



Jean François Hue (1751-1823), *Vue de l'intérieur du port de Brest prise de l'ancienne cale de l'intendance* (1795).
On aperçoit le vaisseau trois-ponts la *Bretagne* de 110 canons sur la gauche avec le drapeau tricolore.
© Musée de la Marine de Paris.

FORTUNES DE MER

Destins insoupçonnés de marins du quartier maritime de Fécamp au XVIII^e siècle

Que ce soit pour aller à la pêche aux harengs ou à l'autre bout du monde, les registres maritimes permettent de retracer ces destins d'hommes, parfois héroïques, souvent tragiques.

Cet article propose de relater quelques destins de marins du quartier maritime de Fécamp du XVIII^e siècle, illustres inconnus, rencontrés au fil des recherches, des aïeux de la petite histoire locale qui ont croisé plus ou moins volontairement la grande histoire maritime française.

La plupart de nos aïeux n'ont laissé que peu de traces, d'autant plus lorsque l'on remonte dans le temps. Au XVIII^e siècle, les informations connues se résument souvent à quelques dates et quelques lieux (et souvent le même de la naissance au décès), aux naissances des enfants issus du mariage et parfois quelques métiers (principalement ceux des hommes).

Sans ascendance noble ou bourgeoise, permettant de retrouver des informations dans les livres d'histoire ou les écrits locaux, très peu de choses de la vie de la plupart des personnes de notre arbre généalogique nous sont parvenues. Mais un corps de métier, bien familier à Fécamp, permet de retracer une grande partie de la vie de ces hommes inconnus ô combien courageux : marin.

En effet, le système des classes puis de l'inscription maritime créée après la Révolution a permis de lister l'activité de tous les marins pour tous les quartiers maritimes, dont celui de Fécamp à partir de 1751 (la période 1727-1750 a été détruite ou perdue). De très nombreuses informations sont rassemblées dans ces listes : la situation personnelle du marin, son grade mais surtout chaque navire où il a embarqué, avec les dates d'embarquement et de retour, le nom de son capitaine, le type de navire (pêche, militaire, commerce), la solde du marin, le temps passé en mer et les éventuels blessures, captures ou décès ainsi que ses traits physiques (taille, couleur de cheveux et parfois la forme du visage).

Outre les embarquements pour la pêche côtière (principalement au XVIII^e siècle), tous les marins ou presque pouvaient « être levés » au service du Roi. Par obligation, ils délaissaient la pêche et leur famille pour embarquer sur les navires du Roi, le plus souvent à Brest pour le quartier de Fécamp, mais parfois à Cherbourg ou au Havre. La Révolution et l'Empire ont fait perdurer ces

systèmes, les guerres nécessitant énormément de marins.

À une époque où nos ancêtres « terriens » voyageaient peu, les marins partaient parfois au bout du monde, en Amérique du Nord, en Afrique et jusqu'aux Indes, aux confins de l'empire colonial français. Protection de convois de navires marchands, défense de comptoirs ou bien conquête/reconquête de territoires, les raisons étaient multiples d'engager le combat le plus souvent avec nos ennemis les plus tenaces : les Anglais.

LES GRADES DES MARINS

Tous ceux qui commencent à naviguer ou exercer une profession relative à la marine sont inscrits comme mousse (moins de 16 ans) ou novice. Les mousses peuvent être recrutés jeunes, aux alentours de 11 ans, parfois même à moins de 10 ans. À 16 ans, le mousse ayant fait deux campagnes pour le Roi peut devenir novice. Passé 18 ans, les marins ayant déjà navigué un an, pourront être inscrits comme matelots.

Un matelot débute à basse paye, puis peut prétendre à passer à la moyenne paye au bout d'un an de service. Idem pour la haute paye.

Un matelot de haute paye, selon ses états de service, peut monter en grade et passer officier de la maistrance.

La maistrance est composée d'officiers de manœuvre, de pilotage ou de canonnage. Ce sont des marins expérimentés chargés de faire appliquer les ordres de l'état major.

Un matelot à haute paye peut passer quartier-maître, chargé d'assister les matelots dans leurs travaux et responsable de la propreté du navire. Il peut prétendre à devenir ensuite bosseman (chargé des ancres et câbles), contremaître puis second maître et premier maître. Ce dernier grade relève d'une carrière exemplaire depuis le premier embarquement, atteint après au mini-

DEPARTEMENT DU *Havre.*
QUARTIER DE *Fécamp.*

Anciennes Classes.	Clas	NOMS, SURNOMS, QUALITEZ ET DEMEURES.	Classes.	I
			Annees.	1764.
<i>11.2.97 N° 194</i>		<i>Louis Carel des^t. Vallery en Campagne de 38. ans t.m.p.br. fils de Jean Matelot de Marie Guorpin, garçon marié à Elizabeth fées Quartier Maître à 24 liv. le 24. N° 25.</i>		<i>avril levé pour Brest de 21 livres Le 30 retour après avoir servi sur le Terpsicore commandé par De Braquemont pendant 6 mois et 25 jours Le 3 décembre il passe quartier maître à 24 liv.</i>

Registre maritime de Louis Carel. On retrouve les informations d'origine, d'âge, du physique (« t.m.p.br »), son grade et par année ses voyages. Ici on voit qu'en 1764 il est levé en avril pour Brest comme quartier maître à 21 livres. En décembre, retour après avoir servi sur le Terpsicore commandé par De Braquemont pendant 6 mois et 25 jours. Le 3 décembre il passe quartier maître à 24 livres. La case à gauche fait référence au registre du matelot traitant des années avant 1764.
Source : Service Historique de la Défense de Cherbourg.

mum une dizaine d'années sur les bâtiments du Roi. Le premier maître est en charge de tout ce qui contribue à la bonne marche du vaisseau, tant au niveau matériel qu'humain.

Les matelots entre 18 et 25 ans peuvent suivre une formation d'apprentis-canonnière pendant un an, et pourront prétendre à être aide-canonnière lors de leur prochain embarquement. Les aide-canonnières peuvent passer second canonnière (18 mois de service, 3 campagnes) puis premier canonnière (mêmes conditions que pour passer second canonnière).

On trouve aussi à bord des officiers de métiers chargés de la voilerie, du charpentage et du calfatage ainsi que l'état major (capitaine de vaisseau, lieutenant, enseigne de vaisseau), des fusiliers ou des surnuméraires (chirurgien, apothicaire, armurier, boulanger...).

Un vaisseau de 74 canons se composait ainsi d'environ 775 hommes, mais souvent, les équipages étaient réduits, surtout en temps de guerre, du fait du manque d'effectifs récurrents.

Concernant les soldes, un mousse gagne environ 8 livres mensuellement, un novice 14 livres, un matelot de basse paye 16 livres, de haute paye 21 livres et un gabier 24 livres. Les officiers de maistrance pourront toucher jusqu'à 70 livres

mensuellement. Un capitaine pourra toucher jusqu'à 300 livres.

Chaque marin a donc un rôle très précis dans l'organisation du vaisseau, et ce quelle que soit la situation.

