, dans un coin perdu du Chili... Tandis que trinquent les deux équipages, les commandants obtiennent une petite salle dans l'estancia, l'auberge... la famille de l'hôte, quelques péons... Et voilà nos Bretons de Plouigneau qui, dans joie de se revoir, oublient le français et parlent en léonois. Ils en arrivent aux confidences... Un des indigènes lève sa main jaunie: « Faites excuse, ces Messieurs, j'suis né natif de Plouzévédé... » qu'il leur dit! Ils furent trois.

« Primauguet »

Les grands noms, les vieux noms bretons commencent à frétiler sous la bannière d'hermines plein — car le duc Jean III avait fait déborder, sur toute l'enseigne, le franc-quartier d'hermines de Pierre de Dreux, dit Mauclerc. Le connétable Olivier amène des navires pour monter à l'assaut de Londres; il y perd sa « grand'nef vermeille », mais point l'honneur. Jean de Penhoët, en 1403, vous bourre une escadre anglaise dans le pertuis de Saint-Mahé (saint Mathieu) et lui coule trente-huit navires — faut pas lui en vouloir! On trouve Rieux, seigneur d'Ouessant; Pontbriand, qui prend Jersey avec une bonne escouade de bretons lâchés; le nom de La Jaille pointe. Les Ploesquelles font parler d'eux — mon grand'père en eut un comme ami, qu'on trouva défunt misérablement dans sa chambre de bord; j'ai connu la dernière dame du nom: elle portait un capulet de pêcheuse, et il fallait un dictionnaire de marine pour entendre la « tante Ploës ». Au xv<sup>e</sup> siècle, ils sont quatre Ploësquelles à bourlinguer pour le Roi de France. Les Chateaubriand de Saint-Malo se signalent dans la magnifique bordée que les Bretons tirent sur le Mont Saint-Michel, ce roc des Merveilles, placé entre les deux provinces pour qu'il soit imprenable. Oh! et toute la dynastie des Coëtivy: le grand Prégent de Coëtivy qui besogne dans le Ponant avec ses deux cadets, quand le quatrième, qui est cardinal, ferle et cargue sa *cappa magna* pour donner une danse aux barbaresques, en Méditerranée! Pas plus que le gascon Prégent de Bidoux, il ne redoute la mer sans marée. Survient la *guerre folle*, où Bretagne et France se chamaillent, où les nefes françaises n'aiment point à rencontrer ni Bizien, ni Porcon. La Bretagne annexe la France, puisque sa gentille brette, la blanche Anne, devient reine, et permet à Primauguet de livrer, avec le plus bieu bateau, le plus célèbre des combats brezonnes.

Cet Hervé de Portzmoguer montait la *Cordelière* fameuse, l'insigne chéri de la Reine Anne, une carraque bâtie à Morlaix, quand, à la tête d'une escadre de douze navires bretons, il rencontre la flotte de l'amiral anglais — jour prédestiné aux grillades: le

10 août de Saint Laurent! — dans le passage du Four, chenal du Conquet; il s'accroche au *Grand Henri*; il avait l'avantage du vent; mais Hervé voit soudain le feu sortir de son écouteille avant



Jacques Cartier, découvreur du Canada (1494-1557).

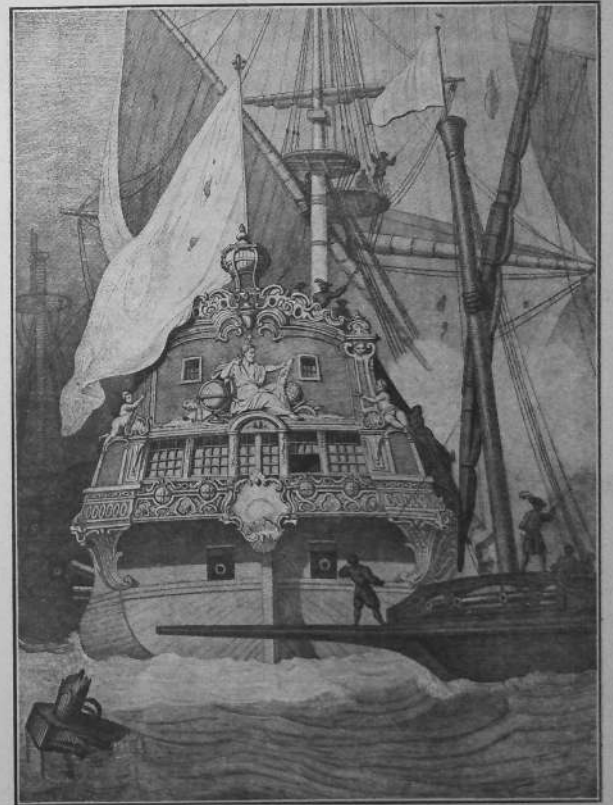
avec une telle impétuosité — un volcan — qu'il comprend sa perte: « Laissez porter en grand! Aux grappins d'abordage », et il accroche l'Anglais, avec toutes ses flammes en chevelure. On rive

les vaisseaux : « A l'eau, canards ! » commanda Hervé à ses hommes. Mais lui-même ne quitte point la *Cordelière* ; par les haubans qui restent, il grimpe à la grand'hune, et bientôt, assiégé de feux, tout armé, homard de fer qui grille vivant, de là il saute à la mer. Les vaisseaux brûlèrent « comme chenevottes », mais l'amiral anglais aussi, sur les albes grèves des Blancs-Sablons. Le dernier rejeton direct d'Hervé serait mort à Brest en 1778, marin, évidemment.

#### « Il a fait le Jacques »

L'histoire de Jacques Cartier dépassa la Bretagne. A cette heure, on semble peu se souvenir des incidents singuliers qui terminèrent son troisième voyage ; ils firent cependant rire de Dunkerque à Marseille. Cartier fut à la tête d'une des grandes expéditions bretonnes, des premières ; quand depuis longtemps les Normands ou les Aquitains entreprenaient de longues routes, il ne faut pas cacher que le goût du lucre les attirait, goût qui a sa valeur, pour les héroïsmes qu'il engendre parfois, mais dont il semble que les imaginations bretonnes ne se sentent pas hantées — tout de suite. D'ailleurs, le voyage Cartier fut directement patronné et financé par le roi François I<sup>er</sup>. Embarqué sur la *Grande-Hermine*, vaisseau havrais ou dieppois, il fait un premier voyage en 1534, partant de Saint-Malo et arrivant heureusement, sans histoires, au Labrador, d'où il pousse jusqu'à Gaspé. Ce furent les deux autres campagnes qui, ajoutant aux découvertes malouines, augmentèrent le sac à malices des marins et leur joquetterie...

Cartier était remonté jusqu'à Québec, ou plutôt, jusqu'à ce qui sera Québec, et, de la poulaine de l'*Hermine*, scrutait le rivage semi-nocturne, quand il vit de quoi s'épouvanter : les rocs se couvrirent d'une sarabande de diables velus, queutés, cornus et griffus, tout l'enfer ! qui voulait l'empêcher d'aller plus loin. Le premier moment d'angoisse passé, le malouin réagit et dut harponner un des belzébuths, avec un signe de croix sur la hampe de son trident, — et il découvrit un brave sauvage sous l'uniforme de Satan... « En avant, cap à l'ouest, les gars !... » — « Monsieur, faut pas faire fi des signes ! I verra ! » En effet, à son



Gloire à la Vilaine et à la Roche-Bernard où fut édiée, en 1637, la célèbre « Couronne ». Avec elle naissent les vaisseaux de haut-bord, bons manœuvriers malgré leur force...

troisième voyage, il sombra, mais dans le ridicule, un affreux ridicule qui valait presque le naufrage. Etonnant phénomène, d'ailleurs, témoignant de cette folie de l'or qui troublait alors, après les razzias des Cortez, les âmes les plus sûres!... Voici Cartier, cette froide et solide tête malouine, qui s'aveugle, s'affole sur un gisement de cuivre et de quartz! de l'or et des diamants! à la pelle! et, vous entendez bien: non content de s'en charger à couler bas, il abandonne tous ses grands projets de colonisation, ses compagnons même, pour ramener, illico, cette eldoradienne cueillette en Bretagne. Il fait force de voile, peste à chaque saute de vent, tremble à chaque navire... et subit l'atroce éclat de rire du premier changeur venu... sitôt débarqué... Ce ne fut pas qu'un grand homme de mer berné, mais la désertion d'une position coloniale magnifique... Tout le monde pouffait: « Diamants de Canada! » Il fallut attendre Champlain et soixante ans irrattrapables... Un *normain* aurait *bié* vite passé les pépites à l'esprit-de-sel, pour *vouèr*...

## II

### Le beau navire de la Vilaine

ON aborde presque les temps modernes; la Bretagne y entre superbement avec une construction navale d'une importance sans égale, qui allait, pour deux siècles, fixer le type de la machine marine de combat. Gloire à la Vilaine et à la Roche-Bernard où fut édifiée, en 1637, la célèbre *Couronne*. Avec elle naissaient les vaisseaux de haut-bord, bons manœuvriers malgré leur force; jusqu'à la fin de la marine à voiles, tout grand navire sera tributaire de la *Couronne*. Les anciennes carraques avaient su réaliser cette ampleur et ce surplomb utiles au combat, seulement... elles chaviraient un peu trop facilement. La *Grand'Nau Françoise* périt comme une baleine, au sec sur les sables du Havre, et le *Carraquon* flamba quand le *Great-Harry* se faisait drosser sur les récifs.

