Titre : **BATAILLES NAVALES DE LA FRANCE.** **Tome 2** **Année 1778**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Mer** **Batailles navales**
Auteur : Troude, Onésime Joachim (Cap^{ne} de frégate) Contributeur **:** Levot, Prosper (1801-1878). Éditeur scientifique	Origine : **http://gallica.bnf.fr/** **Droits : public**
Référence : **Éditeur :** Challamel aîné (Paris) **1867-1868**	Transcripteur : **MF. R.** Date : **2015**

Ancestramil

BATAILLES NAVALES

DE

LA FRANCE

PAR

TROUDE

ANCIEN OFFICIER DE MARINE

publié

PAR P. LEVOT

CONSERVATEUR DE LA BIBLIOTHEQUE DU PORT DE BREST

Correspondant du ministère de l'instruction publique pour les travaux historiques

TOME SECOND

PARIS CHALLAMEL AINÉ, ÉDITEUR LIBRAIRE COMMISSIONNAIRE POUR LA MARINE, LES COLONIES ET L'ORIENT
27, rue de Bellechasse et 30, rue des Boulangers 1867

Les colonies anglaises d'Amérique, assemblées en congrès général, s'étaient proclamées indépendantes en 1776, et des agents diplomatiques avaient de suite été envoyés dans les cours de l'Europe pour obtenir que cette indépendance fût reconnue. Avides de gloire et brûlant du désir de réparer les affronts de la dernière guerre, plusieurs Français des familles les plus distinguées avaient suivi l'exemple de **LAFAYETTE** et avaient mis leur épée à la disposition des Américains. Le gouvernement anglais s'en était plaint et, pour se venger, il avait commis quelques actes d'agression contre la France. Vers le milieu de l'année 1777, des bâtiments anglais furent établis en croisière à l'entrée de la Manche et dans le golfe de Gascogne et, sous prétexte d'empêcher les envois d'armes et de munitions en Amérique, ils arrêtaient et visitaient les navires français qu'ils rencontraient. Au mois de mars 1778, le gouvernement anglais fit saisir tous ceux qui se trouvaient dans les ports de la Grande-Bretagne. En représailles de cette mesure, l'embargo fut mis sur les navires anglais qui se trouvaient dans les ports de France et des croisières furent établies pour la protection du commerce. Déjà des coups de canon avaient été échangés, car les Anglais avaient essayé d'étendre leur système inquisitorial jusqu'aux bâtiments de guerre. Au mois d'avril 1777, une frégate anglaise avait tiré quatre coups de canon à la frégate *la Tourterelle*, capitaine **BEAUSSIER de CHATEAUVERT**, dans les parages de Saint-Domingue.

Après une canonnade fort vive, le commandant anglais avait renoncé aux prétentions qu'il pouvait avoir. Au mois de septembre, c'était la frégate *l'Hébè* qui avait été canonnée par deux vaisseaux anglais, en sortant de Dunkerque, et elle n'avait échappé à leur visite que par la supériorité de sa marche. Ces agressions répétées décidèrent le roi de France à mettre un terme à ses hésitations : il conclut un traité d'alliance avec les Américains. L'Angleterre rappela son ambassadeur. La guerre n'était pas déclarée, mais le mécontentement allait croissant de part et d'autre. Louis XVI accepta le roi d'Espagne comme médiateur, à la condition que les États-Unis d'Amérique seraient compris dans la réconciliation. Le ministère anglais répondit aux ouvertures de l'Espagne qu'il ne pouvait être question de réconciliation et de paix que quand la France aurait retiré la déclaration du 13 mars, par laquelle elle avait conclu un traité défensif avec les États-Unis d'Amérique.

L'Angleterre passa bientôt des paroles aux actes. Les escadres des amiraux **KEPPEL** et **BYRON** sortirent de ses ports, et ses vaisseaux attaquèrent 3 frégates françaises.

Ce fut dans ces circonstances que **M. de SARTINE**, alors ministre de la marine, annonçant au lieutenant général comte **d'ORVILLIERS** sa nomination au commandement en chef de l'armée navale de l'Océan, lui écrivit la lettre suivante :

« Versailles, 2 avril 1778.

« Le roi vous a chargé, Monsieur, d'une commission des « plus importantes ; vous en connaissez toute l'étendue.

« S. M., en vous confiant une partie de ses forces navales, « est assurée que votre capacité et votre valeur sauront les « multiplier et en tirer parti pour la gloire de son pavillon et l'honneur de ses armes. Elle n'attend pas moins des sentiments des officiers généraux et des commandants « sous vos ordres ; ils doivent sentir que toute l'Europe, et la marine de S. M. en particulier, ont les yeux ouverts sur la première escadre qui soit sortie de nos ports depuis la guerre dernière, et qu'ils seront responsables au « roi et à la nation de tout ce qu'ils auraient pu faire et « qu'ils n'auront pas fait, Il s'agit de rendre au pavillon Il français tout l'éclat dont il brillait; il s'agit de faire oublier des malheurs et des fautes passées : ce n'est que par les actions les plus signalées que la marine peut espérer d'y parvenir. S. M. a le droit d'attendre les plus grands efforts de ses officiers ; la reconnaissance dont ils doivent être pénétrés pour les distinctions et les grâces dont S. M. les a comblés depuis son avènement au trône, leur en font un devoir; l'honneur seul suffira pour le leur prescrire. Ils doivent s'attendre qu'ils auront à lutter « contre de grands obstacles, à vaincre une résistance opiniâtre, à combattre des ennemis puissants par leur nombre « et hardis par un grand exercice de la mer et fiers de leurs « succès passés. Les forces dont vous disposez suffisent pour « vous assurer la supériorité; votre courage et celui des « officiers que vous commandez doivent faire le reste.

« Mais, quelles que soient les circonstances dans les« quelles l'armée navale du roi puisse se trouver, l'instruction de S. M., qu'elle me charge expressément de vous « faire connaître ainsi qu'à tous les officiers commandants, h est que ses vaisseaux attaquent avec la plus grande vigueur et se défendent, en toute occasion, jusqu'à la dernière extrémité. Les capitaines doivent être certains que, si quelque vaisseau du roi était forcé de se rendre à l'ennemi, S. M. n'admettrait pour justification que l'impossibilité physique et prouvée où se serait trouvé le capitaine de prolonger sa défense : toute autre raison ne « serait pas reçue, et S. M. ne pourrait se dispenser de marquer toute son indignation à un capitaine qui aurait rendu son vaisseau sans avoir fait toute la résistance que sa force pouvait comporter.

« Cet événement n'aura pas lieu ; mais j'ai dû vous faire connaître les intentions du roi, que les dispositions des capitaines ont sûrement prévenues, et je n'ai point laissé ignorer à S. M. tout ce qu'elle peut attendre du zèle et des sentiments dont la marine ambitionne de lui donner les preuves les plus éclatantes.

« Il me reste un article dont S. M. m'a souvent fait « l'honneur de m'entretenir; c'est celui de la subordination. Je ne puis que m'en rapporter à vous, Monsieur, sur les « moyens que vous croirez devoir employer pour l'introduire et la maintenir dans l'armée dont vous avez le commandement. S. M. vous autorise et vous ordonne même de démonter les commandants et d'en nommer d'autres à votre choix. Si S. M. exige de la subordination de la part des commandants, les officiers des grades inférieurs et les gardes de la marine doivent sentir quelle doit être la leur, les premiers à l'égard des officiers supérieurs et de leur capitaine, et les gardes à l'égard de tous les officiers. C'est aux capitaines, qui ont l'autorité en main, que S. M. s'en prendrait si le service ne se faisait pas sur les vaisseaux avec la régularité qu'elle exige ; en leur remettant une portion de son pouvoir, elle leur impose le devoir d'en user avec fermeté pour s'opposer à tout relâchement.

