

La bataille des Cardinaux (1759). Défaite française, défaite bretonne ?

L'année 1759 a été marquée, sur les côtes françaises du Ponant, par les préparatifs de plusieurs opérations de débarquement dans les Îles britanniques. Si l'objectif est connu, sauver les colonies en péril en provoquant d'abord la panique des créanciers de l'Etat anglais puis, espère-t-on, la prise de Londres, il n'en va pas de même pour l'organisation de cette grande expédition et la part prise par les différentes provinces maritimes françaises¹. La défaite écrasante subie par la flotte de Brest, le 20 novembre 1759, entre les Cardinaux et Le Croisic a fait oublier les autres aspects du projet². La Bretagne fut particulièrement concernée par ce qu'on appe-

¹ DULL, Jonathan R., *The French Navy and the Seven Years' War*, University of Nebraska Press, 2005, p. 134-138 (une traduction française vient de paraître à Bécherel) ; COUELLE, Paul, «Les projets de descente en Angleterre d'après les archives des affaires étrangères», *Revue d'histoire diplomatique*, 15, 1901, p. 433-452 et 591-624, 16, 1902, p. 134-157 ; BINET, Henri, «Le Conseil du Roi du 14 juillet 1759 et le plan de descente en Angleterre du duc de Choiseul», *Académie de Marine*, 18, 4, avril 1939, p. 181-210 ; COSTET L.V., «Une erreur historique», *La Revue Maritime*, n° 119, novembre 1929, p. 635-641.

² Alors même qu'il avait dû se retirer vers Torbay, l'amiral Hawke fut rapidement informé de la sortie de la flotte de Conflans, le 14 novembre. L'avance de celle-ci fut bientôt annulée par la médiocre qualité de ses équipages. Les vaisseaux français, loin de se rapprocher de la baie de Quiberon où devaient les attendre les bâtiments de transport dont ils devaient protéger l'appareillage vers l'Ecosse, dérivèrent vers le sud-ouest. Ayant perdu un temps précieux, ils ne parvinrent dans les parages de Belle-Île qu'au matin du 20 novembre. Apercevant les bâtiments en nombre inférieur du commodore Duff, Conflans crut pouvoir les écraser. Mais ses vigies ne tardèrent pas à lui apprendre l'incroyable nouvelle de l'arrivée sur lui de Hawke avec le gros des forces anglaises. Cherchant à conduire ses vaisseaux dans la baie de Quiberon où il pouvait espérer les mettre à l'abri, tant la zone était dangereuse, Conflans prit la tête de son escadre et doubla les Cardinaux. Hélas, son arrière garde, qui avait peiné à se remettre en ordre, fut rattrapée et progressivement écrasée par ses poursuivants qui, remontèrent la ligne française, dépassant avec elle les Cardinaux. Ce combat très violent fut livré non seulement près des récifs mais aussi en pleine tempête, ce qui accrut encore la confusion. Lorsque la précoce nuit de novembre mit fin à l'affrontement, la flotte française ne représentait plus pour la Navy une menace militaire. Deux vaisseaux avaient sombré d'un coup (le *Thésée* et le *Superbe*), un autre avait été capturé (le *Formidable*). Le lendemain, une partie de l'escadre s'était dirigée sur Rochefort, une autre avait trouvé abri dans l'estuaire de la Vilaine, au prix de la perte d'un autre bâtiment (l'*Inflexible*). Echoués près du Croisic, le *Soleil royal*

lait à l'époque «l'expédition particulière», autrement dit le débarquement sur les côtes occidentales de l'Ecosse d'un corps de plus de 17 000 hommes commandé par le duc d'Aiguillon, le commandant militaire dans la province, auréolé du prestige de la victoire de Saint-Cast l'année précédente. Mon propos sera d'évaluer la part prise par la Bretagne dans ces préparatifs en la comparant avec celle d'autres provinces du Ponant pour la construction de la flotte de guerre, le rassemblement des équipages et enfin, l'affrètement des bâtiments de transport de troupes³.

Des vaisseaux

La flotte qui sortit de Brest, le 14 novembre 1759, à la faveur de la tempête qui avait écarté les Anglais de leur station proche d'Ouessant, comptait 21 vaisseaux et 4 frégates. Les vaisseaux se répartissaient ainsi : quatre 80 canons (dont le *Soleil royal*, de l'amiral, le maréchal de Conflans), six 74 canons, quatre 70 et sept 64.