Morrieu, charpentier dieppois, construisit la *Couronne*, mais en Bretagne — j'ai failli périr en recherchant les tins du chantier! —

et ce furent des marins bretons qui l'équipèrent. Quand l'incomparable navire parut devant Saint-Jean-de-Luz, et qu'il courut des bords avec plus d'aisance encore que le minuscule bateau qui le convoyait, les baleiniers basques s'en frottèrent les yeux!

Son commandant, Rasily, avait lui aussi des attaches bretonnes; on le jugea comme on jugea le capitaine de *Normandie*: « pour manier une telle masse, tout à apprendre » — « trop pour un seul homme »; et il s'en tira comme l'autre, superbement.

Qu'on songe aux éléments qu'il fallait vivifier: 200 pieds hors tout, quand les premiers rangs de Louis XIV en ont seulement 163; un câble d'ancre de 7.000 kilos; livrer au vent une grand'voile de trente mètres de têtère! La grand'chambre mesurait 10 mètres sur 8 m. 50, « plus que la chambre du Roi en Louvre »; se terminait par une galerie verrée et des cabinets à jour. La flamme de satin blanc avait 70 mètres de long, car elle devait toucher la mer — plus haut que les tours Notre-Dame! — et 646 hommes à bord.

L'amiral Pâris en a fait une reconstitution pour le musée de la Marine... Mon grand-père, plein de respect pour les travaux exotiques de son ancien, rigolait dans ses favoris en présence de celui-là: « Mon fi, assurait-il, si la *Grande-Bretonne* avait eu ces lignes d'eau et cet accastillage, et c'te mâture, elle n'aurait point dépassé la Loire... »



Le port de Brest en 1770 (fragment), d'après une gravure d'Ozanne.

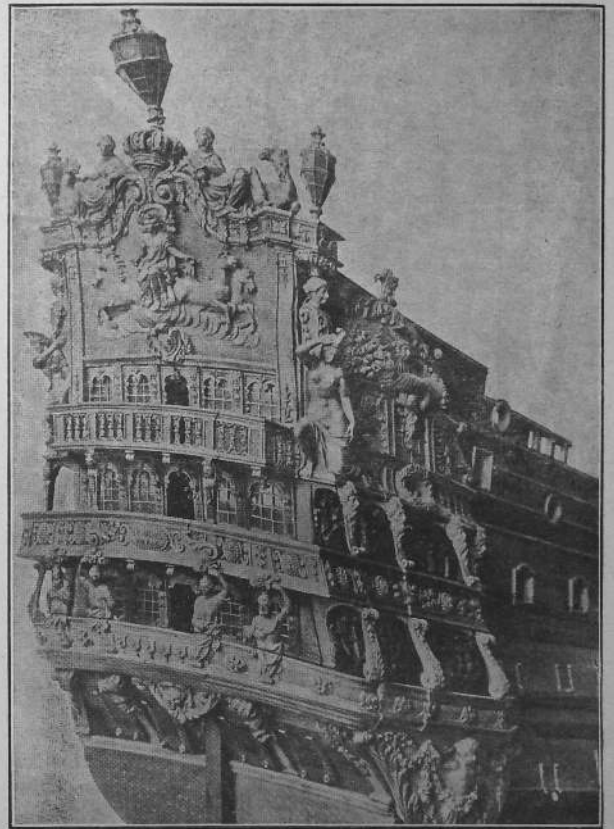
### Brest, Versailles de la mer

Nous arrivons à Colbert, et à Brest qui fut le grand hommage fait à la Bretagne par la France. La belle province devenait la capitale maritime du royaume. Tout pâlit devant la gloire de Brest. On ne connaît qu'à peine les exploits normands, boulonnais, dunkerquois; on ignore les magnifiques marins de l'Aunis, les Basques, les Marseillais; on est tenté de rendre Jean-Bart breton. Toulon, l'autre grand centre naval, est tout de suite dans une situation particulière; dès Louis XIV on pourrait prononcer à son égard la phrase dédaigneuse : « A Toulon on avance; à Brest on navigue! » La Bretagne se « sale » définitivement. Les carènes sont demandées à Brest; les décorations à Toulon. On compte sur Brest pour le naval, moins pour l'artistique. Quand Louis XIV doit venir, on veut pour les matelots, des camisoles de drap rouge et des cravates en toiles peintes (indiennes). « Une grosse barbe, écrit Colbert, cela fait bien »; mais sauf les barbes, tout sera exécuté à Paris: on se défie des couturières de Recouvrance.

#### « Faire beau »

Pourtant, avec quel souci esthétique ordonne-t-on les bâtisses nécessaires! Malgré la hideur industrielle et obligatoire, le port demeure encore la plus hautaine, la plus simple, la plus noble des constructions du siècle, avec cette toile de fond aux lignes insolemment rectilignes que donnaient le bagne et la corderie. La corderie étonne même un esprit prévenu: plate-bande de pierre, allongée, hors l'humain, sur le coteau. Il fallait qu'elle dépassât cent-vingt brasses, cent toises, l'*encâblure*, deux cents mètres, la longueur des câbles d'ancre qu'on y commettait d'abord en aussières, puis en grelins, dont certains atteignaient jusqu'à vingt-quatre pouces de circonférence (0 m. 65).

Avec un sens respectueux du passé ducal et aussi de la beauté, on respecta le château breton; on le saisit dans une grande architecture de murailles dont il termine richement la nudité, ainsi placé au bout du cours d'Ajot. Alors que j'avais cinq ans, le château de Brest me transportait; quant au cours d'Ajot, son



« Le Soleil Royal », vaisseau de premier rang, percé pour 104 pièces de canon (1690). Ce bâtiment est celui que montait Tourville à la bataille de la Hogue (1692). Les sculptures sont de Coysevox.

parapet, que je voyais grand mur, me semblait fait pour préserver les mioches de la tentation navale.

Nous avons, d'ailleurs, presque connu l'ancien Brest; dans la rade attendaient trois grands vaisseaux mâtés, avec batteries noires et blanches: « les grosses pies », comme disaient les mar-



Duguay-Trouin, roi des Corsaires (1673-1736).

chandés du port de Commerce, et, près du pont tournant, pourrissaient les « pataches », navires de l'ancienne marine en bois, rasés, couverts, servant d'atelier, mais gardant leurs guibres et leurs figures de proue. Pour les avoir dessinés, — et avec quelle tendresse, — je fus emmené au poste, sous la suspicion d'espionnage.

Heureusement, intervinrent des mânes ancestraux, et la gaieté du préfet maritime apprenant l'avatar du petit-neveu d'un de ses prédécesseurs; mais j'avais connu le faux-col arraché et l'atrounement sauvage...

De notre temps Brest sentait encore le goudron, faisait fumer



Jacques Cassard, le corsaire nantais (1672-1740).

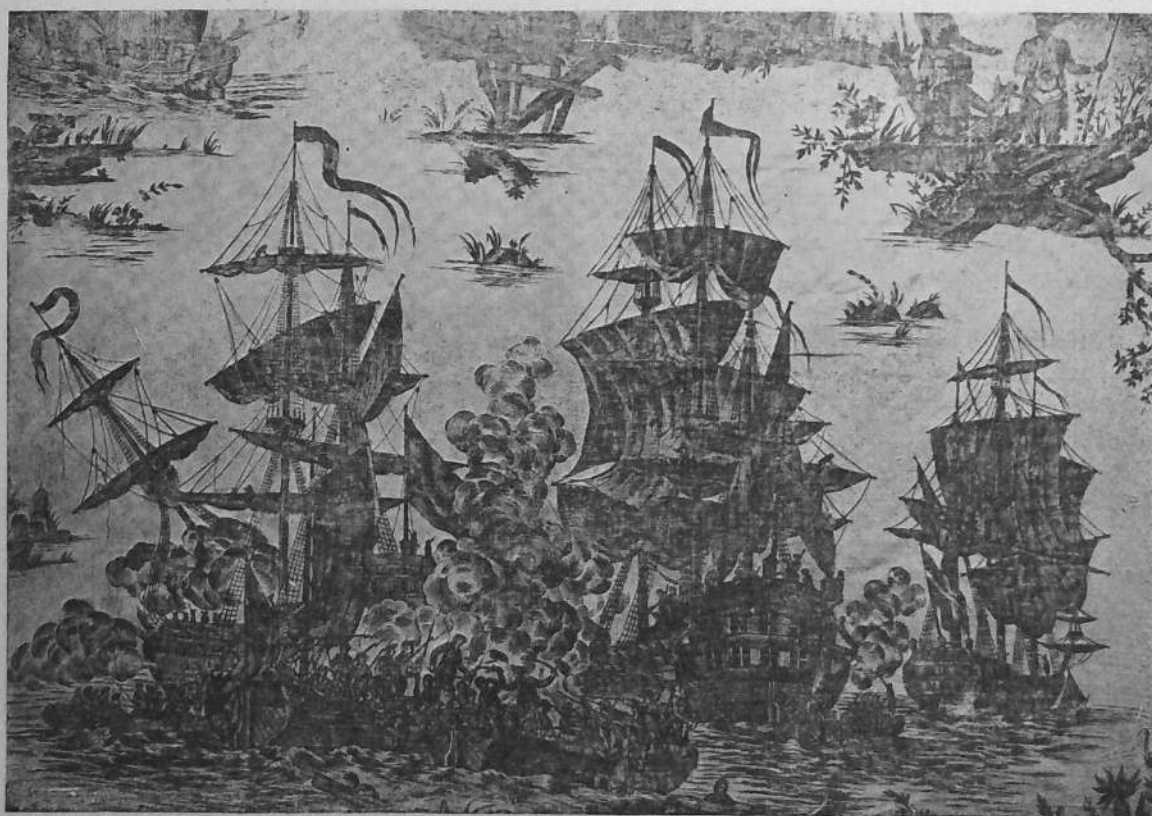
des cuves, chauffait des bois; on y vivait dans les dessins d'Ozanne, parmi ce grouillis de toutes activités assez lentes pour rester plastiques et faire de pittoresques *premiers plans* marins; le matelot s'y déplaçait avec cette nonchalance qui ne l'empêche pas de faire vite. On y chiquait à crachats jaunes. Les vieux *maîtres* avaient