« Cette subordination de grade en grade ne peut nuire à à la bonne harmonie qui doit régner entre les officiers d'un même état-major, et entre celui-ci et le capitaine ; au contraire, en mettant chacun à sa place, elle doit contribuer au maintien de cette harmonie que S. M. vous commande d'établir et d'entretenir sur vos vaisseaux.

« Chaque capitaine, chaque officier doit y concourir en particulier en oubliant toute la vivacité et toute la diversité d'opinion qui pourrait la troubler. Rappelez-leur quelquefois qu'il ne suffit pas de remplir strictement ce e que l'on doit au service ; que la société impose des obligations, et que ces obligations deviennent un devoir pour la marine, où, étant forcés de vivre, par état, continuellement ensemble, il faut être indulgents les uns pour les autres, se supporter mutuellement dans des choses qui « peuvent tenir à des causes qui ne se trouvent pas parfaitement analogues, afin d'éviter toute discussion d'où peut « naître la dispute, et vivre dans la bonne intelligence et a l'union qui doivent particulièrement distinguer des militaires qui courent les mêmes dangers et aspirent aux mêmes honneurs[1].

« Signé : DE SARTINE. »

Combien ce langage était différent de celui qu'on tenait aux amiraux français dans le cours de la guerre précédente, car ce serait une erreur de croire qu'ils aient suivi par goût et par caractère le système craintif et défensif qui prédominait dans la tactique navale. Le gouvernement, trouvant toujours excessifs les sacrifices qu'exige l'emploi d'une marine militaire, prescrivit trop souvent à ses amiraux de tenir la mer le plus longtemps possible, sans en venir à des batailles, même à des engagements le plus souvent fort coûteux, et d'où pouvait s'ensuivre la perte de vaisseaux difficiles à remplacer. Souvent on leur enjoignit, s'ils étaient forcés d'accepter le combat, d'éviter avec grand soin de compromettre le sort de leurs escadres par une action trop décisive. Ils se croyaient, par conséquent, obligés de battre en retraite dès que l'engagement prenait une tournure trop sérieuse. Ils acquéraient ainsi la funeste habitude de céder volontairement le champ de bataille dès qu'un ennemi, même inférieur, le leur disputait avec courage. Ainsi donc, entretenir à grands frais une armée navale pour lui prescrire de ne pas faire un usage entier de sa puissance effective ; l'envoyer à la recherche de l'ennemi pour se retirer honteusement de sa présence ; recevoir le combat au lieu de le donner; commencer des batailles pour les terminer par des simulacres de défaite ; perdre la force morale pour épargner la force physique, voilà l'esprit qui, ainsi que l'a dit fort judicieusement M. **Charles DUPIN,** guida le ministère français à cette époque ; on en connait les résultats.

[1] *Dépôt des cartes et plans du ministère de la marine.*

L'agression de l'amiral **KEPPEL** ne permettait plus à la France de continuer sa politique temporisatrice. Le 8 juillet, une armée navale de 32 vaisseaux et 16 frégates sortit de Brest sous les ordres du lieutenant général **comte d'ORVILLIERS**. Le 23, à 1 h. de l'après-midi, on aperçut l'armée de l'amiral **KEPPEL** qui comptait 30 vaisseaux, 6 frégates, 2 cutters et 2 brûlots, L'île d'Ouessant restait alors à 90 milles dans l'E.-S.-E. Le lieutenant général **d'ORVILLIERS**, qui ne croyait rencontrer que 21 vaisseaux, ne voulut pas engager le combat et vira de bord à l'entrée de la nuit. Le signal qui ordonnait cette manœvre ne fut probablement pas aperçu par les derniers vaisseaux, car le *Duc-de-Bourgogne* et *l'Alexandre* se séparèrent de l'armée.

Instruit de la force de l'armée anglaise, le gouvernement français adressa au lieutenant général **d'ORVILLIERS** des instructions nouvelles dans lesquelles on lui faisait savoir que le roi s'en rapportait à sa prudence pour la conduite à tenir dans un moment où il avait sous ses ordres toutes les forces maritimes dont la France pouvait disposer. Le commandant en chef communiqua cette dépêche aux lieutenants généraux **comte DUCHAFFAULT** et duc **de CHARTRES** qui furent d'avis *qu'il ne pouvait arriver rien de plus fâcheux aux armes de la France, que de voir son pavillon se retirer de la présence d'un ennemi d'égale force, sans l'avoir combattu*. L'attaque fut résolue.

Le temps fut orageux et à grains et le vent très-variable pendant les trois jours suivants ; les deux commandants en chef ne songèrent qu'à tenir leurs vaisseaux ralliés et à profiter des changements de brise pour s'élever au vent.

Enfin, le 27 au matin, le temps s'embellit et le vent se fixa à l'Ouest ; l'armée anglaise restait alors à l'E.-N. -E. à 8 milles de distance. A 9h, le lieutenant général **d'ORVILLIERS** établit la sienne en ordre de bataille renversé, les amures à bâbord, ainsi qu'il suit :

Canons,			
50	Amphion.	capitaine	**Denis TROBRIAND.**
74	Diadème	—	**de La CARDONNIE.**
74	Conquérant.	—	**chevalier de MONTEIL.**
64	Solitaire.	—	**de BRIQUEVILLE.**
74	Intrépide.	—	**BEAUSSIER de CHATEAUVERT (Louis André).**
80	Saint-Esprit	—	**LAMOTTE-PICQUET**, chef d'escadre.
			duc de CHARTRES, lieutenant général.
74	Zodiaque.	capitaine	**LAPORTE VEZINS.**
64	Rolland.	—	**de LARCHANTEL.**
74	Robuste.	—	**comte de GRASSE,** chef d'escadre.
64	Sphinx.	—	**comte de SOULANGES.**
64	Artésien	—	**DESTOUCHES**.
74	Orient.	—	**HECTOR**.
64	Actionnaire.	—	**de PROISSY.**
74	Fendant.	—	**marquis de VAUDREUIL.**
100	Bretagne	—	**DUPLESSIS-PARSCAU.**
			comte d'ORVILLIERS, lieutenant général.
74	Magnifique	capitaine	**de BRACH.**
74	Actif.	—	**d'ORVES.**
90	Ville-de-Paris.	—	**de PEYNIER.**
			comte de GUICHEN, chef d'escadre.
64	Réfléchi.	capitaine	**CILLART de SUVILLE.**
64	Vengeur	—	**comte d'AMBLIMONT.**
74	Glorieux	—	**chevalier de BEAUSSET**

64	Indien.	—	**de LAGRANDIERE.**
74	Palmier.	—	**de REALS.**
-80	Couronne.	—	**HUON de KERMADEC.**
			comte DUCHAFFAULT de BESNE, lieutenant gén.
74	Bien-Aimé	capitaine	**d'AUBENTON**.
64	Eveillé.	—	**de BOTDERU.**
70	Dauphin-Royal.	—	**marquis de NIEUIL.**
64	Triton.	—	**de LIGONDES.**
60	Saint-Michel.	—	**MITHON de GENOUILLY.**
50	Fier[2].	—	**TURPIN de BREUIL.**

Frégates : *Junon, Belle-Poule*[3]*, Andromaque, Fortunée, Sibylle, Nymphe, Concorde, Iphigénie, Résolue, Sensible, Surveillante, Aigrette, Danaé, Oiseau, Boudeuse, Coureuse*.