LA LEVÉE DES MARINS

Lorsqu'un marin est appelé à servir, des ordres sont envoyés aux commissaires des classes (dont un était présent à Fécamp), dont le rôle est de lever des hommes. Ceux-ci sont ensuite dirigés par petits groupes, menés par un officier ou ancien matelot, vers les ports d'armements (Brest, Cherbourg, Le Havre pour ce quartier). Des frais de route leur étaient accordés.

Toute la population maritime est ainsi recensée, que ce soit sur mer ou sur fleuve, permettant à la marine royale de puiser dans ces listes de marins selon ses besoins.

Historiquement existait un régime des classes. En Normandie le système des classes permettait de lever un marin une année sur quatre¹. Cette mise à disposition de la marine royale empêchait les pêcheurs de pouvoir travailler, ceux-ci pouvant être appelés au Service du Roi à tout moment. Ce système ne persista pas en l'état, les marins devant travailler pour subsister. Les

commissaires des classes levèrent donc des marins, non par année, mais à tour de rôle selon leur état de service et leur situation de famille. En contrepartie, les gens de mer se voient attribuer une pension à 60 ans (tiers de solde voir demi-solde avec majoration si estropiés au combat). Ces rentes sont attribuées par la caisse des invalides.

L'historien de la Marine, Jean Boudriot indique ainsi qu'en 1780, 50 000 marins naviguaient pour le Roi sur les 76 000 que comptaient les quartiers maritimes français.

QUELQUES PARCOURS DE MARINS DU QUARTIER MARITIME DE FÉCAMP

LOUIS CAREL, LES PONTONS ET LES CORSAIRES SALADINS

Louis Carel est né le 10 mars 1726 à Saint Valery-en-Caux. Il est de taille moyenne et de « poil » brun (signalé dans sa fiche comme « t.m.p.br »). Il est fils de Jean Carel, matelot, et de Marie Anne Guerpin. Issu d'une lignée de marins valeriquais (son ancêtre Guillaume Carel né en 1637 était maître de bateau), il fait une campagne sur les navires du Roi dès 1746. Naviguant sur plusieurs embarcations, il est levé pour Brest en octobre 1755 et embarque, en 1756, sur l'*Aigle* vaisseau de la marine royale armé de 50 canons.

En pleine guerre de sept ans², opposant entre autres les Anglais et les Français, il embarque au Havre sur la *Marie-Victoire*, vaisseau privé armé de 26 canons. Le bateau est attaqué le 27 mars 1757 et pris par le HMS *Tartar*, frégate de 28 canons de la *Royal Navy*. Louis Carel est donc fait prisonnier par les Anglais et amené en prison en Angleterre sur ce que l'on appelle les pontons³ (*prison hulks*). Ceux-ci n'étaient ni plus ni moins que des carcasses d'anciens navires démantés, échouées dans des marais ou des ports. Les marins prisonniers y étaient enfermés, entassés par centaines dans des conditions de vie infâmes où l'espérance de vie était limitée. De très nombreux marins français se sont retrouvés prisonniers de ces enfers flottants au XVIII^e siècle, et jusque pendant les guerres napoléoniennes.

Ce n'est qu'en avril 1763, à la fin de la guerre de sept ans, que Louis revient au Havre. Après 6 ans de vie sur les pontons, il est de nouveau levé à Brest en avril 1764 et embarque sur le *Terpsichore*, frégate de 36 canons commandée par Jean François Aubé de Braquemont, avec pour direction le Cap Saint Vincent et Gibraltar, en compagnie de la frégate de 32 canons Danae

pour combattre les pirates salétins (Maroc). En effet, le sultan Mohammed Ben Abdellah avait pour projet de fortifier les deux rives du Bou Regreg à Rabbat afin de renforcer des activités de pirateries (existantes depuis le début du XVII^e siècle). Les Français sentant leurs intérêts menacés bombardèrent les installations salétines, perturbant (momentanément) les activités de piraterie.

Louis revient à Brest en décembre 1764 après 6 mois et 25 jours de mission. Il est entre temps passé quartier-maître (donc officier) avec une solde de 24 livres.

À la suite de ces aventures, il revient à Saint Valery-en-Caux pour embarquer à la pêche. Il se marie en 1767 avec Marie Anne Elisabeth Fisset avec qui il aura 3 enfants. Il embarque ensuite à la pêche chaque année jusqu'en 1784 date à laquelle il meurt chez lui à 58 ans.

ADRIEN LEMARCHAND : DES PONTONS ANGLAIS AU NAUFRAGE DU THÉSÉE

Les pontons, Adrien Lemarchand les a bien connus aussi. Il naît le 7 mars 1712 à Saint-Valery-en-Caux. Il est grand et blanc de cheveux. Fils de Pierre, couvreur, et de Jeanne Gouyer, il se marie en 1735 avec Catherine Massif, avec qui il aura 5 enfants.

Le début de carrière d'Adrien est inconnu (avant 1751). Une note en marge de son registre maritime, permet de savoir qu'il fait campagne pour le roi pendant 8 mois. Le registre nous apprend qu'alors à la pêche, et dans le contexte de la guerre de sept ans, il fut capturé par les Anglais en septembre 1756 et emprisonné jusqu'en février 1759, où il fut renvoyé en France par Calais grâce à un échange de prisonniers⁴. Au début de 1759, les geôles anglaises comptaient 20 000 prisonniers français contre 3 000 anglais en France⁵ !

Adrien Lemarchand est de nouveau appelé à Brest en avril 1759 pour embarquer sur le magnifique *Thésée* (ou *Thézée*), vaisseau de 74 canons fraîchement mis en service (en janvier).

La page du registre maritime concernant Adrien nous apprend que deux autres marins valeriquais l'ont accompagné dans son aventure, de sa capture à son embarquement sur le *Thésée* : Nicolas Prévost et Jean Burette (ou Burel). Plus largement, une vingtaine de marins du quartier de Fécamp (dont six fécampois⁶) étaient présents sur le *Thésée* pour son départ de Brest le 14 novembre 1759.

Le *Thésée* pour sa première campagne navale, faisait partie de l'escadre du Maréchal de



Ambroise Louis Garneray (1783-1857), *Prison hulks in Portsmouth Harbour* (vers 1806), 43,2 x 103,2 cm.
Garneray représente les pontons dans le port de Portsmouth, vaisseaux dématés et transformés en prisons surpeuplées.
© Royal Museums Greenwich.

Conflans⁷ qui comptait 20 vaisseaux et 5 fré-gates. Le but, dans le contexte de la guerre de Sept Ans contre les Anglais, était de débarquer en Cornouailles. Le commandement du *Thésée* est confié au Comte de Kersaint, ayant une excellente réputation. Sur le vaisseau était présent, entre autres, le « *fils du jardinier du Roi à Trianon et protégé par sa majesté* » Simon Joseph Richard de Versailles, Philippe Anquetin de Rouen, « parent de M. LeRoy secrétaire du ministre », ou le Sieur Dumetz « *écrivain du Roy* »⁸.