des bedaines, les amiraux des rouflaquettes, et les mécaniciens, du noir aux ongles. Les cuirassés semblaient des réductions du château, avec des mâts gothiques chargés d'échauguettes, bien plus médiévaux que les belles frégates du Roi. On disait Brest imprenable; seuls les Blancs-Sablons inquiétaient, même les cafetières du bas port... Ah! bien, il n'eût pas fallu parler de raser les belles fortifications de Vauban, il y aurait eu émeute jusqu'à Saint-Guignolet!

### Les écoles navales

Avec Louis XIV, Brest régna sur l'Océan et la Manche; on y constitua l'Amirauté du Ponant, le Levant restant à Toulon. Ce fut le grand port non seulement des équipages mais aussi du recrutement officier. C'est un plaisir pour une oreille un peu bretonne de feuilleter un Etat de la marine du temps. Que de *Ker*, ô Armorique! et que de *Le*. Quel orgueil d'y retrouver, commandant à la mer, déjà sous Louis XIV, les noms de ces parents ou de ces amis dont la Bretagne est pleine.

L'école des gardes-marine brestois passait pour la première du royaume: c'était l'Ecole Navale de ce temps. En principe, le recrutement devait être de noblesse: en principe seulement, car nul corps plus que celui des officiers de mer ne s'ouvrit aux compétences. Certains auteurs vont même jusqu'à estimer à trente pour cent la participation des officiers roturiers aux états-majors. Nous croyons qu'ils ont exagéré ce nombre car, plus au courant de la marine que de la noblesse, ils ont pris pour des noms de roture ces patronymes sans particules qui foisonnaient. C'est sous la III<sup>e</sup> République, seulement, que l'allongement des noms a passé pour un signe aristocratique; que d'excellentes familles bretonnes et normandes dédaignaient d'accoler quelque nom de terre à leur vieux surnom, à leur immuable surnom, le reste changeant à chaque génération. Magon, Harscouët, Bizien, Fleuriot... qui font la Villehuchet, Kéravel ou Saint-Georges, du Lésart ou de Langle, suffisait complètement à ces anciens gentilshommes, — tellement connus de leurs pairs... Cependant, il est certain que la valeur balançait la naissance; quel plus sûr exemple que ces deux illustres



Combat du « Héros », que commandait le Marquis de Suffren et du « Superbe », d'après une toile de Jouy de la Manufacture Petitpierre de Nantes, obligeamment communiquée par M. Louis Bigard.

destins, le Chevalier Paul et Duquesne. Paul fils d'une lavandière et de nombreux calfats; Duquesne issu d'un capitaine au cabotage, et protestant. Disons cependant qu'en Bretagne ce fut moins facile qu'ailleurs. Les seigneurs bretons ont toujours passé pour point commodes et jaloux de leurs prérogatives. Cela dure toujours. On dit : « *Qui n'est point dans Courcy (armorial breton) est failli!* » et la capitale du duché, que tant j'aime, passa, à sa manière distante d'accueillir les nouveaux-venus, pour avoir créé l'épaule rennaise, ce que les Espagnols nommaient la *barbe sur l'épaule*. Les querelles entre officiers rouges et officiers bleus, qui furent particulièrement sévères à Brest, ont encore ajouté à cette renommée de morgue bretonne : faut s'entendre, braves gens!

### Les rouges et les bleus

Oui, les officiers du grand corps (ayant passé par les gardes-marine) étaient vêtus d'un habit bleu, mais avec parements vermillon, culotte, gilet, bas de même. Les officiers du commerce portaient de bleu partout; certains servaient à titre d'auxiliaires sur les vaisseaux du Roi. D'où jalousie et disputes justifiées. On entrait facilement au commerce, difficilement aux gardes-marine. Les bleus, excellents praticiens, ignoraient tout de la tactique navale. Envie et mépris s'affrontent.

Mais, ce qu'il faut savoir — et que l'on sait peu — le voici : il ne peut être question de rivalités sociales, de castes, mais bien de rivalités d'emploi, parce que la naissance ne faisait rien pour la dénomination bleu ou rouge et l'uniforme : un roturier du grand corps porte le même uniforme que le duc de Lévis ou le marquis de Rôsambo. Un gentilhomme, au commerce, porte le même uniforme que le gâs Louis, fils du maître de port de Roscô (Roscoff).

Nous possédons un congé donné par Tourville à un noble normand, où ce marin est qualifié d'*officier bleu*... Or, ce cadet descend des barons normands; sa mère est Montmorency; il quitte la flotte pour épouser une Epinay Saint-Luc! Son sang était donc aussi bleu que son habit...

Bleus et rouges se battirent cruellement à Brest; derrière Recouvrance un terrain vague en fut nommé le *pré au Clair*. On

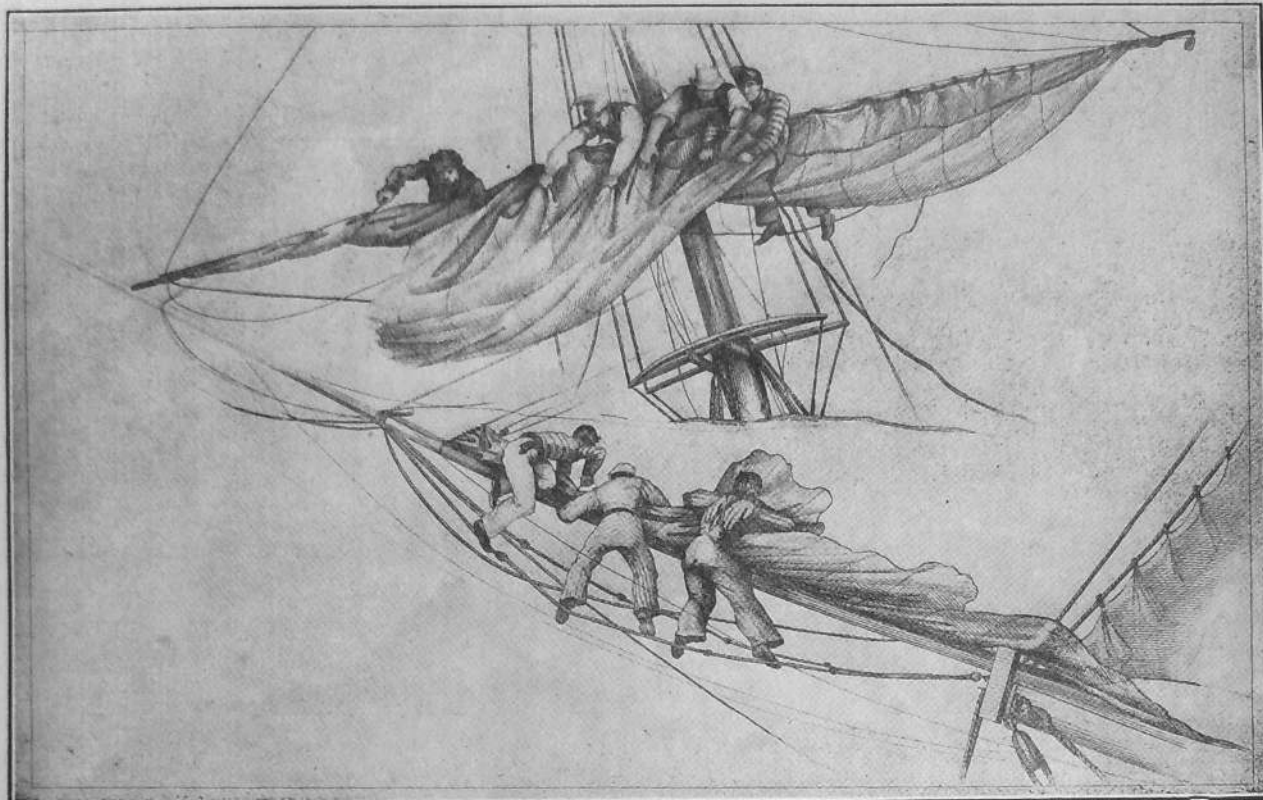
jouait sur le mot, en souvenir du Pré aux Clercs de Paris, où se réunissaient les duellistes. Le *Clair de Recouvrance* n'était point celui de la lune.