L'amiral **KEPPEL** qui désirait aussi engager le combat, fit le signal de chasser ; et une petite variation dans la direction du vent lui permettant de porter sur l'armée française, il fit virer son armée vent arrière. Ce fut alors seulement que la ligne anglaise se forma dans l'ordre ci-après :

Canons,			
90	QUEEN	capitaine	**HARLAND,** vice-amiral.
90	SANDWICH.	capitaine	**EDWARDS.**
74	SHREWSBURY.	—	**ROSS.**
74	TERRIBLE.	—	**BICKERTON.**
74	THUNDERER.	—	**WALSINGHAM.**
74	VENGEANCE.	—	**CLEMENTS.**
74	VALIANT.	—	**GOWER**.
64	VIGILANT.	—	**KINGSMILL.**
64	WORCESTER.	—	**ROBINSON.**
74	STIRLING CASTLE.	—	**DOUGLAS.**
100	VICTORY.	—	**FAULKNOR.**
			sir Augustus KEPPEL, amiral.
90	DUKE	capitaine	**BRERETON.**
74	BERWICK.	—	**STEWART.**
74	CUMBERLAND.	—	**PEYTON.**
74	COURAGEUX	—	**MULGRAVE.**
74	CENTAUR.	—	**CROSBY.**
74	EGMONT.	—	**ALLEN.**
74	ELIZABETH.	—	**MAITLAND.**
64	AMERICA.	—	**LONGFORD.**
64	BIENFAISANT.	—	**BRIDE.**
64	DEFIANCE.	—	**GOODALL.**
74	EXETERR.	—	**MOORE.**
90	FORMIDABLE	—	**PALLISER**, vice-amiral.
90	OCÉAN	capitaine	**LAFOREST.**
74	PRINCE GEORGE.	—	**LINDSAY.**
84	FOUDROYANT.	—	**JARVIS.**

[2] Les trois derniers vaisseaux, très-faibles d'échantillon, étaient en dehors de la ligne avec les frégates.

[3] On verra plus loin qu'un combat avec une frégate anglaise força la Belle-Poule à rentrer à Brest.

74	HECTOR.	—	**HAMILTON.**
70	MONARCH.	—	**ROWLEY.**
74	RAMILIES.	—	**DIGBBY.**
74	ROBUST.	—	**HOOD.**

A 11. h, l'avant- garde anglaise attaqua l'arrière-garde des Français ; celle-ci était très-bien formée, et tellement compacte, que les vaisseaux ennemis, qui avaient probablement l'intention de la traverser, furent obligés de laisser arriver et de l'élonger sous le vent. Le feu continua ainsi, chaque vaisseau échangeant, sans s'arrêter, sa bordée avec celui qui passait par non travers. Cette canonnade donna un avantage marqué aux Français dont les vaisseaux, très serrés pouvaient réunir leur feu sur ceux de l'armée anglaise qui leur présentaient l'avant jusqu'au moment où ils laissaient arriver. La brise était fraîche et l'état de la mer obligeait les premiers à tenir leur batterie basse fermée.

A 2h, le lieutenant général **d'ORVILLIERS**, entrevoyant la possibilité d'envelopper l'arrière-garde anglaise, fit signal aux vaisseaux de tête d'arriver par un mouvement successif, puis ensuite, à toute l'armée, de se former en bataille à l'autre bord. Ce mouvement, pour réussir, demandait une exécution immédiate ; il ne fut pas compris par le commandant de l'avant-garde qui, avant de le faire, passa à poupe du commandant en chef pour lui demander ses intentions. Ce retard dans l'exécution de ses ordres détermina le lieutenant général d'Orvilliers à prendre lui-même la tête de son escadre afin de diriger l'évolution ; mais, exécutée trop tard, cette manœuvre n'eut pas l'effet que le commandant en chef en attendait. Le **duc de CHARTRES** devait passer sous le vent de l'arrière-garde ennemie et la combattre aux mêmes amures, tandis que le reste de l'armée achèverait de défiler à contre-bord et au vent de cette arrière-garde et prendrait ensuite les mêmes amures qu'elle. L'amiral **KEPPEL** avait profité de l'hésitation du commandant de l'avant-garde française ; il avait viré vent devant par la contre-marche pour se porter sur la queue de la ligne française. Mais, s'apercevant bientôt que plusieurs de ses vaisseaux avaient trop d'avaries pour faire cette évolution et le suivre, il reprit les amures à tribord, afin de ne pas les laisser exposés au feu des vaisseaux français qui pouvaient e porter sur eux ; il les rallia alors et, laissant arriver, il fit cesser le feu à 2h 30m de l'après-midi. L'armée française chassa l'armée anglaise toute la nuit ; le lendemain celle-ci n'était plus en vue. L'île d'Ouessant ayant été aperçue le soir, le lieutenant général **d'ORVILLIERS** fit route pour Brest, où il mouilla le 29. Cette affaire prit le nom de *Bataille d'Ouessant*.

Tous les vaisseaux, particulièrement la *Ville-de-Paris, le Saint-Esprit, la Couronne, l'Actif, le Bien-Aimé* et *le Réfléchi* avaient des avaries, mais de peu d'importance. *L'Amphion*, cependant, avait été si maltraité, qu'il avait fait route pour Brest pendant le combat.

Quant à l'armée anglaise, on a vu qu'une partie de ses vaisseaux ne put virer de bord lorsque son amiral voulut attaquer l'arrière-garde française. Le VICTORY avait son grément haché et un grand nombre de boulets à la flottaison. Le TERRIBLE était tellement désemparé, qu'il allait amener lorsque le TERRIBLE arriva pour le soutenir; ce dernier était lui-même très-maltraité. Le ROBUST faisait tant d'eau, qu'il avait été obligé de sortir de la ligne. L'EGMONT était rasé comme un ponton ; après lui, c'était le SHREWESBURY qui avait le plus souffert. En rendant compte de cette bataille aux lords de l'Amirauté, l'amiral **KEPPEL** disait que l'état dans lequel se trouvaient ses vaisseaux ne lui avait pas laissé le choix de ce qu'il était convenable de faire. Cet aveu lui fut en quelque sorte arraché par la nécessité dans laquelle il se trouva de se disculper d'avoir présenté la poupe aux vaisseaux français, manœuvre qui, disait-il dans sa défense, pouvait avoir l'apparence d'une fuite.

Le fait est que chacun s'attribua l'honneur de la victoire et prétendit que l'armée ennemie avait reculé devant un nouveau combat. Le jugement que passa le commandant en chef de l'armée anglaise jeta une grande clarté sur cette affaire et fit disparaître tous les doutes sur les résultats. Le vice-amiral

PALLISER fut censuré pour n'avoir pas fait connaître l'état de son vaisseau lorsque le commandant en chef de l'armée anglaise avait fait le signal de prendre les amures à bâbord, le vaisseau DUKE n'avait pas pris part au combat malgré les signaux qui lui avaient été faits ; le capitaine **BRERETON** fut déclaré incapable de commander et indigne de servir.

Quoi qu'il en soit de ces accusations et de ces arrêts, ils semblent établir que le gouvernement anglais fut peu satisfait de la victoire que le commandant en chef de son armée navale avait la prétention d'avoir remportée.

La rentrée du lieutenant général **d'ORVILLIERS** donna quelque consistance aux bruits de défaite de l'armée française. Mais les esprits furent bientôt rassurés ; l'état des vaisseaux constata que, si cette armée n'avait pas remporté la victoire, elle n'avait pas non plus éprouvé de désavantages, et c'était un point qui donnait à la nation la conscience de sa force maritime. Toutefois, on attaqua la conduite du **duc de CHARTRES** ; on prétendit que la défaite de l'armée anglaise eût été certaine si, obéissant au signal qui lui avait été fait, le commandant de l'avant-garde avait laissé arriver.

Le chef d'escadre **de ROCHECHOUART**, qui montait le vaisseau le *Duc-de-Bourgogne*, commandé par le capitaine **de CHARITTE,** et le capitaine de vaisseau **TREMIGON**, furent appelés à se justifier devant un conseil de guerre de la séparation de ce vaisseau et de *l'Alexandre.* Le premier fut déclaré non coupable ; l'autre reçut une admonestation.