Six jours après son départ, l'escadre est rejointe par la flotte de 29 vaisseaux de l'amiral anglais Hawke. C'est la bataille des Cardinaux, qui se déroule alors au large de Quiberon.

Conflans tente d'éviter le combat et se replie vers la baie de Quiberon mais son arrière garde est rattrapée par les Anglais et est gravement touchée.

Le *Thésée*, situé au centre de l'escadre, est engagé une première fois par le HMS *Magnanime* de 74 canons qui doit se résigner face à la houle. Le HMS *Torbay* prend le relais, tire 4 bordées, sans grands dommages. Le *Thésée* riposte puis sombre subitement. Tout comme le *Superbe* quelques minutes plus tard.

Mais que s'est-il passé ? La mer était mauvaise, avec des grains violents. Le *Thésée* ayant les sabords inférieurs ouverts pour riposter au HMS *Torbay* avec ses plus gros canons, a probable-

ment subi de fortes rafales lors d'une manœuvre de Kersaint, inclinant le bateau dangereusement et laissant la mer s'engouffrer soudainement.

La quasi totalité de l'équipage sombre avec le vaisseau dont son capitaine⁹. Adrien Lemarchand et ses 2 comparses valeriquais aussi. Seuls 22 hommes, en réchapperont sur les 666 que comptait le vaisseau. Deux sont du quartier maritime de Fécamp : Nicolas Blosseville de Sotteville-sur-Mer et Nicolas Caveland. Certains ont réussi à rejoindre le rivage à la nage, pour regagner Vannes. Certains ont été récupérés accrochés aux mâts par les Anglais, qui dans un geste de grande mansuétude inhabituelle, les déposeront à terre au Croisic¹⁰.

Plus largement, la bataille des Cardinaux est un fiasco pour la marine française qui perd six navires de ligne (dont un capturé) et fait 2500 morts.

L'épave du *Thésée* a été identifiée en 2009 et son identité confirmée en mai 2014 par le DRASSM¹¹. Elle est en très bon état et complètement enva-sée. Les missions menées jusqu'alors laissent penser qu'un renflouage à la manière du *Vasa*¹² est possible et qu'il pourrait nous apprendre énormément sur la vie à bord des vaisseaux de la marine royale du XVIII^e siècle.

JEAN DUVAL : UN RESCAPÉ DE LA BATAILLE DES CARDINAUX

Né le 22 novembre 1737 à Criquebeuf-en-Caux de Pierre, matelot et de Marie Frebourg, Jean Duval est grand et brun.

Il embarque comme matelot sur le *Soleil Royal* en 1759, vaisseau amiral de l'escadre de Brest de 80 canons lui aussi présent à la bataille des Cardinaux. Le vaisseau s'enfuit mais s'échoue au Croisic. L'équipage a le temps d'évacuer le navire avant l'arrivée des Anglais. Le Vice-Amiral De Conflans, présent sur le vaisseau, décide d'incendier le navire le 21 novembre 1759 pour éviter qu'il ne tombe entre les mains de l'ennemi. En 1764, il navigue sur le *Sceptre*, vaisseau de 74 canons. S'ensuit une période de pêche aux maquereaux et aux harengs au cours de laquelle il se marie avec Marie Palfray et a 2 enfants. En 1778, il est de nouveau levé pour Brest.

Il embarque cette fois-ci sur le vaisseau de 74 canons le *Zodiaque* et participe à la bataille d'Ouessant. Cette bataille, toujours contre les Anglais, est la première grande bataille de la Guerre d'Indépendance des États-Unis et la première depuis la Guerre de Sept Ans. Elle se déroule à 100 milles marins à l'Ouest de l'île d'Ouessant. Elle oppose 29 vaisseaux français à 30 anglais. La victoire est indécise, chacun s'accusant d'avoir fui au final. Les Anglais étaient en mauvaise posture mais les Français n'ont pas profité de leur avantage.

En 1780, Jean Duval est de nouveau présent sur un vaisseau du roi de 74 canons, le *Bien-Aimé*.

En 1781, ce vaisseau fait partie de l'escadre de la Motte-Picquet, qui capture 18 navires du convoi de Saint Eustache pour une somme de 4 717 195 livres. Il sera fait second maître canonier, donc officier, et y restera jusqu'au 17 avril 1783. Sa femme meurt le 31 août 1783. Il se remarie en 1784 avec Anne Feuilloley avec qui il aura une fille, Suzanne. Il repart ensuite à la pêche.¹³ Il meurt en 1807 à Criquebeuf-en-Caux à 70 ans.

FRANÇOIS BERTOT : À L'ASSAUT DE TERRE-NEUVE AVEC LA PÉROUSE PUIS À LA BATAILLE D'OUessant

François Bertot est né le 21 avril 1730 à Saint-Pierre-en-Port, fils de Jacques, matelot et de Cécile Leroy. On apprend sur son registre qu'il est châtain et de haute taille et qu'il a les jambes variqueuses dont une présente un ulcère (précisé à partir de 1776). Il embarque sur le tard en 1751 comme novice.

Il est levé pour Brest en février 1755 comme matelot sur le *Défenseur*, vaisseau de 74 canons. Il part en convoi avec le capitaine Beaussier de l'Isle, dont la mission est d'amener d'importants renforts au Canada. La mission est un succès. François Bertot revient à Brest après 7 mois et 23 jours de mer.

Il embarque ensuite sur le *Superbe* (74 canons) en février 1757. Ce vaisseau est intégré à l'escadre de Dubois de la Motte et part de Brest le 3 mai 1757 pour défendre Louisbourg en Amérique. Neuf vaisseaux et deux frégates défendent cette citadelle. Les Anglais n'osent pas attaquer et sont dispersés par une tem-



Nom brev.	AVANCES			A L'ARMEMENT.				DÉSARMEMENT.			temps de Service.	Total de toute la campagne.	Condi- tion pour le revenir
	Condi- tion pour être venus d' chez eux.	Taxes des Pays à l'Arme- ment.	Dans les Départe- ments.	A Brest.	Payement à Bord.	Total des avances fai- tes à l'Ar- mement.	Marées fourées pendant la Campagne.	PAYEMENTS pendant la Campagne.	PAYEMENTS au Désarmement.	Remis dans les Départe- ments.			
<i>De 28 may.</i> Anche Mator de Jéruap	14-14	18	36	18	19-16	18	91-16				9-29	103-16	
Mathieu Lannier d'as.	14-14	18	36	18	19-16	18	91-16				9-29	103-16	
Nicolas Matthieu Le Villain d'as.	14-14	18	36	18	19-16	18	91-16				9-29	103-16	
Guillaume Le Bourg de la bougie	12-12	18	36	18	19-16	16	91-16				9-29	103-16	
Claude Le Gon d'as.	12-12	18	36	18	19-16	18	91-16				9-29	103-16	
Denis Lannier de Jéruap	14-14	18	36	18	19-16	18	91-16				9-29	103-16	
Corin Le Marchand d'as.	14-14	18	36	18	19-16	18	91-16				9-29	103-16	
Nicolas Le Provost d'as.	14-14	18	36	18	19-16	18	91-16				9-29	103-16	

Paye des matelots à 18 livres - Rôle d'équipage du *Thésée*, 1759.
Adrien Lemarchand a reçu 14,14 livres pour ses « frais de route » jusqu'à Brest.
Il a reçu 2 mois de solde au départ pour un total de 103,16 livres pour la campagne.
Source : Archives Nationales, sous-série C6 registre 282.

pête en septembre. Dubois de la Motte aurait pu poursuivre les Anglais mais son escadre est affaiblie par le manque de vivres et une épidémie de typhus. François Bertot revient à Brest le 20 novembre, où il débarque parmi 5000 malades, lui visiblement en bonne santé. L'épidémie se propagera à Brest et ses environs, où elle fera des milliers de morts¹⁴.