L'examen des lieux de construction fait apparaître que 11 de ces vaisseaux avaient été bâtis à Brest, 4 à Lorient, 4 à Rochefort, 1 à Toulon et 1 en Angleterre (le *Northumberland*, capturé en 1744, précisément par Conflans). La prédominance de Brest n'a rien d'étonnant mais elle n'est pas aussi forte que l'on eût pu imaginer. Le recours à Lorient signifie d'une part qu'on a intégré à la ligne de bataille des vaisseaux de la Compagnie des Indes (le *Brillant* et l'*Orient* achetés en 1758 et 1759) et d'autre part qu'à partir de 1757 on a aussi fait travailler les chantiers de celle-ci directement au service de la Marine. C'est à Lorient qu'ont été lancés en 1756 l'*Orient* (80 canons), puis en 1757 le *Brillant* et le *Solitaire* (64) ainsi que le *Robuste* (74). Au total, 15 vaisseaux sur 21 ont été construits en Bretagne.

Il faut croiser ces données avec celles concernant les dates de mise en chantier. Un peu plus d'un tiers de la flotte est antérieur à 1748, la fin de

(et le *Héros* furent incendiés, tandis que le *Juste* se perdait en tentant d'entrer dans la Loire. Hawke ne perdit que deux vaisseaux (l'*Essex* et la *Resolution*) sur les récifs du Four. Sur la bataille des Cardinaux, en attendant l'étude que je prépare, voir MARCUS, Geoffrey, *Quiberon Bay*, Londres, 1963 ; MACKAY, Ruddock, *Admiral Hawke*, Oxford, 1965 ; LA CONDAMINE, Pierre de, *Le Combat des Cardinaux. 20 novembre 1759, baie de Quiberon et rade du Croisic*, 3^e éd., La Turballe, 2000 ; LE MOING, Guy, *La Bataille navale des «Cardinaux» (20 novembre 1759)*, Paris, 2003. Signalons aussi le très suggestif volume d'aquarelles de RAFFIN-CABOISSE, Pierre, *La bataille des Cardinaux*, Turquan, 2008.

³ En plus de la synthèse déjà signalée de J.R. DULL, la Marine de Louis XV a fait l'objet de l'étude de James PRITCHARD, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston and Montréal, 1987 et du livre de VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administrations, exploration*, Paris, 1996.

la guerre de Succession d'Autriche. *Le Juste*, de 1724, est, de loin, le doyen. Rappelons qu'il n'aurait pas pris part à la sortie de novembre 1759 sans l'insistance de son commandant, M. de Saint-Allouarn. Suivent, le *Dauphin royal* et le *Superbe* (1735), le *Tonnant* (1740), le *Northumberland* (1744), le *Dragon* et l'*Intrépide* (1745), enfin le *Magnifique* (1747), soit 8 vaisseaux sur 21. Les huit unités suivantes peuvent être qualifiées de récentes et témoignent de l'ampleur, souvent oubliée, de la reconstruction de la marine dans le bref entre-deux-guerres de 1748-1754⁴. Le *Soleil royal* est de 1748, le *Bizarre* et le *Formidable* de 1749, le *Héros* de 1750, l'*Eveillè* de 1751, l'*Inflexible* et le *Sphinx* de 1752, enfin le *Glorieux* de 1753. Cinq d'entre eux ont été construits à Brest, les trois autres à Rochefort. En revanche, sur les cinq unités très récentes, lancées depuis le début de la guerre, quatre l'ont été à Lorient. Seul le *Thésée*, tout juste entré en service, vient de Brest. Comparons ce profil avec celui de la flotte de l'amiral Hawke, le 20 novembre. Sur les 20 des 23 vaisseaux dont j'ai pu déterminer l'âge, 12 ont été construits depuis 1756. On mesure là l'intensité de l'effort de guerre britannique qui culmine justement en 1759. 111 bâtiments de ligne sont alors «en commission» contre 49 français⁵.

Pourtant, il ne suffit pas de regarder les vaisseaux du maréchal de Conflans au matin du 14 novembre, lors de leur sortie. Le rassemblement et la préparation de ces unités ont leur histoire et celle-ci fut compliquée. On peut la reconstituer à partir de la correspondance du port de Brest avec le Secrétaire d'Etat de la Marine. On peut la suivre aussi, d'une manière plus originale, grâce aux rapports adressés à l'amiral Hawke par ceux de ses commandants envoyés en pleine rade de Brest observer les préparatifs. Dans un port, se relevant difficilement de l'épidémie de 1757 qui l'a sévèrement frappé à partir du retour de l'escadre de Du Bois de La Motte, il s'était avéré impossible de procéder à des armements importants en 1758.

⁴ Si la guerre est formellement déclarée par Louis XV à George II seulement le 9 juin 1756, on se bat dès 1754 dans la vallée de l'Ohio et c'est le 10 juin 1755 que les premiers coups de canon ont retenti sur mer dans les parages de Terre-Neuve.