Le capitaine **TROBRIAND** fut remplacé dans le commandement de *l'Amphion.*

Pendant que le port de Brest faisait ses préparatifs de guerre, on travaillait à mettre les vaisseaux de Toulon en état de prendre la mer. Les forces navales stationnées dans les colonies n'étaient plus en rapport avec l'état des choses. La France n'avait que quelques frégates aux Antilles ; plusieurs autres y furent expédiées, tant pour le service particulier des colonies, que pour escorter les convois qui devaient effectuer leur retour en Europe. Le traité défensif conclu avec les États-Unis nécessitait aussi l'envoi d'une escadre sur les côtes de l'Amérique septentrionale.

Le 18 avril, une escadre partit de Toulon, sous le commandement du vice-amiral **comte d'ESTAING** ; le 16 mai, elle passa le détroit de Gibraltar et, le 8 juillet, elle mouilla à l'entrée de la rivière la Delaware, dans l'état de New-Jersey des États-Unis d'Amérique, pour mettre à terre le chargé d'affaires de la France qui était passager sur le *Languedoc.* L'escadre remit sous voiles le lendemain. Deux jours après elle mouilla devant New-York, dans l'État de ce nom : une escadre anglaise, sous les ordres du vice-amiral Howe, se trouvait sur cette rade. Le vice-amiral **d'ESTAING** voulut aller l'attaquer ; mais, prétextant que les vaisseaux français calaient trop d'eau, les pilotes ne voulurent pas les entrer dans cette rade. Voici la composition des deux escadres qui se trouvaient en présence.

ESCADRE FRANÇAISE.

Canons.			
90	*Languedoc.*	capitaine	**de BOULAINVILLIERS**.
			comte d'ESTAING, vice-amiral.
80	*Tonnant*	capitaine	**comte de BRUYERES.**
			comte de BREUGNON, chef d'escadre.
	César.	capitaine	**de RAYMONDIS**[4].
			de BROVES, chef d'escadre.
	Zélé.	capitaine	**comte de BARRAS SAINT-LAURENT.**
74	Hector.	—	**chevalier MORIES-CASTELLET.**
	Guerrier.	—	**de BOUGAINVILLE.**
	Marseillais	—	**LAPOYPE-VERTRIEUX.**
	Protecteur.	—	**chevalier d'APCHON.**
64	Vaillant.	—	**marquis de CHABERT.**
	Provence	—	**de CHAMPORCIN.**
64	Fantasque.	—	**commandeur de SUFFREN.**
50	Sagittaire.	—	**d'ALBERT de RIONS.**

Frégates : *Chimère, Engageante, Aimable, Alcmène.*

ESCADRE ANGLAISE.

Canons.			
64	EAGLE	capitaine	**Adam DUNCAN.**
			lord HOWE, vice-amiral.
64	TRIDENT	capitaine	**P. MOLLOY.**
			ELLIOT, commodore.
	NONSUCH	capitaine	**Walter GRIFFITHS.**
	SAINT ALBANS.	—	**FITZHERBERT.**
	SOMMERSET	—	**OURRY**.
	ARDENT.	—	**KEPPEL**.
	EXPERIMENT	—	**sir James WALLACE.**
50	ISIS	—	**William CORNWALLIS**.
	PRESTON	—	**HOTHAM**, commodore.

Frégates : PHOENIX, ROEBUCK.

---

[4] M. Brun, Hist. *de la marine* : *Port de Toulon*, dit que le *César* était commandé par le capitaine **de BROVES**. Il fait erreur, car le capitaine **de RAYMONDIS** perdit un bras dans l'engagement que ce vaisseau eut devant New-Port.

Ancestrami

Après être resté pendant quinze jours au mouillage devant New-York, temps qui fut employé à faire de l'eau et à s'entendre avec le gouvernement des États-Unis, le vice-amiral **d'ESTAING** mit à la voile et fit route pour New-Port, dans l'État de la Providence, afin de soutenir les opérations des Américains contre Rhodes island. Il arriva le 28 en vue de ce port ; et, sur la demande du général américain qui désirait combiner son attaque avec l'entrée de l'escadre française, il mouilla en dehors.

L'île de Rhodes est située à l'entrée de la baie de la Providence et New-Port se trouve dans sa partie occidentale, à petite distance de la pointe Sud. Un demi-mille sépare Rhodes island de l'île Connecticut qui, placée à l'Ouest, a comme elle sa principale étendue du Nord au Sud. Trois passages conduisent conséquemment à New-Port. Le premier est la passe naturelle entre Rhodes island et Connecticut ; le second est le passage dit de Sea Konnet entre Rhodes island et la partie orientale de la baie de la Providence. Le dernier enfin est entre la partie occidentale de cette baie et Connecticut. Il n'y avait pas à s'occuper du passage direct : l'escadre le gardait ; mais il était important de fermer les autres pour empêcher les navires qui se trouvaient soit à New-Port, soit aux autres mouillages de la baie de la Providence d'en sortir. *Le Fantasque, le Sagittaire* et les frégates furent placés dans le passage Sea Konnet ; le Protecteur et la Provence mouillèrent à l'entrée de la passe de l'Ouest. Les capitaines des bâtiments anglais dont on coupait ainsi la retraite virent de suite qu'ils n'avaient qu'un parti à prendre pour ne pas tomber au pouvoir des Français ; ils incendièrent ou coulèrent successivement les frégates ORPHOEUS - LARK — JUNO — FLORA de 32° — CERBERUS de 28 et la corvette de 18 FALCON. Quelques beaux traits de courage furent signalés dans ces affaires d'avant-garde. L'enseigne de vaisseau **DORCET** de l'*Alcmène* fut mis à l'ordre du jour pour avoir accosté une frégate anglaise déjà en feu et qui fit explosion au moment où il montait à bord.

Enfin, le 8 août, toutes les mesures étaient prises. Pendant que les Américains opéraient un débarquement dans la partie Nord de Rhodes island, 8 vaisseaux français forcèrent l'entrée de la rade de New-Port, sous le feu des batteries et allèrent jeter l'ancre dans le fond de la baie de Connecticut, jusqu'à la pointe Sud de Gold island. *Le Zélé* tenait la tête de la colonne ; venaient ensuite le *Tonnant, le Vaillant, l'Hector, le Languedoc, le Marseillais, le César* et *le Guerrier*.

Le vice-amiral **HOWE**, qui avait quitté New-York dès que l'escadre française avait mis à la voile, parut, le 9 août, devant New-Port. Son escadre avait été renforcée de 7 frégates, de plusieurs brûlots et des vaisseaux.

Canons.			
64	RAISONNABLE	capitaine	**ONSLOW**.
	CENTURION	—	**BRAILHWAITE.**
50	RENOWNS	—	**DAWSON**
74	CORNWALL.	—	**EDWARDS**.

Le CORNWALL faisait partie d'une escadre de 13 vaisseaux, sous les ordres du vice-amiral **John BYRON**, qui avait quitté Plymouth dans les premiers jours du mois de juin, et qui, le 13 juillet, avait été dispersée par un violent coup de vent. Le vice-amiral **BYRON** n'arriva à Halifax que le 26 août. L'Angleterre avait déjà 4 vaisseaux, 22 frégates et 10 corvettes sur cette partie de la côte.

L'apparition de l'escadre anglaise contraria les projets du vice-amiral **d'ESTAING** ; sa position au mouillage n'était plus tenable ; ses vaisseaux pouvaient être attaqués par les batteries de terre et, par mer, détruits ou incendiés par des brûlots. Sa détermination fut bientôt prise. Le vent ayant passé au Nord pendant la nuit, il fit ses dispositions d'appareillage, et dès que le jour parut, l'escadre mit sous voiles. Les premiers rayons du jour montrèrent donc aux Anglais l'escadre française sous voiles, se dirigeant vers les passes sous le feu des forts, qui furent aussi impuissants à empêcher sa sortie qu'ils

l'avaient été à lui défendre l'entrée de la rade. Le vice-amiral **HOWE** était loin de s'attendre à cet appareillage ; il fit couper les câbles à ceux de ses vaisseaux qui avaient laissé tomber l'ancre et prit le large. Le 11, les Français l'avaient beaucoup rapproché et, à 4h de l'après-midi, ses derniers vaisseaux allaient être joints, lorsque le temps, déjà fort menaçant, devint si mauvais, que les deux escadres, forcées de songer à leur sûreté personnelle, mirent à la cape ; un coup de vent de N.-E. venait de se déclarer. Les vaisseaux français furent dispersés et plusieurs firent des avaries majeures.