En septembre 1758, François Bertot est levé pour Brest et embarque sur l'*Achille*¹⁵ (64 canons) où il restera 13 mois et 28 jours jusqu'en décembre 1759.

Il embarque pour la pêche en 1760 et 1761, période pendant laquelle il se marie à Marie Delalandre. Sa fille Marie naît en décembre 1761. François est de nouveau levé pour Brest en avril 1762 sur le *Robuste* commandé par Ternay pour attaquer Terre-Neuve dans une dernière (vaine) tentative de remettre le pied sur le continent américain. François navigue avec un futur prestigieux navigateur : La Pérouse¹⁶ ! Âgé de 21 ans, il était garde-marine (officier en formation, il passera enseigne de vaisseau en

1763). A la tête de 5 navires et de 700 hommes, Ternay débarque à Saint-Jean en juin 1762. Les Français détruisent ou capturent plus de 450 navires de pêche anglais, leur causant une perte financière importante. Les Français sont finalement défaits à la bataille de Signal Hill le 15 septembre 1762. Les Français devant fuir, le *Robuste* et quelques autres bateaux prirent la direction de Brest, pourchassés par 2 divisions anglaises. Le *Robuste* s'en sortit et rentra au port le 20 janvier 1763, capturant au passage une frégate anglaise.

S'ensuivent 14 ans de pêche pour François Bertot, période pendant laquelle il aura 3 filles. Il est de nouveau levé pour Brest en 1778 pour embarquer sur le *Roland*, 74 canons, commandé par Larchantel et participe à la bataille d'Ouessant. François Bertot, âgé de 50 ans, passe sur la liste des hors services du registre maritime, et ne peut donc plus être appelé au service du Roi (sauf en cas de manque de matelot). Il continue de naviguer à la pêche jusqu'en 1791 année de son décès, chez lui à 61 ans.

ANTOINE VERDIÈRE : DE LA VISITE DE L'EMPEREUR D'AUTRICHE AU FIASCO DE L'ESCADRE FRANCO-ESPAGNOLE

Antoine Verdière est né à Sassetot-le-Mauconduit le 25 septembre 1749, de Michel, marin et Catherine Pasquier. Il est grand et brun. Il embarque à la pêche aux maquereaux et aux harengs dès 1764. Il se marie en 1774 avec Marie Deschamps. Sa fille Marie naît en 1775.

Le 9 novembre 1776, il est levé pour Brest sur le *Bizarre* vaisseau de 64 canons. Du 7 au 11 juin 1777, une visite de prestige anime Brest : la présence de Joseph II, empereur d'Autriche, frère de Marie-Antoinette¹⁷ venu découvrir la marine française dans le cadre plus large de la préparation au soutien de l'indépendance américaine. L'Empereur arrive à Paris le 30 mai 1777 puis passe par Rouen et Le Havre pour monter sur une barque passagère direction Honfleur. Après un périple à travers la Bretagne, il arrive à Brest le 6 juin 1777.

Après une visite de fond en comble de l'arsenal de Brest, « *Joseph II consacra son dernier après-midi à la « rade », comme on disait alors, en se rendant à l'invitation du comte Du Chaffault à bord du Bizarre (où est embarqué Antoine Verdière). Ce bâtiment mit à la voile et courut plusieurs bordées tandis que les autres vaisseaux de l'escadre manœuvraient, spectacle grandiose toujours apprécié des visiteurs.*¹⁹ »

Voici comment le comte Du Chaffault raconte cet épisode : « *Les vents secondèrent mes désirs. J'appareillai le vaisseau et fis toutes les manœuvres possibles à la voile. Je fis aussi appareiller la frégate l'Inconstante afin de lui faire voir les positions où les vaisseaux se battent. Il fit à tout la plus grande attention. Pendant cinq heures qu'il fut à bord, il parut beaucoup s'amuser et dit que s'il avait une marine, il serait à la mer toutes les années pendant deux mois...* »²⁰

En fin d'après-midi, le Bizarre mouilla et l'Empereur passa à bord de l'Actif où le comte d'Hector, major de la Marine, avait organisé un grand repas et un bal. Il avait pour cela aménagé une salle

Thomas Luny (1759-1837), *Vue générale de la bataille des Cardinaux, le 20 novembre 1759, au large des côtes bretonnes.* 45,7 x 60,9 cm

Au premier plan : les mâts du *Thésée* émergeant encore de l'eau et les chaloupes anglaises évacuant les survivants.

© Royal Museums Greenwich.





Robert Dodd (1748-1815), *The Battle of Cuddalore* (Gondelour), 1783.

de la dunette qui pouvait contenir cent cinquante personnes : « On y dansait deux contredanses fort à son aise »²¹

Antoine Verdière, présent sur le vaisseau lors de la visite de l'Empereur débarqua le 14 novembre 1777. Levé à 12 livres au début de la mission, il passe assez rapidement les échelons puisqu'il passe à 14 puis à 18 livres à son débarquement.

Il monte ensuite le 15 avril 1778 sur le vaisseau de 64 canons l'*Indien*, ancien vaisseau de la compagnie des Indes, comme matelot à 18 (puis à 20) livres où il participe à la bataille d'Ouessant. L'*Indien*, commandé par La Grandière²², était le vaisseau de tête de la 3^{ème} division de l'escadre blanche et bleue de l'armée navale de d'Orvilliers²³.

Son fils Antoine naît le 26 novembre 1778, en l'absence de son père²⁴. En effet, Antoine Verdière débarque de l'*Indien* le 17 mars 1779 mais est levé pour Brest un mois après. Impossible de savoir s'il est revenu à Sassetot à cette période pour faire la connaissance de son fils.