⁵ Tous les vaisseaux existant dans les ports anglais ne sont pas armés. Seule une partie d'entre eux est «en commission», autrement dit pourvus d'un équipage et armés. Mais, lors de chaque conflit, la mise sur pied de guerre de la Navy puis la rapide croissance des sommes qui lui sont allouées par le Parlement permettent d'armer une proportion toujours plus importante du tonnage total. On trouvera une présentation de l'évolution d'ensemble des effectifs dans ACERRA, Martine et ZYSBERG, André, *L'essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, Paris, 1997, p. 67-70. Du côté français, on pourra aussi se reporter à VICHOT, Jacques, *Répertoire des navires de guerre français*, Paris, 1967 et à DEMERLIAC, Alain, *La Marine de Louis XV. Nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, 1995, p. 35-40. Pour le côté britannique, voir COLLEDGE, J.J. and WARLOW, Ben, *Ships of the Royal Navy. The Complete Record of All Fighting Ships of the Royal Navy from the 15th Century to the Present*, Londres, 2006 ainsi que sur les Cardinaux en particulier, MACKAY, Ruddock, éd., *The Hawke Papers. A Selection : 1743-1771*, Navy Records Society, Aldershot, 1990, p. 349-350.

Aussi la préparation des vaisseaux destinés à appuyer «l'expédition particulière» fut malaisée. Rien de tout cela n'a échappé aux regards et aux oreilles des Anglais.

Fin avril, ils dénombrent 7 vaisseaux dans la rade et 10 en préparation dans l'arsenal, les charpentiers ayant fini leur ouvrage et les «esclaves» (les forçats...) travaillant au grément. Un mois plus tard, une frégate en faction devant Port-Louis signale 4 vaisseaux prêts à appareiller pour Brest qu'ils semblent avoir rallié peu de temps après puisqu'on compte désormais 17 voiles⁶. Le 18 juin, le commodore Duff qui a capturé des pêcheurs dans le raz de Sein, est capable d'indiquer à Hawke la présence en rade de quatre 80 canons, de six 74, d'un 70 et de neuf 64, soit 21 vaisseaux avec deux frégates. Tous auraient leurs équipages à peu près complets et seraient pourvus de 5 mois de vivres. La réalité était moins flatteuse. Début juillet, c'est au tour d'Hervey d'aller dans la rade, si près de la flotte française et des rives qu'il y provoque des attroupements de curieux⁷. Il voit 22 vaisseaux. Des pêcheurs lui apprennent que les canons manquent. On en attend de Bordeaux et de Rochefort (qui sont les débouchés des fonderies du Périgord). Fin juillet, un maître de navire hollandais qui vient de quitter Brest déclare y avoir été surpris par le prix de tout et par l'impossibilité d'y trouver du pain blanc⁸. Les renseignements d'ambiance comme l'évaluation du degré de préparation de l'adversaire s'avèrent pour l'essentiel confirmés par ce qu'on peut apprendre des sources officielles françaises. Brest, l'arsenal mais aussi la ville, connaît à la fois la surchauffe liée à un armement important et les effets de la pénurie qui retarde les préparatifs. Sauf lorsque la tempête l'oblige à s'écarter la *Navy* est là, toute proche, arraisonnant les bâtiments neutres apportant d'Europe du Nord bois et munitions navales, perturbant aussi l'indispensable cabotage breton, si bien qu'en octobre il faut acheminer à grand peine par la route depuis Quimperlé les cargaisons de 40 bâtiments destinés à l'avitaillement de la flotte de Brest. Le port est au bout de ses possibilités : Conflans lui-même note, avant d'appareiller le 14 novembre, que s'il devait y rentrer après un combat, il n'y trouverait ni approvisionnements ni marins⁹.

Des marins

La difficulté à trouver des marins dignes de ce nom est un point souligné par tous ceux qui se sont penchés sur la bataille des Cardinaux. Lorsque la flotte sort de Brest, elle a dû compléter ses effectifs en embar-

⁶ MARCUS, Geoffrey, *op. cit.*, p. 56.

⁷ MACKAY, Ruddock, *Admiral Hawke, op. cit.*, p. 212-213.

⁸ MARCUS, Geoffrey, *op. cit.*, p. 93.