S'il y eut rivalité de caste, ce fut plutôt entre haute et basse noblesse, avec la fondation des Gardes du Pavillon, sélection de

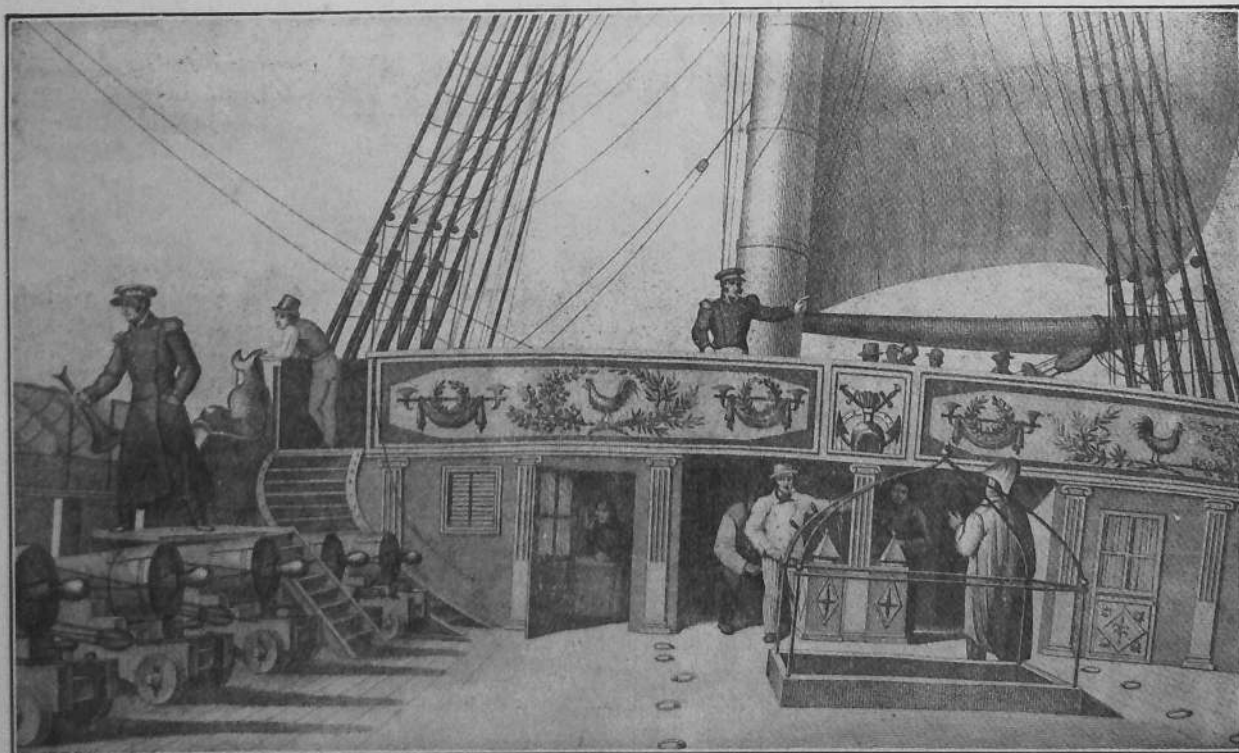


Charles Louis, Chevalier du Couédic (1740-1780).

grands seigneurs pris dans les Gardes-marine. Mais ses inconvénients firent vite renoncer à l'institut. Une volonté incessante anime cependant l'instruction navale : de ce goût de la perfection sortira le grand prestige des officiers de mer français, qui assureront, sinon le triomphe, en tout cas le respect de la marine de France, car



On serre un perroquet et un grand foc (Garneray del).



Les anciens, ceux de « la hausse », « le pouce » et de « l'à Dieu vat ».

si l'Angleterre méprise souvent le ministre de la Marine, elle jalouera toujours ses sous-ordres.

On consacra la prééminence éducative de Brest en y créant, en 1752, l'Académie de Marine, centre de hautes études, où la théorie de la science suivait de près sa pratique.

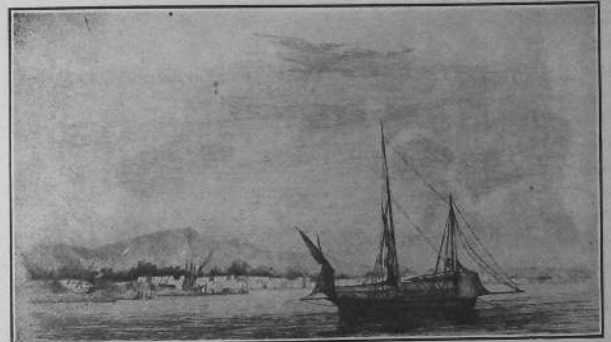
Les gardes n'étaient point faciles à garder... Avec ce singulier respect de l'individu qu'on trouve sous l'Ancien Régime, et qui subsiste au Royaume-Uni, on hésitait à les encaserner : les bourgeois de Brest en virent de vertes et de pas mûres et de cornues... « ce qui — dit un correspondant d'époque — est plus à reprocher aux dames bretonnes qu'à ces pauvres enfants. »

### La constellation

Mais deux autres ports allaient encore renforcer la gloire maritime de la Bretagne, et, si l'on peut dire, plus essentiellement à la bretonne, car ici apparaissent les qualités individuelles de la race, quand le grand ordre français n'est pas en jeu. Ce sont, délimitant le magnifique triangle, Saint-Malo et Nantes.

A tout seigneur, tout honneur, et la première place au vieux nid de goéland sur les bords de la Rance. Comme Tyr, relié seulement à la terre par une langue de sable, Saint-Malo utilisera au maximum son insularité. Les Anglais le haïssent très spécialement; lui témoignent les plus coûteux égards, telle cette furieuse machine de guerre flottante qu'ils envoient, en novembre 1693, porter leurs vœux à la Quiquengrogne... mais qui ne tua que des chats de gouttières et brisa des carreaux : la Mort aux Vitres ! Les Malouins en remercièrent, comme de bien entendu...

La rage anglaise s'excuse. Ces gens de Saint-Malo ont créé la guerre de course bien avant qu'on en prévît la possibilité officielle. Vauban s'inspira de leur réussite pour la codifier. Saint-Malo approche de Normandie : le sens naval s'y augmente de celui du *gaignage*, on dirait... et, l'un portant l'autre, on va loin ! La grande fortune malouine sortira d'exportations, d'importations avec les colonies espagnoles; d'échanges commerciaux, certes, pour une bonne part, mais dont beaucoup se firent, aussi, à coups de boulets. Que de pages héroïques la Flibuste et les Frères de la Côte doivent



Un Négrier nantais.

aux Malouins ! Celui qui part du Sillon comme négociant paisible, passé la Ligne, est devenu un diable *acarné*, qui ne rêve qu'abordages et plaies et bosses. Les Porée et les Danycan commencent bien !

Nantes, la lumineuse ville, est plus à la douce... Les Antilles sont devenues sa banlieue. On y fait danser les doudous et les douros ! On y revient, riant encore. On y est moins garnement qu'à Saint-Malo, et plus fumellier, moins vif et plus finaud. Avec leurs airs de grippe-sous, les Malouins restent avant tout des coureurs de mer : l'or sert d'excuse à leur penchant belliqueux, et Saint-Malo n'aura d'autre influence française qu'héroïque. Nantes introduira dans le royaume une certaine langueur, un *sfumato* libertin et gracieux, une paillardise éclatante et chaude, les Fragonard des îles ; Nantes, c'est déjà le Midi, et plus que Bordeaux, pris par ses comptabilités, Nantes sera la Marseille de l'Ouest,

### Messieurs Duguay et Cassard

A Saint-Malo, Duguay-Trouin couronnera sa ville. Une belle histoire : un séminariste, digne et doux comme une pucelle... Il s'embarque quand même et le clergeon fait si bien qu'à vingt-

deux ans, il commande un navire de quarante-huit canons, son illustre *François*, qui ne lui suffit pas longtemps, puisqu'il hissera très vite son pavillon sur le *Sans-Pareil* qu'il s'est acheté à la malouine, — en le prenant aux Anglais.

Belle prise et réparation d'honneur! Quand le *Sans-Pareil* se nommait encore, sur les registres de l'Amirauté, le *Non-Such*, il avait eu la bonne fortune de prendre Jean-Bart et Forbin. En entrant dans la grand'chambre du prisonnier, Duguay y trouva, bellement encadrées et accrochées à la muraille, leurs deux commissions de capitaine... Par poste et recommandé, Duguay les rendit aux possesseurs... Avec son ami La Jaille, le Malouin réussit une telle fortune de mer qu'il reçoit le titre de Roi des Corsaires, et, d'emblée, entre dans la marine Royale.