Le 12, à 3h de l'après-midi, le vaisseau de 74 *le César* rencontra le vaisseau anglais de 50 Isis, capitaine **CORNWALLIS**. La présence d'une corvette et d'un autre vaisseau anglais qui étaient en vue sous le vent n'arrêta pas le chef d'escadre de **BROVES**. Le combat durait depuis deux heures, à portée de pistolet, et le feu de l'Isis se ralentissant d'une manière sensible, il y avait lieu de supposer qu'il ne tarderait pas à cesser, lorsque la roue du gouvernail du *César* fut démontée. Ce vaisseau ne gouverna plus et l'anglais lui échappa. Le capitaine **de RAYMONDIS** perdit le bras droit à cette affaire.

Le vaisseau de 74c *le Marseillais*, capitaine **LAPOYPE-VERTRIEUX**, démâté de son beaupré et de son mât de misaine, achevait à peine d'installer un mât de fortune, lorsqu'il fut attaqué, le même jour à 8h du soir, par le vaisseau anglais de 50 PRESTON, monté par le commodore **HOTHAM**; il s'en débarrassa après un engagement d'une heure.

Le *Languedoc* démâta de tous ses mâts et perdit son gouvernail. Le 13, il fut attaqué dans cet état par le vaisseau anglais de 50c RENOWNS, capitaine **DAWSON**. Quoique réduit à ne pouvoir se servir que de cinq canons, dont un fut démonté à la première bordée, il fut abandonné par le vaisseau anglais, que rien n'obligeait à cesser le combat.

Le 14, tous les vaisseaux, le *César* excepté, se trouvèrent ralliés et mouillèrent sur la côte, dans le Sud de Rhodes island ; le vice-amiral **d'ESTAING** arbora son pavillon sur *l'Hector*. Trois jours après, l'escadre alla prendre le mouillage de cette île. *L'Hector* s'empara en chemin de la corvette anglaise de 18c SENEGAL. *Le Vaillant*, de son côté, prit la bombarde THUNDERER, et la frégate la *Gracieuse* fit amener la corvette de 14c ZEPHYR. La ville de New-Port ne pouvant fournir à l'escadre les ressources dont elle avait besoin, le vice-amiral **d'ESTAING** prit le parti de se rendre à Boston. Ce départ était d'ailleurs nécessité par l'arrivée du vice-amiral **BYRON**, dont il devait éviter la rencontre, réduit comme il l'était par l'absence d'un vaisseau et le démâtage de deux autres.

L'escadre anglaise avait aussi été dispersée. La frégate Apollo sur laquelle l'amiral **HOWE** avait arboré son pavillon, avait démâté de son mât de misaine et de son grand mât de hune. Tous les vaisseaux avaient fait des avaries ; le RUSSEL et l'INVINCIBLE furent renvoyés en Angleterre.

L'escadre française appareilla, le 21 août, et mouilla le 28 sur la rade de Nantucket ; les vaisseaux qui avaient le moins d'avaries furent embossés dans les passes. En avant de Boston et sur une étendue de plusieurs milles, la mer est couverte d'îlots et de bancs qui forment plusieurs passes, d'une défense facile, pour arriver à ce port. A deux lieues dans le S.-E. se trouve Nantucket, point de la côte où commence l'enfoncement qu'on pourrait nommer la baie de Boston. Saint-Georges, un des principaux îlots, est vis-à-vis Nantucket. C'étaient donc ces deux points qu'il y avait surtout intérêt à fortifier pour appuyer les vaisseaux. Le vice-amiral **d'ESTAING** ne manqua pas de le faire. Des canons pris à bord de ceux des vaisseaux qui travaillaient à se réparer sur la rade de Nantucket furent mis à terre, et des marins de ces mêmes vaisseaux furent désignés pour faire le service de ces batteries. L'escadre anglaise parut devant Boston, le 1er septembre, mais elle ne fit aucune démonstration. La simple inspection des mesures prises par les Français suffit pour convaincre son commandant en chef de leur inutilité.

Le 4 novembre, les vaisseaux ayant réparé leurs avaries, le vice-amiral **d'ESTAING** quitta Boston et fit route pour la Martinique où il arriva, le 9 décembre, après avoir encore reçu un coup de vent qui dispersa son escadre et pendant lequel le *Languedoc* démâta de son grand mât de hune et du mât de perroquet de fougue.

L'escadre anglaise reçut aussi ce nouveau coup de vent et souffrit beaucoup ; le SOMMERSET fut jeté à la côte sur le cap Cod ; le BEDFORD, totalement démâté, fut remorqué à New-York par le CORNWALL; le CULLODEN fit route pour l'Angleterre.

Ces pertes ne furent pas les seules que les Anglais subirent pendant le séjour du vice-amiral **d'ESTAING** sur les côtes d'Amérique. Dans les premiers jours de juillet, la frégate de 44 ROEBUCK se jeta à la côte pour échapper aux chasseurs de l'escadre française. Le brig de 16^{c} STANLEY, qui était venu reconnaître l'escadre, fut amariné par le CÉSAR; la frégate de 28c MERMAID et la corvette de 18c KING'S FISHER, se jetèrent sur le cap HINLOPEN, le 8 juillet, pour éviter d'être prises.

———————

Le 4 novembre, jour où le vice-amiral d'ESTAING quittait Boston, le commodore **HOTHAM** partait du mouillage de Sandy-Hook, à l'entrée de la baie de New-York, avec 5 vaisseaux, quelques frégates et un convoi considérable pour les Antilles ; le 10, il rallia le contre-amiral **BARRINGTON** à la Barbade. L'attaque de l'île française de Sainte-Lucie était un projet arrêté. Cet officier général n'attendait, pour l'effectuer, que l'arrivée de renforts qu'il jugeait indispensables. Des troupes furent immédiatement embarquées et la division anglaise se dirigea sur Sainte-Lucie. Les troupes mises à terre, le 13 novembre, s'emparèrent facilement d'une petite ville sans défense et marchèrent de suite sur le seul point fortifié qui défendît la rade du Carénage, la batterie du Morne-Fortuné, et l'enlevèrent. Le contre-amiral **BARRINGTON** plaça alors ses transports au fond du Cul-de-sac et embossa ses vaisseaux à l'entrée de la rade, après avoir établi quelques canons sur les deux pointes extérieures.

La baie du Carénage, sur la côte occidentale de l'île Sainte-Lucie, a son entrée à l'Ouest ; le goulet de cette rade n'a pas plus de 200 mètres d'ouverture. Quelques rochers entourent les deux pointes de cette entrée encore quelque peu rétrécie par un banc qui part de la pointe du Sud et qui se répand dans l'O.-N.-O. Le fond varie de 8 à 15 mètres dans cette passe. En dedans de la pointe Nord, à environ 550 mètres, se trouve une seconde pointe entourée d'un récif ; le Morne-Fortuné est dans la direction et à petite distance de cette pointe. Sa batterie protégeait à la fois la rade, son entrée et le Cul-de-sac, enfoncement parfaitement abrité sur la côte Nord et au fond de la baie. Voici l'ordre dans lequel les vaisseaux anglais étaient placés.