⁹ Arch. nat., Marine B⁴ 87, f^o 246.

quant d'une part des soldats, d'autre part des garde-côtes. Il suffira de rappeler à la suite de Tim Le Goff que, depuis 1755, la population française de gens de mer, astreints au système des classes, a subi une véritable hémorragie, moins du fait de la rafle opérée dans l'Atlantique par l'amiral Boscawen au début des hostilités, que des prises de corsaires et de bâtiments de commerce les années suivantes¹⁰. A partir de 1757, les Britanniques ne rendent plus les marins prisonniers. Ainsi, sans défaite navale, la marine française est véritablement saignée. L'étonnant n'est pas la double défaite de 1759 (Lagos puis les Cardinaux), mais qu'elle survienne si tard¹¹. A cette date, il faut faire flèche de tout bois.

C'est pour cette raison qu'on en vient à des solutions extrêmes afin de compléter, tant bien que mal, les équipages et de rassembler au total un peu moins de 13 000 hommes. L'une est le recours à des soldats fournis par des régiments de l'armée de terre, soit 1 700 hommes des régiments de Saintonge et d'Ailly. Les premiers contacts furent parfois rudes : mécontents, les officiers de Saintonge, colonel en tête, firent preuve d'esprit frondeur une fois à bord. L'autre est l'embarquement de miliciens garde-côtes bretons et normands. Ils furent au nombre de 2 200, 1 400 Bretons, prélevés sur la totalité du littoral, 800 Bas-Normands. Autrement dit, on a mis à contribution toutes les capitaineries, de l'estuaire de la Loire à celui de la Seine. Les garde-côtes de Saint-Nazaire et de Pornic ont été embarqués sur le *Robuste*¹². L'idée n'était pas neuve : elle avait déjà été formulée en 1747. Mais lorsqu'elle entre en application, c'est juste après l'ordonnance du 24 février 1759 qui transfère les garde-côtes de l'autorité du Secrétaire d'Etat de la Marine à celui de la Guerre. Cela donne aux équipages de rencontre de la flotte de Conflans l'allure d'une curieuse juxtaposition Marine et Guerre, source de bien des difficultés.

Nous disposons des rôles d'équipage pour 19 des 21 vaisseaux de Conflans. Ils permettent de savoir avec précision qui était à bord lors de la sortie de novembre et depuis quand, de quels navires venaient les hommes embarqués et quelle était leur origine géographique. J'ai dépouillé les rôles du vaisseau amiral, le *Soleil royal*, et du *Thésée*, un des deux bâtiments coulés bas d'un coup lors du combat¹³. L'étude d'une telle source permet

¹⁰ LE GOFF, T.J.A., «Problèmes de recrutement de la marine française pendant la Guerre de Sept Ans», *Revue historique*, t. 283/2, 1990, p. 205-233 : DULL, J., *op. cit.*, p. 86 et 112-114.

¹¹ La flotte, partie de Toulon sous le commandement de M. de La Clue-Sabran, fut prise en chasse juste après son franchissement du détroit de Gibraltar par celle de Boscawen qui lui infligea entre le 17 et le 19 août des pertes considérables : 3 vaisseaux furent pris, 2 autres brûlés devant Lagos sur la côte portugaise, 5 parvinrent à s'échapper mais pour être bloqués à Cadix pendant six mois et 2 gagnèrent Rochefort après diverses aventures.

¹² Sur les garde-côtes, voir PERRÉON, Stéphane et PICAUD, Patrice, *La défense des côtes atlantiques, de Vauban à la Révolution, l'exemple du comté nantais*, Pornic, 2007.

¹³ Arch. nat, Marine C⁶ 275 pour le *Soleil Royal* et 282 pour le *Thésée*.

de cerner la part des Bretons dans les équipages au sens large. Notons que l'examen des 12 autres rôles conservés, sans oublier les frégates, est susceptible d'apporter des corrections peut-être non négligeables à ce premier portrait de groupe.

Le *Soleil royal*, vaisseau de 80 canons, avait à son bord pas moins de 1 042 personnes, ce qui est considérable pour un bâtiment de cette taille, même amiral, donc avec un Etat-major fourni. Il y a 61 domestiques, dont 20 pour le maréchal. A considérer l'équipage, on peut se demander si on n'a pas essayé de compenser la qualité par la quantité. Vaisseau de 74 tout neuf, le *Thésée* embarque 666 hommes. Le rôle indique 2 survivants. Comparons ces chiffres avec les effectifs de bâtiments anglais de même rang : un 74 a en général 600 hommes à bord, sauf le *Magnanime*, une ancienne prise française, qui en a 700. C'est pour le vaisseau amiral que le décalage est sensible : le *Royal George*, de Hawke, 100 canons, a 880 hommes à son bord, soit bien moins que le *Soleil royal*.