Figure très bretonne, mais de seigneur breton, à l'émaciement spirituel; des yeux qui pétillaient sous ces épais sourcils noirs, si caractéristiques, un peu espagnols (voir la galerie des Rosnyvines, au musée de Rennes.) Un maintien, une allure de beau danseur, à faire pâmer cette luronne Sévigné. Pour lui-même, il méprisait l'argent, ce qui n'était point rare chez les bourgeois de Saint-Malo... Bourgeois! que dis-je, ils furent tous gentilshommes, et le Roi leur devait bien çà: les Malouins sauvèrent le royaume! A l'heure où le destin s'acharne sur le vieux Louis, comme pour tâcher de courber enfin ce haut-le-corps qu'il présente à la détresse; quand la ruine est là avec sa vaisselle de faïence, les gens de Saint-Malo expédient à Versailles des tonnes, des pétrins, des coffres, des *dominiques* bondés d'or, crevant sous les lingots, et, la *lerme* à l'œil, le vieillard se requinque, tout son cœur parti vers l'îlot magnifique...

\*  
\*\*

Cassard, au contraire, qui va glorifier Nantes avant qu'elle ne s'enrichisse, est vraiment le type du petit gâs breton, du pastou, nourri plus de *blé-na* que de tourtes à la Béchamelle (Béchameil, marquis de Nointel, intendant de Bretagne et grand cuisinier). Une figure pommée, au nase en bille; des yeux noirs en boutons de soutane; rieur et mélancolique, vif comme anguille et rageur

comme un geai! Sa spécialité sera de forcer les blocus. Ça, au moins, c'est contrariant pour l'z'autres! Toutefois quand il voudra aussi forcer les règlements et les coutumes de prises, forcer la Cour des Comptes — ses démêlés avec l'administration sont sans pareil! — il rencontrera sa seule défaite, et en deviendra fou de rage. Réellement, on dut l'enfermer, et on y mit patience.

### Li bon nèg'

A Nantes, on avait aussi une source très spéciale de richesse, moins héroïque que la flibuste; moins bruyante que la course, mais non sans cruauté. Bordeaux importait le bois de campêche et l'acajou (les *bois des Isles!*), et le bois de réglisse s'entreposait avec les épices du Bengale. Nantes avouait aussi son bois, mais *d'ébène*, métaphore pudique ou euphémisme gaillard, qui signifiait la traite des nègres. Les belles fortunes nantaises en sortaient tout droit. Ces nobles maisons du quai de la Fosse, ce pavé des Chartrons en Bretagne, ces maisons si blanches, en tiraient leur opulence. C'était, au demeurant, une des plus justes manières de résoudre la question



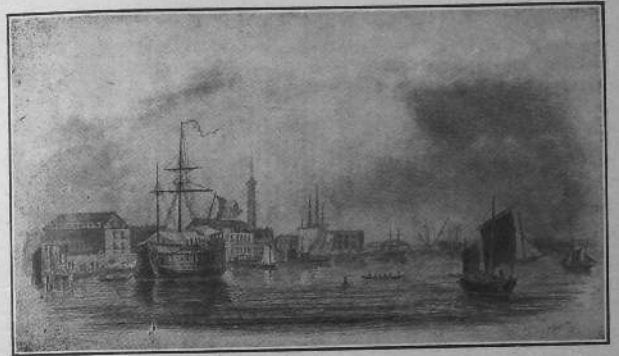
Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle.

sociale, si l'on introduisait quelque douceur dans son emploi... Toutes les croisades du monde n'empêcheront pas le noir d'être le serviteur-né de l'homme blanc : nous sommes des *sahibs*. En tout cas, qu'on n'imagine pas que pareil commerce fût de tout repos. Transporter, oui, mais aussi défendre. Une cargaison de trois cents esclaves restait de meilleure prise qu'un navire chargé de soieries jusqu'aux écouteilles. Les bateaux qui s'en occupaient réclamaient, outre un équipage dessalé et vif au coup de chien, un personnel, un matériel navigants de très grande classe. Bon capitaine, pour se débrouiller dans le Pot-au-Noir, ce lieu des calmes fulgurants, et navire fin comme maquereau pour l'alizé. Si on traînait trop, d'Afrique aux Antilles, on n'arrivait à Saint-Domingue qu'avec trois vieilles négresses, bonnes à faire bouillir le pot, — car la mortalité était terrible. Rien de plus fragile que cette denrée nègre, qui, au cinquième jour, commençait de pâlir et de griser.

Encore, au XVIII<sup>e</sup> siècle, pouvait-on donner de l'aise aux sombres passagers, aux *z'amis*, mais, après l'abolition et devant les croisières anglaises qui ne firent point reculer les Nantais, le « pauvre nègre » devint un martyr. On trouve des tableaux d'arrimage dans lesquels la vivante cargaison loge sous un entrepont si bas (nécessité du navire ultra-rapide) qu'elle ne peut s'y tenir debout. La place réservée à chaque homme est d'un pied de large (0.33) ; il s'y couche de profil ; toutes les jambes sont reliées à une chaîne centrale. La férocité augmente la répression ; plutôt que d'être pris, on se débarrasse du fret... L'imaginatif, tout boucané qu'il se voudrait, en frémit... Même s'il songe aux jolies nantaises, brunes aux yeux bleus, avec des peaux de pêches — elles existent toujours, et comment ! — qui passaient pour les filles les mieux nippées du royaume : « *A Nantes, on p... dans de la soie.* »

### L'Orient de Port-Louis

Mais les deux nobles villes avaient une sœur cadette ; qui ne cherchait point, à la vérité, à singer ni leurs prestances ni leur gloire, mais qui compta cependant dans les fastes bretons. Le port de l'Orient avait été fondé pour la commodité et l'autonomie de la Compagnie des Indes Orientales, sous Colbert, et il en



Lorient, aux premières années du XIX<sup>e</sup> siècle.

connut une prospérité immédiate. Non, il ne fut jamais très beau, ni de bien haute mine : situé sur une embouchure aplatie, il ne prêtait pas à ces déploiements architecturaux que les autres facilitaient ; il se contentait d'être utile. On ignore généralement que la plus grosse part des fortunes françaises, au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, venait de l'armement. Ceux qui maniaient l'or le tenaient de la mer ; la mer fut la Bourse du moment. Déjà Mazarin commanditait les flottes marchandes ; plus tard, Samuel Bernard, dont sortirent les Boulainvilliers, et qui fut un Jacques Cœur moins héroïque, comptait ses navires comme les financiers, aujourd'hui, leurs conseils d'administration. Les Fouquet furent armateurs. Le surintendant tentera même de faire de Belle-Isle une sorte de royaume indépendant. Il eut sa marine personnelle, qu'arma l'Angleterre, et son navire-amiral, le *Grand-Écureuil* ; dans mon enfance, en Ile-et-Vilaine, le « chat-écureuil » se nommait aussi un fouquet... Lorient arma pour les Grandes Indes même après la déconfiture de Law, car les navires fondent moins aisément que les filles et les fillettes, les actions de la rue Quincampoix.

Lorient n'a point bonne presse : « Port-Louis, c'est maladie »

En effet, la campagne des Indes demandait six mois de navigation : on y mourait comme des mouches, de coup de sang, de fébricité, du scorbut, maladie terrible contre laquelle se trouvaient désarmés les *lanciers de Saint-Côme*.

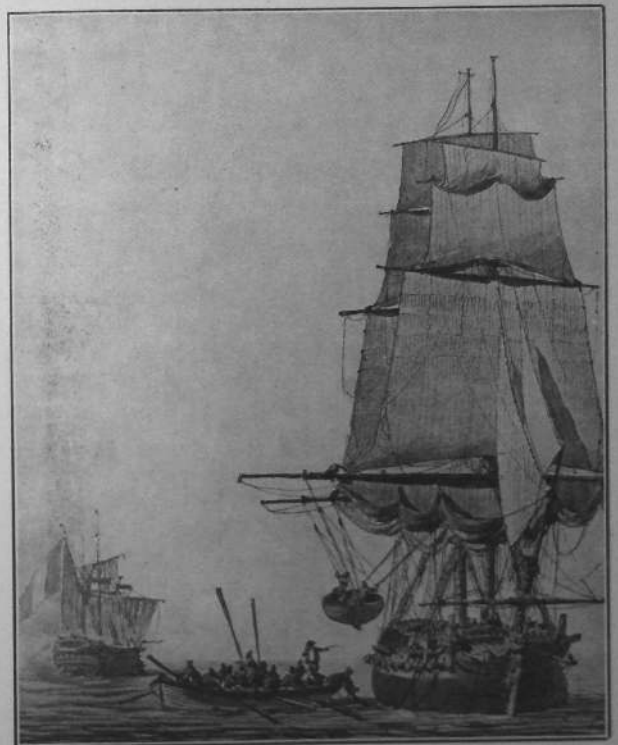
On ne voyait guère que bretons parmi les équipages, pas des meilleurs, peut-être, mais eux seuls semblaient braver l'infortune. Challes (1690) les apprécie bien, en tant que gabiers, et remarque cependant : « *Ils paraissent dévots, mais le sont-ils ? On m'a volé vingt-cinq écus sur mon lit... Tout le monde se confesse et personne ne restitue !* » Décidément, il n'aime point beaucoup nos lurons, puisqu'il ajoute : « *Ils sont en même temps ivrognes, larrons et dévots... Je n'y connais rien, sinon qu'ils devraient opter !* »