Canons.			
74	PRINCE OF WALES	capitaine honorable	**Samuel BARRINGTON**, contre-amiral.
70	BOYNES.	capitaine	**SAWYER**.
	PRESTON.	—	**HOTHAM**
50	CENTUHION.	—	**BRAILHWAITE.**
	ISIS	—	**William CORNWALLIS.**
	SAINT ALBANS	—	**ONSLOW.**
64	NONSUCH.	—	**Walter GRIFFITHS.**

Le 14 au matin, le vice-amiral **d'ESTAING** eut connaissance de l'attaque dirigée contre Sainte-Lucie ; il fit de suite embarquer 6,000 hommes de troupes et, dans l'après-midi, il mit sous voiles avec 11 vaisseaux ; un douzième, *le Marseillais*, le rallia le lendemain.
Le 15 au matin, l'escadre arriva devant la baie du Carénage dans l'ordre suivant :

Canons.			
74	*Zélé.*	capitaine	**BARRAS de SAINT-LAURENT.**
80	*Tonnant*	—	**comte de BRUYERES.**
			comte de BREUGNON, chef d'escadre.
74	*Marseillais.*	capitaine	**LAPOYPE-VERTRIEUX.**
80	*Languedoc.*	—	**de BOULAINVILLIERS.**
			comte d'ESTAING, vice-amiral,
74	*Hector.*	capitaine	**de MORIES-CASTELLET.**
74	*César.*	—	**de BROVES**, chef d'escadre.
64	*Fantasque.*	—	commandeur **de SUFFREN.**
74	*Guerrier.*	—	**de BOUGAINVILLE.**
74	*Protecteur.*	—	**chevalier d'APCHON.**
64	*Vaillant.*	—	**marquis de CHABERT.**
64	*Provence.*	—	**de CHAMPORCIN.**
50	*Sagittaire.*	—	**d'ALBERT de RIONS.**

L'intention du commandant en chef était d'élonger la ligne anglaise du Nord au Sud ; de faire mouiller chaque vaisseau par le travers d'un vaisseau ennemi et d'autoriser les capitaines à aborder leur adversaire, s'ils le jugeaient convenable. Dans le cas où le fond serait trop considérable pour laisser tomber l'ancre, il comptait prendre position en dedans de la ligne anglaise. Les circonstances de vent et la position de l'ennemi devaient, du reste, faire modifier le plan d'attaque. *Le Sagittaire* et la frégate *la Chimère* avaient ordre, dans tous les cas, d'attaquer la batterie de la pointe Sud ; la *Provence* et *le Vaillant* étaient chargés d'éteindre le feu de celle du Nord. La brise était faible de l'Est. L'escadre française élongea la ligne anglaise, en la canonnant et en recevant son feu et celui des batteries de terre, mais elle ne mouilla pas ; elle prolongea sa bordée, et le soir, le commandant en chef renouvela la canonnade du matin. Le 17, il mouilla dans l'anse du Choc, débarqua les troupes et les dirigea sur le Morne-Fortuné, distant de quelques milles seulement de ce mouillage. L'escadre remit ensuite à la voile pour aller attaquer de nouveau la division anglaise ; mais la faiblesse de la brise contraria les projets du commandant en chef et le soir il retourna au mouillage. L'expédition par terre ne réussit pas. Les troupes furent rembarquées et le 30, l'escadre était de retour à la Martinique. Le gouverneur de Sainte-Lucie capitula le lendemain de son départ.

Dès qu'on connut, dans l'Inde, la possibilité d'une rupture prochaine avec la France, les Anglais firent secrètement, à Madras, des préparatifs pour attaquer à la fois, par terre et par mer, les établissements français, avant qu'ils pussent recevoir des secours d'Europe. Mais, dans la prévision de cette rupture, le gouverneur de Pondichéry avait fait fortifier la ville[5], jusque-là ouverte de tous côtés ; et informé des dispositions que prenaient les Anglais, il différa le départ du vaisseau de 64c *le Brillant*, capitaine **TRONJOLY**, qui était rappelé en France. La frégate de 38c *la Pourvoyeuse* constituait, avec ce vaisseau, les forces navales de la France dans les mers de l'Inde. La division anglaise du commodore **VERNON**, composée d'un vaisseau et de deux frégates, venait d'être renforcée de plusieurs vaisseaux de la Compagnie qu'on avait armés en guerre. Les Français

[5] Elle avait été rendue à la France en 1765, mais sans enceinte ; les Anglais en avaient rasé les fortifications en 1761.

suivirent cet exemple et le capitaine **TRONJOLY** se trouva bientôt commander une division composée comme il suit :

Canons.			
64	*Brillant.*	capitaine	**TRONJOLY**.
38	*Pourvoyeuse.*	—	**SAINT-ORENS**.
26	*Sartine.*	—	**DUCHAYLA**.
22	*Lawriston.*	—	**LEFER de BEAUVAIS.**
20	*Brisson.*	—	**DUCHEZEAUX.**

Le 8 août, le major-général anglais **MUNRO** se présenta devant Pondichéry avec 17,000 hommes et, prévenant le gouverneur qu'il avait reçu du conseil de Madras l'ordre de s'emparer de cette place, il le somma de la lui remettre. Deux jours après, le commodore **VERNON** arriva avec sa division, apportant l'artillerie de siège et les munitions.

Canons.			
50	RIPON.		**Edward VERNON,** commodore.
28	COVENTRY.	capitaine	**Benjamin MARLOWE.**
24	SEA-HORSE.	—	**George FARMER.**
14	CORMORAT.	—	**George YOUNG.**
26	VALENTINE, vaisseau de la Compagnie.		

Le gouverneur de Pondichéry s'attendait à une attaque simultanée par terre et par mer, et il avait prescrit au commandant de la division française de ne pas s'éloigner de ces parages; aussi le commandant **TRONJOLY** put-il contrarier de suite l'opération des Anglais. Dès que la division ennemie fut signalée, il se dirigea sur elle ; le vent soufflait du S.-S.-E., mais si faible, qu'il ne put la joindre avant 2h 30m de l'après-midi. Les Français étaient en ordre de bataille, *le Brillant* en tête; le commodore anglais était au centre de sa colonne qui courait à contre-bord. Le commandant **TRONJOLY** n'hésita pas à engager le combat ; la prise de Chandernagor par laquelle l'agression des Anglais avait commencé, et la conduite du général **MUNRO** justifiaient cette attaque, quoique la déclaration de guerre n'eût pas été notifiée. Il commença le feu dès qu'il fut par le travers du vaisseau de tête anglais, et chaque bâtiment en fit autant à mesure qu'il découvrit l'ennemi ; les Anglais ripostèrent immédiatement. Lorsque les deux divisions se furent dépassées, elles virèrent de bord et recommencèrent cette canonnade qui dura sept quarts d'heure. Enfin le commodore anglais voyant le commandant de la division française bien résolu à ne pas lui laisser remplir sa mission, fit route au N.-E. Les deux divisions se firent peu de mal dans ce combat qui fut, en quelque sorte, conduit politiquement des deux côtés. Loin de poursuivre la division anglaise, ainsi que le commodore **VERNON** l'espérait peut-être, le commandant **TRONJOLY** mouilla auprès de Goudelour et, le lendemain, il était devant Pondichéry.

A quelques jours de là, la division anglaise, renforcée des vaisseaux de la Compagnie SOUTHAMPTON, NASSAU et BOSHOROUGH, passa devant Pondichéry et s'empara de la *Sartine* qui était en croisière. Le 26, elle parut encore : la division française ne bougea pas. N'appréciant pas les motifs qui empêchaient le commandant de la division navale de mettre sous voiles, le gouverneur lui donna l'ordre d'appareiller. Le commandant **TRONJOLY** obéit, mais il se rendit directement à l'île de France, ne laissant que *la Pourvoyeuse* sur la côte.