On ne sera pas surpris de constater la forte présence des Bretons dans le corps des officiers des vaisseaux. Mais c'est au sommet de la hiérarchie qu'elle est le moins marquée : Conflans est champenois et parmi ses trois chefs d'escadre, il n'y a qu'un seul breton, Budes de Guébriant. En revanche, la province est nettement visible avec les capitaines de vaisseau : de Langle sur le *Solitaire*, de Kersaint de Coëtnempren sur le *Thésée*, Belingant de Kerbabut sur le *Northumberland*, de la Prévalais sur l'*Eveillée*, de Keremor de Boischâteau sur le *Brillant*, Alleno de Saint-Allouarn sur le *Juste*... Si on examine les Etats-majors, l'impression se confirme : Auprès du maréchal de Conflans, on trouve un Lescouet, un Tronjolly, un La Biochaye, un La Monneraye. Il semble qu'un capitaine breton implique un second de même origine : Le Gouvello auprès du vicomte de Langle, sur le *Solitaire*, du Plessis Boterel auprès de M. de Kersaint, sur le *Thésée*, Trédern du Dresnec auprès de Bélingant de Kerbabut, sur le *Northumberland*, etc. A bord du *Juste*, Saint-Allouarn cadet est auprès de son aîné et commandant. Les nobles bretons sont bien présents à tous les grades de la hiérarchie : le lieutenant de vaisseau de Parscau du Plessix est à bord du *Brillant*, son camarade de Carné-Carnalet à bord du *Superbe*, l'enseigne de vaisseau Guillaume de Farcy est un des 150 rescapés du *Juste*, chance que n'eurent pas les deux fils de Kersaint qui disparurent engloutis avec leur père, tandis que le garde de la Marine Hay de Bonteville, blessé, fut fait prisonnier avec l'équipage très éprouvé du *Formidable*.

Regardons maintenant les officiers mariniers, les matelots et les mousses. Ils sont 633 à bord du *Soleil royal* : les Normands sont ici en plus grand nombre que les Bretons, 266 contre 245. Trois ports normands se distinguent : Le Havre (60), Granville (52) et Dieppe (50), loin devant

Rouen et Fécamp. De l'autre côté du Couesnon, Brest et Recouvrance prédominent (41 et 31, soit 72) suivis à bonne distance par Dinan, Saint-Malo et Nantes, tandis qu'un très grand nombre (65) se répartit entre de nombreux ports plus modestes. Quant à la côte atlantique, du Poitou au bassin d'Arcachon, elle a fourni 51 marins. A cette prédominance normande du *Soleil royal* répond celle bretonne du *Thésée*. Sur 420 officiers mariniers et matelots, il y a 198 Bretons, Dinan venant en tête (32), suivie par Saint-Malo (22), Brest (22) et Saint-Brieuc (20) puis Lannion (15), soit une présence marquée du littoral septentrional. Sur 159 Normands, 52 sont de Granville, ce qui veut dire que la disparition du *Thésée* fut sans doute un choc pour la population granvillaise. 54 marins viennent de la côte atlantique.

En dépit de ces traits spécifiques, accrus par la présence à bord du *Soleil royal* de 106 gardes côtes normands et 127 bretons sur le *Thésée*, d'un vaisseau à l'autre on repère des caractéristiques communes. Parmi les officiers mariniers, Normands et Bretons s'équilibrent à peu près, en revanche les premiers sont plus nombreux que les seconds parmi les matelots les mieux payés, donc les plus expérimentés. Faut-il en conclure que l'on avait à cette date épuisé les ressources bretonnes ? Les spécialités techniques (calfat, voiliers etc) sont en général liées à l'arsenal de Brest. L'artillerie du *Soleil royal* est presque entièrement servie par des Normands, mais les aides chirurgiens sont bretons. Sur les deux vaisseaux, les mousses sont très majoritairement bretons. La flotte de Brest puise logiquement dans les ports de la Manche.

Sur le papier, la flotte de Conflans compte 12 951 hommes, ce qui semble suffisant. Mais la réalité est plus inquiétante. Les rôles permettent de comprendre avec quelle lenteur on les a rassemblés. Il a fallu recourir à des hommes sans expérience maritime, même si certains vivaient à proximité des côtes. Le *Thésée* a vu monter à son bord le 21 juillet 32 officiers, bas officiers et soldats du régiment de Saintonge et 51 de celui de Talaru le 30 octobre. Ils sont rejoints par 127 gardes côtes des capitaineries de Morlaix et de Saint-Pol de Léon, ce qui confirme le caractère breton du nord des hommes embarqués. Le 21 juillet, le *Soleil royal* a accru son effectif avec 198 soldats et 11 officiers du régiment de Saintonge. Quatre jours plus tard arrivaient 106 gardes côtes normands des capitaineries de Ouistreham, Bernières et Asnelles. Mais, même ainsi, les effectifs demeuraient insuffisants. Conflans eût-il appareillé s'il n'avait eu la possibilité d'embarquer *in extremis* sur ses vaisseaux une partie des équipages de ceux de Bompar qui arrivaient des Antilles ? L'arrivée de marins expérimentés et volontaires permettait de mieux encadrer des hommes à la formation réduite ou inexistante et de profiter d'une opportune tempête pour sortir de Brest rejoindre les transports qui attendaient dans les ports du sud de la Bretagne.