Les navires de Lorient sont mal vus : des « *hourques* », des « *Marie-Salope* », des « *halefessiers* » ; souvent, d'ailleurs, comme l'actionnaire fait ici pluie et beau temps, ils sont commandés par des *bâtards de cotillon* (protégés des dames), et aussi la Compagnie est ladre, construit au rabais. Mais tout changera avec l'arrivée de l'illustre Croigniard, qui réalisera à Lorient des unités splendides, telles que son *Indien* de 1.200 tonneaux. Le sens naval y acquiert une si haute qualité que ce sont des navires lorientais qui, les premiers, gréeront le foc, cette voile si intelligente, au lieu du fragile perroquet de beaupré ; le foc, orgueil du marin. « *La bouline et le grand foc, Neptune à nous !* »

#### Mauvaises têtes

Le caractère et la valeur des Bretons semblent s'affirmer plus à l'aise dans l'individualité : le breton serait-il essentiellement corsaire ? On trouve plus facilement de splendides commandants de vaisseaux, que des chefs d'escadres ; ils sont trop entêtés, trop amoureux de leur liberté pétulante. Nous croyons pouvoir réunir dans une respectueuse sympathie commune ces deux marins qui dorment, l'un en face de l'autre, verticaux, au chœur de l'église Saint-Louis de Brest : du Couëdic et le chevalier Fleuriot de Langle, deux têtes fortes qui secouaient leurs brides.

Il nous plaît de mener les marins deux par deux ; ainsi, ils *matelotent* encore. Certes, la gloire de du Couëdic dépasse la



La préparation d'un combat naval (fac-similé d'un lavis original de Pierre Ozanne), appartient à M. Gilbert.

C'est grâce aux trois Ozanne : Pierre, l'ainé, Nicolas, le cadet, et Françoise, leur sœur, que l'on peut aujourd'hui, par des documents de l'époque, reconstituer les aspects de la Marine française entre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle.

notoriété du chevalier de Langle, mais ce pauvre chevalier eut tant de méveine que l'histoire lui devrait une petite compensation.

### La « Surveillante »

Du Couëdic fut le héros de ce duel entre le *Québec* et la *Surveillante*, duel où l'entêtement breton vainquit la hargne britannique... Cet illustre massacre ne fut que la suite d'un pari. Georges Farmer, à Porstmouth, claironna qu'il ramènerait la première frégate brestoise rencontrée; appuya son dire de ses guinées; le fit imprimer dans les journaux qu'il envoya à Brest... « Tenu ! » fait du Couëdic; et il sort avec la *Surveillante*; il rencontre le *Québec*; ils se battent comme des chiens, dans une rage immédiate; finissent par se démâter, et ne pensent à l'abordage qu'à l'instant où l'on ne peut plus servir les canons. Alors on se croche! Mais voilà le *Québec* qui flambe... On se décroche, car il est au vent et la *Surveillante* chauffe. On y borde les avirons de galère pour nager à culer — dernière fois dans la marine française qu'on tente la rame sur une frégate — Cela ne réussit pas. Ici se place un exploit de force presque mythologique: un colosse breton, un lieutenant Dufresneau, fait tout couper sur l'avant par où se tiennent les vaisseaux, et, à lui seul, pesant de l'épaule sur un espars, il sépare les navires! Le beaupré de la *Surveillante* flambait déjà... Le *Québec* dérive et finit par sauter, à deux cents mètres de là. Farmer perdait la vie et son pari. Du Couëdic gagnait, mais mourait: il avait deux balles dans la tête, le bras fracassé, une balle dans le ventre; il tenait toujours au banc de quart, et commandait avec une verve désespérée: « Marchez! il y a deux heures que je suis mort! »

Les deux côtres, l'anglais et le français, sortis en conserve des frégates, s'empoignaient aussi. L'*Hirondelle*, de chez nous, était commandée par un mocko, Roquefeuille, mais qui s'acclimatera en Bretagne et y fera belle souche.

Le retour de la *Surveillante* fut épique. Les pêcheurs arrivèrent autour du navire rasé, lui passèrent des aussières, et la frégate regagna Brest, cahin-caha, mais tirée par une escorte triomphale: toute la campagne sur le Goulet; toute la ville sur le port.

### L' « Astrolabe »

Quant au chevalier de Langle... Il était joli comme un cœur, fin de traits et blond, avec de clairs yeux bleus, une bouche de fille, mais il aimait trop sa femme, la vive et brune Georgette de Kerouartz. Grand marin, dignitaire de l'Académie de marine, manoeuvrier et technicien à la fois, savant et loup de mer, sensible à la vague comme un roi de harengs, il venait d'accomplir une



L'échouage de « l'Astrolabe » à Manoua.

très belle campagne de la baie d'Hudson, avec La Pérouse. En rentrant, Louis XVI, le seul roi de France qui aima la géographie, lui aurait fait proposer (ceci est pure documentation familiale), le commandement de l'expédition autour du monde. Il recevrait même la forêt du Hot (de Duault) près de Callac, où était sa maison de Rosvyllo:

*J'aime trop ma brunette,  
J'en mourrois,*

répondit, en refusant, le marin tendre... Quelques mois après, il

reçut l'ordre d'embarquer comme *second* : La Pérouse le réclamait. Alors, peut-on comprendre cette humeur sombre dont La Pérouse se plaint. Disons aussi que ce *mocko* rejette sur l'ascendance bretonne du chevalier « son invincible entêtement... »

Le 11 décembre 1787, notre pauvre bisaïeul descend à Manoua d'Océanie et s'il enfreignit les défenses de La Pérouse, il meurt victime de son obéissance aux ordres royaux : ne pas tirer avant d'être formellement attaqué, ne faire, aux *bons sauvages*, nulle peine, même légère. Ce ne fut, déjà chancelant sous les cailloux lancés, et transpercé de flèches, que le chevalier fit usage de son tonnerre portatif qui, cinq minutes plus tôt, aurait fait fuir les insulaires. Il périt victime du glorieux Jean-Jacques et de ses attendrissements indigènes.

Il n'en reste que des ossements retrouvés par hasard ; une baie que les Américains ont débaptisée ; une toute petite rue à Brest, — et une douzaine d'assiettes en porcelaine de Canton où l'amoureux, votivement, avait fait peindre les roses fleuries des Fleuriot et la roue des Kerouartz, acquise à la Mansourah... Quelques petites lettres aussi, mais trop tristes, en vérité.

#### Le coup d'épée de M. de Cillart

Vers la fin de l'ancien Régime, c'est surtout Suffren qui fait parler de lui et de la *mockoterie* toulousaine. Gros comme une barrique de corps-mort, d'une humeur de *dogue d'amure*, brutal comme un pirate, Suffren n'appelle ses commandants au Conseil que pour mieux les engueuler. Génial, d'ailleurs. Cependant les Bretons n'aiment point ces novateurs impérieux. On connaît l'histoire célèbre ; sa fin — toujours de source familiale — est moins sue. A Négapatam, le breton Cillart, commandant le *Sévère*, est accusé d'avoir rendu son navire aux trois anglais qui le foudroient. Chez nous, on racontait que sa *drisse de pavillon* avait été coupée... En tout cas, un lieutenant bleu fait rétablir l'enseigne et le *Sévère* revient combattre. Quand les Anglais le réclamèrent, Suffren répondit : « Venez le prendre ! », mais limogea le cousin Cillart. Le vaillant lieutenant s'appelait Dieu, oui, comme on se nomme Durand. On voit que la bourde était bien trop belle pour la garder

en bouche. On rigole : « Cillart a rendu son navire, mais Dieu le sauva ! »

Six années après, au comble du triomphe, après avoir reçu, à l'Opéra de Paris, un accueil frénétique, Suffren regagna Brest pour y parer l'escadre. Il est abordé par un pauvre gentilhomme



L'Amiral Villaret-Joyeuse (1750-1812).

qu'il ne reconnaît pas... L'autre se nomme... Le Bailli comprend tout de suite. Ils gagnent avec quelques amis un pré au Clair voisin, et Suffren y reçut de quoi mourir... de la goutte, dit-on.

Triste... Si le bailli avait duré, ce grand désarroi qui va troubler les ports, avec la Révolution, eût-il atteint à cette décomposition, à cette folie ?