Le 15 mai 1779, Antoine Verdière embarque sur l'*Auguste*, vaisseau de 80 canons. Ayant visiblement satisfait à ses missions lors de ses campagnes précédentes, et par conséquent gravi les échelons rapidement, il est inscrit au rôle d'équipage comme officier de canonage, au grade d'« *ayde canonnier* » à 21 livres. Le but de la mission : attaquer l'Angleterre (encore) avec une flotte combinée franco-espagnole. Les préparatifs tardent, tout comme l'arrivée des Espagnols. Les discussions sur l'invasion traînent en longueur. Ayant embarqué à la mi-mai, les premières maladies apparaissent en juillet (« flux de ventre », « fièvre putride », typhus, variole²⁵) Les équipages sont souvent touchés par le scorbut au bout de 45 jours de mers. Les organismes affaiblis étaient beaucoup plus sensibles aux différentes maladies souvent déjà présentes. Plusieurs vaisseaux sont touchés, le *Ville de Paris*, le *Bien-aimé*, le *Couronne*, le *Saint-Esprit*, le *Caton* et... l'*Auguste*. D'Orvilliers organise la gestion des malades sur les vaisseaux pour tenter de juguler l'épidémie de typhus (ou de

dysenterie selon les sources). Mais la flotte franco-espagnole, composée de 66 vaisseaux est enfin réunie le 23 juillet 1779, et faisant fis des malades, décide de faire route vers l'Angleterre. Il faut tout d'abord maîtriser la flotte anglaise pour protéger le débarquement du reste de la flotte sur l'île de Wight et à Plymouth. L'opération compte 40 000 hommes !

Plusieurs atterrissements font que l'opération est retardée : on veut augmenter les effectifs à 60 000 hommes afin d'envahir l'Angleterre. D'Orvilliers pense que l'invasion est impossible sans réduire au préalable à néant la flotte anglaise. D'autant plus qu'après tant de jours de mer, les réserves de vivres sont basses. Et l'épidémie ne cesse de proliférer. Le fils d'Orvilliers meurt le 2 août, ce qui n'empêche pas son père de poursuivre sa mission. Mais les vents sont défavorables. Arrivés devant Plymouth, la flotte anglaise est partie, informée par ses services de renseignements de l'arrivée des Français.

Le 20 août, d'Orvilliers est sur le point de renoncer en demandant des secours à Sartine²⁶ mais tente finalement d'engager une bataille avec l'Amiral Hardy. Celui-ci opère une technique d'évitement en Manche en jouant au chat et à la souris et retourne finalement à Plymouth le 2 septembre, ayant épuisé les dernières ressources des Français dans cette vaine poursuite. Les Anglais ont fui, la panique a gagné Londres mais l'Angleterre est sauvée !

Le 3 septembre 1779, d'Orvilliers rentre à Brest sur le vaisseau la *Bretagne*. Les vaisseaux sont dévastés par la maladie. L'*Auguste* où est présent Antoine Verdière compte 500 malades et en tout 9 000 malades sont débarqués à Brest. Une épidémie de typhus, apportée par les régiments des ports de l'atlantique, combinée aux autres maladies, aura eu raison de cette escadre franco-espagnole déjà bien affaiblie, qui aurait pu permettre d'envahir l'Angleterre, dépourvue de défenses terrestres²⁷.

Antoine Verdière, malade, est de retour à Brest le 6 septembre mais meurt à l'hôpital de Brest, un mois plus tard, le 6 octobre 1779, quelques jours après ses 30 ans.

JEAN DÉVÉ : DU BÉNIN AUX ANTILLES EN PASSANT PAR LA BATAILLE D'OUÉSSANT

Jean Dévé est né le 28 février 1737 à Criquebeuf-en-Caux de Jean, marin (lui-même fils de Jean, marin) et de Marguerite Rose. Il est de taille moyenne et noir de cheveux. Jean a 2 sœurs, nées en 1742 et 1746. Sa mère meurt en août 1749 des suites de l'accouchement de son frère Guillaume (qui décédera à son tour quelques

jours plus tard). Son père Jean, aide-canonnier après avoir fait 3 campagnes pour le Roi entre 1744 et 1746, meurt à l'hôpital le 6 février 1758 après avoir été levé pour Brest en septembre 1757.

À l'âge de 13 ans, Jean embarque comme mousse²⁸. En 1756 il embarque sur l'*Opiniâtre*, vaisseau de 64 canons. Il est accompagné de Guillaume Feuilloley²⁹, aide canonnier, qu'il connaissait sans doute, puisque lui aussi de Criquebeuf-en-Caux. Le vaisseau appareille le 24 novembre 1756 à Brest avec l'*Intrépide*, le *Calypso* et la *Licorne*, direction la côte du Bénin pour détruire les comptoirs anglais de Sénégambie. De nombreux navires négriers furent capturés. L'*Opiniâtre* part ensuite aux Antilles. L'escadre (4 vaisseaux de ligne et 4 frégates) menée par Kersaint³⁰ doit protéger un grand convoi marchand à destination de Brest.

Cependant, le commodore Forrest³¹ est envoyé dans les parages avec 3 vaisseaux de ligne dans l'espoir d'intercepter ce convoi. C'est la bataille du Cap-Français qui se déroule à Saint-Domingue le 21 octobre 1757. À l'arrivée des Anglais, Kersaint ordonne à ses vaisseaux, supérieurs en nombre, de prendre la mer et de se rendre maître des navires ennemis. La bataille est violente et des dégâts très importants tant au niveau matériel qu'humain sont à noter des deux côtés. L'*Opiniâtre* est démâté. Les Anglais repartent à la Jamaïque pour réparer tandis que les Français rentrent à Saint-Domingue. Les vaisseaux français réparés peuvent repartir un mois plus tard et rentrer à Brest en janvier 1758. Sauf qu'une tempête (et une erreur humaine³² ?) fait s'échouer l'*Opiniâtre* (ainsi que le *Greenwich* et l'*Outarde*) qui coule à l'entrée de la rade de Brest.

Jean Dévé s'en sort et embarque ensuite, en août 1758, pendant la guerre de sept-ans, sur le *Protée*, vaisseau de 64 canons.

Le *Protée*, commandé par Fouquet de la Boucheferrière³³, part avec l'escadre de Bompar³⁴ pour défendre la Guadeloupe contre les Anglais. L'escadre arrive trop tard, la Guadeloupe capitule le 1^{er} mai 1759. Jean Dévé revient en décembre 1759 après 13 mois et 8 jours sur le *Protée*. Il embarque à la pêche de juin 1760 à septembre 1761. Il est de nouveau levé pour Brest sur le *Brillant*³⁵, lui aussi de 64 canons. Jean Dévé part cette fois-ci pour défendre la Martinique contre les Anglais. L'escadre arrive une nouvelle fois trop tard mais permet de sauver Saint-Domingue. Jean Dévé revient en décembre 1762 après 11 mois et 9 jours. Il embarque ensuite à la pêche jusqu'en 1774 avec une mission au Havre sur la frégate l'*Inconstante* (1767) commandée par Tronjoly³⁶.



Philip James de Loutherbourg (1740–1812), *Lord Howe's action or The Glorious First of June*, 1795, 266,5 x 373,5 cm.
La Montagne aux prises avec le HMS *Queen Charlotte* pendant la bataille de Prairial.
© Royal Museums Greenwich.

Revenu à Criquebeuf, pratiquant la pêche, Jean se marie à Catherine Levasseur, veuve de Nicolas Malandain, fileuse, avec qui il aura 9 filles. Catherine devient mère à 34 ans et perdra 5 filles en bas âge.