Des transports de troupes

Le rassemblement de 17 500 hommes, surtout dans la région vannetaise, et la concentration de 14 corsaires et 76 bâtiments de transport sont les aspects les plus méconnus de l'«expédition particulière» qui fut d'avantage qu'un projet sans consistance. Assez curieusement, la plupart des ouvrages consacrés aux Cardinaux négligent, voire ignorent la présence de ces navires qui ne pouvait guère alors passer inaperçue.

Des tableaux ont été dressés prévoyant dans le détail la répartition des troupes sur les bâtiments de transport. Ils ne diffèrent pas de ceux qu'établissent les Britanniques pour leurs propres opérations de débarquement, à Saint-Cast en 1758 ou à La Havane en 1762. Sauf que cette flotte n'a jamais appareillé pour sa destination écossaise. Une partie de ces états de répartition proviennent des services du munitionnaire qui prévoient la nourriture des hommes à bord. Un tableau sans date précise, sans doute de l'été, nous indique ainsi comment 6400 hommes des régiments d'Eu, de Bricqueville, de Bourbon, de Nice et du Royal Corse devaient trouver place sur 29 navires marchands de Nantes et de La Rochelle¹⁴. Sur les plus gros, de 500 tonneaux au moins, il était prévu d'embarquer environ 350 officiers et soldats. Il reste à déterminer, à partir des correspondances, si, à la date du 20 novembre, les troupes avaient réellement été embarquées. Le matériel l'était, mais en allait-il de même pour les hommes ? Les études portant sur la bataille navale ont négligé ce point. La flotte a quitté Brest le 14. Est-ce que, dans la semaine qui suivit, les transports étaient prêts à appareiller ? Ou bien est-ce que le plan d'opérations, déjà compliqué, était grevé d'une nouvelle cause de retard ?

Des listes dressées, sans doute à la fin du printemps ou à l'été, nous apprennent que 90 bâtiments, soit 29 462 tonneaux (tx), furent affrétés pour transporter des troupes, du matériel et un hôpital jusqu'en Écosse¹⁵. Si le point de concentration fut la baie de Quiberon, et plus précisément, celle du Morbihan avec les rivières de Vannes et d'Auray, il importe d'examiner d'où venaient ces transports et quelle était la part des ports bretons. La réponse est simple : ils ne fournirent pas le plus grand nombre des navires.

Sur les 14 corsaires opérant pour le compte du roi, 6 étaient bayonnais et 2 bordelais, 4 malouins et 2 nantais. Quel est leur rôle ? Rappelons que la flotte de Conflans n'était pas censée initialement accompagner toute entière l'«expédition particulière» jusqu'en Écosse. L'escorte devait se

¹⁴ Arch. nat., Marine B⁴ 84.

¹⁵ Arch. nat., Marine B⁴ 84, «Expédition particulière. Liste des corsaires et navires frettés dans les différents ports suivant leur port en tonneaux», f^o 204, 206, 213, 215 et 217.

limiter à une demie douzaine de vaisseaux confié à Bigot de Morogues. C'est sans doute la raison de la présence de ces corsaires, qui avaient en outre l'avantage de reporter, au moins à court terme, une partie des frais sur leurs propriétaires. Faute d'une étude spécifique sur la course en général pendant la guerre de Sept ans et sur les négociants bayonnais en particulier, il est difficile d'en dire plus sur ce point. Notons également que les corsaires devaient embarquer une partie des approvisionnements, au moins jusqu'au Morbihan. Était-ce encore le cas ensuite ? Toujours est-il qu'un bâtiment armé en course se signale par un équipage plus nombreux que celui d'un navire marchand ordinaire.