### « La République n'a pas besoin de savants »

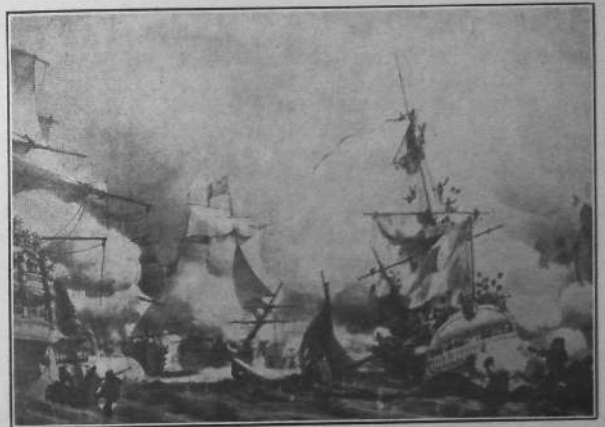
Car ce fut la grande pagaye, très vite; moins sanglante qu'à Toulon, car on y est plus calme. La Jaille l'échappa belle... Ils n'émigrèrent pas si vite, cependant; officiers rouges et bleus se sont cramponnés au banc de quart, malgré les infâmies des hommes révoltés: certains commandants, pour faire servir, durent boire ou manger pis encore que le verre de Mademoiselle de Sombreuil... Que d'histoires avons-nous entendues, presque par les témoins: mon grand-oncle, le vice-amiral, était né en 1809; mon grand-père, le contre-amiral, en 1821; leurs anciens étaient Gardes-marine sous la Révolution. Le comte d'Hector, entre autres, cousin des Fleuriot, paraît avoir été un anecdotier sans pareil.

En 1792, seulement 259 officiers sur 700 avaient quitté Brest sans congé. Le départ massif n'eut lieu qu'en septembre 93, après les décrets qui autorisèrent toute délation, et la mort sous le couperet des grands amiraux bretons, Rohan et Kersaint. Intenable! Chaque patron sardinier voulait un commandement. Le passeur de Molène exigea pour lui le vaisseau de Suffren; il conduisait en de mauvais parages une barque bien plus petite, dit-il.

Alors mieux vaut s'en aller.

En combat d'escadre, les Anglais eurent beau jeu, s'ils rencontrèrent les mêmes camarades de guerre — oh ! vraiment gênants, quand le seul courage pouvait compter. On n'improvise pas des capitaines de vaisseaux comme des sergents d'infanterie, mais on n'abâtardit point non plus une race en cinq ans!

Les fameux combats de Prairial, an II (mai-juin 1794), le démontrent superbement, et tristement. On veut tenter de protéger le convoi de l'amiral Van Stabel; Villaret-Joyeuse et l'escadre de Brest vont le chercher loin dans le Sud. Ils se battront trois fois de suite, glorieusement, et au milieu d'une indicible pagaye... Leur courage et leur impétuosité révoltent les officiers de lord Howe ! C'est dans ces jours-là que coule le *Vengeur*, le fameux *Vengeur*, et que sort des flots, sirène sanglante, cette illustre imposture de Jean Bon Saint André. Le Conventionnel assistait à la bataille; voulut-il s'en faire une réclame? Ou plutôt fut-il si « emballé »



La fin du « Vengeur » (fragment) (dessin de Nicolas Ozanne).

par la valeur des marins que son enthousiasme franchit les bornes de la vérité? Probablement.

Non, le *Vengeur* ne périt pas pavillon cloué en hurlant « Vive la République », puisqu'on a retrouvé le rapport de son commandant, Renaudin, qui, après une très fière résistance se rendit, et même demanda du secours aux Anglais. Ceux-ci envoyèrent des embarcations. La moitié de l'équipage y trouva place; Renaudin lui-même, à sauter dans les chaloupes ennemies, ne fut point peut-être le dernier... Si quelques-uns des abandonnés crièrent « Vive la République », hélas, tous les autres, « les mains levées au ciel, imploraient, en poussant des cris lamentables, des secours qu'ils ne pouvaient pas espérer. »

Les Anglais eux-mêmes rendirent hommage au *Vengeur*, et la République, si elle dédaignait les hommes de science, fut sensible au talent d'un savant journaliste, car Saint-André ne donna que le coup de pouce du correspondant de guerre attiré. En tout cas,

après son papier, il y eut, suspendu aux voûtes du Pathéon, un beau petit navire, le seul qui y fut jamais; et nous sommes quelques maniaques qui serions bien contents de savoir le destin de ce modèle-là.

### Le « Redoutable » et sa hune d'artimon

L'histoire change, on le voit : on retire un peu de gloire à la République première avec le *Vengeur*, mais on en dérobe aussi à la Bretagne, ce qui m'est plus sensible, quand on attribue à Robert Guillemard, mocko de Toulon, le coup de feu qui coucha Nelson. Dans mon enfance, tout le monde, à Brest, assurait que le grand *Protecteur de la mer* était tombé sous une balle bretonne. Georges Comtesse affirme, comme le tenant d'un parent du commandant Lucas, (le héros du *Redoutable*), que le tireur historique appartenait à son village. Lucas lui aurait même dit : « Si tu vois Nelson, pays, ne le manque pas ! » et l'autre dut faire, sur sa balle, les sept signes de croix qui la rendent mortelle...

Nelson, figure sublime, connut la haine des Français. Il la leur rendait bien; n'y a-t-il pas cette phrase fameuse, étonnante, dans ses lettres : « Tant qu'il vivra des Français, je ne pourrai dormir. Egorgez ! Egorgez !... »

Le *Victory* arriva vent arrière sur le *Redoutable*; le vent venait de l'Ouest; à Trafalgar, la ligne franco-espagnole tenait le Sud-Nord. Le *Victory* aborda le *Redoutable* par l'avant. La brise drossa le *Victory* sur le flanc babord du *Redoutable*. Le navire anglais, étant plus long, son arrière dépassait le français et offrait sa dunette en belle vue. Nelson portait des escarpins vernis, des bas de soie blanche, une culotte, et une veste (gilet) de casimir blanc, un habit bleu, avec, dessus, toutes ses décorations et plaques de diamants; en sautoir, un ruban rouge de grand-croix. Probablement tête nue. Les cheveux blonds, à peine poudrés de rose. dit-on. Il ressemblait étonnamment au duc de Windsor actuel. Sa manche, repliée et vide, eût contresigné cette élégance splendide, que sa nonchalance accentuait encore : Hardy, son chef-de-pavillon, pouvait se démener, l'amiral ne donnait pas un ordre au *Victory*; son attention froide suivait le combat, au lointain.

Alors, dans sa hune, l'œil et la mire attirés, hypnotisés, le Breton épaula... pressa la détente... Nelson eut une vacillation... ses timoniers l'entourèrent : il s'écroulait.

Plus tard, le gars de Bretagne, revenu au village et beurrant sa galette ou suçant sa bolée, dut rester souvent le couteau en l'air



Robert Surcouf, le grand corsaire malouin (1773-1827).

et la tasse à la lèvre, en songeant qu'il avait étendu Nelson, sur la claire dunette bouvetée de pin d'Ecoase : Nelson ! le fameux Nelson... Les vantardises sont d'une autre latitude; son âme bretonne sut comprendre la noblesse du silence. Parfois, seulement, sur la lande, en coupant la janaie, se tournait-il vers le Nord.

cherchant la grande Ile qu'il avait fait, tout entière, à lui seul, éclater en sanglots.

### Le suicidé de la rue aux Foulons

A Trafalgar, comme toujours depuis les improvisations, il y eut exécution de manœuvre déplorable, si le commandement restait à la hauteur de l'ancienne marine. Magon, l'amiral, à la tête de la troisième division, fut heureux de mourir. Le triste Villeneuve allait voir prolonger son agonie. L'opinion publique française s'acharna sur lui, le déchira : il fallait trouver un bouc émissaire pour ne pas avouer une faute de la nation même. Les Anglais l'honorèrent, au contraire ; quand Villeneuve fut prisonnier, Collingwood (celui de Vigny) tint à recevoir à son bord l'amiral français, — Collingwood commandait en chef, succédant à Nelson, — et ce fut sur le *Royal Sovereign* et entouré d'égards que Villeneuve gagna l'Angleterre, sans se douter des infâmies dont, en France, on le chargeait.

Déjà l'Empereur avait dit de cet officier brave et clairvoyant : « C'est un misérable, il ne pense qu'à sauver sa peau ! » Dès que l'Angleterre l'eut libéré, il trouva les puissants et la populace prêts ignoblement à lui faire expier les erreurs du régime. Il ne dépassa point Rennes. Au 4 de l'actuelle rue Le Bastard, dans une auberge qui — tragique calembour — s'appelait depuis la Révolution l'Hôtel de la Patrie, il s'ouvrit la gorge, au printemps de 1806.

### L'aimable corsaire

La gloire bretonne resta vivante grâce à la course, qui reprit comme si les mêmes nécessités qui l'avaient fait naître dans les dernières années de Louis XIV, en se représentant, l'imposaient à nouveau. Un second roi des corsaires, à Duguay-Trouin, succéda, dans son genre d'ailleurs, et aussi énigmatique : Robert Surcouf. Un homme réfléchi et doux, terrible au combat, rêveur en dehors. Avant la trentaine, il prendra sa retraite, comme un bureaucrate qui veut planter ses choux. D'ordinaire, les corsaires gardaient la Course dans le sang, dans les moelles, paludisme de feu que rien ne pouvait guérir ; ils restaient incapables de toute autre activité.

Or, ce « bon Monsieur Surcouf » va s'occuper de ses affaires, à Saint-Malo, bedonnant, paisible comme un tabellion royal, le parapluie à bec-de-corbin servant de canne.