Jean retrouve la royale en 1778 sur la *Couronne*, vaisseau de 80 canons. Il participe à la bataille d'Ouessant comme bon nombre de marins du quartier maritime de Fécamp. La *Couronne* subit des dommages mais peut rentrer à bon port. À noter qu'à son bord était présent Louis Charles du Chaffault de Besné³⁷, lieutenant général des armées navales qui se distinguera par son courage, sera grièvement blessé à l'épaule mais s'en remettra grâce au chirurgien Jean Lambinet. Il perdra malheureusement son fils dans la bataille. Jean Dévé embarque ensuite en 1779 sur la *Ville de Paris*, vaisseau de trois ponts de 100 canons, faisant partie de l'escadre franco-espagnole de d'Orvilliers. Le navire est sous le commandement du capitaine de vaisseau Huon de Kermadec. Terrassé par la maladie à bord, comme tous les autres vaisseaux de la flotte, la *Ville de Paris* rentre à Brest dans les premiers, le 3 septembre 1779. Elle compte 560 malades et 61 morts pour environ 1000 marins à bord.

Jean Dévé fait partie des malades ou mourants. Il meurt le 4 octobre 1779 à l'hôpital de Brest très certainement à quelques mètres d'Antoine Verdière.

JEAN DESHAYES : 15 ANS DE MARINE DE GUERRE, 3 BATAILLES ET UN NAVIRE AMIRAL

Jean Deshayes est né le 3 août 1754 à Criquebeuf-en-Caux de Jean Baptiste, boulanger et d'Adrienne Lebreton. On sait de lui qu'il était roux et de taille moyenne.

Passé matelot en 1774, il est levé pour Brest en 1778 sur le *Solitaire*, vaisseau de 64 canons commandé par Bricqueville³⁸, et reste à bord pendant 10 mois. Il participe à la bataille d'Ouessant, le *Solitaire* étant dans la 3^{ème} division de l'escadre bleue avec le *Conquérant*, le *Diadème* et une frégate, la *Fortunée*.

Il embarque en 1780 pendant 8 mois sur l'*Auguste*, vaisseau de 80 canons pour patrouiller en Manche en quête de vaisseaux anglais mais aucun ne parait. Le 8 novembre 1781, il est de nouveau levé pour Brest. Il embarque comme gabier³⁹ le 7 février 1782 sur le *Fendant*, vaisseau de 74 canons commandé par Peynier⁴⁰. Avec l'*Argonaute*, le *Hardi* et la frégate la *Cléopâtre*, ils partent à destination des Indes.

Appareillant le 11 février, la division de Peynier doit rejoindre Suffren⁴¹ pour lancer une offensive contre les Anglais et escorter un convoi de

troupe et de matériels pour les forces terrestres aux Indes.

La traversée est longue et durera jusqu'en mars 1783 du fait d'un arrêt au Cap de Bonne Espérance, le temps de quelques réparations sur le *Hardi* et aussi d'une épidémie qui retarde l'embarquement de nouvelles troupes à l'Isle de France (île Maurice). Si Jean Deshayes a été malade il en a réchappé ! Le 10 mars 1783, Peynier et Suffren se rejoignent enfin à Trinquemalay (actuel Sri Lanka).

Le 23 mars, Suffren envoie le *Fendant* ainsi qu'un autre vaisseau et deux frégates bloquer le port de Madras (en Inde). Après avoir débarqué la totalité de sa cargaison à Gondelour (au Sud de Pondichery) en juin 1783, Peynier repère la flotte anglaise commandée par le contre-amiral Edward Hugues. Il rejoint Suffren qui décide de retourner à Gondelour pour soutenir le Marquis de Bussy⁴² et ses troupes à terre. La flotte est composée de 15 vaisseaux contre 18 pour les anglais. Le *Fendant*, commandé par Saint-Félix⁴³, avec probablement Jean Deshayes en haut des mâts, fait partie de l'avant garde de 5 vaisseaux dirigée par Peynier, qui est à son bord. Le 20 juin débute la bataille : le *Fendant* affronte le HMS *Inflexible* de 64 canons puis le HMS *Gibraltar* de 80 canons. Saint-Félix est blessé et le feu se déclare sur le *Fendant* par l'explosion d'un baril de grenades. Le feu est maîtrisé par l'équipage et le combat continue. À la nuit tombée les Anglais, ayant trop de bâtiments fortement endommagés, prennent le large : c'est la victoire de Suffren et des français !

Le 23 juin, on apprend que la paix a été signée le 9 février 1783. C'est un cessez le feu immédiat : Suffren repart en France. Mais une partie de l'escadre reste aux Indes avec 5 vaisseaux dont le *Fendant*. Jean Deshayes reste à bord jusqu'au 14 septembre 1784 lorsque le *Fendant* s'échoue lors d'un voyage entre Trincomalay et Pondichéry. Peynier porte son pavillon sur l'*Argonaute* après avoir pris soin de vider le *Fendant*. Le retour à Brest arrivera pour Jean Deshayes en 1786. Après 31 mois et 21 jours sur le *Fendant* et 17 mois et 11 jours sur l'*Argonaute* soit plus de 4 ans en mer ! Congédié quartier-maître à 21 livres le 27 mars, il embarque ensuite en avril pour la pêche aux maquereaux puis aux harengs. Il se marie le 29 janvier 1787 à Criquebeuf-en-Caux avec Anne Bigot. Ils auront 4 enfants dont un fils, Jacques, qui fut marin dans la marine de Napoléon.

Reparti à la pêche, Jean Deshayes est noté sur le *Brave* pour une très brève période de 10 jours en 1790. Après une période de pêche côtière, il est

de nouveau levé pour Brest le 13 avril 1793 sur la *Montagne*, comme aide canonier à 45 livres. Vaisseau amiral de la flotte, avec la présence du contre-amiral Villaret de Joyeuse⁴⁴, cet immense vaisseau de 120 canons et 3 ponts accueillait 1130 marins. Du 28 mai au 1^{er} juin 1794, Jean Deshayes participe à la bataille de Prairial. La *Montagne* était commandée par le capitaine de vaisseau Paul Bazire. Villaret avait pour mission de protéger un énorme convoi de blé venant d'Amérique. Howe, amiral anglais, attaqua dès le 28 mai mais la grande bataille se déroula le 1^{er} juin. Elle opposait 25 vaisseaux pour les Français et 26 vaisseaux pour les Anglais. Le combat devait se dérouler en ligne, comme classiquement au XVIII^e siècle mais Howe décida d'enfoncer la ligne française, passant entre chaque vaisseau français pour canonner proues et poupes à la fois, cherchant à viser les parties les plus fragiles des vaisseaux et faire les plus gros dégâts.

La manœuvre ne fonctionna que moyennement, certains vaisseaux réussissant à passer à travers la ligne, d'autres ne le tentant même pas, malgré les ordres de Howe.

Sur le HMS *Queen Charlotte*, celui-ci avança directement vers la *Montagne* et passa entre elle et le célèbre *Vengeur du peuple*. Le HMS *Queen Charlotte* engagea la *Montagne* dans un duel à bout portant qui fut ravageur. Cependant, la *Montagne* fut défendu par les vaisseaux voisins et pu s'extirper de la bataille. Il fut ensuite attaqué par le HMS *Royal Sovereign*⁴⁶.