Le rôle majeur des ports atlantiques, de Saintonge et de Guyenne, est très net pour les transports, des navires de commerce affrétés. 35, soit presque la moitié appartiennent à des armateurs bordelais et 10 à des Rochelais. Trente proviennent de ports bretons : 20 de Nantes, 5 de Saint-Malo, 3 de Morlaix et un de Brest. Il en reste un, dont je n'ai pu déterminer la provenance. Le rôle de Bordeaux dans la préparation de cette expédition écossaise n'est surprenant qu'en apparence. Éloigné de l'Angleterre et donc moins susceptible d'être bloqué par la *Navy*, le grand port au milieu des vignes joua un rôle important dans le maintien des liens avec les colonies, y compris le Canada jusqu'en 1759. C'est de Bordeaux que partirent pour Québec les derniers convois escortés de frégates. Les premiers plans de débarquement en Ecosse prévoyaient de partir de la Gironde. Certains négociants, tel Abraham Gradis, qui possède deux des navires affrétés (de tonnage important, 508 tx et 425 tx), ont investi des sommes considérables dans les affaires de la Marine. On est donc pas surpris de le trouver dans ces préparatifs. La liste des armateurs fait apparaître d'autres grands noms du négoce, tels Bouteiller, Grou, Bertrand, de Luynes à Nantes ou Laffon à Bordeaux. Une analyse approfondie ferait sans doute apparaître plus nettement qui était alors en lien, soit avec les arsenaux pour les fournitures de la Marine, soit avec la société Beaujon, Goossens et compagnie, des banquiers qui, en 1758, avaient pris le relais des trésoriers généraux de la Marine incapables d'avancer plus d'argent.

Le problème majeur est de rassembler ces transports vers la Bretagne du sud où ont été finalement concentrées les troupes placées sous le commandement du duc d'Aiguillon. Une partie se trouve à Nantes, d'autres près de Vannes. Il a fallu plusieurs mois pour que les navires puissent rejoindre Port-Louis, la baie de Quiberon et l'estuaire de la Loire. La correspondance du duc d'Aiguillon et celle du commissaire général Le Brun rapportent les aléas de ces navigations risquées¹⁶. Les rapports des flottilles anglaises de surveillance permettent aussi de suivre le rassemblement des transports et les attaques menées contre eux. Au mois d'août, le com-

¹⁶ Arch. nat, Marine B⁴ 85, *passim*.

modore Duff qui monte la garde vers Port-Louis et Belle-Île a bien compris que c'était vers Quiberon que s'assemblait la flotte de transport. Hawke se contente de faire surveiller. En dépit des pertes, la concentration a été réussie. Le 25 août arrivent 25 navires de Bordeaux devant Locmariaquer. Le 18 septembre, un convoi parti de la Basse-Loire et conduit par Marion Dufresne a atteint le golfe du Morbihan.

L'«expédition particulière» puise dans les réserves de l'armée en Bretagne : boulets de canon, poudre, plomb et cartouches sont prélevés sur les stocks disponibles, ce qui oblige à des charrois à destination de Port-Louis, d'Auray, de Vannes¹⁷. Lorsqu'il faudra, après les Cardinaux, débarquer l'équipage d'artillerie, on aura recours à de grandes barques de chasse-marée et il faudra déblayer les quais pour faire place au matériel de guerre. Il est aisé de deviner *a contrario* l'intense activité qui avait saisi à l'été les ports d'Auray et de Vannes.

Il ne s'agit pas seulement de prévoir l'embarquement de soldats, de canons, de matériel et d'un hôpital. Il faut assurer leurs approvisionnements, à la fois en mer et, à destination, en Ecosse. En juin, un marché a été conclu à Versailles entre le contrôleur général Silhouette et les munitionnaires généraux Hébert et Desloges, prévoyant une ration de mer à 9 sols et une autre de journalier de rade à 10 sols¹⁸. Avec le contenu des sacs et des barils embarqués, c'est tout une géographie qui se dessine, de Brest à Bordeaux¹⁹.

- Le pivot en est Rochefort qui doit fournir pour 3600 tx d'encombrement. De l'arsenal de la Charente, on tire l'essentiel du biscuit, toutes les farines de première qualité, le vin de Saintonge, du lard, du bœuf salé, des légumes et du beurre d'Irlande.
- Bordeaux, pour 1700 tx, donne un peu de biscuit, mais toute la farine de qualité inférieure et du vin.
- Nantes n'intervient que pour 150 à 200 tx, surtout de biscuit.
- En revanche, Brest doit fournir pour 1200 tx, de biscuit, de fromage et de riz.
- N'oublions pas Vannes, le point de concentration et de départ qui, comme tel, alimente l'expédition en sardines, pain et viande fraîche.

Si le rendez-vous est breton, l'organisation des approvisionnements confirme ce qu'indiquait déjà la liste des transports : le rôle majeur de Bordeaux et des ports saintongeais, La Rochelle et ici Rochefort.

¹⁷ Arch. nat., Marine B⁴ 84, «Etat des munitions et leur poids à tirer du Port Louis par charrettes...», f^o 123 à 126.

¹⁸ Arch. nat., Marine B⁴ 84, f^o 238-242.