On rêve longuement, à l'entour de sa personnalité : on conclut à un *surhomme*, en présence de ses qualités antinomiques, qui,



Le « Cartier », monté par Surcouf, aborde la frégate anglaise « Le Triton » dont il s'empare.

poussées à l'extrême, ne se gêneront pas. Pour son équipage, il semble vraiment un *dieu*, car ses réussites tiennent du miracle, dans leur aisance, leur audace.

Avec la *Confiance*, sa corvette chérie la plus célèbre, fine comme un yacht, noire de beau *black* dont on va chercher le secret en Angleterre, — (sa batterie est jaune paille ; le bateau-pie n'est pas encore de mode), — il va prendre le *Kent*, de la Com-

pagnie des Indes. La *Confiance* n'a que 18 canons: le *Kent* en aligne 38 et de calibre supérieur. Surcouf, 150 hommes; l'autre près de 500. J'ai reproduit l'un près de l'autre les navires à l'échelle: c'est un remorqueur qui amarine un transatlantique; l'impression est extraordinaire, inadmissible, presque; je n'en croyais pas mes mesures! Les Français sautent à bord du *Kent*, et sur ce pont de 57 mètres, la bataille dure *trois heures*. Pas un coup de main rapide, où la peur vainc: une ténacité que rien ne désarme; d'atroces alternatives.

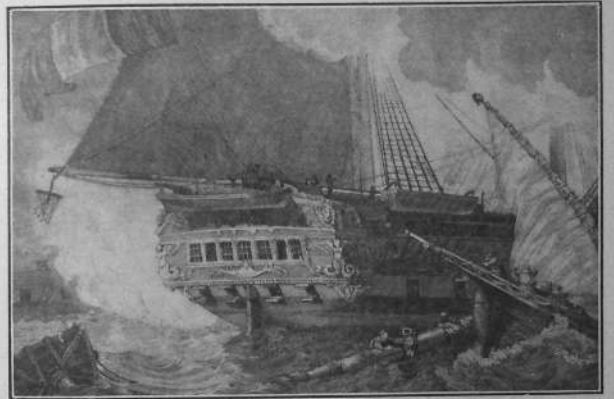
Depuis 1807, Surcouf se serait tenu bien tranquille, si l'invasion n'eût amené des Prussiens insolents à sa portée. Insulté dans un cabaret, il se bat successivement avec onze allemands, au sabre, et les couche sur le pré. Le douzième, un tout jeune homme, s'aligne bravement mais sans espoir: « Va-t-en petit, ça suffit comme çà! » lui dit Surcouf. Peut-être évoquait-il le midship adolescent qu'un lascar, malgré son ordre, lui tua dans les bras. Peut-être songea-t-il aux larmes d'une vieille dame poméranienne, quand on viendrait lui dire que son garçon était mort.

La gloire des corsaires bretons créa une collection littéraire aussi bien achalandée que nos présents livres du Masque. La Landelle, Capendû, Corbière, furent les Ponson du Terrail de la mer, et la mirent en tel honneur que la *France Maritime* éditait des glossaires nautiques à l'usage du lecteur.

Après Trafalgar, Napoléon ne voulut plus entendre parler d'escadres. Les marins formèrent un corps de la Garde Impériale. Les deux tiers en furent bretons. Ils suivirent l'Empereur en Russie... Beaucoup périrent et d'autres, surpris par ce froid qu'ignorait leur presqu'île, tombèrent demi-mourants. Certains s'établirent là-bas et, nous disait une dame russe, la belle-sœur du colonel de La Monneraye, y fondèrent des familles où quelques mots du chantant parler breton subsistaient encore en 1905.

### La persistance

Dès que la Révolution s'atténua, à la première éclaircie, les vocations réembarquèrent. La Bretagne refit des élèves et des aspirants, tout en continuant de donner des pilotins au commerce.



Au temps de la conquête de l'Algérie.

Brève coupure d'une quinzaine d'années; après, les *Etats de la marine* inscrivent les mêmes noms: Kersaint, La Jaille, Plœsquellec, Fleuriot (quatre frères), La Monneraye, Kersauzon, Pontbriand, du Romain. Oui, toujours les mêmes; encore aujourd'hui, avec un peu de distraction, on croirait feuilleter l'Annuaire d'Ancien Régime. Les officiers rouges et les officiers bleus? Ce sont les états-majors et les mécaniciens: voilà tout.

On a d'ailleurs placé définitivement l'Ecole Navale à Brest. Quand on l'avait organisée à Angoulême, le recrutement baissait: la rade est un piège à fistots. On la remit tout de suite sur le vieux *Borda*: on bouclait les gardes-marine. Pauvre cher *Borda*, il fut désaffecté au moment de la guerre; on l'amena, le remorqua à Cherbourg, vers la démolition. Il fut échoué à l'entrée du port pour y rester des années, tragique, avec son doublage vert-de-grisé, ses formes longues, sa couleur archaïque et brutale; je lui donnai une caresse en allant nager autour. Il était terriblement émoivant: une vieille et glorieuse épave que les bombardements sous-marins eussent arrachée à la grand'tombe des héros.

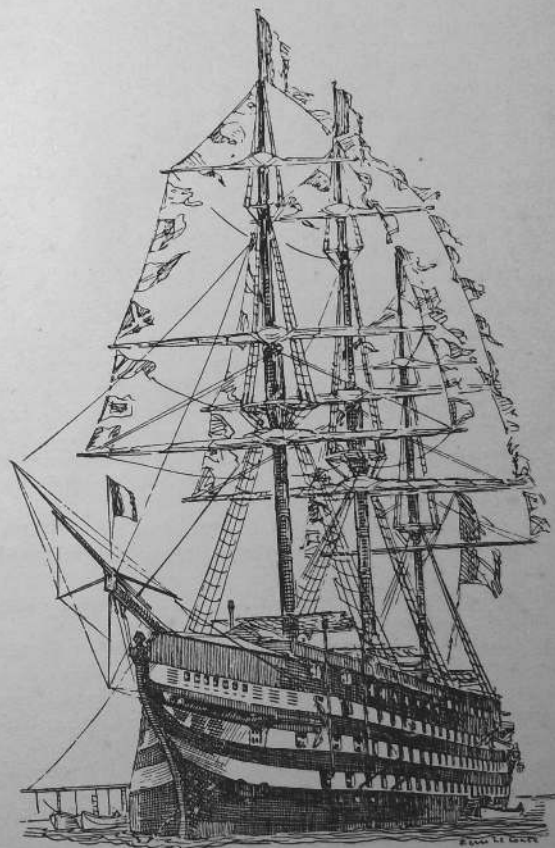
### Les modernes et la marine de guerre

Et voici la Marine qui s'en court vers les temps mécaniques. Les Bretons en souffrirent beaucoup; eux restaient des hommes de mer et non des piliers de table à calcul! La valeur individuelle devait le céder à l'engrenage. Que de lamentations entendirent les carrés, ces salons, où l'état-major des voiliers ouverts disputait sa déchéance! Nous les connûmes encore, ces vieux bretons indignés, soufflant de rage d'avoir à diriger les « charbonniers! » Beaucoup quittèrent la marine après 70, après leur dernier coup de gloire, quand ils eurent commandé le feu dans les forts de Paris, à leurs canoniers-marins, tout comme à bord.

Notre grand'oncle, le vice-amiral Alphonse de Langle, organisa la défense du VI<sup>e</sup> Secteur, durant le siège; il résidait à la Muette et souffrit bien du rationnement. Il passait pour l'homme le plus vigoureux de la flotte française (et même de l'anglaise, à la suite d'un *challenge* célèbre); un jour où l'un de ses mobiles bretons se plaignait du poids de son arme, l'amiral rit et souleva un canon. Jeune homme, avec Louis de Kervazdoué, dans les foires, ils démolissaient les *Têtes-de-Turc*; mais Louis baissait pavillon devant Alphonse, qui tordait une pièce de cent sous avec ses seuls doigts. A Angoulême, à l'Ecole Navale, en comprimant un journal, il cassait un carreau! Trois livres de viande à chaque repas, étaient nécessaires pour le soutenir; donc, la Muette lui fut un radeau de la Méduse; rien que du chocolat et des fayots. Il partageait encore avec les Maos qui arrivaient le saluer. L'un d'eux nous raconta ceci: venant d'être reçu par le grand'oncle et emportant une triste prébende, il rencontra un gros chat. L'affaire fut vite décidée: baïonnette au poing, il encloua le matou contre un vantail. Mais le robuste chat lutte, le moblot crie à l'aide! L'amiral paraît. Un bond de six marches: l'amiral, ses mains dans sa casquette, tord le cou à la nourriture... Il était énorme, le chat, énorme! gras de quelle funèbre bombance!

Alors, au moblot, l'amiral dit timidement: « A ton tour, hein? mon Judic, tu m'invites? »

Peut-être s'étonnera-t-on, dans cette réunion d'images d'Epinal



Le dernier « Borda » (dessin de Pierre Le Comte, dessinateur de la Marine).



**17<sup>E</sup> FOIRE**

**DE**

**RENNES**

30 AVRIL

8 MAI 1938



Marché International



**COMMERCE -- INDUSTRIE**

**AGRICULTURE**

**CONCOURS de CHEVAUX de TRAIT**