Le combat devint mêlée. De nombreux combats ravagèrent les vaisseaux anglais et français, dont seule la moitié était encore opérationnelle. Bazire, le capitaine de la *Montagne* fut tué. Les dégâts sur l'équipage varient selon les sources, mais Jean Deshayes survécut. Quand on sait que le charpentier du bord dénombra 201 boulets dans le bois du vaisseau⁴⁷ et qu'on en retrouva encore à sa démolition en 1856... Jean Deshayes était assurément chanceux !

Plusieurs vaisseaux français ont été vaincus et abordés par les Anglais, c'est une défaite française sur le plan matériel mais une victoire sur l'objectif : le convoi de blé tant attendu est arrivé à bon port. Avec un équipage peu qualifié, la Révolution ayant mis à mal toute l'organisation de la marine comme tout le fonctionnement de la France et avec de nouveaux capitaines ayant peu d'expérience, la défaite aurait pu être bien pire ! Jean Deshayes sera de retour à Brest le 7 prairial an 3. Il retourne à la pêche en fin d'an 3 et an 4. Le 16 nivose an 6 il est levé pour le Havre sur la

corvette le *Vésuve* puis sur des bateaux canoniers.

Les dernières traces dans les registres maritimes évoquent une activité de pêche. Jean Deshayes est déclaré mort en mer le 4 décembre 1801⁴⁸.

CONCLUSION

Cet article retrace quelques destins de marins du quartier maritime de Fécamp, parmi tant d'autres encore à découvrir dans les registres maritimes. Nos aïeux, que l'on pouvait imaginer sédentaires partaient finalement au bout du monde. Peu d'écrits abordent la vie de ce « petit peuple » de matelots, véritable chair à canons au service du Roi.

Les registres ont le mérite de consigner tous les embarquements et ainsi de pouvoir retracer certains événements auxquels ont participé ces marins du XVIII^e siècle. Cela met en lumière de longs voyages qui peuvent apparaître comme un livre d'aventures mêlant batailles, bravoure et rencontre avec des personnages célèbres. Mais ces vies, au-delà du côté romanesque, étaient extrêmement difficiles pour ces marins. avec souvent une issue fatale que ce soit par les armes ou par les maladies liées à la promiscuité des vaisseaux. Le XIX^e siècle apportera son lot de malheurs maritimes, la pêche côtière mais surtout à Terre-Neuve remplaçant peu à peu les guerres dans le rôle de la grande faucheuse de marins.

Miguel Santiago

Originaire de Fécamp et passionné par l'histoire locale, Miguel Santiago occupe le poste de chef de projets pour la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine-Maritime.

REMERCIEMENTS

Remerciements à Chantal Biville de l'association Génécaux qui m'a beaucoup aidé dans mes recherches concernant les registres maritimes, au Service Historique de la Défense de Cherbourg, et à Nadège Sébille-Santiago pour son aide précieuse.



Auguste Poitevin (1817-1873), *Les marins du Vengeur*. Groupe sculpté, 1849. Plâtre patiné ton bronze, H 1581 x 760 x 785 mm. Inscription sur le devant : PATRIE. Signature sur le socle : A Poitevin. Collection Les Pêcheries, musée de Fécamp, don Madame Veuve Poitevin, 1882. Inv.FEC.501.