Pondichéry capitula, le 16 octobre, après un siège qui dura soixante-dix jours.

Depuis quelque temps déjà, la France avait conclu un traité d'alliance et de commerce avec les États-Unis d'Amérique ; l'Angleterre avait rappelé son ambassadeur et pourtant, ainsi, que je l'ai dit, l'escadre du vice-amiral **d'ESTAING** avait traversé la Méditerranée et l'Océan sans qu'aucun acte d'hostilité eût encore marqué la rupture de la paix entre la France et l'Angleterre. A la frégate de 30e *la Belle-Poule*, capitaine **CHADEAU de LACLOCHETERIE**, était réservé l'honneur de faire jaillir la première étincelle de l'immense incendie dont les flammes allaient bientôt parcourir toutes les mers.

Cette frégate, qui faisait partie de l'armée navale qu'on armait à Brest, avait été expédiée avec une autre frégate, la Licorne de 26°, capitaine **BELIZAL**, pour observer les mouvements des Anglais à l'entrée de la Manche. Le 17 juin, les capitaines français aperçurent 14 vaisseaux anglais réunis en escadre sous le commandement de l'amiral **KEPPEL**, sorti aussi pour suivre les mouvements de l'armée navale de Brest ; l'amiral anglais fit chasser les 2 frégates. Vers 6h du soir, la frégate MIDLEFORT avait joint *la Licorne* et sommait, en termes très-mesurés, le capitaine français de passer à poupe du vaisseau amiral anglais. Après quelques hésitations, le capitaine **BELIZAL** se rendit à cette invitation.

Presque au même moment, le capitaine **MARSHALL** de la frégate de 28c ARETHUSA, transmettait le même ordre au capitaine **CHADEAU de LACLOCHETERIE**. Sur son refus d'y obtempérer, la frégate anglaise envoya une volée dans la hanche de dessous le vent de la *Belle-Poule ;* celle-ci riposta immédiatement et laissa un peu arriver pour mettre la frégate anglaise par son travers. Le combat devint bientôt très-vif, et le grand nombre de tués et de blessés gisant sur les ponts ne tarda pas à constater l'ardeur qui animait les deux équipages. A 11h 30m, démâtée de son grand mât et presque complétement dégréée, l'ARETHUSA fit vent arrière et se replia sur son escadre. La *Belle-Poule*, qui ne pouvait poursuivre son adversaire sans rencontrer de nouveaux ennemis, l'accompagna de ses boulets et alla chercher un abri dans l'anse de Kervin, près de Plouescat.

Elle y reçut un renfort d'équipage qui lui permit de rentrer à Brest.

La Belle-Poule portait	26 canons de 12
	et 4 — de 6 ;
L'ARETHUSA -	24 canons de 9
	et 4 — de 6.

Quelque peu confus probablement de la conduite qu'il tenait, alors que le capitaine de la *Belle-Poule* repoussait si énergiquement les prétentions de l'amiral anglais, le capitaine **BELIZAL** voulut continuer sa route ; il n'en était plus temps. Un des vaisseaux anglais lui envoya un boulet ; la frégate française riposta par une volée entière qui fut reçue par le vaisseau AMERICA, et elle amena son pavillon.

Une autre frégate française, la Pallas de 32c, tomba aussi dans cette escadre et fut prise sans combat.

Le lougre de 8c *le Coureur,* sorti avec les deux frégates, reçut une sommation du capitaine **FAIRFAX** du cutter de 10c ALERT. Le capitaine chevalier **de ROSILY** n'en tint pas compte ; mais, moins heureux que *la Belle-Poule*, *le Coureur* fut obligé de se rendre après un combat de deux heures.

A son atterrage sur la côte d'Amérique, au mois de juillet, le vice-amiral **d'ESTAING** avait détaché eu avant la frégate de 30c *l'Engageante*, capitaine chevalier **de GRAS-PREVILLE,** pour lui indiquer la sonde. Le 5 de ce mois, cet officier aperçut la frégate anglaise de 26c ROSE, capitaine **DUNCAN**, et la chassa ; à 8h du soir, il n'en était pas à plus d'une demi-portée de canon. Dès que *l'Engageante* fut par le travers de la frégate anglaise, elle lui envoya une bordée, puis une seconde : toutes deux restèrent sans réponse ; ce ne fut qu'à la troisième qu'un feu bien nourri d'artillerie apprit au capitaine **PREVILLE** qu'il avait affaire à un vigoureux adversaire. Le combat durait depuis deux heures, et cependant le tir des deux frégates était sans résultats ; *l'Engageante* se rapprocha à portée de pistolet. Excité par une résistance si longue qu'il était impatient de faire cesser, l'équipage de la frégate française redoubla d'ardeur. A 1h après minuit, la ROSE, coulant bas d'eau et réduite à l'état le plus pitoyable, amena son pavillon.

L'Engageante portait 26 canons de 12
et à — de 6
La ROSE - 22 canons de 9 ;
et à — de 6.

Au jour, le capitaine **PREVILLE** rallia son escadre et, lorsque l'état de sa prise fut connu, il reçut l'ordre de la couler.

Le 9 juillet, la frégate de 32c *l'Iphigénie* qui éclairait la marche de l'armée navale sortie de Brest, la veille, aperçut la corvette anglaise de 20c LIVELY qu'elle chassa, et l'ayant jointe, le capitaine **de KERSAINT** lui enjoignit, à son tour, de se rendre auprès du commandant en chef. Sur le refus qui lui en fut fait par le capitaine **BIGGS**, *l'Iphigénie* lui envoya sa volée et la corvette amena son pavillon ; elle fut conduite à Brest.

Le 17, la frégate de 26c *la Junon*, capitaine **de BEAUMONT**, s'empara du cutter de 14c ALERT.

La frégate de 26c *la Concorde*, capitaine **LEGARDEUR de TILLY**, se rendant à Saint-Domingue, aperçut, le 22 août à la pointe du jour, un bâtiment qui se dirigeait sur elle. C'était la frégate anglaise de 32c MINERVA, capitaine sir **John STOTT**, qui croisait dans le Nord de l'île, inquiétant et visitant tous les navires, et qui prenait la Concorde pour un navire du commerce. Le capitaine **de TILLY** la laissa approcher, et lorsqu'elle fut par son travers, il lui lâcha sa bordée : il était alors 7h. Le combat prit un caractère d'acharnement facile à concevoir au début d'une guerre maritime. A la seconde bordée, la frégate anglaise perdit son mât d'artimon ; mais ni ses avaries toujours croissantes, ni une blessure assez grave que son capitaine reçut à la tête et dont il mourut plus tard, ne ralentirent son feu. Cependant, à 9h 30m, criblée et privée de la moitié de son équipage, la MINERVA dut amener son pavillon : elle fut prise à la remorque par la frégate française et conduite au Cap Français, qui était alors en vue. Les avaries de *la Concorde* étaient peu sérieuses et ses pertes très-minimes, comparativement à celles de son adversaire.

La Concorde portait 26 canons de 12 ;
La MINERVA - 26 — de 12
et 6 — de 6.

———————

La rupture des relations amicales avec l'Angleterre faisait au gouvernement français une obligation de donner des escortes aux navires du commerce qui se rendaient dans les colonies et à ceux qui en revenaient. Le 1er septembre, le capitaine **KEROULAS de COHARS**, de la frégate de 26c *la Dédaigneuse*, escortant un convoi de Port-au-Prince au Cap Français de Saint-Domingue, en compagnie de la frégate de 38c *la Charmante*, capitaine **MACNEMARA**, aperçut au vent un bâtiment qu'il chassa. Lorsque les deux frégates françaises, qui louvoyaient sans ordre, furent à bonne distance l'une de l'autre, ce bâtiment, qui était la frégate anglaise de 28c ACTIVE, capitaine **William WILLIAMS**, laissa arriver sur *la Dédaigneuse. La Charmante* prolongea sa bordée de manière à passer au vent de la frégate anglaise, afin de la mettre entre deux feux; mais elle arriva trop tard pour prendre part au combat : 1'ACTIVE avait amené son pavillon à la seconde bordée de *la Dédaigneuse,* après lui avoir riposté quelques coups de canon.