¹⁹ Arch. nat., Marine B⁴ 84, f^o 243-244.

L'«expédition particulière» du duc d'Aiguillon mit donc en jeu toute la façade du Ponant, les ports bretons mais aussi normands, saintongeais et girondins. Si Brest est, en dépit des épreuves subies, la base du projet écosais, les assises économiques se situent clairement à Bordeaux, dans le moins perturbé des ports français de l'Atlantique. Si la Bretagne fournit une part importante des marins, la Normandie est aussi dans ce cas. La catastrophe des Cardinaux donnant une conclusion tragique aux métamorphoses du projet de débarquement a fait oublier que celui-ci aurait pu avoir un autre résultat. Mais, tel qu'il fut mis en œuvre, il pâtissait d'une double faiblesse. Les vaisseaux étaient à Brest, les troupes vers Vannes, tandis que le gros des transports et des approvisionnements venait de Bordeaux et de Rochefort. Cette dispersion fut lourde de conséquences, car elle impliquait le détour de la flotte de Conflans par la baie de Quiberon et donc la perte de l'avance sur Hawke. L'autre faiblesse était financière. Le 14 novembre, lorsque Conflans appareilla de Brest, Beaujon, Goossens et compagnie se trouvèrent en cessation de paiement et la Marine avec eux²⁰. La défaite suit de très peu la faillite, mais jusqu'au matin du 20 rien n'était encore joué dans les parages de Belle-Île.

Les conséquences des Cardinaux sur la Bretagne sont un thème encore peu exploré, mais qui pourrait réserver quelques surprises. Comme pour la Normandie, il y a l'évident impact démographique, très localisé mais dévastateur. Passant à Pont-Croix l'année suivante, le chevalier de Mirabeau est frappé par le deuil pesant de la centaine de gardes-côtes engloutis avec le *Superbe*²¹. Mais il y a aussi la disparition de plusieurs officiers appartenant à des familles en vue de la noblesse bretonne : avec M. de Kersaint ont disparu deux de ses fils, tandis que le lieutenant de vaisseau Louis-Joseph de Carné-Caravalet laisse 9 orphelins. On peut s'interroger sur l'impact politique, notamment aux états, d'une défaite aussi humiliante qui rejaillit sur le duc d'Aiguillon et ébranle l'autorité royale.

Olivier CHALINE

²⁰ BOSHER, John F., «Financing the French Navy in the Seven Years' War : Beaujon, Goossens et Compagnie in 1759», *Business History*, 28, 1986, p. 115-123, repris dans HARDING, Richard éd., *Naval History 1680-1850*, Aldershot, 2006, p. 393-412.

²¹ «Ce pays a souffert d'une des plus grandes calamités qui puissent arriver à un canton. Le capitaine du *Superbe* étoit de ce pays-ci. Il a embarqué le détachement de la garde côte de cette capitainerie-ci. C'étoient tous laboureurs ; ils ont été engloutis au nombre de cent. En conséquence le pays est dévasté et fait pitié. Les gésiers de l'infâme capitale n'ont pas senti toute l'horreur de cette dernière action de mer. L'air infect qu'on y respire m'a peut-être moi-même rendu moins sensible que je ne l'aurois dû l'être à cet affreux événement ; mais je le vois de près à présent où des veuves nous redemandent leurs maris, des orphelins leurs pères. Dieu que les philosophes modernes regarderoient comme injuste s'il avoit fait un enfer, le seroit en effet s'il n'en avoit pas fait !», Ch. LAURENT éd., *Les voyages en Bretagne du chevalier de Mirabeau 1758-1760*, Mayenne, 1983, p. 180.

RÉSUMÉ

Le 20 novembre 1759, lors de la bataille dite des Cardinaux, entre Belle-Île, Le Croisic et l'estuaire de la Vilaine, la flotte de Brest commandée par le maréchal de Conflans fut écrasée par celle de l'amiral Hawke revenue en hâte d'Angleterre. Par cette victoire spectaculaire et fameuse, la Navy mit un terme au projet d'«expédition particulière», l'invasion de l'Écosse. Si la bataille est assez bien étudiée, la tentative de débarquement de 1759 l'est beaucoup moins. Quel rôle fut celui de la Bretagne dans ses préparatifs ? La question est à aborder aussi bien pour la flotte de guerre sortie de Brest après un armement très difficile dans un port relevant d'une tragique épidémie que pour la constitution des équipages qu'il fallut compléter avec des soldats et des gardes-côtes et pour le rassemblement d'une flotte de transports en baie de Quiberon. A chaque fois, la part de la Bretagne est à mettre en perspective par rapport à l'ensemble de la façade maritime du Ponant.