NOTES

1. J. Boudriot, *Le vaisseau de 74 canons*, tome 4, 1973-1977 : toutes les informations sur les grades et la levée des marins sont issues de cet ouvrage.
2. Conflit qui oppose les Anglais alliés des Prussiens aux Français, alliés des Autrichiens et des Russes. Cette guerre sera une défaite pour la France et ses alliés qui conduira à la perte du Québec.
3. Lire à ce propos, « Mes pontons » de Louis Garneray (1783-1857)
4. En septembre 1758, la bataille de Saint-Cast à côté de Saint Malo fit 700 prisonniers anglais. Ces prisonniers, soldats de l'élite de l'armée anglaise, en grand nombre repartis en Angleterre début 1759 ont sûrement permis le retour d'un grand nombre de Français.
5. Alain Cabantous, « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIII^e siècle », 1981, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*.
6. Charles Milot, Charles Mulot, François Lemire, Jean Louis Leborgne, Nicolas Damois et Guillaume Aubé.
7. Hubert de Brienne de Conflans (1690-1777) : la bataille des cardinaux signera la fin de sa carrière, tombé en disgrâce auprès du Roi. http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_debrienne_hubert.htm
8. Certaines sources évoquent la présence du ministre de la Marine, le duc de Choiseul quelques jours avant le départ pour une visite en grande pompe, le *Thésée* ayant embarqué force verreries et argenteries... <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/la-turballe-44420/plongee-en-mai-au-large-pour-examiner-le-navire-thesee-2502274>
9. Certaines sources non documentées précisent que les 2 fils du capitaine étaient présents et ont péri eux aussi
10. Des notes en marge du rôle d'équipage précisent que certains marins ont été récupérés par les Anglais. Une mention « Vannes » précise aussi ceux qui ont survécu et qui ont pu rejoindre la ville.
11. Le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm) est un service de la direction générale des patrimoines et de l'architecture du ministère de la Culture français, créé par André Malraux, ministre d'État, chargé des Affaires culturelles, le 30 septembre 1966 et consacré à l'archéologie subaquatique et sous-marine
12. Le *Vasa* est un navire de guerre construit pour le roi Gustave II Adolphe de Suède, de la maison Vasa, entre 1626 et 1628. Il fait naufrage dès le premier mille marin de sa sortie inaugurale dans l'archipel de Stockholm, le 10 août 1628 : juste après avoir tiré une salve d'honneur, il chavire et sombre par 32 m de fond. Il est renfloué le 24 avril 1961. En excellent état, il est actuellement exposé dans un musée qui lui est dédié à Stockholm.
13. De 1785 à sa mort, il manque des informations sur sa carrière maritime. Perte d'informations ou simple inactivité ? Mais passé 50 ans, sauf handicap, le plus probable est qu'il soit retourné à la pêche au moins un temps.
14. 5 à 7000 selon Jean-Pierre Goubert, « Environnement et épidémies : Brest au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* Année 1974 81-4 pp. 733-743.
15. L'*Achille* ne semble pas avoir eu d'activité particulièrement notable à cette période, ne participant pas à la bataille des Cardinaux.
16. Source : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_degaup-delaperouse_jean.htm
17. Annie Henwood, « L'empereur Joseph II à la découverte de la marine et de la France de l'Ouest (juin 1777) » - *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, année 1984 91-4 pp. 351-368
18. *Ibid.* : À son frère Léopold, il narra de Rouen et du Havre que l'activité de commerce de ces lieux était grande et le pays superbe.
19. *Ibid.*
20. Arch. nat. Marine, B 129, lettre du 13 juin 1777.
21. Annie Henwood, op. cit.
22. Charles Marie de La Grandiere (1729 – 1812), il est promu chef d'escadre en 1784 puis contre amiral en 1792. Source : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_delagranderie_charles.htm
23. Louis Guillouet d'Orvilliers (1710 – 1792), promu lieutenant général des armées navales en 1777, il reçoit le commandement d'une escadre de trente-deux vaisseaux armés à Brest, son pavillon est hissé sur le vaisseau de 110 le Bretagne. Source : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_guillouet_louis.htm
24. Archives de Seine Maritime – Registre paroissial de Sassetot-le-Mauconduit – 01/01/1775-31/12/1779 p83
25. Rémi Monaque – *Une Histoire de la marine de guerre Française* – Edition Périn - 2016
26. Antoine de Sartine, comte d'Alby (1729 - 1801) est un homme politique français, conseiller (1752), puis lieutenant criminel du Châtelet (1755), il est lieutenant général de police (1759–1774), et enfin ministre de la Marine sous Louis XVI. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Antoine_de_Sartine
27. Patrick Villiers – *Des vaisseaux et des hommes* – Fayard Histoire – octobre 2021
28. Il est aussi signalé comme mousse de 15 ans sur le registre de son père en 1752.
29. Né le 12 décembre 1720, de Pierre (marin) et de Suzanne Dehais. Après le débarquement de l'*Opiniâtre* il naviguera à la pêche mais sera capturé en mer en janvier 1761 par les Anglais devant Étretat. On le dira mort par la suite, probablement sur un ponton anglais...
30. Guy François de Kersaint de Coëntempren (1703 – 1759) : attaqué en 1757 à un vaisseau contre trois anglais pendant plusieurs heures, il se bat avec la plus grande ardeur, et, quoique presque entièrement désemparé, et atteint de neuf blessures, il força son ennemi à la retraite.
31. Arthur Forrest (1716-1770) : Outre ses activités dans la marine, il était propriétaire foncier à la Jamaïque et possédait 422 esclaves.
32. J-M. Roche, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, tome 1 : 1671-1870, éd. 2013 Lacour-Gayet, *la marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, 1910 : deux lieutenants, le chevalier de Roussel Préville et le chevalier de Landemont furent punis d'interdiction temporaire de commander
33. Paul Louis Fouquet de la Bouchefoillère (v1710-1781). Il sera promu lieutenant général des armées navales en 1780. http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_fouquet_paul.htm
34. Maximim de Bompar (1698-1773). En 1762, il est nommé commandant de la Marine à Toulon et lieutenant général des armées navales. http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_debompar_maximin.htm
35. Ce bateau faisait partie des navires bloqués dans la Vilaine suite à la Bataille des Cardinaux remportée par les Anglais. En janvier 1761, Ternay et Hector mettent fin à 2 ans et demi de blocage en transférant les vaisseaux de la Vilaine à Brest. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Blocus_de_la_Vilaine
36. Un voyage à Saint Pierre et Miquelon est mentionné dans les archives : Mar/B/4/110. 1764 – 1768. F°215. - 1767. Lettre de M. d'Angeac, gouverneur des îles Saint-Pierre et Miquelon, annonçant l'arrivée de Tronjoly, commandant l'*Inconstante*.
37. Louis Charles, comte du Chaffault de Besné (1708-1794). Promu lieutenant général des armées du roi en 1777, puis vice-amiral en 1791. Il encourage les révoltés vendéens en 1793. Il est arrêté et emprisonné en juin 1794. Il meurt après 2 mois de captivité à 86 ans !
38. Bon Chrétien De Bricqueville (1726-1802). Promu chef d'escadre en 1784 et membre de l'académie de Marine.
39. Les gabiers, au nombre de 13, sont des matelots expérimentés et spécialisés dans le maniement des voiles. Ils ont la charge des manœuvres sur le gréement et les haubans. De son poste le gabier est responsable de son mât et commande aux matelots qui l'assistent dans son travail. Leur travail s'effectue en collaboration avec les voiliers. Ils sont sous le commandement du chef gabier, sorte de quartier-maitre.

40. Antoine de Thomassin De Peynier (1731-1809). Ayant participé à la libération des Etats-Unis, il est admis dans l'ordre de Cincinnatus et reçoit le diplôme de l'Ordre des mains de Georges Washington. Gouverneur de Saint-Domingue, il revient en France en 1791. Il est emprisonné 13 mois en 1793 et 1794.
41. Pierre André de Suffren (1729-1788). Surnommé l'« amiral Satan » par les Anglais, il est un des marins les plus connus à l'étranger. Stratège et tacticien remarquable, il a dominé à plusieurs reprises la *Royal Navy*. Il est promu vice-amiral en 1784.
42. Charles Joseph Patissier de Bussy-Castelnau (v1718 – 1785) nommé en 1781 « Commandant en chef des forces de terre et de mer au-delà du cap de Bonne-Espérance dans le continent et mers d'Asie » source wikipedia
43. Armand Philippe Germain de Saint-Félix (1737-1819). Un des meilleurs officiers de Suffren. Promu vice-amiral en 1793 puis gouverneur des îles de France et de Bourbon (Maurice et Réunion).
44. Louis-Thomas Villaret de Joyeuse (1748-1812). Protégé par Suffren et intégré dans le corps des officiers, il deviendra député au conseil des cinq-cent (1796), Vice amiral pendant la révolution, capitaine général de la Martinique et de Sainte Lucie durant l'Empire. Il meurt comme Gouverneur de Venise.
45. Devenu légendaire, l'épisode historique du Vengeur relate comment, le dimanche 1er juin 1794 (13 prairial an II du calendrier révolutionnaire), l'escadre française de l'amiral

Villaret de Joyeuse livre un combat désespéré au large de Brest contre la flotte anglaise de l'amiral Howe qui tente de s'emparer d'un convoi de vivres attendu avec impatience en France, où menace la disette. C'est dans cette opération que Le Vengeur commandé par le capitaine Renaudin va sombrer. Alors que la marine anglaise tentait de secourir une partie des naufragés, certains marins français auraient refusé de quitter le bord plutôt que d'être faits prisonniers, au cri de « Vive la Nation - Vive la République ! ». Le Musée de Fécamp conserve de cet épisode un groupe sculpté de grand format où, « faisant écho à ce récit amplifié par la légende patriotique révolutionnaire, Poitevin représente avec une emphase dramatique un marin vociférant, tandis que deux autres se noient à ses pieds. Adossés à un espar, deux autres marins semblent farouchement déterminés à mourir. », Marie-Hélène Desjardins, notice de l'œuvre parue dans « Sculpture(s), catalogue raisonné des sculptures du musée de Fécamp », 2021, pp. 164-165.

46. J-M. Roche, op. cit.

47. parfois 300 ou 400 selon les sources

48. Acte de mariage de sa fille Anne Marie daté du 22/10/1832 à Criquebeuf-en-Caux – Archives départementales de Seine-Maritime.



Illustration de l'habillement d'un matelot d'après J. Boudriot
Le vaisseau de 74, tome 4 - collection archéologique navale.