L'ACTIVE était une frégate de 40c, mais elle en avait jeté douze à la mer pendant un coup de vent. Son armement primitif consistait

en 28 canons de 12 en batterie
et 12 — de 6 sur les gaillards.

C'étaient probablement ces derniers qui avaient été jetés à la mer.

La Dédaigneuse avait 26 canons de 12.

Je dois avouer mes doutes au sujet de l'armement réel de la frégate anglaise. Une relation, écrite peu de temps après le combat, dit que l'ACTIVE était une frégate de 28c, et qu'en ayant jeté 11 à la mer, il ne lui en restait que 17 en batterie.

———————

Le 14 septembre, le capitaine vicomte **de BEAUMONT**, de la frégate de 32c *la Junon,* se trouvant à 120 milles dans le S.-S.-O. d'Ouessant, aperçut sous le vent et chassa la frégate anglaise de 28c Fox, capitaine **lord WINDSOR** ; celle-ci diminua de voiles et tint le vent pour l'attendre. Les deux frégates s'envoyèrent d'abord une volée à contre-bord, puis le capitaine **de BEAUMONT** vira lof pour loi et prit poste un peu de l'arrière, mais toujours au vent. Cette position ne lui procurant pas tous les avantages sur lesquels il comptait et, malgré tous ses efforts, ne pouvant réussir à atteindre le travers de la frégate anglaise, il laissa porter pour se placer sous le vent. Afin d'éviter une bordée d'enfilade, le capitaine anglais laissa aussi arriver, et les deux frégates se présentèrent le travers à portée de fusil. Bientôt les décharges d'artillerie et de mousqueterie se succédèrent avec rapidité ; mais les coups de *la Janon* étaient mieux dirigés, et après une heure et demie de combat, le Fox perdit sa grande vergue et ses deux mâts de hune. Leur chute fut suivie successivement de celle du mât de misaine, du grand mât et du mât d'artimon. La frégate anglaise ne pouvait opposer une plus longue résistance ; à 6h, elle cessa de tirer. Le capitaine **WINDSOR** était blessé. Quoique les avaries de *la Junon* eussent peu d'importance, il lui fallut une heure et demie avant de pouvoir amariner la frégate anglaise, qu'elle conduisit à Brest à la remorque.

La Junon portait 26 canons de 18
et 6 — de 8 ;
Le Fox - 24 canons de 9
et 4 - de 6.

———————

Le vaisseau de 64c *le Triton*, capitaine **comte de LIGONDES**, en croisière à la hauteur du cap Finistère, fut chassé, le 20 octobre, par le vaisseau anglais de 50c JUPITER et la frégate de 28c MEDEA qui couraient sur lui vent arrière ; le vaisseau français les attendit au plus près, bâbord amures. A 5h15m de l'après-midi, le JUPITER était par son travers, à bâbord, et il avait à peine engagé le combat que la frégate canonnait *le Triton* par la hanche opposée. Le capitaine **de LIGONDES** ne pouvait accepter le combat dans cette position. Au moyen d'une grande arrivée, il mit ses deux adversaires du même côté. La lutte durait depuis une heure et demie lorsque, blessé mortellement, le capitaine **de LIGONDES** remit le commandement au lieutenant de vaisseau **de ROQUART**. A 8h 15m, la MEDEA abandonna la partie. Après avoir encore combattu pendant une heure, *le Jupiter* s'éloigna à son tour ; il échappa à la poursuite du *Triton* pendant un grain violent qui obscurcit l'horizon. Ce dernier dont le grément et la voilure étaient hachés, relâcha à la Corogne.

Je ne saurais dire à laquelle des deux catégories de vaisseaux de 64c appartenait *le Triton*, c'est-à-dire s'il portait du 18 ou du 12 à sa deuxième batterie.

Pendant une des attaques que l'escadre française aux ordres du vice-amiral **d'ESTAING** dirigea, dans le mois de décembre, contre la division anglaise embossée à l'entrée de la baie du Carénage de Sainte-Lucie, la frégate de 32c *l'Iphigénie*, capitaine **de KERSAINT**, s'empara de la corvette anglaise de 18c CERES, après cinq heures de chasse.

Les colonies de l'Ouest de la France étaient dans des conditions plus favorables que celles de l'Inde pour repousser les agressions de ses ennemis ; on prit même l'initiative dans les Antilles. Dès qu'il sut que les hostilités avaient commencé, le gouverneur général des îles sous le Vent profita de l'absence de l'escadre anglaise qui était alors sur la côte d'Amérique, pour tenter une expédition contre la Dominique ; cette île avait été cédée à l'Angleterre en 1763. A cet effet, 1,800 hommes de troupes furent embarqués sur les frégates de 26c *la Tourterelle* et *la Diligente*, capitaines chevalier **de la LAURENCIE** et vicomte **DUCHILLEAU de LAROCHE**, *l'Amphitrite* de 32, capitaine **JASSAUD**, et la corvette de 20c *l'Étourdie*, capitaine **de MONTBAS**. Le 6 septembre pendant la nuit, le fort Cachacrou, qui défend la ville du Roseau, fut enlevé par surprise et, le lendemain, les troupes furent débarquées sans opposition : une heure après, le gouverneur capitulait. Une garnison fut laissée dans l'île, et la division retourna à la Martinique.

La prise de Pondichéry fut le premier acte d'hostilité des Anglais dans l'Inde. Cette conquête fut facile : la ville de Pondichéry avait été rendue à la France, à la paix de 1763, sans fortifications et sans fossé d'enceinte.

BATIMENTS PRIS, DÉTRUITS OU INCENDIÉS

pendant l'année 1778.

FRANÇAIS.

Canons.

52	*Pallas*	Prise par une escadre.
28	*Fox* *	Naufragée à Belle-lsle.
26	*Licorne*	Prise par une escadre.
8	*Coureur*	Pris par un cutter.
26	*Sartine*, bâtiment de la Compagnie[6]	Pris par une division.

ANGLAIS.

64	SOMMERSET	Naufragé à Terre-Neuve.
44	ROKBUCK	Détruite à la côte.
	ORPHLEUS	
	FLORA	Détruites à Rhodes island.
52	JUNO	
	LARK.	
	MINERVA	Prise par une frégate.
	REPULSE.	Naufragée aux Bermudes.
	ACTAEON	Détruites à Rhodes island.
	CERBERUS	«
28	MERMAID.	Détruite à la côte.
	ACTIVE	Prises par une frégate.
	FOX	«
26	ROSE	«
20	LIVELY	«
	FALCON	Détruite à Rhodes island.
	KING'S FISHER	Détruite à la côte.
18	POMONE.	Naufragée aux Antilles.
	SENEGAL.	Prise par un vaisseau.
	CERES.	Prise par une frégate.
16	STANLEY.	Prise par un vaisseau.
14	MERLIN	Détruit dans la Delaware.
	ZÉPHYR	Pris par une frégate.
	ALBERT	«

* L'astérique indique un bâtiment pris à l'ennemi.

[6] Je comprends la Sartine dans cet état parce qu'elle était momentanément considérée comme bâtiment de guerre.

Ancestramil

RÉCAPITULATION.

		Pris	Détruits ou naufragés	Incendiés	TOTAL
FRANCAIS	Vaisseaux	"	"	"	"
	Frégates	2	1	"	3
	Bâtiments de rangs inférieurs	1	"	"	1
ANGLAIS	Vaisseaux	3	2	3	2
	Frégates	4	8	3	12
	Bâtiments de rangs inférieurs	6	4	3	10

Ancestramil